



Stadtratssitzung

Donnerstag, 01. Februar 2018, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

---

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Gesprächskultur mit der Reithalle: gescheiterter Moderationsversuch Wiprächtiger; ausser Spesen nichts gewesen: Was soll mit der Einschaltung Thomas Kesslers und des Stadtpräsidenten nun besser werden? Was zieht die Stadt für Konsequenzen? (PRD)	2018.SR.000001
2. Dachsanierung Volksschule Bümpliz; Projektierungs- und Baukredit (PVS: Grossenbacher / PRD: von Graffenried/BSS: Teuscher)	2017.PRD.000083
3. Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleiser-satz mit Brückenoberbausanierung: Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern (PVS: Rüegegger / TVS: Wyss)	2016.TVS.000021
4. Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Isabelle Heer, BDP): Inklusion konkret: Pilotprojekt „Mobilitätshilfen“ im Stadtzentrum für mobilitätseingeschränkte Personen realisieren; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 31.08.2017, 19.10.2017, 16.11.2017 und 11.01.2018</i>	2015.SR.000135
5. Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Kurt Hirsbrunner, BDP): Inklusion konkret: Pilotprojekt „Mobilitätshilfen“ für mobilitätsein-geschränkte Personen auf einem grossen städtischen Friedhof realisie-ren; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 31.08.2017, 19.10.2017, 16.11.2017 und 11.01.2018</i>	2015.SR.000136
6. Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Martin Schneider, BDP): Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern; <i>Ableh-nung/Annahme als Postulat Punkt 2 und 3</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 31.08.2017, 19.10.2017, 16.11.2017 und 11.01.2018</i>	2015.SR.000137
7. Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger, SP): Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss; <i>Ablehnung/Annahme als Pos-tulat</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 31.08.2017</i>	2015.SR.000121
8. Motion Fraktion SP (Michael Sutter/Ingrid Kissling-Näf, SP): Harmoni-sierung der Parkgebühren in der Berner Altstadt; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 19.10.2017 und 16.11.2017</i>	2015.SR.000201

9. Motion Fraktion SVP (Manfred Blaser/Roland Jakob, SVP): Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld an der Bümplizstrasse fördern!; *Ablehnung/Annahme als Postulat Punkt 1, 2 und 5/Prüfungsbericht Punkt 2*  
(TVS: Wyss) *verschoben vom 19.10.2017 und 16.11.2017* 2015.SR.000274
10. Postulat Fraktion SP (David Stampfli SP): Sicheres Schulumfeld in der Länggasse; *Annahme*  
(TVS: Wyss) *verschoben vom 16.11.2017* 2016.SR.000026
11. Postulat Fraktion GB/JA! (Leena Schmitter, GB): Globale Verantwortung für Menschenrechte ernst nehmen: Schützenmatte wird Luciano-Romero-Platz!; *Ablehnung*  
(TVS: Wyss) *verschoben vom 19.10.2017 und 16.11.2017* 2015.SR.000264
12. Postulat Manuel C. Widmer (GFL): Wenn statt dem Zytglogge ein Bernmobil-Bus auf dem Ferienfoto in Japan prangt...; *Annahme und gleichzeitig Prüfungsbericht*  
(TVS: Wyss) *verschoben vom 16.11.2017* 2015.SR.000206
13. Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (Peter Marbet, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Schliessung Bahnunterführung Steigerhubelstrasse für den MIV; *Annahme als Richtlinie*  
(TVS: Wyss) *verschoben vom 16.11.2017* 2015.SR.000221
14. Postulat Fraktion GB/JA! (Seraina Patzen, JA!/Franziska Grossenbacher, GB): Gesamtnutzungskonzept für den öffentlichen Raum in der Innenstadt; *Annahme*  
(TVS: Wyss) *verschoben vom 16.11.2017* 2015.SR.000216
15. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): „Fürio, in Bärn läuets“ und die Poller stoppen die Feuerwehr!; *Ablehnung*  
(TVS: Wyss) *verschoben vom 16.11.2017* 2015.SR.000294
16. Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Fragen zur Förderung von Carsharing (TVS: Wyss) *verschoben vom 16.11.2017* 2016.SR.000011
17. Motion Luzius Theiler (GPB-DA): Besserer Rechtsschutz für Bäume; *Ablehnung*  
(TVS: Wyss) *verschoben vom 19.10.2017 und 16.11.2017* 2015.SR.000308
18. Postulat Fraktion SP (Katharina Altas/Halua Pinto de Magalhães, SP): Erhebung zur Wertschöpfung der „Kultur-“ und „Kreativwirtschaft“; *Annahme und gleichzeitig Prüfungsbericht*  
(SUE: Nause) *verschoben vom 07.12.2017 und 11.01.2018* 2015.SR.000277
19. Motion Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Daniel Egloff, PdA): Missstände im Einbürgerungsverfahren beheben!; *Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht*  
(SUE: Nause) *verschoben vom 07.12.2017* 2015.SR.000286
20. Motion Fraktion SVP (Roland Iseli, SVP): Einheitliche Logos auf sämtlichen Bechern beim Mehrweggeschirr am Zibelämärit!; *Ablehnung*  
(SUE: Nause) 2015.SR.000298
21. Motion Henri-Charles Beuchat (SVP): Gewalttätige Konflikte durch ausländische Organisationen in der Bundeshauptstadt verhindern; *Ablehnung* (SUE: Nause) 2015.SR.000235
22. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Antifaschistische Abendspaziergänge und Hooligan-Märsche mit Gewaltpotential: Veranstalter und Unterstützer endlich zur Kasse und zur Verantwortung!; *Ablehnung* (SUE: Nause) 2015.SR.000262

23. Motion Henri-Charles Beuchat (SVP): Schluss mit Gewalt – klare Strukturen für die Reitschule; *Ablehnung*  
(SUE: Nause)

2014.SR.000287

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 03 .....	83
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr .....	86
Mitteilungen der Vorsitzenden .....	87
1 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Gesprächskultur mit der Reithalle: gescheiterter Moderationsversuch Wiprächtiger; ausser Spesen nichts gewesen: Was soll mit der Einschaltung Thomas Kesslers und des Stadtpräsidenten nun besser werden? Was zieht die Stadt für Konsequenzen? .....	87
2 Dachsanierung Volksschule Bümpliz; Projektierungs- und Baukredit.....	88
3 Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung: Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern .....	89
4 Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Isabelle Heer, BDP): Inklusion konkret: Pilotprojekt «Mobilitätshilfen» im Stadtzentrum für mobilitätseingeschränkte Personen realisieren.....	96
5 Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Kurt Hirsbrunner, BDP): Inklusion konkret: Pilotprojekt «Mobilitätshilfen» für mobilitätseingeschränkte Personen auf einem grossen städtischen Friedhof realisieren.....	99
6 Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Martin Schneider, BDP): Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern .....	100
7 Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger, SP): Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss .....	108
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr .....	110
8 Motion Fraktion SP (Michael Sutter/Ingrid Kissling-Näf, SP): Harmonisierung der Parkgebühren in der Berner Altstadt .....	111
9 Motion Fraktion SVP (Manfred Blaser/Roland Jakob, SVP): Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld an der Bümplizstrasse fördern! .....	118
10 Postulat Fraktion SP (David Stampfli SP): Sicheres Schulumfeld in der Länggasse .....	120
11 Postulat Fraktion GB/JA! (Leena Schmitter, GB): Globale Verantwortung für Menschenrechte ernst nehmen: Schützenmatte wird Luciano-Romero-Platz! .....	122
12 Postulat Manuel C. Widmer (GFL): Wenn statt dem Zytglogge ein Bernmobil-Bus auf dem Ferienfoto in Japan prangt... ..	126
13 Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (Peter Marbet, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Schliessung Bahnunterführung Steigerhubelstrasse für den MIV .....	128
14 Postulat Fraktion GB/JA! (Seraina Patzen, JA!/Franziska Grossenbacher, GB): Gesamtnutzungskonzept für den öffentlichen Raum in der Innenstadt.....	130
15 Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): «Fürio, in Bärn läuets» und die Poller stoppen die Feuerwehr!.....	133
16 Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Fragen zur Förderung von Carsharing .....	134
Traktandenliste .....	135
Eingänge.....	136

**Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr**

*Vorsitzend*

Präsidentin Regula Bühlmann

*Anwesend*

Mohamed Abdirahim	Lukas Gutzwiller	Tabea Rai
Timur Akçasayar	Brigitte Hilty Haller	Rahel Ruch
Katharina Altas	Roland Iseli	Kurt Rügsegger
Ruth Altmann	Ueli Jaisli	Sandra Ryser
Christa Ammann	Bettina Jans-Troxler	Marianne Schild
Ursina Anderegg	Dannie Jost	Leena Schmitter
Thomas Berger	Nadja Kehrli-Feldmann	Zora Schneider
Henri-Charles Beuchat	Ladina Kirchen	Edith Siegenthaler
Lea Bill	Ingrid Kissling-Näf	Matthias Stürmer
Danielle Cesarov-Zaugg	Fuat Köçer	Bettina Stüssi
Michael Daphinoff	Eva Krattiger	Michael Sutter
Matthias Egli	Marieke Kruit	Luzius Theiler
Bernhard Eicher	Daniel Lehmann	Regula Tschanz
Claudine Esseiva	Maurice Lindgren	Johannes Wartenweiler
Vivianne Esseiva	Peter Marbet	Christophe Weder
Alexander Feuz	Lukas Meier	Janine Wicki
Benno Frauchiger	Melanie Mettler	Manuel C. Widmer
Barbara Freiburghaus	Patrizia Mordini	Marcel Wüthrich
Rudolf Friedli	Barbara Nyffeler	Patrik Wyss
Katharina Gallizzi	Seraina Patzen	Patrick Zillig
Lionel Gaudy	Stéphanie Penher	Christoph Zimmerli
Franziska Grossenbacher	Halua Pinto de Magalhães	

*Entschuldigt*

Peter Ammann	Tamara Funciello	Martin Krebs
Michael Burkard	Claude Grosjean	Nora Krummen
Yasemin Cevik	Erich Hess	Lena Sorg
Rithy Chheng	Stefan Hofer	Alexandra Thalhammer
Milena Daphinoff	Philip Kohli	

*Vertretung Gemeinderat*

Alec von Graffenried PRD	Ursula Wyss TVS
--------------------------	-----------------

*Entschuldigt*

Michael Aebersold FPI	Reto Nause SUE	Franziska Teuscher BSS
-----------------------	----------------	------------------------

*Ratssekretariat*

Daniel Weber, Ratssekretär  
Christine Gygax, Protokoll

Joel Leber, Ratsweibel  
Cornelia Stücker, Sekretariat

*Stadtkanzlei*

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

Die Namenslisten der Abstimmungen finden Sie im [Anhang](#). Beachten Sie dazu die Abst.Nr.

### Mitteilungen der Vorsitzenden

Präsidentin *Regula Bühlmann*: Heute gibt es kein Protokoll zu genehmigen, aber ich gestatte mir noch eine Mitteilung: Für die Meisten kommt es nicht überraschend und ich habe mit bestimmten Personen bereits Kontakt aufgenommen. Bekanntlich stehen Mitarbeitende der Schweizerischen Depeschagentur SDA derzeit im Streik, weil die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der SDA eine Abbaupolitik verfolgen, die auch – und deshalb thematisiere ich es hier –, auf unsere Kosten respektive auf Kosten der lokalen Parlamente, der regionalen Berichterstattung geht. Ich finde solche Geschehnisse bedenklich, denn meistens ist es die SDA, die an unseren Sitzungen bis zum Schluss ausharrt. Und bekanntlich benötigt dies manchmal ein wenig Geduld. Ich erachte die Arbeit der SDA für die Demokratie, die diese Öffentlichkeit braucht, sehr wichtig. Wir sind ein öffentliches Gremium und die SDA bietet den entsprechenden Service. Es wird nun ein Brief zirkulieren, ein offener Brief an den Verwaltungsrat der SDA; Stephanie Penher ist dafür besorgt. Es wird kein Brief des gesamten Stadtrats sein, denn es ist mir bewusst, dass nicht ganz alle dahinter stehen. Es wäre jedoch schön, wenn viele Mitglieder des Stadtrats das Anliegen unterstützen könnten als Zeichen, dass wir diese Öffentlichkeit weiter wünschen und darauf angewiesen sind. Der Brief wird zusammen mit einer Präsenzliste zirkulieren. Wenn Sie den Brief mitunterzeichnen wollen, dann unterschreiben Sie auf der Präsenzliste bei Ihrem Namen, ansonsten bringen Sie einen Strich an. Wer entschuldigt ist, ist klar entschuldigt.

2018.SR.000001

- 1 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Gesprächskultur mit der Reithalle: gescheiterter Moderationsversuch Wiprächtiger; ausser Spesen nichts gewesen: Was soll mit der Einschaltung Thomas Kesslers und des Stadtpräsidenten nun besser werden? Was zieht die Stadt für Konsequenzen?**

*Alexander Feuz* (SVP) für die SVP-Fraktion: Ich danke dem Gemeinderat für seine Antwort. Es ist doch sehr interessant, dass die ganzen Bemühungen von alt-Bundesrichter Hans Wiprächtiger fast 17 000 Franken gekostet haben. Für mich war es die Chronik eines angekündigten Ereignisses; dass es ungefähr so herauskommt, habe ich vermutet. Auch bei einem fünften, sechsten oder siebten Mediator wird es gleich laufen. Ich bedaure, dass hier keine Lösung möglich ist. Ich habe stets meine Befürchtung ausgesprochen, dass es von Seiten der Reithalle eine Verweigerungshaltung gibt. Und was macht nun der Gemeinderat? Die Antwort auf Frage 2 lautet: Man wählt nun jemanden von Seiten der Stadt und schaut für Optimierungsmöglichkeiten. Es liegt meiner Meinung nach nicht an der Kantonspolizei, dem Statthalter und all den involvierten Instanzen. Wenn jemand klar bekundet, keine Gespräche mit der Polizei führen zu wollen, dann ist wohl klar, bei wem der Fehler liegt. Es ist interessant, dass sich die Kosten für Thomas Kessler bereits im letzten Jahr auf fast 10 000 Franken beliefen. Offenbar ist im Jahr 2018 auch wieder ein Betrag in dieser Höhe zu erwarten. Bei Frage 4 sind wir der Ansicht, es gebe einen Leistungsvertrag, man solle zusammenarbeiten und Gespräche führen, aber die eine Seite lehnt Gespräche ab. Ich verweise auf Professor Ueli Mäder, der stets betont hat, wie wichtig Gespräche mit der Reithalle seien. Nun liegt die Antwort

vor: Eine weitere Person wird die Stadt begleiten. Dies ist der falsche Weg. Ziehen Sie die Konsequenzen, ich bin froh für die Antwort.

## **Beschluss**

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2017.PRD.000083

## **2 Dachsanierung Volksschule Bümpliz; Projektierungs- und Baukredit**

### *Gemeinderatsantrag*

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Dachsanierung Volksschule Bümpliz; Projektierungs- und Baukredit.
2. Für die Planung und Ausführung wird ein Projektierungs- und Baukredit von Fr. 1 320 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB16-030, bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 18. Oktober 2017

Sprecherin PVS *Franziska Grossenbacher* (GB): Es geht bei diesem Geschäft um die Dachsanierung der Volksschule Bümpliz. Der Gemeinderat beantragt einen Sanierungs- und Baukredit für die Sanierung des Dachs im Umfang von 1,32 Mio. Franken. Das Schulhaus Bümpliz wurde im Jahr 1911 fertig gebaut. Seither wurde keine grosse Sanierung am Schulhaus vorgenommen. Entsprechend ist das Schulhaus in die Jahre gekommen. Zusammen mit dem benachbarten Schulhaus Statthalter bildet es eine Anlage. Der Gemeinderat plant eine Gesamtsanierung dieser Schulanlage, aber die Dachsanierung im Schulhaus Bümpliz muss vorgezogen werden. Bei einem Dach rechnet man mit einer Lebensdauer von rund 50 Jahren. Das Dach des Schulhauses Bümpliz hat demnach bereits die doppelte Lebenserwartung erreicht. Diese Sanierung kann aus zwei Gründen nicht aufgeschoben werden: Der erste Grund ist die Sicherheit. Die Ziegel befinden sich in einem schlechten Zustand. Je älter sie werden, desto brüchiger sind sie. Dieses Dach ist mit Biberschwanzziegeln gedeckt und diese Ziegel hängen allein mit einem Ziegelhaken an der Dachlatte. Falls also die Latte oder der Ziegel bricht, fällt der Ziegel runter, und das ist auf einem Schulhausplatz sehr ungünstig. Bei Gewitter oder Hagel besteht ein grosses Risiko, dass das Dach beschädigt wird und dass Unfälle passieren könnten. Der zweite Grund sind Folgeschäden. Dieses sehr alte Dach hat kein Unterdach; wenn das Dach defekt ist, dringt Wasser ein und es gibt Wasserschäden. Wenn mit der Sanierung nun noch länger gewartet wird, dann leidet die Substanz des ganzen Schulhauses. Die Dächer aller Gebäude der Stadt Bern werden jährlich kontrolliert; im Rahmen dieser Kontrollen sind bei diesem Dach kleine Reparaturen gemacht worden und nun hat man festgestellt, dass mit dieser Sanierung nicht mehr länger zugewartet werden kann. Diese Sanierung wird jedoch mit der Gesamtsanierung kompatibel sein, die später in Angriff genommen wird. Das Gebäude ist im Bauinventar der Denkmalpflege als erhaltenswert eingestuft. Man wird also bei diesem Gebäude bei der Gesamtsanierung ohnehin nicht viel ändern können. Das Dach wird nun komplett saniert, das heisst inklusive einer Dämmung und einem Unterdach. Sämtliche Dachrinnen werden ersetzt. Weil für die Sanierung des Dachs ein Gerüst gebaut werden muss und dies sehr kostspielig ist, dieses allein kostet 100 000 Franken, hat HSB beschlossen, auch gleich die Fassade neu zu streichen. Bei der Gesamtsanierung wird an der Fassade nichts gemacht und deshalb drängen sich die Synergien bei der Dachsanierung auf. Zu den Kosten: Weil es ein historisches Gebäude ist, weist es eine komplizierte Dachform auf, mit vielen kleine Dachflächen und mit Lukarnen. Deshalb sind die Arbeiten

kompliziert und aufwändig. Die Biberschwanzziegel sind teurer als normale Ziegel, aber bei einem erhaltenswerten Gebäude ist es Pflicht, dieses wieder so zu decken. Die Anlagekosten belaufen sich auf 1,22 Mio. Franken. Mit 10 Prozent Kostendachzuschlag ergibt sich ein Kostendach des Baukredits von 1,32 Mio. Franken. Die Arbeiten sollen im Sommer 2018 in Angriff genommen werden. Zu diesem Zeitpunkt veranstaltet die Schule ein grosses Fest und gleich anschliessend sollen das Gerüst aufgestellt werden und die rund fünfmonatigen Arbeiten starten. Die Kommission beantragt einstimmig Zustimmung zu diesem Kredit.

Für die Fraktion GB/JA! an: Wir werden dieser Sanierung selbstverständlich zustimmen, möchten uns jedoch zur Photovoltaikanlage äussern, die im Vortrag des Gemeinderats erwähnt ist: Wie bereits mehrmals erwähnt, erwarten wir vom Gemeinderat, dass er bei jeder Sanierung oder jedem Neubau eines Schulhauses den Einbau einer Photovoltaikanlage prüft. Auch wenn wirtschaftlich gesehen der Ertrag einer solchen Photovoltaikanlage bei einer Schule nicht optimal ist, finden wir es auch aus pädagogischen Gründen sehr wichtig, in den Schulen den Kindern zu zeigen, wie die Energiewende konkret umgesetzt wird. Im Vortrag zu diesem Geschäft steht, dass ewb und Sunraising im Rahmen der Projektierung angefragt werden, eine Photovoltaikanlage zu realisieren. Wir bitten den Gemeinderat, eine solche zu verwirklichen oder noch einmal zu prüfen, ob die Stadt selber eine Photovoltaikanlage bauen will. Wir erwarten jedoch spätestens bei der Gesamtanierung der Schulanlage Statthalter Bümpliz, dass dort eine Photovoltaikanlage realisiert wird.

Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Ich habe dem hervorragenden Referat der Referentin nichts beizufügen. Ich unterstütze das Anliegen. Wenn ein Dach undicht ist, kann man bekanntlich alles vergessen. Das Wichtigste beim Unterhalt einer Liegenschaft ist, dass das Dach dicht ist. Ihrem Stillschweigen entnehme ich, dass Sie an dieser Vorlage nicht desinteressiert, sondern mit dem Referat einverstanden sind. Ich bitte, dem Kreditbegehren zuzustimmen.

### **Beschluss**

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungs- und Baukredit zu (46 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 005*

2016.TVS.000021

### **3 Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung: Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern**

#### *Gemeinderatsantrag*

1. Der Stadtrat genehmigt das Projekt Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Ausführung des Projekts wird zulasten der Investitionsrechnung, Konto-Nr. I5100416 (Kostenstelle 510110), ein Ausführungskredit von Fr. 6 800 000.00 (inkl. MWST) bewilligt. Darin enthalten ist der vom Stadtrat mit SRB Nr. 2016-283 vom 12. Mai 2016 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 600 000.00.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 25. Oktober 2017

*Änderungsantrag Fraktionen FDP/JF und SVP*

2. Für die Ausführung des Projekts wird zulasten der Investitionsrechnung, Konto-Nr. 15100416 (Kostenstelle 510110), ein Ausführungskredit von ~~Fr. 6 800 000.00~~ **Fr. 6 700 000** (inkl. MWST) bewilligt.

*Ergänzungsantrag Fraktionen SVP und FDP/JF*

Während der Renovationsarbeiten sei durch geeignete Massnahmen sicher zu stellen, dass die Fussgänger nicht durch unerlaubt auf dem Fussweg fahrende Biker gefährdet werden. Dies insbesondere während der Nachtzeiten, wo in der Regel wenig Fussgänger unterwegs sind und vermutlich wenig Kontrollen geplant sind.

Sprecher PVS *Kurt Rügsegger* (SVP): Es geht um die Verstärkung der Brückenkonstruktion inklusive Gleisersatz – mit der Gesamtanierung der Brücke. Die Kirchenfeldbrücke verkörpert heute exemplarisch die Ingenieursbaukunst der damaligen Zeit. Heute würde man von einem Leuchtturmprojekt sprechen. Im Jahr 1883 wurde sie in Betrieb genommen. Bedingt durch die Konstruktion und Materialisierung ist der Zeitpunkt gekommen, die Brücke zu sanieren, obschon sie optisch gesehen keine Mängel aufweist. Sie fügt sich auch sehr schön ins Quartier und ins Stadtbild ein. Mit ihren Rundbögen ist sie etwas Besonderes und gehört ein bisschen zur Kulisse des Stadtbilds, besonders für diejenigen, die in der Aare schwimmen. Die Kirchenfeldbrücke ist UNESCO-Weltkulturerbe und ist zu schützen. Sie ist auch von der Stadt Bern im Bauinventar als geschützt eingestuft und sie ist ebenfalls in der höchsten Kategorie der Schweiz, das heisst in der Kategorie A. Die Brücke gehörte während langer Zeit nicht der Stadt Bern. Erst im Jahr 1953 ging sie an die Stadt über. Sie ist also in diesem Jahr seit 65 Jahren Eigentümerin dieser Brücke. Diese hat eine Länge von 229 Metern, eine Höhe über Wasser von 37 Metern, und das Bogenwerk hat eine Spannweite von 87 Metern.

Worum geht es bei dieser Sanierung? Bei den regelmässigen Kontrollen, die man bei solchen Objekten durchführt, hat man im Jahr 2011 bei gewissen Stützen und Anschlüssen und bei den Hauptträgern Risse entdeckt, wohl als Folge von Beanspruchung oder Überbelastung; man weiss es nicht genau. Viele andere Einflüsse könnten auch eine Rolle spielen. Die Schäden wurden aufgezeigt und man hat davon Kenntnis genommen. Man hat das Projekt angepackt und einen Projektierungskredit von 600 000 Franken beantragt, um den Aufwand zu schätzen, damit die Brücke wieder tüchtig gemacht werden kann. Sie soll, wie Sie gelesen haben, wieder 80 Jahre halten. Wir hoffen, dass dieses Ziel erreicht werden kann. Was wurde bis anhin unternommen? Die Brücke wurde im Jahr 1912 mit Beton und Elementplatten verkleidet; ursprünglich war sie eine Stahlkonstruktion. Im Weiteren hat man in den Jahren 1988/89 eine Gleissanierung vorgenommen und besondere Gleise eingelegt, die heute nicht mehr existieren. Es wurden weiter Belags- und Abdichtungsarbeiten ausgeführt. Nun kann der Stadtrat heute über diese Sanierung beschliessen. Das Ziel ist wie erwähnt, dass die sanierte Brücke 80 Jahre hält. Sie muss heute grössere Lasten tragen als bis anhin. Früher waren es 8,3 Tonnen, nun wird versucht, das Lastvermögen auf 10,8 Tonnen zu erhöhen. Im Weiteren gibt es die Bestimmung des ASTRA. Darin geht es um die Erdbebensicherheit, die auch gewährleistet werden muss. Hier ist die Stufe 2 vorgesehen. Wir müssen also auch für die Sicherheit besorgt sein, um die Langlebigkeit zu gewährleisten. Das ganze Projekt umfasst vier Teilprojekte: Zum einen die Brückenverstärkung; das ist die aufwändigste Arbeit, und zwar deshalb, weil die Konstruktion durch Risse, durch abgenutzte Niete, durch Schwankungen und Erosion gelitten hat. Die Niete und Profile müssen so angefertigt werden, dass die Brücke im selben Erscheinungsbild wie heute auftritt. Dies ist eine anspruchsvolle Aufgabe und muss von Personen ausgeführt werden, die das Handwerk beherrschen. Es lässt sich auch niemand mehr finden, der die Niete klopft. Heute gibt es Methoden, die so effektiv sind wie das Niete. Die Arbeiten sollen so ausgeführt werden, dass die Konstruktion wieder dem Soll

entspricht. Zudem werden die Hauptträger inwendig saniert, da sie Feuchtigkeitsprobleme aufweisen, die auch zu Korrosion geführt haben. Überdies: Wenn schon der Belag erneuert wird, werden auch die sich auf dem Brückenpfeiler befindenden Lager ersetzt und so eingebaut, dass sie mit den Schwankungen oder Bewegungen mitgehen. Zudem sind für die Erdbebensicherheit gewisse Vorkehrungen bei Verankerungen und Stahlprofil zu treffen. Im Weiteren wird der Korrosionsschutz stattfinden müssen; das ist ganz normal. Da sind besondere Auflagen zu berücksichtigen. Es hat keinen Sinn, darauf weiter einzugehen, denn das ist eine technische Materie.

Ich komme zu den Etappen: Bei der folgenden Etappe müssen noch Gleise ersetzt werden, und zwar vom Raum Casinoplatz, wo sich auch noch eine Weiche befindet, bis zum Zytglogge. Als man damals den Bereich Zytglogge saniert hat, konnte man aus ablauftechnischen Gründen den Rest nicht erledigen. Deshalb wird versucht, die Schienen dort auch gleich zu ersetzen. Dort muss vorsichtig gearbeitet werden, weil die Maschine, die die Schienen entfernt, ein beachtliches Gewicht aufweist. Unter dem Platz befindet sich das Parkhaus Casino, im Volksmund Casino Parking, bei dem man auch Berechnungen anstellen musste, auch im Zusammenhang mit dieser Bauinstallation. Zudem muss auf dem Helvetiaplatz ebenfalls eine Gleisanpassung vorgenommen werden, weil das Gleisniveau durch den Belag etc. ein wenig erhöht wird. Das ist eine gute Ergänzung. Die Sanierung kann dort auch gleich durchgeführt werden. Im Weiteren ist hervorzuheben, dass auch das Leitplankenproblem, insbesondere wegen den Velofahrenden, angegangen wird. Damit das Velofahren dort wieder ein wenig angenehmer wird, erhalten Velos beidseitig 15 cm mehr Raum. Die Konstruktion des Gleiseinbaus entspricht ungefähr der Situation in der Marktgasse. Die Konstruktion ist zu begrüßen und ist sehr nachhaltig: Sie kann bei späteren Renovationen einfach aus dem Gleisweg entfernt werden und benötigt keine langen Sperrzeiten mehr. Zudem trifft ewb auch noch Massnahmen, indem es die Leitungen, die unter der Brücke durchführen, zugleich ersetzen kann, weil bereits ein Gerüst vorhanden ist. Wir führten in der PVS eine Diskussion zu den Leitplanken. Sie sind wohl vom architektonischen Standpunkt aus kein Leckerbissen. Aber sie haben eine andere Funktion, als ästhetisch zu wirken müssen: Für alle, die die Brücke benutzen, muss die Sicherheit gewährleistet sein. Die Lösung wird annähernd analog der Kornhausbrücke sein.

Ich komme zu den Bauinstallationen: Diese sind recht gross, da viel Material zu- und abgeführt werden muss. Die Installationsplätze befinden sich einerseits auf dem Casinoplatz und andererseits auf dem Helvetiaplatz. Beim Casinoplatz wird eher ein Containerdorf erstellt und auf dem Helvetiaplatz wird für die grösseren Sachen Platz geschaffen. In der PVS wurde noch ein kulturelles Anliegen diskutiert: Die Kunsthalle wird 100-jährig und sie hat mit der Sanierung ein bisschen Probleme. Der Gemeinderat hat Verhandlungen mit den Beteiligten geführt und versucht, mit der Kunsthalle eine Lösung zu finden. Leider ist es nicht ganz so glimpflich abgelaufen wie gedacht. Mit den Ansprechpersonen des Buskers-Strassenmusik-Festivals hatte man ein besseres Einverständnis und es konnte eine Lösung gefunden werden, indem man während des Festivals das Containerdorf entfernt, damit auf dem Platz die Musiker oder Künstlerinnen auftreten können. Beim Helvetiaplatz hat man den Zeitplan ein bisschen nach der Kunsthalle gerichtet. Die Bauherrschaft ist relativ grosszügig entgegengekommen. Ich habe diese Woche die Verwaltung angefragt, ob es Änderungen im Zeitablauf gebe. Den Zeitplan habe ich mit demjenigen, den ich bereits hatte, verglichen und es war ersichtlich, dass es keine Änderungen gegeben hat. Tatsächlich wird am 23. Juli 2018 der Platz gesperrt, und die Jubiläumsaktivitäten der Kunsthalle mit einer besonderen Ausstellung werden noch 14 Tage im Gang sein. Zu bemerken ist, dass die Kunsthalle nicht gerade das Tor der Museen darstellt. Es ist ein bisschen verrückt, dass keine Einigung zustande kam. Man ist der Kunsthalle entgegengekommen, Gemeinderätin Ursula Wyss kann das Thema heute noch weiter ausführen. Man ist den Museen auch finanziell mit 100 000 Franken entgegengekom-

men, damit sie Eigenwerbung machen können. Zudem wurde mit ihnen über die Signalisation und Weiteres verhandelt. Es hat jeweils nie sehr schlecht getönt.

Ich komme zum Schluss des sehr technischen Geschäfts. Die gesamte Bauzeit beträgt 40 Wochen. Aber markant ist, dass die Bauzeit, die mit der Sperrung der Kirchenfeldbrücke zusammenhängt, effektiv nur 16 Wochen dauert. Gewisse Vorleistungen können vorher erbracht werden, wie beispielsweise der Gerüstaufbau und die Vorbereitung des Bereichs Casinoplatz. Die grösste Herausforderung dieses Projekts ist eindeutig logistischer Natur, denn der Casino- und der Helvetiaplatz sind sehr wichtige Knoten für Bernmobil, weil dort sehr viele Linien tangiert sind. Lösungen konnten gefunden werden. Diese müssen sich noch bewähren, aber man wird die Leute unterstützen und sie informieren oder hat sie bereits informiert. Am Casinoplatz steht derzeit auch das Kulturcasino im grossen Umbau. Auch dort konnte eine gute Lösung gefunden werden. Man kann die Hotelgasse beidseitig befahren und die Zulieferung ist immer gewährt. Es werden jeweils auch mit Personen dort sein, die die Fahrzeuge bei besonderen Vorkommnissen einweisen können. Die Zufahrt zur Autohalle Casinoplatz ist kein Problem. Man kann dort wie bisher ein- und ausfahren. Wichtig ist, die öV-Passagiere dahingehend zu sensibilisieren, dass sie umsteigen und andere Wege in Kauf nehmen müssen.

Die Kosten wurden nach einem Kostenschlüssel aufgeteilt, sodass wir heute über 6,8 Mio. Franken befinden. Dieser Betrag untersteht dem fakultativen Referendum. Die anderen Kosten, von 10,6 Mio und 0,2 Mio. Franken, werden von dritten getragen. Ich bitte, dem Geschäft zuzustimmen. In der PVS wurde es mit 10 Ja-zu 0 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung gutgeheissen. Noch zum Durchgang auf den Trottoirs: Dieses muss während 24 Stunden bewacht sein, damit die Velofahrenden nicht durchfahren, sondern die Velos schieben. Sie haben noch Tischauflagen erhalten seitens der Fraktionen SVP und FDP/JF betreffend der 100 000 Franken, die ich erwähnt habe. Wir konnten die Tischauflagen in der PVS nicht diskutieren, es wurden einzig Fragen gestellt, gerade im Zusammenhang mit den Velos. Zur beantragten Kürzung des Betrags konnten wir deshalb nichts entscheiden. Wir hoffen, dass Sie diesem Projekt grünes Licht geben.

*Barbara Freiburghaus* (FDP) für die Fraktionen FDP/JF und SVP (zum Änderungsantrag): Im Budgetposten Honorare sind 802 000 Franken aufgeführt, worin ein Betrag von 100 000 Franken für spezifische Kommunikations- und Signalisationsmassnahmen zugunsten der ansässigen Kulturinstitutionen und Museen enthalten ist. Wir wissen, die Kunsthalle ist eines der nächstgelegenen Gebäude zur Brücke und wird in diesem Jahr ihr 100-jähriges Bestehen feiern. Sie hat im Vorfeld dafür lobbyiert, dass die Sanierung der Brücke verschoben wird. Aber Bernmobil hat schlüssig dargelegt, dass mit den Temperaturen Ende Herbst eine Gleisanierung nicht mehr möglich ist. Wir kennen die Details der Verwendung der 100 000 Franken noch nicht, deshalb steht die Formulierung «zur Verfügung stellen» in unserem Antrag. Auch wenn die 100 000 Franken nicht direkt an die Institutionen fliessen sollten, sondern in die Installationen, das heisst in die Werbung bei den Baustellen, darf man annehmen, dass sie insbesondere auf das Jubiläum der Kunsthalle ausgerichtet sein werden und sie profitieren wird. Wir sind angesichts der von Rot-Grün-Mitte immer wieder angeführten angespannten finanziellen Lage der Stadt der Meinung, dass solche Extras weggelassen werden sollten. Zudem finden wir, es müsste mit Steuergeldern sorgfältiger umgegangen werden. Steuergelder sind nämlich dafür da, die Infrastruktur bereitzustellen und nicht, um Werbung zu finanzieren. Möchten die Kulturinstitutionen Kunst an Baustellen oder Werbung an Baustellen machen, wäre das mit ihren Mitteln zu finanzieren und nicht mit denjenigen der Öffentlichkeit. Wir haben uns im Weiteren gefragt, weshalb die Kunsthalle nach der erfolgten Sanierung der Kirchenfeldbrücke nicht ihr 101. oder 111. Jubiläum feiern kann. Das wäre origineller gewesen als die «bünzigen» 100 Jahre, die jeder und jede feiert. Wie im Antrag erwähnt, kann Werbung bei Baustellen oder Verhüllung toll sein, so wie es sich die Burgergemeinde beim

Burgerspittel geleistet hat; das haben jedoch Private finanziert. Wir sind der Meinung, dass dies nicht die Öffentlichkeit finanzieren muss. Wir würden es sehr begrüßen, wenn der Stadtrat unserem Antrag zustimmen würde; das wäre ein Signal für einen sorgfältigen Umgang mit den strapazierten Stadtfinanzen. Ansonsten stehen wir diesem Geschäft positiv gegenüber und werden ihm zustimmen.

*Alexander Feuz* (SVP) für die Fraktionen SVP und FDP/JF zum Ergänzungsantrag: Den ersten Antrag unterstützen wir selbstverständlich. Ich möchte hier noch ergänzend einen Punkt festhalten: Falls Sie sich an die Sanierungen Marktgasse und Spitalgasse oder auch Eigerplatz erinnern, die betroffenen Geschäfte hatten stark zu leiden. Die Pizzeria beim Eigerplatz lief kaum mehr. Es gab einmal ein kleines Fest, aber meistens lief praktisch nichts. Mir scheint in Anbetracht der Relationen, dass man diesem Antrag zustimmen sollte. Es kann nicht sein, der einen Kulturinstitution dermassen weit entgegenzukommen und anderen nicht. Das Fest der Kunsthalle kann meines Erachtens mit der Sanierung koordiniert werden. Die Sanierung zu verschieben, wäre jenseitig gewesen. Bedenken Sie: Die Quartiere Kirchenfeld und Ostring würden unter der Situation leiden, wenn die Brücke nicht zeitgerecht, in der Jahreszeit, in der man die Reparaturen und Renovationen vornehmen muss, saniert würde.

Nun komme ich zu unserem Antrag: Wir sind der Meinung, dass geeignete Massnahmen ergriffen werden müssen, die sicherstellen, dass insbesondere während der Nachtzeiten die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht gefährdet werden. Tagsüber wird die Securitas oder die Polizei präsent sein. Da kann nichts geschehen. Aber morgens um 2 oder 3 Uhr, nach durchzechter Nacht, ist es für alle Velofahrenden eine Versuchung, über diese Brücke zu rasen. Auch Fussgängerinnen und Fussgänger sind unterwegs – und dies vielleicht auch nach durchzechter Nacht. Unfälle sind dort programmiert, es ist eng. Wir wissen, wie rasch ein E-Bike fährt, wie rücksichtslos die Velofahrenden des Öfteren unterwegs sind. Da sehen wir eine grosse Gefahr. Wir haben bereits in der Kommission darüber diskutiert und dennoch habe ich mich entschieden, diesen Antrag zu stellen. Denn die Kommissionssitzungen sind vertraulich. Aber ich bin der Meinung, die Leute sollen wissen, dass wir diesen Antrag stellen, denn es geht darum, den Schutz sicherzustellen. Es dürfen sich in der Nacht keine gefährlichen Situationen ergeben. Es könnten auch einmal zwei Velofahrende gegeneinanderprallen. Und so gibt es unweigerlich gefährliche Unfälle. Deshalb bitte ich, diesem Antrag zuzustimmen. Das Anliegen ist offen formuliert: «geeignete Massnahmen»; darunter kann ich mir verschiedene Sachen vorstellen. Dieser Passus ist meiner Meinung nach unbedingt aufzunehmen, damit nichts passiert.

Zur Fraktionserklärung der Fraktion SVP: Wir stimmen diesem Geschäft zu. Es ist ein teures Geschäft, aber diese Brücke ist denkmalgeschützt und zudem eine wichtige Brücke, die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört. Ich danke an dieser Stelle dem Referenten, der das Geschäft gut vorgestellt hat. Das Vorgehen ist richtig, auch vom technischen Standpunkt aus. Allenfalls hätte man ästhetisch schönere Leitplanken vorsehen können. Wir haben darüber diskutiert; aber es muss eine Lösung her, die zweckmässig ist und schutzmässig die Anforderungen erfüllt, und deshalb können wir diesem Geschäft zustimmen. Wir hätten zwar auch gerne die schmiedeisernen Gitter gehabt, wie man sie auf den Anker-Bildern sieht. Aber diese entsprechen nicht den heutigen Sicherheitsvorschriften. Bereits als man sie ersetzt hat, wurde gesagt, wenn man mit einem Hämmerchen daran klopfen würde, würden sie hinunterfallen. Deshalb müssen wir Kompromisse eingehen. Ich danke der Stadt und der TVS für diese heikle Planung – es gibt verschiedene Baustellen wie das Casino, zudem das Jubiläum der Kunsthalle, bei denen man meines Erachtens einen guten Kompromiss gefunden hat. Wir unterstützen das Geschäft.

## Fraktionserklärung

*Barbara Nyffeler* (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Die Sanierung der Kirchenfeldbrücke ist kein Nice-to-have-Geschäft. Die Funktionsfähigkeit eines der wichtigsten Verkehrswege in der Stadt ist eine Notwendigkeit. Unsere Fraktion haben die Ausführungen zu diesem Geschäft überzeugt, vor allem die erwähnten schadhafte Niete. Beteiligt sind wie bei derartigen Geschäften üblich die Stadt, Bernmobil und ewb. Betroffen von der zeitweisen Sperrung der Brücke sind jedoch viele mehr: Die Innenstadt, der Stadtteil IV und alle, die die Brücke zu Fuss, mit dem Velo, mit dem öV oder mit dem Auto benutzen. Die Anwohnerinnen und Anwohner müssen zusätzlich mit vermehrtem Lärm rechnen. Die SP/JUSO-Fraktion dankt deshalb denjenigen, die für das Projekt verantwortlich sind, dafür, dass sie die Betroffenen bei der Planung frühzeitig einbezogen und dass sie nach verträglichen Lösungen gesucht haben, insbesondere mit der Kunsthalle. Auch wir unterstützen die besonderen vorgesehenen Aktionen sowie das Geld, das dafür zur Verfügung gestellt werden soll. Wir gehen im Weiteren auch davon aus, dass der Fussgängerverkehr während der 16-wöchigen Intensivbauphase, während der die Brücke gesperrt ist, gut zu bewältigen ist und dass die Verkehrsteilnehmenden respektvoll miteinander umgehen und die Regeln beachten werden. Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt das Geschäft wie vom Gemeinderat beantragt.

## Einzelvoten

*Katharina Altas* (SP): Ich möchte zur speziellen Situation der Brückensanierung im Zusammenhang mit dem 100-Jahr-Jubiläum der Kunsthalle und zum Änderungsantrag der Fraktionen FDP/JF und SVP, der darauf Bezug nimmt, Stellung nehmen. Die Kunsthalle Bern wird zwischen Mai und September 2018 ihr 100-jähriges Jubiläum feiern. Für alle, denen nicht bewusst ist, welche Bedeutung die Kunsthalle im internationalen und nationalen Kunstbetrieb hat, sei gesagt: Die Kunsthalle hat eine sehr grosse Bedeutung. Die Ausstellung von Harald Szeemann «When Attitudes become Form», die im Jahr 1969 für Furore gesorgt hat, ist wohl die am meisten zitierte Ausstellung weltweit und soll im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten gezeigt werden. Es ist also eine grosse Kiste mit internationaler Beachtung. Ich freue mich sehr, dass die Kunsthalle eine für alle Seiten einvernehmliche Lösung mit der Bauherrschaft gefunden hat. Betrachtet man die glorreichen Zeiten der Kunsthalle, also die 1960er-Jahre, dann war ohnehin viel Baustellen-Ästhetik am Werk. Christo verhüllte die Kunsthalle, Michael Heizer bearbeitete den Asphalt vor der Kunsthalle. Die Kunst greift hier ins Leben ein und das Leben in die Kunst. Auch wenn die Voraussetzungen für ein 100-Jahr-Jubiläum nicht ideal sind, wird hier wohl oder übel aus der Not eine Tugend gemacht. Der Kürzungsantrag der Fraktionen FDP/JF und SVP zeigt in diesem Zusammenhang einmal mehr die Engstirnigkeit beider Parteien. Jede Baustelle braucht eine spezifische Signalisation. Weshalb will man dies ausgerechnet in diesem Fall unterbinden? Die Begründung liest sich sehr abenteuerlich: Da die Finanzlage angespannt sei und noch nicht einmal eine kleine Steuersenkung möglich sei, müsse darauf verzichtet werden, mit öffentlichen Geldern eine Baustelle zu beschildern. Müssen wir uns, liebe Damen und Herren der FDP/JF- und SVP-Fraktion, die Steuersenkungslitanei auch in diesem Zusammenhang anhören? Manche Behauptung wird dadurch nicht wahrer, wenn sie stets wiederholt wird. Die Baustellensignalisation ist Sache der öffentlichen Hand beziehungsweise der Bauherrschaft. Deswegen bitte ich, den Antrag abzulehnen. Auch der Ergänzungsantrag der SVP- und FDP/JF-Fraktion lässt einen schmunzeln. Hier machen sich beide Fraktionen Sorgen um die zu Fuss Gehenden, die von Bikern umgefahren werden könnten. Ich traue es den Fussgängern und Velofahrerinnen zu, sich zu einigen, und die Bauherrschaft wird sicherlich ein Schild anbringen, wer sich auf der Brücke wie zu bewegen hat.

Wenn irgendwo Dogmatismus am Werk ist, dann sprüht er aus diesen beiden Anträgen Funken. Ich bitte, die Anträge abzulehnen.

*Michael Daphinoff (CVP):* Wir werden das Geschäft selbstverständlich annehmen. Mir geht es um den Kürzungsantrag der Fraktionen FDP/JF und SVP um 100 000 Franken, den unsere Fraktion mehrheitlich nicht unterstützen wird – ich auf keinen Fall. Die 100 000 Franken, die gestrichen werden sollen, sind quasi die Entschädigung dafür, dass die Brücke genau dann saniert werden soll, wenn das Jubiläum der Kunsthalle stattfindet. Die CVP hat grosse Sympathien für die Kunsthalle. Es ist nicht zwingend, dass die Reparaturarbeiten genau während dem Jubiläumsjahr stattfinden müssen. Die Kunsthalle kann mit dem Betrag Werbung machen, damit die Gäste den Ort überhaupt finden. Sie ist bereits jetzt nicht immer gut zu finden. Oft ist die Türe geschlossen. Es ist nicht der beste und zugänglichste Ort in der Stadt Bern. Die 100 000 Franken sind sicher gerechtfertigt. An dieser Stelle muss ich doch noch eine kleine Kritik anbringen: Die Kommunikation zwischen der Direktion oder dem Gemeinderat und der Kunsthalle ist alles andere als gut. Man hat die Kunsthalle viel zu spät über diese Sanierung informiert. Einiges hätte besser laufen können. Es gab offenbar auch einen Zeitplan mit einer Variante, bei der die Kunsthalle einverstanden gewesen wäre, die jedoch abgeblockt wurde. Wir bedauern das sehr, und insofern hätten wir gar kein Verständnis, wenn die 100 000 Franken gestrichen würden.

*Alexander Feuz (SVP):* Im Sinn einer Replik: Es wurde uns Dogmatismus vorgeworfen. Ob Sie nun von der linken oder rechten Seite sind: Wenn Sie von einem Velo angefahren werden oder wenn zwei Velos kollidieren, dann schmerzt es und Sie sind verletzt. Dass dort ein Schild angebracht wird «Velofahren verboten», ist mir auch klar. Beim Marzili gibt es auch ein Fahrverbot, und wenn es viele Badende hat, fahren die Personen dennoch mit dem Velo durch und klingeln. Auf diesem engen Raum hier ist es besonders gefährlich. Deshalb fordern wir Massnahmen. Das hat nichts mit Dogmatismus zu tun. Und zur Frage, ob die Kunsthalle zu finden sei: Es gibt andere Orte in der Stadt Bern, die schwieriger zu finden sind. Das Jubiläum mit der Szeemann-Ausstellung ist beachtenswert und wichtig, aber andererseits hat auch die Brücke eine Funktion. Wie zuvor erwähnt, gibt es noch andere Baustellen wie das Casino, auf die Rücksicht genommen werden muss. Der gefundene Kompromiss scheint mir vertretbar zu sein. Erinnern Sie sich daran, wenn Sie nun 100 000 Franken sprechen, wie hart Sie waren mit den Geschäften in der Spitalgasse, Marktgasse und beim Eigerplatz, die durch massive Bauvorhaben betroffen waren. Sie erhielten keine Entschädigung, sondern konnten während einem Tag ein Festchen durchführen und ihr Geschäft länger offen halten.

*Barbara Freiburghaus (FDP):* Ich glaube nicht, dass wir engstirnig sind, wenn wir ein bisschen Steuergelder sparen wollen. Was die Bau- und die Baustellensicherung angeht: Meines Erachtens ist in diesem Kredit ausreichend Geld vorhanden, um keine Unfälle zu gewärtigen, auch wenn man 100 000 Franken weniger zur Verfügung hat.

*Rudolf Friedli (SVP):* Zuvor habe ich von Katharina Altas gehört, dass der Antrag der Fraktionen FDP/JF und SVP abgelehnt werden könne. Denn sie geht davon aus, man werde ein Schild anbringen, wie sich die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verhalten haben. Das ist ja super-blauäugig. Sogar rote Ampeln werden von den Velofahrenden nicht beachtet. Ein Schild nützt absolut nichts. Die Begründung, weshalb man unseren Antrag nicht unterstützen wolle, ist «bireweich». Ich habe meinen Glauben an das Gute im Velofahrer und auch in der Velofahrerin seit Langem verloren.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Herzlichen Dank für diese Diskussion. Bei diesem Sanierungsgeschäft liegt die Situation vor, dass einerseits die Gleise aus Sicherheitsgründen zwingend im Jahr 2018 saniert werden müssen und dass sich gleichzeitig die Möglichkeit ergibt, die Brücke zu verstärken. Nun ist diese Terminkollision mit dem Jubiläum der Kunsthalle aufgetreten. Ich bin sehr froh, dass wir einen Kompromiss finden konnten und ich bin froh über die unterstützenden Worte heute Abend. In diesem Kredit enthalten – und ich komme zum ersten Antrag der Fraktionen FDP/JF und SVP – sind explizit die Kommunikationsmassnahmen zugunsten der Kulturinstitutionen rund um die Baustelle. Es ist wie bei allen grossen Bauprojekten selbstverständlich, mit den umliegenden Institutionen, aber auch mit den betroffenen Geschäften zu schauen, dass sie gut gekennzeichnet sind und die wirklich belastende Zeit so möglichst überstehen können, dass es also nicht zu grossen Einbussen kommt. Es wurde mehrfach das Beispiel der Marktgasse-Sanierung erwähnt. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir dort mehrere 100 000 Franken eingesetzt haben, um mit den umliegenden Geschäften – da betraf es weniger die Kulturinstitutionen – die Kommunikation und die Eigenwerbung zu ermöglichen. Wir sind bereits mit Bern City daran zu schauen, wie die schwierige Situation im Fall hier für die umliegenden Geschäfte überbrückt werden kann. Ich habe soeben die Rückmeldung von Bern City erhalten: Sie freuen sich sehr und sind sehr dankbar, dass wir bei unseren Grossbaustellen die Einschränkungen und Behinderungen berücksichtigen und mit ihnen zusammen nach Lösungen suchen. Aber das gibt es nicht gratis. Und ich möchte die SVP – die nun gerade in ein Gespräch vertieft ist, aber sie kann es dann im Protokoll lesen – darauf hinweisen, dass auch bei der Marktgasse für das Gewerbe und die anliegenden Geschäfte intensiv Geld eingesetzt wurde. Auch diesmal wird dies gemacht werden. Sie können sich auf die Museen und Kulturinstitutionen einschliessen, aber Sie würden auch Ihre eigenen Leute treffen, die sehr dankbar sind, dass wir sie unterstützen.

Zum zweiten Antrag: Ja, ich möchte die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger auch unbedingt schützen, insbesondere in der Nacht, aber auch tagsüber. Wir werden dort Intensivmassnahmen prüfen und durchsetzen, sicher auch mit zusätzlichen Kontrollen. Gegen diesen Antrag habe ich nichts einzuwenden.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat lehnt den Änderungsantrag der Fraktionen FDP/JF und SVP ab (21 Ja, 41 Nein). *Abst.Nr. 006*
2. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag der Fraktionen SVP und FDP/JF ab (14 Ja, 47 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 007*
3. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Vorlage zu (62 Ja, 1 Nein). *Abst.Nr. 008*

- Die Traktanden 4 und 5 werden gemeinsam behandelt.-

2015.SR.000135

### **4 Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Isabelle Heer, BDP): Inklusion konkret: Pilotprojekt «Mobilitätshilfen» im Stadtzentrum für mobilitätseingeschränkte Personen realisieren**

#### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegzunehmen.

Bern, 4. November 2015

Motionär *Michael Daphinoff* (CVP): Wir wandeln beide Motionen in Postulate um. Sie sind annähernd deckungsgleich. Die eine fordert Mobilitätshilfen auf den grossen städtischen Friedhöfen und die andere im Stadtzentrum. Ich muss herausstreichen, dass es sich bei unseren Forderungen um Pilotprojekte handelt. Es geht nicht darum, definitiv irgendwelche grosse Stationen im Stadtzentrum einzurichten, sondern darum zu schauen, ob sich das Vorhaben realisieren lässt und falls ja, ob eine Nachfrage besteht. In dem Sinn ist die lange Antwort des Gemeinderats, die ich sehr schätze – im Übrigen schätzt die CVP/BDP-Fraktion auch die Bemühungen –, hinfällig. Der wichtigste Part kommt ganz am Schluss, wo gesagt wird: «Die Fachstelle für Gleichstellung für Menschen mit Behinderungen teilt die Auffassung, dass eine leihweise Abgabe von Mobilitätshilfen in der Innenstadt für Menschen mit dauerhaften und starken Mobilitätseinschränkungen aus den oben genannten Gründen nicht zweckmässig ist.» Anscheinend hat der Gemeinderat etwas nicht ganz verstanden. Es geht mir nicht darum, für dauerhaft stark mobilitätseingeschränkte Personen ein Angebot zu schaffen, sondern für diejenigen Personen, die sich noch relativ mobil bewegen und dann plötzlich unterwegs finden, nun wäre es doch praktisch, beispielsweise auf einen Rollator oder auf ein anderes Angebot zurückzugreifen. Und sie könnten sich eines leihweise im Stadtinneren oder auf dem Friedhof nehmen. Ich bin erfreut darüber, dass bei den Friedhöfen bereits ein Angebot besteht und ich wäre froh, man würde dies für das Stadtinnere wenigstens ernsthaft prüfen. Ich wiederhole: Es ist der ganzen Fraktion und vermutlich auch allen hier im Saal klar, dass jemand, der auf den Rollstuhl angewiesen ist, vielleicht sogar auf einen elektrischen Rollstuhl, nicht auf ein solches Angebot zurückgreifen wird. Ich hoffe, Sie werden den beiden Postulaten, die ein Pilotprojekt fordern, zustimmen.

#### **Fraktionserklärungen zu den Traktanden 4 und 5**

*Leena Schmitter* (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Für uns ist es wichtig, dass die Mobilität und die Selbständigkeit von Menschen mit Behinderungen verbessert wird und dass die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Im Zentrum steht für die GB/JA!-Fraktion der hindernisfreie Zugang zu sämtlichen Bereichen – seien das der öV, Websites oder Bauten. Weshalb es gerade bei Friedhöfen ein Pilotprojekt benötigt, bei dem Mobilitätshilfen bereitgestellt werden, erschliesst sich uns nicht ganz. Klar ist, dass bereits Hilfsangebote existieren, auch wenn sie offenbar zu wenig bekannt sind oder schlicht kein Bedürfnis dafür besteht, da sie ja kaum genutzt werden. Dies ist unseres Erachtens nachvollziehbar; denn wir fragen uns – und dies ist keine rhetorische Frage –, ob es tatsächlich Menschen gibt, die auf Gehhilfen angewiesen sind und nicht bereits solche haben. Wir gehen eher davon aus, dass die meisten Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bereits über entsprechende Hilfsmittel verfügen. Wir sehen da keinen Handlungsbedarf respektive können nachvollziehen, dass der Gemeinderat diese Sachlage abgeklärt hat. Wir sind mit dem Postulat einverstanden und akzeptieren die Antwort des Gemeinderats zugleich als Prüfungsbericht; dies zu Traktandum 5.

Aus den vom Gemeinderat und der Fachstelle für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in beiden Vorstössen dargelegten Gründen sind wir wie sie skeptisch, was das Zur-Verfügung-Stellen von Mobilitätshilfen in der Stadt Bern anbelangt; gerade auch, weil die Fachstelle für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen unsere Auffassung teilt, dass eine leihweise Abgabe von Mobilitätshilfen in der Innenstadt für Menschen mit dauerhaften und starken Mobilitätseinschränkungen nicht zweckmässig ist. Die GB/JA!-Fraktion ist ausserdem zurückhaltend gegenüber Privat-Public-Partnership-Modellen respektive der Beteiligung von Wirtschaftsunternehmen, ohne dass Sinn und Zweck genau eruiert werden. Und gerade bei diesem Thema sehen wir nicht, was es bringen sollte respektive welche Unter-

nehmen es sein sollten oder könnten. Den ersten Vorstoss zu den Mobilitätshilfen, Traktandum 4, lehnen wir auch als Postulat ab.

*Roland Iseli* (SVP) für die SVP-Fraktion: - *Er zeigt auf seine Krücke.*- Das ist eine Mobilitätshilfe; es ist meine eigene oder sonst erhalte ich sie vom Arzt zur Benutzung. Ich finde es sehr gut, auf Menschen mit Behinderung Rücksicht zu nehmen und zu schauen, wo geholfen werden kann. Aber ihnen in der Stadt und auf Friedhöfen Mobilitätshilfen anzubieten, da bin ich der Meinung: Diejenigen, die Mobilitätshilfen benötigen, haben diese dabei und nehmen sie selber mit. Bricht sich eine Person unterwegs beispielsweise das Bein oder verknackst den Fuss und benötigt Krücken, muss sie ohnehin in eine Notfallaufnahme und erhält die nötigen Hilfsmittel zur Benutzung oder kann diese kostengünstig erwerben. Es ist gut, auf die Menschen mit Behinderung Rücksicht zu nehmen, aber das Anliegen der beiden Vorstösse, auf den Friedhöfen und in der Innenstadt solche Mobilitätshilfen anzubieten, finde ich doch ein bisschen übertrieben. Deshalb lehnen wir sie ab.

*Marieke Kruit* (SP) für die SP/JUSO: Menschen mit einer Behinderung sollen gleichberechtigt am öffentlichen Leben teilhaben können. Dies ist ein zentrales Anliegen der SP/JUSO-Fraktion. Deshalb unterstützen wir auch die Stossrichtung der beiden Vorstösse der BDP/CVP-Fraktion, nämlich eine möglichst hohe Inklusion von Personen mit einer Einschränkung im alltäglichen Leben. Keine Diskussion: Der öffentliche Raum soll und muss für alle zugänglich sein. Das Behindertengleichstellungsgesetz, das bereits seit dem Jahr 2004 in Kraft ist, gibt dies auch vor und die Stadt ist daran, die Vorgaben umzusetzen. Sie muss dort dranbleiben. Aus der Antwort des Gemeinderats sehen wir, dass die Fachstelle für Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen von den geforderten Mobilitätshilfen nicht gänzlich überzeugt ist. Deshalb stimmen wir dem Vorstoss Traktandum 4 von der Stossrichtung her zwar zu, sind jedoch der Meinung, dass der Auftrag an den Gemeinderat anders formuliert werden muss. Wir sehen deshalb auch den Nutzen nicht, diesen Vorstoss als Postulat erheblich zu erklären.

Das Anliegen des zweiten Vorstosses, bei dem Mobilitätshilfen auf den grossen städtischen Friedhöfen gefordert werden, ist offenbar weitgehend erfüllt. Dies zeigt die Antwort des Gemeinderats. Stadtgrün bietet heute bereits sehr viel an; das Angebot scheint jedoch noch zu wenig bekannt zu sein. Deshalb finden wir es richtig, wenn die Stadt, wie sie es selber vorschlägt, ihr Angebot an Mobilitätshilfen offensiver kommuniziert. Wir folgen dem Antrag des Gemeinderats, diese Motion als Postulat erheblich zu erklären inklusive Prüfungsbericht.

*Bettina Jans-Troxler* (EVP) für die GFL/EVP-Fraktion: Danke für diese Idee. Sie hat durchaus ihre Berechtigung. Es ist wichtig, dass Menschen mit Behinderungen oder Beeinträchtigungen nicht vergessen gehen und Zugang zum öffentlichen Raum haben. Wie der Gemeinderat und auch die zuständige Fachstelle sind jedoch auch wir zum Schluss gekommen, dass der vorliegende Vorschlag nicht zielführend ist. Tatsächlich ist mir auch aus meiner Arbeit als Heilpädagogin mit Menschen mit einer Behinderung keine Alltagssituation eingefallen, bei der wir ein solches Angebot hätten nutzen können. Einerseits sind Mobilitätshilfen meistens auf die jeweiligen Benutzenden angepasst, andererseits ist der öV glücklicherweise immer besser mit Rollstühlen und Rollatoren nutzbar. Im Bereich öV sollten wir deshalb alle möglichen Mittel einsetzen, damit dieser noch besser zugänglich wird. Die erste Motion lehnen wir deshalb ab. Bei der zweiten Motion folgen wir dem Vorschlag des Gemeinderats, das heisst, wir nehmen sie als Postulat an und akzeptieren die Antwort des Gemeinderats zugleich als Prüfungsbericht. Ein Anliegen habe ich noch unterschlagen: Anstelle solcher Mobilitätshilfen ist es wichtig, spezialisierte Taxiunternehmen zu unterstützen und nicht ihnen die Gelder zu kürzen, weil

sie für Menschen mit einer Behinderung oder Beeinträchtigung für deren Mobilität doch sehr wichtig sind.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Das Anliegen, dass Menschen mit Behinderungen hindernisfrei im öffentlichen Raum unterwegs sein können, ist wichtig. Wir sind intensiv daran, die Normen bei Sanierungen und Neubauten zu klären und sie umzusetzen; insbesondere auch bei den öV-Haltestellen, bei denen es eine nationale Vorgabe gibt; wir werden zu gegebener Zeit mit Kreditanträgen an den Stadtrat oder vielleicht an das Volk gelangen. Es gilt, Massnahmen zu finden, die für diejenigen Personen, die das Angebot nutzen, auch sinnvoll sind. Das beste Beispiel sind die Krücken, die man nicht bei irgendeiner Verleihstation ausleiht, um den Weg fortzusetzen. Hingegen hatten wir den Eindruck, dass auf Friedhöfen viele ältere Leute unterwegs sind, die vielleicht normalerweise weniger lange Distanzen absolvieren und dort ungewollt durch die grossen Parkanlagen gehen müssen. Deshalb gibt es seit mehreren Jahren Unterstützungsangebote. Wir sind sehr froh, konnten wir bei der zweiten Motion darauf hinweisen, dass es diesen Pilot bereits gibt. Wir stellen jedoch fest, dass die Angebote nicht auf riesige Nachfrage stossen. Aufgrund dieses Vorstosses sind wir davon ausgegangen, dass das Angebot wohl noch zu wenig bekannt ist. Wir haben mittlerweile auch auf der Internetseite darauf hingewiesen und bewerben es explizit. Wir weisen auch Pro Senectute darauf hin, dass Personen bei uns Gehhilfen ausleihen oder sich über weitere Strecken hinweg auch transportieren lassen können. Meines Erachtens wäre dies für ältere Personen ein sehr gutes Angebot. Ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie in Ihrem Bekanntenkreis darauf hinweisen, dass es Angebot bereits gibt und man es nutzen soll. So sind wir meines Erachtens einen grossen Schritt weiter, bevor wir die anderen Bereiche noch klären müssen.

#### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärin Fraktion BDP/CVP wandelt die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab (12 Ja, 53 Nein). *Abst.Nr. 009*

2015.SR.000136

#### **5 Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Kurt Hirsbrunner, BDP): Inklusion konkret: Pilotprojekt «Mobilitätshilfen» für mobilitätseingeschränkte Personen auf einem grossen städtischen Friedhof realisieren**

##### *Gemeinderatsantrag*

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.
  2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht
- Bern, 4. November 2015

*Diskussion siehe Traktandum 4*

#### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärin Fraktion BDP/CVP wandelt die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (52 Ja, 13 Nein). *Abst.Nr. 010*
4. Der Stadtrat akzeptiert die Antwort des Gemeinderats zugleich als Prüfungsbericht (65 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 011*

- Die Traktanden 6 und 7 werden gemeinsam behandelt.-

2015.SR.000137

**6 Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Martin Schneider, BDP): Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern**

*Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, Punkt 2 und 3 als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 14. Oktober 2015

Motionär Traktandum 6 *Michael Daphinoff* (CVP): «Elektromobilität» ist in aller Munde. Dies war bereits im Jahr 2015 so und umso mehr heute. Den Vorstoss haben wir im Jahr 2015 eingereicht, und im Jahr 2018 wird er behandelt. Luftverschmutzung und Lärmbelastung gibt es insbesondere in den Städten. Deshalb stellen die Elektrofahrzeuge für den urbanen Raum eine sinnvolle Lösung dar. Sie sind leiser als herkömmliche Fahrzeuge und stossen keine Schadstoffe aus. Elektromotoren haben einen deutlich höheren Wirkungsgrad als Verbrennungsmotoren und gehen sehr sparsam mit Energie um. Sollten sich die Elektrofahrzeuge durchsetzen, wird das zwar den Stromverbrauch in der Schweiz erhöhen, wenn aber gleichzeitig die Verbrennungsmotoren ersetzt werden, geht der Verbrauch von fossilen Treibstoffen zurück. Gesamthaft betrachtet verbessert sich damit die Energieeffizienz im Bereich Mobilität deutlich. Unsere Fraktion ist der Meinung, dass die Stadt Bern clevere Mobilität unterstützen sollte. Deshalb haben wir drei Anträge gestellt: Der eine fordert, dass die Elektrofahrzeuge wie in Norwegen die Busspur benutzen dürfen. Die zweite Forderung ist, dass die Elektrofahrzeuge kostenlos auf öffentlichen Parkplätzen stehen dürfen und der dritte Antrag fordert, dass kleinere und mittlere Unternehmen (KMU), die auf Elektrofahrzeuge umstellen, für fünf Jahre kostenlos einen Parkausweis erhalten. Es ist uns bewusst, dass diese Forderungen kühn waren und immer noch sind, aber mit dem Hinweis auf Norwegen, wo das möglich ist, hatten wir den Eindruck, die Schweiz respektive die Stadt Bern könnte hier eine Vorreiterrolle einnehmen. Man beachte, wie oft das Wort «Vorreiterrolle» oder «Vorbild» in den Stadtratsdebatten verwendet wird. Auch in einer Diskussion um das Personalreglement– Vaterschaftsurlaub, Mehrlingsgeburten, Regenbogen-Familien – ist das Wort «Vorreiterrolle», die die Stadt einnehmen könnte, gefallen. Weil der Bund nicht vorwärts macht, ist die BDP/CVP-Fraktion der Meinung, dass man von der Stadt Bern oder von uns allen verlangen darf, bei der Elektromobilität eine Vorreiterrolle einzunehmen und kühn voranzuschreiten. Wir wären in guter Gesellschaft. Es gibt Experten, die sagen: Anreize wie Busspur benutzen oder Gratisparkplätze sind nicht nur sinnvoll, sondern bewegen die Leute in der Tat zum Kauf eines Elektromobils und zum Umstieg von Verbrennungsmotoren zu Elektromotoren. Es sind also wirkungsvolle Anreize, die man schaffen könnte. Der Hinweis – da bin ich ein wenig enttäuscht vom Gemeinderat respektive von den rechtlichen Abklärungen –, es sei rechtlich gar nicht möglich, die Busstreifen und Busfahrbahnen zu benutzen, weil in der Signalisationsverordnung schlicht ein entsprechendes Signal fehle, überzeugt mich nicht; aber Juristen streiten sich ja immer. Ich hatte Kontakt mit dem Rechtsdienst des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Dieses teilte mir mit, dass es tatsächlich noch kein allgemeingültiges Signal für Elektrofahrzeuge gebe. Die Verordnung wird zwar überarbeitet, es ist jedoch noch nicht klar, ob es in ein bis zwei Jahren ein entsprechendes Signal geben wird. Aber auf Gemeindestrassen, die in der Kompetenz der Gemeinde liegen oder in das Hoheitsgebiet der Gemeinde, hier der Stadt Bern, fallen, kann

man sich durchaus vorstellen, dass analog zu den Taxis eine Beschriftung auf Busspuren angebracht werden könnte; so wäre ein Befahren durchaus möglich. Ein Signal ist also nicht notwendig. Für Taxis gibt es auch kein besonderes Signal, sondern man schreibt schlicht auf die Busspur, dass sie auch von Taxis befahren werden darf. Uns schwebt eine ähnliche Beschriftung vor; insofern ist die rechtliche Möglichkeit zumindest diskutabel und nicht so schnell vom Tisch zu wischen. Wir wären froh, wenn der Stadtrat den Vorstoss unserer Fraktion für ein kühnes Vorgehen, für eine Vorreiterrolle der Stadt Bern in Sache Elektromobilität, unterstützen würde.

Motionär Traktandum 7 *Benno Frauchiger* (SP): Die meisten von Ihnen kennen sie wahrscheinlich noch: Es ist noch nicht lange her, da hat man vor den Ferien Filmröllchen gekauft und sich überlegt, ob man 24, 36 oder 48 Fotos machen werde. Gleichzeitig kaufte man sich noch Batterien für den Fotoapparat. Ich gehe nicht davon aus, dass heute jemand von Ihnen noch solche Filmröllchen verwendet. Und wahrscheinlich kauft eher selten noch jemand Batterien am Kiosk für seinen Fotoapparat. Der Grund sind die heutigen Geräte. In kürzester Zeit hat sich unser Fotografierverhalten drastisch verändert. Wir kaufen keine Filmröllchen mehr und wir gehen auch nicht mehr zum Kiosk, wenn die Batterien leer sind, um unsere Geräte mit Energie zu tanken. Stattdessen hängen wir nachts unser Smartphone an die Steckdose, damit es am nächsten Morgen oder irgendeinmal in der Nacht geladen ist. Das Laden dauert zwar länger als früher der Batteriewechsel, dennoch möchte niemand mehr zur alten Technologie zurückkehren. Eine ähnliche Entwicklung könnte im Bereich der Mobilität stattfinden. Und das wäre auch dringend nötig, denn Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren kann man technologisch mit alten Glühbirnen vergleichen, die zu 95 Prozent Wärme produzieren und daneben noch ein wenig Licht: Der Anteil Energie, den die Verbrennungsmotoren in Wärme umwandelt, ist ebenfalls ein Vielfaches der Energie, die in die Fortbewegung gesteckt wird. Jedes Auto produziert bei laufendem Motor im Standgas ungefähr gleich viel Wärme wie die Heizung eines Minergiehauses bei Vollast, und wenn man ein wenig Gas gibt, könnte man mit der Wärme eines einzigen Autos auch ein Mehrfamilienhaus heizen. Das ist nicht energieeffizient und es ist schlecht für die Umwelt, für das globale Klima und auch für die Luftqualität in unserer Stadt und für unsere Gesundheit. Immer mehr Leute, auch ich, leiden unter Lungenbeschwerden. Seit einigen Jahren geht es jedoch vorwärts. Elektrofahrzeuge sind attraktiv geworden, weil neue Batterietechnologien plötzlich viel leistungsfähiger geworden sind, womit die Reichweite der Fahrzeuge entsprechend grösser ist. Mit wenigen Ausnahmen könnten heute sämtliche Fahrzeuge elektrisch betrieben werden, sofern sie während der Standzeit wie iPhones geladen werden könnten. Weil wir das Auto aber nicht ins Wohnzimmer mitnehmen können, wo es genügend Steckdosen hat, geht das nicht. So ist heute die Elektromobilität nur der Hauseigentümerschaft zugänglich, obwohl die Elektrofahrzeuge mehr und mehr erschwinglich werden, zumindest für diejenigen, die sich überhaupt ein Auto leisten können und für die, die wirtschaftlich rechnen können. Die meisten Autobesitzenden in der Stadt Bern sind aber nicht Hauseigentümerschaften, sondern Mieterinnen und Mieter, und viele von ihnen haben nicht einmal einen eigenen Parkplatz, sondern nur eine Anwohnerparkkarte. Das heisst, sie lassen ihr Auto während des ganzen Jahrs im öffentlichen Raum stehen; es ist schnell gesagt: Ohne öffentliche Lade-Infrastruktur wird sich die Stadtberner Bevölkerung keine Elektrofahrzeuge kaufen können, sondern muss weiterhin auf den Verbrennungsmotor setzen, das Klima belasten und unsere Gesundheit kompromittieren; so wie meine Kollegin in der Länggasse beispielsweise, die sich im Rahmen eines privaten Car-Sharings ein Benzinauto gekauft hat. Denken wir an den Fotoapparat und an den Kiosk zurück, wird schnell klar, dass Schnellladestationen nicht die Lösung sein können. Klar braucht es diese, entlang der Autobahnen, für diejenigen, die längere Strecken zurücklegen. In der Stadt braucht es jedoch keine Schnellladestationen, sondern es braucht schlicht Parkplätze mit

Steckdosen, wo man das Auto nicht nur laden, sondern auch solange stehen lassen kann, bis es wieder benötigt wird. Genauso wie man es heute mit den Benzinfahrzeugen macht. Niemand geht zum Kiosk, um dort sein Handy einzustecken und zu warten, bis es geladen ist. Genauso möchte niemand mit dem Elektrofahrzeug an irgendeiner Tankstelle sein Auto laden. Wenn sämtliche deutschen Bundesländer bereits heute beabsichtigen, die Neuzulassung von Autos mit Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 zu verbieten, dann ist der zeitliche Horizont meines Vorstosses noch sehr zurückhaltend. Wenn wir möchten, dass auch in der Stadt Bern bis ins Jahr 2030 niemand mehr ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor kauft, ob für sich selber oder als Gemeinschaftsfahrzeug, dann müssen wir die entsprechende Infrastruktur bereits früher bereitstellen.

Was will ich mit meinem Vorstoss erreichen? Mit dem ersten Punkt fordere ich schlicht ein Konzept, um grundsätzlich alle öffentlichen Parkplätze bis ins Jahr 2035 mit Steckdosen auszurüsten. «Grundsätzlich» heisst, dass Ausnahmen möglich sind. Kurzzeitparkplätze, auf denen man mit Anwohnerparkkarten nicht dauerhaft parkieren kann, könnte man davon ausnehmen. Dort, wo man am Strassenrand ohne Markierung der Parkfelder parkieren kann, braucht es natürlich auch keine Steckdose. Es ist zwar eine Parkmöglichkeit, aber es sind keine Parkplätze. Und Parkplätze, wo explizit keine Elektrofahrzeuge erwünscht sind, sondern nur Autos mit Verbrennungsmotoren, könnte man auch noch ausnehmen – warum das so sein sollte, erschliesst sich mir jedoch nicht. Die nur teilweise Ausrüstung von Parkplätzen mit Steckdosen ist etwa so praktisch, wie wenn die SBB nur in jedem zweiten Abteil eine Steckdose platzieren würde. Wenn Sie während der Stosszeiten das Glück haben, einen Sitzplatz zu finden, aber das Pech, dass gerade in diesem Abteil keine Steckdose erreichbar ist, dann ist es fast ärgerlicher, als wenn im ganzen Wagen keine Steckdosen vorhanden sind, falls man darauf angewiesen ist. Dass sich dort, wo Steckdosen vorhanden sind, nur Leute hinsetzen dürfen, die die Steckdosen benötigen, wäre auch daneben. Der Vergleich ist nicht schlecht, weil die Parkplätze in der Stadt Bern vielerorts so gut belegt sind wie die Sitzplätze im Zug während der Stosszeiten. Ich fordere jedoch nicht, dass es mehr Parkplätze geben soll und damit noch mehr Fahrzeuge in der Stadt Bern – im Gegenteil. Ich fordere aber auch nicht, dass es weniger sein sollen. Die Diskussion, wie viele Parkplätze und wie viele Fahrzeuge es in der Stadt geben soll, ist wichtig, aber es ist eine andere Diskussion. Es ist auch eine andere Baustelle. Es geht in diesem Vorstoss nicht darum, wie viele Fahrzeuge es in dieser Stadt gibt, sondern darum, wie sauber die in der Stadt Bern vorhandenen Fahrzeuge sind.

Der zweite Punkt will, dass sich das Konzept auch mit der Finanzierung der jeweiligen Infrastruktur auseinandersetzt und dass die Kosten nicht den Steuerzahlenden aufgebürdet werden. Die Stadt Bern hat im gesamtschweizerischen Vergleich eine sehr günstige Anwohnerparkkarte. Mit einer Erhöhung um ungefähr 100 Franken könnte man wahrscheinlich bis ins Jahr 2035 die geforderte Infrastruktur erstellen, und mit dem Preis von 360 Franken pro Jahr wäre die Anwohnerparkkarte im Vergleich zu anderen grossen Städten immer noch sehr günstig. Der dritte Punkt ist selbstredend: Wer Strom bezieht, soll dafür bezahlen. Der Strom soll keine Gratis-Dienstleistung sein, wie auch das Benzin keine ist. Und mit dem letzten Punkt soll die Erstellung von grünen Zonen oder grünen Parkplätzen geprüft werden, die exklusiv für Elektrofahrzeuge reserviert sind. Das kann in der Übergangszeit vielleicht sinnvoll sein. Je nachdem, wie sich das Verhältnis zwischen den grünen Parkplätzen und den Elektrofahrzeugen verhält, könnte es eine gewisse Förderung darstellen; grüne Parkplätze können aber genauso ärgerlich sein wie wenn man sich im Zug nur in ein Abteil mit Steckdose setzen darf, wenn man sie auch tatsächlich benutzt.

Ich finde, ein solches Konzept zu erstellen ist nicht wahnsinnig viel verlangt, so dass Punkt 1 als Motion aufrechterhalten werden kann. Ich sehe, dass die Punkte 2–4 als Motion sehr einschränkend sind und bin deshalb bereit, sie in ein Postulat umzuwandeln.

## Fraktionserklärungen zu den Traktanden 6 und 7

*Alexander Feuz* für die SVP-Fraktion: Bei Traktandum 6 ist interessant, dass die Stadt Bern ab dem Jahr 2030 offenbar keine Benzinautos mehr anschaffen darf. Ich mache darauf aufmerksam, dass das Ganze eidgenössisches Recht ist. Die Stadt Bern kann hier nicht vorprellen. Die Fördermassnahmen für Elektromobilität im ersten Vorstoss ist das durchaus originell: Die Elektrofahrzeuge sollen die Busspuren benutzen. Da es relativ viele Elektrofahrzeuge gibt, müsste man es koordinieren. Bernmobil wird wahrscheinlich keine Freude an diesem Vorschlag haben.

Zu Punkt 2, dass Elektrofahrzeuge kostenlos auf öffentlichen Parkplätzen stehen dürfen: Das ist für diejenigen Personen interessant, die im Besitz eines solchen Fahrzeugs sind. Nach all den Vorstössen zu den Parkplätzen und gemäss den Vorschlägen von Gemeinderätin Ursula Wyss gibt es in der Stadt Bern bald gar keine öffentlichen Parkplätze mehr. In der Altstadt werden sie aufgehoben und auch in der Amthausgasse sollen sie aufgehoben werden. In diesem Fall ist Ziffer 2 gar nicht durchführbar, wenn Sie alle Parkplätze vernichten wollen. Was ist bei Ziffer 3 gefordert? Mittelstandsbetriebe, die ihre Lieferfahrzeuge auf Elektrofahrzeuge umstellen, sollen befristet auf fünf Jahre kostenlos Parkkarten/Parkausweise erhalten. Ich mache darauf aufmerksam: Bei bestimmten Gewerbebetrieben kann das funktionieren, bei anderen ist es nicht möglich. Auch das ist eine unliberale und nicht praktikable Massnahme. Deshalb sind wir schon nur aus formellen Gründen gegen den Vorstoss, sowohl in Postulats- wie auch in Motionsform.

Auch der Vorstoss Traktandum 7 weist eine gewisse Originalität auf. Er fordert ein Konzept, um bis zum Jahr 2035 grundsätzlich alle Parkplätze im öffentlichen Raum mit Stromanschluss zu versehen. bis zum Jahr 2035 ist es eine lange Zeit. Vielleicht haben wir dereinst bereits wieder ganz neue Technologien wie Solarfahrzeuge, Wasserstofffahrzeuge oder ein anderes Batteriekonzept, und jetzt wollen Sie alle Parkplätze mit Stromanschluss versehen. Sie kommen mir vor wie London in den 80er-Jahren: Damals hat man alle Bürogebäude mit einem doppelten Boden versehen, um dort die Kabel der Computer durchzuziehen – durchaus richtig. Aber die Technik lief dahin, dass sich Mails und Bluetooth-Technologie durchsetzten und diese riesigen Kabel intern zwischen den Computeranlagen nicht benötigt wurden. Heute gibt es in London zahlreiche Bürogebäude mit Zwischenflächen, eine irrsinnige Flächenverschwendung. Die Umsetzung des vorliegenden Vorstosses käme nicht gut. Bei vielen Elektrofahrzeugen sind die Anschlüsse nicht kompatibel. Dass die öffentliche Hand dermassen Geld in die Hand nehmen soll, um etwas zu realisieren, das nur vielleicht genutzt wird, ist nicht in Ordnung. Wenn dies eine private Einstellhalle finanzieren will, soll sie das tun. Es ist ein interessantes Geschäftsmodell, aber die Steuerzahlenden sollen für solche Experimente nicht belastet werden. Die Infrastruktur soll über die Anwohnerparkkarte finanziert werden: Wenn Sie Gebühren einziehen damit und darum zu viel Geld haben, kommen Sie immer auf Ideen, was man mit dem Geld weiter anstellen könnte. Ich bin der Meinung, dass dieses Geld nicht für andere Dinge verwendet werden darf; dasselbe gilt auch für die Abfallgebühren. Denn in diesem Fall wäre es nicht mehr eine Gebühr, sondern eine Steuer. Es wäre nicht zulässig, eine Gebühr zu missbrauchen, um in einem anderen Bereich neue Sachen zu fördern. Deshalb sind wir dagegen.

Zu Punkt 3: Der Strombezug soll über ein selbsttragendes Abrechnungssystem geregelt werden. Wenn man die Punkte 1 und 2 nicht braucht, benötigt es auch den dritten nicht. Zu Punkt 4, gewisse öffentliche Parkplätze mit Stromanschluss seien den Elektrofahrzeugen vorzubehalten: Es gibt Leute wie beispielsweise Touristen, die kein Elektrofahrzeug besitzen. Wie ich zuvor erwähnt habe, fallen die Parkplätze in der Amthausgasse weg und beim Helvetiaplatz darf man auch nicht mehr parkieren; die beiden vorhandenen Parkplätze sind den Elektro-

fahrzeugen vorbehalten. Deshalb sage ich klar: für uns nicht praktikabel. Folglich lehnen wir die beiden Vorstösse ab.

*Luzius Theiler* (GaP) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Die Freie Fraktion ist ganz klar gegen die Motion Daphinoff. Vielleicht erstaunt es ein bisschen, dass ein Grüner gegen Elektromobilität ist, aber dieser Vorstoss ist nicht kühn, sondern rückwärtsgewandt. Das Auto ist eine Fehlkonstruktion der Zivilisation. Ein Auto benötigt in der Schweiz 140 Quadratmeter Fläche oder dreimal mehr als ein Mensch zum Wohnen braucht. Es bringt nichts, diese Autos, die immer grösser werden – die Zivilpanzer, die Sportschlittenangeber-Vehikel –, zu elektrifizieren und dann mit gutem Gewissen in der Welt herumzufahren. Das bringt nichts Wesentliches, sondern nur Probleme in unseren Städten. Wegen der heutigen Mobilität werden die Städte immer enger und gefährlicher. Die Bewegungsfreiheit für diejenigen, die nicht Auto fahren, nimmt kontinuierlich ab. Wegen der Autos muss immer mehr Geld in den Strassenbau investiert werden. Wir wissen, was in Bern geplant ist an Milliardenausgaben rein für den Motorfahrzeugverkehr. Daran würde sich nichts ändern, wenn die Autos statt mit Benzin oder Diesel mit Strom fahren würden. Norwegen wird als Beispiel angeführt – und das stimmt natürlich: Norwegen ist das Land, das die Elektromobilität mit Abstand am meisten mit Subventionen gefördert hat. Und was ist passiert? In Norwegen, besonders in den städtischen Gebieten, gibt es viel mehr Autos als früher. Das heisst, die Leute, die es sich leisten können, schaffen sich einen Zweitwagen an und fahren dann auf der Busspur zum Gratisparkplatz in der Stadt. Das ist dasselbe Verhalten wie beispielsweise in Mailand, wo man an gewissen Tagen nur mit geraden und an anderen nur mit ungeraden Nummern fahren darf. Diejenigen, bei denen das Geld keine grosse Rolle spielt, halten sich dann ein Auto mit einer geraden und eines mit einer ungeraden Nummer. Das ist überhaupt keine Förderung einer vernünftigen Mobilität. Da müssen wir grundsätzlich umdenken und davon wegkommen, dass jeder einzelne in einem 1,5- bis 2-Tonnen-Fahrzeug herumfährt, sondern man soll die neuen technischen Möglichkeiten nutzen; das Auto soll zu einem gemeinsamen Gut werden. So braucht es viel weniger solche Fahrzeuge, und sehr viele Probleme sind damit gelöst. Diese Motion ist kein Beitrag zur Lösung, sondern dient nur dazu, mit besserem Gewissen dieselben Fehler wie bisher zu machen. Deshalb lehnen wir diese Motion ab

*Matthias Stürmer* (EVP) für die GFL/EVP-Fraktion: Wie wir gehört haben, werden die Vorstösse von ganz linker und ganz rechter Seite abgelehnt. Das ist immer ein gutes Zeichen, dass man mit der vernünftigen Linken und der vernünftigen Mitte zusammen etwas Konstruktives erreichen kann. Deshalb unterstützt die GFL/EVP-Fraktion die Vorstösse im Grundsatz. Einige von uns haben sie auch mitunterschrieben und sind, was die Elektromobilität angeht, auch positiv unterwegs. Viele Punkte wurden bereits erwähnt. Einen wichtigen Vorteil der Elektromobilität möchte ich noch einmal betonen: Die Lärmbelastung wurde noch zu wenig hervorgehoben. Denn mit Elektrofahrzeugen kann man deutlich ruhiger fahren. Seit sechs Jahren benutze ich selber ein solches, einen Renault Twizy. Ich bin bereits über 33 000 Kilometer damit gefahren. Dieses Auto ist sehr ruhig und praktisch, aber ich muss gestehen, dass ich mein geliebtes Twizy auch schon geschoben habe, weil ich leider mit der Elektrobatterie falsch geplant hatte. Ich konnte sie in der Stadt Bern nicht aufladen, und am Schluss musste ich das Ding den letzten Hang hinaufschieben. Das war nicht ganz leicht. Es gibt bereits Park & Charge Ladestationen in Bern, jedoch nur an vier bis fünf Orten, die, so wie ich es verstanden habe, total privat finanziert sind. Ich habe auch gelesen, dass die Zukunft von Park & Charge ungewiss ist. Es wurde im letzten Jahr ein Schreiben verschickt, dem zu entnehmen war, dass es nicht klar sei, wie es weitergehe. Die Ladestationen sind sehr simpel ausgestattet: Mit einem normalen Hausschlüssel kann das Kästchen aufgeladen werden. Da gibt es sicher noch viel Potenzial für Verbesserungen.

So wie der Gemeinderat auf die Vorstösse antwortet, ist ein Ersatz von benzin- und dieselbetriebene Fahrzeugen wichtig. Wenn nun tatsächlich ein Benzinfahrzeug durch ein Elektrofahrzeug ersetzt werden kann, haben wir einen Nutzen erzielt. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Elektroautos einfach getankt werden können, damit nicht die Gefahr besteht, sie nach Hause schieben zu müssen; denn sie fahren nicht so weit wie ein Benzinauto. Ich finde die Vorstösse von Benno Frauchiger und Michael Daphinoff super, weil sie explizit auch die Innovation der Stadt Bern als Chance sehen. Die Vorstösse werden von einer deutlichen Mehrheit des Rats getragen. Der Bund wird anscheinend auch bereits aktiv. Ich denke, es spricht nichts dagegen, dass die Stadt Bern auch selber aktiv wird. Die Realisierung der Steckdosen bei den Parkplätzen oder die Förderung von günstigen Parkgebühren etc. muss ohnehin lokal geschehen. Auf den Bund zu warten, ist sicher keine Lösung. Wir hoffen, dass mit der Velo-Offensive jetzt bald auch eine Elektro-Offensive erfolgt und die Stadt Bern die Elektromobilität ein bisschen ins Rampenlicht rückt. Deshalb unterstützen wir bei der Motion Daphinoff wie der Gemeinderat die Punkte 2 und 3 als Postulat und bei der Motion von Benno Frauchiger Punkt 1 als Motion und die Punkte 2 ff. als Postulat.

*Stéphanie Penher* (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Ich spreche zuerst über die Motion der CVP/BDP-Fraktion betreffend Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern. Wir werden die Punkte 1 und 2 in welcher Form auch immer ablehnen. Punkt 3 möchten wir als Postulat erheblich erklären: Anreize schaffen soll geprüft werden, kostenlos. Diese Forderung geht viel zu weit. Wir sind auch überrascht über die Haltung des Gemeinderats, Parkplätze kostenlos anbieten zu wollen. In der Stadt Bern gibt es Platzprobleme; die Elektromobilität löst zwar die Lärmprobleme und, falls die Fahrzeuge mit erneuerbarer Energie angetrieben sind, auch das Luftproblem; sie löst, wenn sie mit sauberen Produkten und Ressourcen und mit fairer Arbeit erstellt wurde, vielleicht auch ein soziales Problem, aber sie löst sicher keine Platzprobleme. Es gibt faltbare Velos, aber ich habe noch nie ein faltbares Auto gesehen. Der Klima-Masterplan der Klima-Allianz hat aufgezeigt, in welche Richtung die Klimaziele des Pariser Abkommens umgesetzt werden sollen. Darin ist explizit auch eine nationale E-Mobilitäts-Strategie vorgesehen, die wir begrüssen; aber sie muss mit erneuerbarem Strom stattfinden. Die Ladeinfrastrukturen: Ja, das ist eine Aufgabe der öffentlichen Hand. Wir haben aber in der Stadt Bern auch die Möglichkeit, mit ewb auf einen öffentlichen Betrieb zurückzugreifen, der das selber an die Hand nehmen könnte, ohne der Stadt Bern und der Verwaltung dafür einen Auftrag zu erteilen. Die Punkte 1 und 2 des Vorstosses lehnen wir ab egal in welcher Form, Punkt 3 nehmen wir als Postulat an.

Der Motion von Benno Frauchiger würden wir als Postulat zustimmen. Benno Frauchiger ist bereit, Punkt 1 in ein Postulat umzuwandeln: Die Parkplätze sollen nur grundsätzlich und nicht flächendeckend so ausgestattet sein. Wir sind der Meinung, dass es im Jahr 2035 in der Stadt Bern nicht mehr so viele Parkplätze geben soll. Elektromobilität zu fördern ist eine Idee, aber was kommt sonst noch? Es gibt Begriffe, die den öV oder den MIV vermischen, nämlich beispielsweise der individuelle öffentliche Verkehr. Es kann nicht das Ziel sein, die Elektromobilität zu fördern und die Digitalisierung der Mobilität schreitet voran, ohne sie zu teilen. Das müsste bis zum Jahr 2035 das Ziel sein und nicht, dass jede Person mit ihrem Elektroauto an einem Stromanschluss, den die öffentliche Hand finanziert, Strom beziehen kann. Alle sollen umweltgerecht und mit stadtverträglicher Mobilität unterwegs sein, die sauber, nachhaltig und sozialverträglich ist und weniger Platz braucht, damit alle, die in dieser Stadt und in der Agglomeration wohnen, nicht unter die Räder kommen. Wir nehmen diese Motion als Postulat an.

*Matthias Egli* (GLP) für die GLP/JGLP-Fraktion: Der Vorteil und vielleicht auch ein paar wenige Nachteile der Elektromobilität wurden ausreichend betont. Aber ich möchte kurz ausholen:

Die Schweiz hat ein Klima-Abkommen ratifiziert. Die Schweizer Bevölkerung hat Ja gesagt zu einer Energiestrategie. Darin spielt die Elektromobilität eine ganz wichtige Rolle. Das hat Benno Frauchiger mit den vielen Vorteilen der Elektromobilität zuvor sehr klar ausgeführt. Wir Grünliberalen unterstützen diese Richtung. Eigentlich unterstützt sie auch die Stadt Bern. Gleichzeitig haben wir in der Stadt Bern andere Ideen, andere Stossrichtungen in Bezug auf den Verkehr. Wir wollen den Modalsplit zugunsten von Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichem Verkehr verschieben; das heisst, wir wollen immer weniger Autos in der Stadt Bern. Auch dieses Anliegen unterstützen die Grünliberalen im Grundsatz. Das heisst aber nicht, wie dies Stéphanie Penher vielleicht gerne hätte und wie sie eben ausgeführt hat, dass es in der Stadt Bern keine Autos mehr geben wird. Es wird sie weiterhin geben, auch wenn sie weniger zahlreich sein werden. Und diese Autos sollen künftig möglichst mit alternativen Antriebssystemen und erneuerbarem Strom funktionieren. In dieser Hinsicht gibt es bereits seit zehn Jahren Vorstösse in der Stadt Bern.

Und ich muss Michael Daphinoff in einem Punkt widersprechen: Er spricht von einer Vorreiterrolle. Diese Vorreiterrolle können wir längst nicht mehr übernehmen, denn die Stadt Bern ist bereits seit Langem im Hintertreffen. Städte wie Zürich, St. Gallen, Basel, Genf, Lausanne haben schon seit Langem Massnahmen ergriffen, und auch der Bund hat sich nun klar für eine landesweite Ladeinfrastruktur ausgesprochen. Mit der Voreiterrolle ist es vorbei, wir können nur noch nachziehen. Auch Private haben längst investiert, aber das Beispiel von Matthias Stürmer zeigt, dass es immer noch Leute gibt, die ihr Auto schieben müssen. Die Stadt Bern hat eine Verantwortung und diese soll sie wahrnehmen. Bis anhin habe ich nichts davon gespürt, sondern Tatenlosigkeit. Die Stadt ist mitverantwortlich für unnötige Luftverschmutzung, unnötigen CO<sub>2</sub>-Ausstoss und damit auch für die Klimaerwärmung. Es ist Zeit zu handeln. Die vorhandenen Autos sollen mit erneuerbarem Strom, mit erneuerbaren Energie, auf der Strasse rollen können. Deshalb soll es Anreizsysteme geben. Wir Grünliberalen sind der Meinung, dass die Anreizsysteme temporär sein sollen, bis der Wandel stattgefunden hat. Wir müssen nicht auf ewig Gratis-Parkplätze zur Verfügung stellen, aber bis es so weit ist, bis wir ausreichend Elektromobilität haben, ist das die richtige Stossrichtung. Es braucht die notwendigen Anreizsysteme für Elektromobilität und es braucht eine Lade-Infrastruktur, die die Stadt auf öffentlichem Raum zur Verfügung stellen muss. Gründe dafür haben wir ausreichend gehört. Deshalb werden wir die beiden Vorstösse unterstützen.

### **Einzelvoten zu den Traktanden 6 und 7**

*Benno Frauchiger* (SP): Ich nehme insbesondere Bezug auf das Votum des GB, das anscheinend gegenüber der Elektromobilität sehr skeptisch ist und wünscht, dass es 2035 nicht mehr so viele Parkplätze gibt. Ich verstehe das. Am liebsten wäre mir, wenn es in der Stadt Bern dannzumal gar keine Parkplätze mehr gäbe. Aber Matthias Egli hat bereits ausgeführt, dass dies nicht sehr realistisch ist. Ich sehe auch keine Vorstösse, die in diese Richtung abzielen, und auch kein Konzept. Wenn man ein Konzept für die Elektrifizierung der Parkplätze erstellt, wäre das vielleicht die Gelegenheit, um gleich ein ganzes Parkplatzkonzept für die Stadt Bern zu diskutieren. Deshalb finde ich es wichtig, dass nicht nur über das Wie und über die Qualität der Parkplätze diskutiert wird, sondern auch über die Anzahl Parkplätze. Zum Thema «individuelle Fahrzeuge»: Ich kenne Leute in der Stadt Bern, die sich Autos teilen. Es muss nicht immer Mobility sein. Mehrere Haushalte können sich ein Fahrzeug teilen. Und wenn sie es sich nicht leisten können, einen Einstellhallenplatz mit Stromanschluss zu mieten, können sie das Auto mit einer Anwohnerparkkarte im öffentlichen Raum stehen lassen. Das müssen wir akzeptieren, solange es in der Stadt Bern noch öffentliche Parkplätze gibt. Ich bedaure die Skepsis, die dem Vorstoss entgegengebracht wird. Wir benötigen grüne Technologie, nicht

zuletzt aufgrund der Klimaüberlegungen. Ich bin bereit, den ersten Punkt in ein Postulat umzuwandeln, damit dieser zumindest als Postulat erheblich erklärt wird.

*Rudolf Friedli (SVP):* Auf den ersten Blick finde ich die Motionsforderung von Traktandum 7 gar nicht so schlecht, insbesondere Punkt 1, dass jeder Parkplatz einen Stromanschluss haben sollte. Aber die weiteren Punkte sind der Weg zum Ziel, und davon passt mir kein einziger. Es ist mir zu riskant, den ersten Punkt gutzuheissen, denn das wäre sozusagen ein Freipass für die Verwaltung, diesen irgendwie umzusetzen. Und das würde mir gar nicht passen. Deshalb kann ich auch den ersten Punkt nicht unterstützen. Der zweite Punkt passt mir aus folgendem Grund nicht: Dort geht es darum, das Geld der Parkkarten für dieses Anliegen zu investieren. Dazu ist zu erwähnen: Das Parkkarten-Geld geht in die allgemeine Stadtkasse; somit wären das vermischte Gelder und in dem Fall auch Steuergelder, Geld, das man allgemein zur Verfügung hat. Ich finde es nicht richtig, wenn mit diesem allgemeinen Geld etwas finanziert wird, das genau nur eine Klientel in Anspruch nimmt, nämlich die Elektrofahrzeughalter. Es ist viel besser, eine Gebühr einzurichten. Denn im rechtlichen Sinn ist eine Gebühr für eine Sache gedacht, die der Staat zur Verfügung stellt, die aber nur von bestimmten Gruppen beansprucht wird. Das wäre hier der Fall. Dass es so gedacht wäre, kommt hier nicht zum Ausdruck. Deshalb stimme ich nicht zu.

Im dritten Punkt heisst es, das Vorhaben solle möglichst selbsttragend sein. Für mich müsste es ganz selbsttragend sein. Gemäss viertem Punkte wären für normale, also benzinbetriebene Autos, fast gar keine Parkplätze mehr vorhanden. Diese Forderung könnte vielleicht umgesetzt werden, wenn in der Stadt Bern ausreichend Parkplätze zur Verfügung stünden. Aber es gibt ja derart wenige, dass man nicht noch Bevorteilungen einräumen kann und dann Parkplätze leer bleiben, weil gerade kein Elektroauto darauf parkiert ist. Insgesamt kann ich deshalb den drei Punkten nicht zustimmen, auch wenn Punkt 1 sympathisch tönt; aber wenn ich den anderen drei Punkten nicht zustimmen kann, ist die Annahme von Punkt 1 ein Freipass, und diesen will ich der Stadt nicht geben. Bei dieser Stadtverwaltung weiss man nie, welches Ergebnis herauskommt. Da müssen ganz enge Rahmenbedingungen gesetzt werden, damit es vielleicht doch noch gut kommt.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Ich bin sehr einverstanden, dass Elektromobilität technologisch die Mobilitätsform der Zukunft ist. Ich hoffe auch, dass wir beim öffentlichen Verkehr mit der Unterstützung seitens des Kantons einen Schritt vorwärts machen können. Es ist diejenige Technologie, die wir benötigen: Wie erwähnt, einerseits aufgrund der CO<sub>2</sub>-Emissionen, aber insbesondere auch bezüglich Lärm. Mit Elektromobilität können wir einen grossen Schritt vorwärts machen. Wenn wir von privaten Fahrzeugen sprechen, sieht die Bilanz anders aus, weil wir vom Flächenbedarf her immer noch Ansprüche haben oder grosse Flächen beansprucht werden; insbesondere, wenn nach wie vor eine Person in einem Fahrzeug sitzt, ist dies nicht die Lösung. Wir haben in den letzten Jahren alles daran gesetzt, den Nachholbedarf zu verringern. Denn es gibt Nachholbedarf – das sehe ich auch so. ewb rüstet nun kurzfristig 20 öffentlich zugängliche Ladestationen auf: Vier bis fünf Schnell-Ladestationen als Ergänzung zum heutigen Angebot in den Parkings und 15 Normal-Ladestationen. Vielleicht sind sie mittlerweile bereits in Betrieb und in Vorbereitung ist das Parkierungskonzept, das wir hier bereits zwei- bis dreimal erwähnt haben und das in diesem Jahr in die Mitwirkung gehen soll. Auch dort wird es ein Massnahmenpaket Elektromobilität und Ladeinfrastruktur geben. Im Entwurf sieht es vor, dass bei der privaten Ladeinfrastruktur mit Vorgaben gearbeitet werden muss. Der allerwichtigste Schritt wird sein, dass dort, wo privat neue Parkplätze gebaut werden, von Anfang an die richtige Infrastruktur eingebaut wird, damit man dies nicht im öffentlichen Raum kompensieren muss. Die Idee ist jedoch auch, sich Gedanken über die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum, bei den öffentlichen Parkplätzen, zu machen. Dort refe-

rieren wir im Moment eine Studie, die der Kanton Basel-Stadt erstellt hat, nicht mit dem hier geforderten Zeithorizont, sondern mit einem von 2025. Überträgt man das Ergebnis auf die Stadt Bern, das geht wohl nicht eins zu eins, kommen wir auf einen Bedarf von ungefähr 300 Ladestationen im öffentlichen Raum. Wir sprechen von einem Zeithorizont von 2025; 2035 ist mir nicht bekannt. Zur Frage, ob man Anreize schaffen soll mit Vergünstigungen, mit befristeten Abgaben von günstigeren Parkkarten etc.: Ich kann mir eine Diskussion darüber vorstellen. Falls Sie die beiden Vorstösse als Postulat erheblich erklären, würde ich vorschlagen, dass wir diese Gedanken in das Parkierungskonzept aufnehmen und dort vertieft diskutieren, ob es noch weiter gehen soll oder ob die Skepsis gegenüber privaten Fahrzeugen überwiegt, egal welche Technologie dahintersteckt. Ich denke, wir werden dazu einen Vorschlag ausarbeiten, den man dann breiter diskutieren kann. Deshalb bin ich sehr froh, wenn Sie die Postulate erheblich erklären. Bei uns ist die Denkarbeit in vollem Gang.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärin Fraktion BDP/CVP wandelt die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat lehnt Punkt 1 des Postulats ab (13 Ja, 47 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 012*
4. Der Stadtrat lehnt Punkt 2 des Postulats ab (26 Ja, 36 Nein). *Abst.Nr. 013*
5. Der Stadtrat erklärt Punkt 3 des Postulats erheblich (38 Ja, 26 Nein). *Abst.Nr. 014*

2015.SR.000121

### **7 Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger, SP): Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss**

#### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 14. Oktober 2015

*Diskussion siehe Traktandum 6*

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärin Fraktion SP/JUSO wandelt die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (49 Ja, 12 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 015*

**Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.**

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

24.04.2018

X *Regula Bühlmann*

---

Signiert von: Regula Bühlmann (Qualified Signature)

Die Protokollführerin

23.04.2018

X *C. Gyqax*

---

Signiert von: Christine Ursula Gyqax Aqlamaz (Authentication)

**Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr**

*Vorsitzend*

Präsidentin Regula Bühlmann

*Anwesend*

Mohamed Abdirahim	Erich Hess	Tabea Rai
Timur Akçasayar	Brigitte Hilty Haller	Rahel Ruch
Katharina Altas	Roland Iseli	Kurt Rügsegger
Ruth Altmann	Ueli Jaisli	Sandra Ryser
Christa Ammann	Bettina Jans-Troxler	Marianne Schild
Ursina Anderegg	Dannie Jost	Leena Schmitter
Thomas Berger	Nadja Kehrli-Feldmann	Zora Schneider
Henri-Charles Beuchat	Ladina Kirchen	Edith Siegenthaler
Lea Bill	Ingrid Kissling-Näf	Matthias Stürmer
Danielle Cesarov-Zaugg	Fuat Köçer	Bettina Stüssi
Michael Daphinoff	Eva Krattiger	Michael Sutter
Matthias Egli	Marieke Kruit	Alexandra Thalhammer
Bernhard Eicher	Daniel Lehmann	Luzius Theiler
Claudine Esseiva	Maurice Lindgren	Regula Tschanz
Vivianne Esseiva	Peter Marbet	Johannes Wartenweiler
Alexander Feuz	Lukas Meier	Christophe Weder
Benno Frauchiger	Melanie Mettler	Janine Wicki
Barbara Freiburghaus	Patrizia Mordini	Manuel C. Widmer
Rudolf Friedli	Barbara Nyffeler	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Seraina Patzen	Patrik Wyss
Lionel Gaudy	Stéphanie Penher	Patrick Zillig
Franziska Grossenbacher	Halua Pinto de Magalhães	Christoph Zimmerli
Lukas Gutzwiller		

*Entschuldigt*

Peter Ammann	Milena Daphinoff	Philip Kohli
Michael Burkard	Tamara Funciello	Martin Krebs
Yasemin Cevik	Claude Grosjean	Nora Krummen
Rithy Chheng	Stefan Hofer	Lena Sorg

*Vertretung Gemeinderat*

Ursula Wyss TVS

*Entschuldigt*

Alec von Graffenried PRD	Reto Nause SUE	Franziska Teuscher BSS
Michael Aebersold FPI		

*Ratssekretariat*

Daniel Weber, Ratssekretär  
Barbara Waelti, Protokoll

Joel Leber, Ratsweibel  
Cornelia Stücker, Sekretariat

*Stadtkanzlei*

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

2015.SR.000201

## 8 Motion Fraktion SP (Michael Sutter/Ingrid Kissling-Näf, SP): Harmonisierung der Parkgebühren in der Berner Altstadt

### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 3. Februar 2016

Motionär *Michael Sutter* (SP): Diese Diskussion ist in gewisser Weise rituell: Einmal pro Jahr wird im Stadtrat über die Parkplätze in der Altstadt diskutiert, aber faktisch ändert sich nicht viel; vielleicht ändert sich dies mit der heutigen Diskussion. Die Untere Altstadt wird leider immer noch als Zone für experimentelles Parkieren missbraucht. Es gibt zu wenige und vor allem nur unsystematische Kontrollen. Die Zielsetzung unseres Vorstosses besteht darin, grobe Fehlanreize zu beseitigen und das Stadtbild zu verschönern. Mit der Erhöhung der Parkgebühren, mindestens auf das Preisniveau der Parkhäuser, kann man den Autofahrern die mühsame Suche nach einem Parkplatz in der Altstadt ersparen, die sowieso meist damit endet, dass sie das Auto in einer Parkverbotszone abstellen, und man kann sie stattdessen in eines der meistens unterbelegten städtischen Parkhäuser lotsen. Ein Parkplatz im öffentlichen Raum, inmitten des UNESCO-Perimeters, ist mehr wert als ein Parkplatz in einem Parkhaus, wieso er weniger kostet, ist nicht einleuchtend. Gestern präsentierte der Gemeinderat einen Bericht und ein Konzept zum Thema Verkehr in der Altstadt. Es ist erfreulich, dass die Wirtschaftsverbände die Bereitschaft zeigen, in diesem Bereich konstruktiv mit der Stadt zusammenzuarbeiten. Das erste Resultat können erste Schritte zur Verbesserung der Verkehrssituation sein, aber in einem nächsten Schritt müssen auch die Verkehrsverbände, die über jahrzehntelange Erfahrung und das entsprechende Fachwissen verfügen, und vor allem auch die Direktbetroffenen einbezogen werden. – Das sind nicht nur gut organisierte Interessenvertreter wie die Hauseigentümer und die Geschäftsinhaber, die in den Leisten den Ton angeben, sondern auch die Leute, die in der Altstadt wohnen und grossmehrheitlich kein Auto besitzen, sowie diejenigen, die in der Altstadt unterwegs sind, grösstenteils ohne Auto. Schliesslich müssen sich auch die demokratisch gewählten Gremien, also der Stadtrat und die Mitglieder der PVS, in den Prozess einbringen können. Es darf nicht noch einmal passieren, dass kostenpflichtige Parkplätze faktisch durch kostenlose Parkmöglichkeiten ersetzt werden, wie es bei der Umsetzung des sogenannten Verkehrskompromisses leider geschehen ist. Im ausgearbeiteten Konzept sind die konkreten Massnahmen zu einem grossen Teil noch nicht festgelegt. Aber die gemeinsame Zielsetzung, die Altstadt vom Joch der illegalen Parkierung zu befreien, um dadurch Platz für alle statt für Autos zu schaffen, ist erfreulich. – Platz zum Leben, Spielen, Lesen, Chillen, Essen, Trinken, Musizieren, Flanieren, Diskutieren, Studieren, Interagieren, Reflektieren oder auch einfach nur zum Geniessen der wunderschönen Altstadt. Man darf gespannt sein, was im Parkierungskonzept zur Lösung des Problems mit den parkierten Autos steht, welche schon länger in Aussicht gestellt worden ist. Wir sind bereit, diese **Motion in ein Postulat zu wandeln**, da vorgesehen ist, die Langzeitparkplätze in der Unteren Altstadt aufzuheben. Bitte stimmen Sie diesem Postulat zu, um dadurch ein Zeichen zu setzen, dass nicht die Parkplätze in den Parkhäusern günstiger werden sollen, sondern, dass die oberirdischen Parkplätze teurer werden, sofern sie überhaupt erhalten bleiben.

## Fraktionserklärungen

*Henri-Charles Beuchat* (SVP) für die SVP-Fraktion: Wenn es um Autos und um Parkplätze geht, läuft Michael Sutter zu Hochform auf. Wenn es um Autos und um Parkplätze geht, liebe Genossinnen und Genossen, fliesst Adrenalin im Blut, da ist Benzin im Tank. Worum geht es in diesem Vorstoss? – Linke Verkehrsideologie: gut. Autofahrer abzocken: gut. Bussen verteilen: noch besser. Parkplätze: allgemein schlecht. Autos: sowieso schlecht. Die SVP: ganz schlecht. So lautet die Kurzformel der SP, die Sie genau so verinnerlicht haben wie die Internationale, die Sie gebetsmühlenartig herunterbeten. Das ist auch die Kurzformel für diesen Vorstoss. Wir sind überzeugt, dass eine Erhöhung der Parkgebühren dem lokalen Gewerbe schadet. Das Gewerbe ist auf Kunden angewiesen und auch darauf, dass die Kundschaft parkieren kann. Eine neue, überhöhte Parkgebühr macht die Altstadt für diejenigen, die mit dem Auto in die Stadt fahren wollen, zur verbotenen Zone. Auf diese Weise wird also eine für gewisse Teile der Bevölkerung verbotene Zone geschaffen. So vertreibt die linke Mehrheit die Kundschaft der Geschäfte in der Altstadt. Die Untere Altstadt als Gewerbe- und Einkaufszone ist ohnehin ein grosses Sorgenkind dieser Stadt. In der Altstadt gibt es bald nichts mehr zu holen, jedenfalls nicht, wenn Sie so weiterfahren. Das offizielle Ziel der linken Regierung und der linken Parlamentsmehrheit bei der Parkraumbewirtschaftung besteht darin, den Leuten vorschreiben zu wollen, welches Verkehrsmittel sie benutzen sollen. Dies erreicht die linke Mehrheit, indem sie den Preis fürs Parkieren in exorbitante Höhen treibt. Laut diesem Vorstoss sollen die Parkgebühren «mindestens» auf das Niveau der Parkhäuser erhöht werden. Am liebsten möchte die SP/JUSO-Fraktion den Preis wohl verdreifachen. Warum tun Sie es denn nicht? – Sie haben ja die Mehrheit im Stadtrat und im Gemeinderat. Sie können die Gebühren verdoppeln, ebenso gut auch gleich vervierfachen. Die SVP ist die einzige Partei in dieser Stadt, die sich für die Autofahrer, das Gewerbe und die Anwohner einsetzt. Die Wirtschaftsverbände haben sich unlängst verabschiedet und sich vor den Karren der Gemeinderätin Ursula Wyss spannen lassen und finden es jetzt super und toll, dass die Bewohner der Altstadt ihre Autos künftig nur noch zu horrenden Preisen im Parkhaus abstellen dürfen. – Das entspricht einer Wohlfühl-ase, wie sie sich die Linken wünschen. An die Adresse der Wirtschaftsverbände: Das ist Resignation. Umso motivierter bin ich, einen Stadtratsbeschluss über die unverhältnismässige Gebührenerhöhung mit allen Mitteln zu bekämpfen. Ich bestreite die Rechtmässigkeit dieser Preiserhöhung: Eine Erhöhung um 100 % ist absolut unverhältnismässig. Das bei Preiserhöhungen geltende Prinzip der Verhältnismässigkeit wird dadurch verletzt. Ich zweifle keine Sekunde daran, dass dieser Stadtratsbeschluss zustande kommt. Ich werde dagegen eine Beschwerde beim Preisüberwacher einreichen. Ich habe sie bereits geschrieben und muss nur noch das Datum einsetzen. Lassen Sie mich noch eine Sache klarstellen: Sie glauben mit Gebührenerhöhungen, nicht nur bei der Parkraumbewirtschaftung, das Ei des Kolumbus gefunden zu haben. Sie glauben, durch Gebührenerhöhungen Lenkungswirkungen zu erzielen. Aber die Autos sind nun mal da und fahren in unserer Stadt herum. Kein einziges Auto verschwindet oder löst sich in Luft auf wegen der linken Verkehrspolitik. Es sei denn, Sie fackeln die Autos vor der Reithalle ab, aber dort gibt es ja keine Parkplätze mehr. Für unsere Fraktion liegt es auf der Hand, dass die postulierte Preiserhöhung missbräuchlich ist. Wir lehnen dieses Postulat entschieden ab.

*Regula Tschanz* (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Stadtratssitzungen wären erträglicher, wenn man die Vorstösse der Gegenseite lesen und einander zuhören würde. Es wäre hilfreich, zumindest am Tag der Stadtratsdebatte den Bund und die BZ zu lesen. Ich weiss nicht, was Henri Beuchat von Michaels Sutters Votum mitbekommen hat. Aber ich freue mich auf die angekündigte Einsprache, vor allem auf die Antwort des Preisüberwachers darauf. Es wird interessant sein zu lesen, was der Preisüberwacher über eine Beschwerde denkt, die sich auf

einen Preis bezieht, der noch gar nicht festgelegt worden ist. Ich freue mich darauf zu lesen, was der Preisüberwacher zu einer Einsprache meint, die sich dagegen wendet, dass der Gemeinderat, gemeinsam mit dem Gewerbe, dem Handels- und Industrieverein (HIV) und den KMU, Verbesserungen realisieren will. «Die Menge der Fahrzeuge liefert das Bild einer von Autos vollgeparkten Altstadt.» – Dieser Satz stammt nicht von mir, dem Mitglied einer grünen Partei, sondern von den vereinigten Altstadtleisten, die bestimmt nicht im Ruf stehen, linke Verkehrsideologen zu sein. Heute ist die Lage so ernst, dass auch die vereinigten Altstadtleiste und das Gewerbe eingesehen haben, dass sich die Situation in der Altstadt ändern muss. Als ich heute um 17 Uhr durch die Rathausgasse ging, zählte ich auf der Strecke vom Zytglogge bis zum Rathaus 31 parkierte Autos. Welche dieser Autos legal parkiert sind, wer wie lange und aus welchem Grund parkieren darf, weiss auch ich als Anwohnerin nicht, da die Situation komplett unübersichtlich ist. Angesichts der Tatsache, dass die verschiedenen Player, die involviert sind, sich gemeinsam an einen Tisch setzen wollen, ist die Vehemenz meines Vorredners sehr überraschend. Die Altstadt weist eine sehr hohe Nutzungsdichte auf: Sie ist Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbequartier, Shoppingmeile, Ausgehviertel und Tourismushotspot zugleich. Dass man nur vorwärtskommt, wenn man das Gespräch sucht, liegt auf der Hand, insofern bin ich der Fraktion SP/JUSO für die Wandlung in ein Postulat dankbar. Was der Gemeinderat gemeinsam mit den Wirtschaftsorganisationen präsentiert hat, ist noch kein fertiges Konzept. Inwiefern die angekündigten Massnahmen etwas bringen, ist heute noch nicht klar und hängt von der konkreten Umsetzung ab. Was man sicher angehen will, ist das Problem mit den Dauerparkern, die ins Parkhaus verschoben werden sollen. Es geht nicht um eine Erhöhung der Parkgebühren um der Preiserhöhung willen, sondern darum, dauerparkierende Autos aus den Altstadtgassen in die Parkhäuser zu verschieben, um auf diese Weise zu erreichen, dass 150 Autos weniger in den Gassen der Altstadt herumstehen. Das Gewerbe und die Altstadtleiste sind einverstanden, dass diese Massnahme weiter geprüft wird. Dies entspreche der richtigen Umsetzung des Verkehrskompromisses, den die Bevölkerung vor 21 Jahren beschlossen habe, lautet die Aussage der vereinigten Altstadtleiste dazu. Ich begrüesse die Wandlung in ein Postulat, denn es wäre falsch, wenn der Stadtrat etwas anderes beschliessen würde, nachdem nun ein breiter Prozess aufgegleist worden ist. Es ist richtig, dass der Gemeinderat Massnahmen prüft. Es ist richtig, dass dies gemeinsam mit den Betroffenen geschehen soll. Wir unterstützen dieses Postulat. Bernhard Emch, der bestimmt kein linker Verkehrsideologe ist, sprach der Stadt an der gestrigen Pressekonferenz seinen Dank für die konstruktive Zusammenarbeit aus. Wenn sich der Präsident des HIV Sektion Bern in dieser Weise äussert, bin ich gespannt, wie sich die SVP mit einem Votum wie dem von Henri Beuchat, als Wirtschaftspartei hervorheben will.

*Lukas Gutzwiller* (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion unterstützt dieses Postulat, welches das Problem richtig erkennt: Wegen der tiefen Parkgebühren suchen die Automobilisten nach einem Parkplatz in den Strassen, anstatt ins Parkhaus zu fahren. Gestern präsentierte der Gemeinderat das Konzept zum Wirtschaftsverkehr in der Altstadt. Die Stadt soll von falsch parkierten Autos befreit werden, dies kommt sowohl den Anwohnenden und dem Gewerbe als auch der Lebensqualität zugute. Die Anwohnenden und das Gewerbe sollen gegenüber den auswärtigen Falschparkern begünstigt werden. Die betroffenen Bewohner und die Gewerbebetriebe der Altstadt begrüessen diesen Richtungswechsel, den nur die SVP als nicht sinnvoll erachtet. Dass die Gebühren in den Parkhäusern reduziert werden, stellt für uns eine Option dar, wenn im Gegenzug die Parkplätze in den Altstadtgassen reduziert werden.

### **Einzelvoten**

*Roland Iseli* (SVP): Michael Sutter hat erwähnt, dass die Untere Altstadt zum Weltkulturerbe gehört. Das trifft zu, aber Bern ist immer noch eine Stadt und kein Museum. Bern ist eine Stadt, die lebt und pulsiert, und dazu gehört, dass ab und zu auch ein Auto durchfährt. Die Läden in der Altstadt, die Antiquitäten, Brillen und x andere Dinge anbieten, also die kleinen Spezialgeschäfte, haben auch viele Kunden aus der Agglomeration. Im besten Fall können die Kunden ihr Auto gleich vor dem Geschäft abstellen, um die von ihnen gekauften Gegenstände abzuholen und ins Auto zu laden. Eine Erhöhung der Parkgebühren ist alles andere als gewerbefreundlich. Sie wollen die Leute noch zusätzlich abstrafen, indem sie die Gebühren der ohnehin knapp bemessenen Parkplätze erhöhen. Über die häufigen Kontrollen der Polizei ärgern sich nicht nur die Leute, die falsch parkiert haben, sondern auch die Leute, die ein Geschäft in der Altstadt besitzen. Ich kenne viele Geschäftsleute, die jede Woche eine oder zwei Bussen bezahlen müssen, nur weil sie ihr Auto für eine Stunde in der Altstadt stehen liessen, um etwas einkaufen zu gehen oder Güter ein- oder auszuladen. Die knappen Parkplätze sind ein Problem. Zusätzlich noch Parkplätze aufzuheben und die übrigen zu verteuern, ist alles andere als eine gute Lösung. Der einzige positive Punkt, den ich diesem Vorstoss entnehmen kann, ist, dass man den Anwohnenden, die das Recht auf eine Parkkarte für 960 Franken haben, eventuell einen Platz im Rathausparking anbieten will. Ich weiss jedoch nicht, ob diese Lösung tatsächlich umgesetzt werden soll und welches der Preis dafür wäre. Wir lehnen diesen Vorstoss ab.

*Johannes Wartenweiler* (SP): Aufgrund der Tatsache, dass wir uns mit den Wirtschaftsverbänden und dem Gemeinderat auf ein vernünftiges Konzept einigen konnten, das nun eine Chance erhalten muss, umgesetzt zu werden, werde ich mich der Stimme enthalten. Der SVP gebe ich zu bedenken, dass dieses Konzept nicht dadurch entstanden ist, dass die Wirtschaftsverbände dem Gemeinderat und der Linken gegenüber umgekippt wären. Es war ein zweijähriger harter Fight um ein Konzept, in dem definiert wird, was in Sachen motorisierter Verkehr in der Innenstadt und in der Unteren Altstadt in Zukunft noch möglich sein soll und was nicht. Wir haben Prioritäten gesetzt, weil dies, in Anbetracht des beschränkten Raums, unabdingbar ist. Die Altstadt ist kein Ort, der von Autos befahren werden soll. Wir wollen Platz für jene schaffen, die unbedingt in die Altstadt fahren müssen, und eine gute Lösung für die Anwohnenden finden. Wenn die SVP das Gefühl hat, dies sei nicht ausreichend, weil sie irgendetwas anderes will, steht es ihr frei, Politik mit einem Brett vor dem Kopf zu machen.

*Alexander Feuz* (SVP): Als Replik auf das Votum von Regula Tschanz: Es geht nicht um eine Einsprache, sondern um eine Preisbeschwerde. Würde ein privater Hausbesitzer plötzlich die Mieten um 50% erhöhen, würde man ihn als Abzocker bezeichnen. Jetzt bezahlt man 2.20 Franken pro Stunde, wenn man sein Auto draussen abstellen will, neu soll die Parkgebühr auf 4.40 Franken erhöht werden, was dem Preis entspricht, den man für einen Parkplatz in einem Parkhaus bezahlt. Es leuchtet ein, dass für das Abstellen von Autos an einem wettergeschützten und sicheren Ort, an dem sie vor Sachbeschädigung geschützt sind, etwas mehr verlangt werden darf. In naher Zukunft werden auch fast alle oberirdischen Parkplätze in der Amthaus- und in der Bundesgasse aufgehoben. Es gibt aber Leute, mitunter auch Touristen, die mit einem Fahrzeug unterwegs sind, mit dem man gar nicht in ein Parkhaus fahren kann, weil es nicht genug Platz gibt. Auch wenn man Velos oder ein Kajak auf dem Dachträger geladen hat, kann man nicht in eine Tiefgarage einfahren, ohne dass die Ladung Schaden nimmt. Camper passen nicht ins Parkhaus, aber die Bedürfnisse der Leute, insbesondere der Touristen, die mit solchen Fahrzeugen unterwegs sind, müssen berücksichtigt werden. Wenn diese Leute dazu gezwungen sind, ihre Fahrzeuge in Ostermundigen oder auf dem Carparkplatz im Neufeld abzustellen, werden sie nicht mehr nach Bern kommen. Es geht um das Miteinander. Ich kann Ihnen folgendes Beispiel für harmonisierte Parkplatzgebühren nennen: In

Ulaanbaatar sind alle Parkplätze gratis. Die SVP vertritt nicht die Wirtschaftsverbände, sondern die Interessen ihrer Mitglieder. In Bezug auf Gebühren gilt das Äquivalenzprinzip, welches über Bord geworfen werden soll. Der Titel dieses Vorstosses ist reisserisch, anstelle von «Harmonisierung der Parkgebühren» müsste es «Abzocken von Autofahrern» heissen, denn das ist der wahre Inhalt, von einer Harmonisierung kann keine Rede sein. Ich danke Johannes Wartenweiler für seine Enthaltung. Dieser Vorstoss ist nicht nur auto-, sondern auch wirtschaftsfeindlich. Bei einem Treffen zwischen Gewerbevertretern und Stadtratsmitgliedern im Rathaus, das vor ca. zwei Jahren stattfand, wurde betont, wie wichtig es sei, dass die Leute mit dem Auto in die Altstadt fahren und dort parkieren könnten, um ihre Einkäufe zu tätigen. Auch die Vertreter der SP/JUSO und des Grünen Bündnisses stimmten dem zu, aber heute sehen sie die Dinge ganz anders. Ich habe damals schon davor gewarnt, dass der Tatbeweis bei den nächsten Abstimmungen folgen werde. So wie die Dinge laufen, mit den angeblichen Flanierzonen und den weiteren geplanten Massnahmen, wird den Autos der Kampf angesagt. Darum geht es, das muss klar benannt werden. Wir lehnen diesen Vorstoss ab, selbst wenn die Wirtschaftsverbände die Sache anders sehen. Es ist vorgesehen, dass auf der Schützenmatte während mehrerer Monate pro Jahr überhaupt keine Fahrzeuge abgestellt werden dürfen, damit entfällt die Möglichkeit, dass wenigstens die Marktfahrer ihre Fahrzeuge noch dort abstellen dürfen, von Juni bis September ganz. Dies ist in der Presse nicht ausreichend hervorgehoben worden. Wir sind gegen die vermeintliche Harmonisierung, die in Wahrheit eine Kampfansage gegen das Auto ist, mit dem Ziel, dass man mit dem Auto überhaupt nicht mehr in die Stadt fahren kann. Wir lehnen diese Forderung in jeder Form ab.

*Rudolf Friedli (SVP):* Ich fahre manchmal zum Einkaufen ins Ausland, weil es dort bequemer ist und weil man mit dem Auto direkt vor die Geschäfte fahren kann oder es wenigstens ein Parkhaus gibt. In Freiburg i.Br. gibt es den besten Kleiderladen. Man erreicht ihn direkt mit dem Parkhauslift, zudem sind sowohl die Parkgebühren als auch die Kleiderpreise um einiges günstiger als in der Schweiz. Wenn Sie ein solches Konsumentenverhalten fördern wollen, müssen Sie nur damit fortfahren, immer höhere Parkhaus- oder Parkplatzgebühren zu verlangen. Wenn Sie die Sache noch auf die Spitze treiben, indem sie alle Parkplätze gleich teuer machen, müssen Sie sich nicht wundern, dass dagegen Beschwerde eingereicht wird. Ich freue mich auf diese Beschwerde wie Regula Tschanz auch. – Politik soll Freude machen, also freuen wir uns doch alle gemeinsam über eine erneute Beschwerde! Deren Ergebnis wird sein, dass wir Recht bekommen, denn eine Gebühr muss verhältnismässig sein. Es ist nicht dasselbe, ob man das Auto in einem Parkhaus abstellt, in dem es vor Wind und Wetter oder Vandalen geschützt ist, oder ob es draussen steht. Das gilt umso mehr für eine Stadt, die an den Parkhäusern beteiligt ist. Das eigentliche Ziel der Linken besteht darin, dass weniger oder am besten gar keine Autos mehr in die Stadt fahren können. Ich freue mich jedes Mal, dass ich es mir bis anno Tobak werde leisten können, am Samstag jeweils anstatt mit dem Bus mit dem Auto in die Stadt zu fahren und dieses im Bellevue-Parking abzustellen, während ich den Fleischmarkt auf dem Bundesplatz besuche. Sie werden es nie und nimmer schaffen, dass ich am Samstag mit dem Bus in die Stadt fahre. Nein, ich werde immer das Auto nehmen! Sie werden Ihr Ziel niemals erreichen, denn die Leute, die ein Auto besitzen, wollen es auch benutzen. Sie werden niemals alle Autos aus der Stadt verbannen können. Nehmen wir als Beispiel die Schmiedengasse in Burgdorf: In meiner Kindheit ging ich mit meinen Grosseltern, die in der Nähe von Burgdorf einen Bauernhof besaßen, oft in die Burgdorfer Altstadt. Die Schmiedengasse war damals sehr belebt, es gab viele Geschäfte, Autos und Parkplätze. Während ich und mein Grossvater im «Bären» einkehrten, besorgte die Grossmutter die Einkäufe, danach fuhren wir nach Hause. Dann tat eine linke Stadtregierung ihr Werk: Alle Parkplätze wurden abgeschafft, mit dem Ergebnis, dass die Burgdorfer Altstadt komplett tot ist. Es gibt fast keine Geschäfte mehr in der Schmiedengasse, weil alle in die Umgebung des Bahn-

hofs umgezogen sind. Finden Sie es denn schön, wenn die Städte leer sind? – Das Schöne an unserer UNESCO-geschützten Altstadt ist doch, dass es dort viele verschiedene Geschäfte gibt. Aber Sie tun wirklich alles dafür, dass sich dies ändert. Das kann ich einfach nicht begreifen.

*Thomas Berger* (JF): Ich stelle den **Ordnungsantrag** die Rednerliste zu schliessen und die Diskussion alsdann zu beenden.

### **Beschluss**

Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag Berger zu (43 Ja, 20 Nein, 2 Enthaltungen).  
*Abst.Nr. 016*

*Henri-Charles Beuchat* (SVP): Eine Diskussion abzuwürgen, die für einen etwas unliebsam ist, zeugt nicht von Liberalismus, lieber Thomas Berger. Johannes Wartenweiler sollte zur Kenntnis nehmen, dass die SVP einen Wählerauftrag hat, den wir ernst nehmen und auch verteidigen; wenn es sein muss, auch mit einem Brett vor dem Kopf. Regula Tschanz hat gesagt, an der Erarbeitung des Konzepts seien die Altstadtleute und irgendwelche abgehobenen Funktionäre, die man vor den Karren gespannt hat, beteiligt gewesen. Aber man darf die Diskussionen nicht vermischen, beim vorliegenden Geschäft geht es um eine Preiserhöhung von 100 %. Haben Sie wirklich das Gefühl, dass die von Ihnen aufgeführten Organisationen die Interessen des Populus vertreten? Meinen Sie wirklich, Sie würden die Interessen der Leute in der Unteren Altstadt vertreten? – Wenn man den Bund liest und sieht, welche Kommentare die Leute unter der Rubrik «Stadtgespräch» abgeben, wenn man sich bei Hasim Sönmez oder anderen Gewerbetreibenden erkundigt, was sie von einer Erhöhung der Parkgebühren halten, tönt es ganz anders. Die Altstadt ist kein homogenes Gebilde. Wenn Sie das Gefühl haben, dass Sie uns und unserem Elektorat mit den Leuten, die Sie vor Ihren Karren gespannt haben, eine Preiserhöhung und ein Konzept verkaufen können, laut dem die Anwohnenden in die Parkhäuser verbannt werden sollen, täuschen Sie sich gewaltig.

*Barbara Freiburghaus* (FDP): Wir begrüßen das gestern vorgestellte Verkehrskonzept grundsätzlich, aber der Teufel steckt bekanntlich in den Details, die darauf angelegt sind, den Anwohnenden die Parkhauskosten schmackhaft zu machen. Interessanterweise werden die Details zu den Parkgebühren im ganzen Bericht nirgendwo erwähnt, auch nicht im Anhang. Die Beteiligten haben offenbar realisiert, dass dies kein Kriterium sein kann. Wir lehnen dieses Postulat ab und wir hoffen, dass die an der Erarbeitung des Verkehrskonzepts Beteiligten auch in Bezug auf die Details zu einer Einigung finden.

*Patrik Wyss* (GFL): Die gute Neuigkeit ist, dass eine gute Lösung in Aussicht steht, die zur allseitigen Zufriedenheit erarbeitet worden ist. Also können die Emotionen ein wenig gemässigt werden. Alexander Feuz hat gesagt, wegen der hohen Parkgebühren würden die Touristen nicht mehr nach Bern kommen. Die Stadt mit der am zweitmeisten besuchten Attraktion in Europa ist Granada. In der Innenstadt von Granada gibt es keinen einzigen Parkplatz, viele Strassen sind durch Poller abgesperrt, die Touristen müssen ihre Fahrzeuge in sündhaft teuren Parkhäusern abstellen. Aber trotzdem sind Granadas Strassen nicht leer und die Stadt wird immer noch von sehr vielen Touristen besucht. Was geschieht, wenn der Preis der Ausenparkplätze auf das Preisniveau der Parkhäuser erhöht wird? – Die Leute, die nach wie vor mit dem Auto in die Stadt fahren wollen, werden sich dafür entscheiden, das Auto in einem Parkhaus abzustellen, besonders, wenn sie einen längeren Aufenthalt planen. Vier Stunden im Parkhaus kosten 16 Franken, das macht acht Franken pro Person, wenn sich zwei Leute ein Auto teilen. Das kann sich wohl jeder leisten, deswegen geht niemand pleite. Für jeden

Spontankauf, den die Leute tätigen, also zum Beispiel für ein T-Shirt, das sie nur einmal anziehen werden, geben sie mehr aus. Dadurch, dass die Leute ins Parkhaus ausweichen, werden die Aussenparkplätze frei für diejenigen, welche in die Altstadt fahren müssen, um in einem Geschäft etwas abzuholen. Wenn es denn schon Parkplätze in der Altstadt gibt, sollen diese dem Gewerbe nützen. Den meisten Nutzen erzielt man, wenn diese Parkplätze hoch verfügbar sind, das sind sie aber nicht, wenn sie dreckbillig sind.

*Regula Tschanz* (GB): Vertreten die Altstadtleiste den Populus? – Ich denke nicht, jedenfalls fühle ich mich als Anwohnerin durch die Leiste nicht vertreten. Bei der gestrigen Kommunikation des Gemeinderats wurde nur sehr einseitig, aus der Perspektive des Gewerbes, der Gewerbeverbände und der Leiste, kommuniziert. Meine Anliegen als Anwohnerin sind nicht berücksichtigt worden. Aber ich bin flexibel genug, im Gegensatz zu anderen in diesem Saal, um zu erkennen, dass es in der Altstadt selbstverständlich auch Zugangsmöglichkeiten für den Verkehr und Platz für den Güterumschlag braucht. Als ich in die Rathausgasse einzog, musste ich einen Möbelwagen in Anspruch nehmen. Das Sofa, das ich mir angeschafft hatte, wurde nicht per Floss über die Aare, sondern mit einem Lieferwagen in die Rathausgasse geliefert. Das heisst aber nicht, dass die Gassen der Altstadt für Falsch- und für Dauerparkierer offen sein sollen, wie es heute der Fall ist. Die heutige Debatte hat bei mir den Eindruck erweckt, dass der Stadtrat einmal ein Gruppenseminar durchführen sollte, das sich der Frage widmet, was die Bedeutung eines Postulats ist. Die Fraktion SP/JUSO hat die Forderung, dass die Parkgebühren mindestens auf das Niveau der Parkhäuser erhöht werden sollen, in Motionsform überwiesen. Wenn dieser Vorstoss als Postulat überwiesen wird, bedeutet dies, dass der Gemeinderat darüber nachdenkt und uns seine Lösung mitteilen wird. Aber eigentlich kann er machen, was er will. Wir sollten uns einmal Gedanken machen, was die Wandlung einer Motion in ein Postulat bedeutet. Es wäre auch denkbar gewesen, den Gemeinderat, der mit verschiedenen Organisationen Diskussionen führt, von Anbeginn an mit einem Postulat dazu zu ermuntern, auf dem eingeschlagenen Weg weiterzufahren und danach den Stadtrat über die gemeinsam erarbeiteten Lösungen zu informieren.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Danke für diese Diskussion und für die Interpretation bezüglich der Bedeutung von Postulaten. Ich danke Ihnen auch für die positiven Voten zum Konzept zum Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt, das der Gemeinderat gestern vorstellen konnte. Die negativen Reaktionen interpretiere ich in erster Linie als Ausdruck der Sorge, dass Ihnen ein vermeintlich emotionales Thema abhanden kommen könnte. Ich habe den Eindruck, dass wir mit dem Konzept bereits einen Schritt weiter gegangen sind, als es der vorliegende Vorstoss fordert, indem wir in Zusammenarbeit mit den vereinten Altstadtleisten – bei denen es sich nicht um Wirtschaftsorganisationen im engen Sinne, sondern um die Quartierkommission der Unteren Altstadt handelt, an der hauptsächlich die Leiste, aber auch die Anwohnerinnen und Anwohner beteiligt sind – im Nachgang zur Formulierung des Konzepts eine vertiefte Analyse zur Unteren Altstadt durchgeführt haben. Es ist vorgesehen, die Gassen der Altstadt von den parkierten Fahrzeugen der Anwohnenden zu befreien. Der so gewonnene Platz soll für andere Nutzungen zur Verfügung stehen, insbesondere auch für den gewerblichen Zulieferverkehr oder für die Handwerker, die in der Altstadt einen Auftrag zu erledigen haben. Die Parkplätze der Anwohnenden sollen in die Parkhäuser verlagert werden. Dieser Vorschlag wurde gemeinsam mit den Leisten erarbeitet und wird sich für beide Seiten als gewinnbringend erweisen. Wenn diese Massnahme fertig ausgearbeitet ist, werden wir sie dem Stadtrat vorlegen, vielleicht kann darüber auch in Gemeinderatskompetenz, beziehungsweise in Form einer Postulatsantwort, entschieden werden.

## **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärin Fraktion SP wandelt die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (46 Ja, 20 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 017*

*Henri-Charles Beuchat* (SVP): Ich **beantrage**, die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht zu genehmigen.

## **Beschluss**

Der Stadtrat lehnt die Stellungnahme des Gemeinderats als Prüfungsbericht ab (27 Ja, 38 Nein). *Abst.Nr. 018*

2015.SR.000274

## **9 Motion Fraktion SVP (Manfred Blaser/Roland Jakob, SVP): Verkehrssicherheit im Schul- und Kindergartenumfeld an der Bümplizstrasse fördern!**

### *Gemeinderatsantrag*

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, Punkt 1, 2 und 5 als Postulat entgegenzunehmen.
2. Die Antwort zu Punkt 2 gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern. 27. April 2016

*Ueli Jaisli* (SVP) für die Motionärin Fraktion SVP: Die Situation in der Umgebung des Schulhauses Statthalter ist verkehrstechnisch heikel, vor allem beim Kreisel am oberen Ende der Bümplizstrasse. Der enge Kreisel verunmöglicht den grossen Lastwagen und Sattelschleppern eine korrekte Durchfahrt: Sie müssen wegen der engen Wendung auf das Trottoir fahren und gefährden dadurch die Schulkinder, die diese Trottoirs auf ihrem Schulweg benutzen. Wir verlangen, dass die Situation für die Fussgänger und Velofahrer verbessert wird, damit es für sie sicher ist. Wir danken Ihnen für die Unterstützung dieses Anliegens, im Interesse aller Verkehrsteilnehmer, die sich in Bümpliz bewegen.

### **Fraktionserklärung**

*Katharina Gallizzi* (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Verkehrssituation vor dem Schulhaus Statthalter hat schon einiges zu reden gegeben, was ein Indiz dafür ist, dass es für diese neuralgische Stelle wahrscheinlich keine perfekte Lösung gibt. Jeden Morgen und Mittag überqueren viele kleine und grosse Kinder die Bümpliz- und die Morgenstrasse auf dem Weg zur Schule. Das oberste Ziel muss es sein, diesen Kindern einen möglichst sicheren Schulweg zu gewährleisten. Die Entsperrung der Morgenstrasse ist zu diesem Zweck aber nicht geeignet: Der Schulweg vieler Kinder führt entlang des gesperrten Teils der Morgenstrasse. Sie profitieren enorm davon, dass ihr Weg durchs Quartier zur Schule entlang einer verkehrsberuhigten Strasse führt. Die Situation beim Kreisel Bümpliz- und Morgenstrasse hat sich in den letzten Jahren merklich verbessert. Die Einführung von Tempo 30 und vor allem auch die baulichen Massnahmen zur Verengung der Strasse führen dazu, dass die Fahrzeuge langsamer unterwegs sind und dass die Fahrerinnen und Fahrer dafür sensibilisiert sind, dass sie sich in der Nähe eines Schulhauses befinden. Allerdings sind die Zebrastreifen beim Verkehrskreisel vor allem für kleine Kinder nach wie vor unübersichtlich. Dies hat vor allem auch damit zu tun, dass die Bümplizstrasse als Allee von grossen alten Bäumen gesäumt ist. Wir begrüssen,

dass der Gemeinderat die Situation nochmals eingehend prüfen und weitere Verbesserungen ins Auge fassen will. Nach wie vor sind zu viele Lastwagen auf der Bümplizstrasse unterwegs. Einige Vertreter der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB) haben uns gegenüber den Verdacht geäußert, dies liege wohl an der Programmierung der Navigationsgeräte, die den Verkehr über die Autobahnausfahrt Bümpliz ins Industriequartier lenken, anstatt konsequent die Benutzung der Ausfahrt Niederwangen zu empfehlen. Wir schlagen dem Gemeinderat vor, mit den Anbietern von Navigationsgeräten in Kontakt zu treten, um sie zu bitten, die Routenführung anzupassen. Auf diese Weise kann der Kreisel Bümpliz-/Morgenstrasse entlastet werden.

Die Fraktion GB/JA! spricht sich für die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf Stadtgebiet aus. Deshalb unterstützen wir die Forderung der Motionäre in Punkt 5. Wir gehen mit dem Gemeinderat einig, dass der südwestliche Teil der Morgenstrasse nicht der prioritärste Strassenabschnitt in der Stadt ist, um Tempo 30 einzuführen. Wir finden es sinnvoll, den Zeitpunkt für die Temporeduktion im Rahmen des Umsetzungsprogramms des STEK 2016 zu planen, wie es der Gemeinderat vorschlägt.

### **Einzelvotum**

*Manuel C. Widmer (GFL):* Niemand ist dagegen, dass die Situation im Umfeld der Schulhäuser sicher gemacht wird. Was die SVP als Aufwisch der wiederholten Vorstösse von Manfred Blaser für die Öffnung der Morgenstrasse präsentiert, ist eine Frechheit, weil nun auch noch die Sicherheit auf den Schulwegen herbeigezogen wird, um die Öffnung einer Strasse zu erreichen, die heute für die Schulkinder sicher ist. Wenn die Morgenstrasse für den Verkehr geöffnet wird, sind die Kinder auf ihrem Schulweg nicht mehr sicher. Wenn die Schulkinder über eine Lobby verfügten, würden sie sich wahrscheinlich dagegen zur Wehr setzen, von der SVP dazu missbraucht zu werden, die Öffnung einer Strasse und die Abschaffung des Tempo 30-Regimes auf einer Strasse, auf der sie sich heute sicher fühlen, zu fordern.

*Direktorin TVS Ursula Wyss:* Die Schulwegsicherheit ist ein Dauerschwerpunkt bei der Verkehrsplanung der TVS. Wir sind nahezu immer damit beschäftigt, die Verkehrssituation im Umfeld eines der zahlreichen Schulhäuser zu verbessern und wir sind ständig bestrebt, Massnahmen zur Verbesserung umzusetzen. Manchmal genügen Strassenmarkierungen, manchmal braucht es bauliche Massnahmen. Das gehört seit vielen Jahren zum Dauerprogramm, das wird auch so bleiben. Ich danke für die differenzierten Voten zum vorliegenden Vorstoss. Ich habe den Eindruck, dass Anpassungsbedarf besteht. Die Situation beim besagten Kreisel ist tatsächlich schwierig. Unsere Fachleute haben sich intensiv damit auseinandergesetzt. Man hat untersucht, ob eine Verschiebung der Zebrastreifen vorgenommen werden kann. Dazu wurden Tempomessungen durchgeführt, welche ergeben haben, dass das Tempo der durchfahrenden Fahrzeuge an der Stelle, an der sich die Zebrastreifen derzeit befinden, am niedrigsten ist. Seit 2011 haben sich keine Unfälle auf diesem Kreisel ereignet, an denen Fussgängerinnen oder Fussgänger beteiligt gewesen wären. Was die Unfallstatistik betrifft, kann die Situation als sicher bezeichnet werden. Wir sind trotzdem bemüht, nach Verbesserungsmassnahmen zu suchen: Als solche ist zum einen eine Verengung des Strassenraums anzusehen, zum anderen haben wir bereits eine markante Verbesserung bei der Strassenbeleuchtung realisiert. Wir sind froh über die gute Zusammenarbeit mit den Schulleitungen und mit den Elternräten, die uns immer wieder wertvolle Hinweise für Verbesserungsmassnahmen geben, zu denen beispielsweise auch die in Punkt 5 der Motion erwähnte Einführung von Tempo 30 gehört. Die vorliegende Motion hat bereits vor der Behandlung im Stadtrat Massnahmen ausgelöst. Gestützt auf die Rückmeldungen der Schulleitung, des Elternrats und der QBB ist jedoch von einer Öffnung der Morgenstrasse abzusehen. Die Morgenstrasse ist ein

zentraler Schulweg in diesem Quartier. Wir wollen keinesfalls zusätzliche Gefahrenzonen schaffen. Wir halten daran fest, dass wir bereit sind, die Punkte 1, 2 und 5 als Postulat entgegenzunehmen, wobei Punkt 1 geklärt ist, Punkt 2 bereits umgesetzt ist und Punkt 5 sich in der Umsetzung befindet. Zu den Punkten 3 und 4 beantragt der Gemeinderat die Ablehnung.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärin Fraktion SVP wandelt die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab (20 Ja, 45 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 019*

2016.SR.000026

### **10 Postulat Fraktion SP (David Stampfli SP): Sicheres Schulumfeld in der Länggasse**

#### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären. Bern, 31. Mai 2016

*Peter Marbet* (SP) für die Postulantin Fraktion SP: In der Hinteren Länggasse existiert ein Bildungscluster: Konkret geht es um das grosse Schulhaus Länggasse, das «Türmli»-Schulhaus und das Hochfeldschulhaus, inklusive der Kindergärten an der Neufeldstrasse. Diese Anlagen liegen nahe beieinander, in einem Gebiet, das von den im Postulat genannten Strassen umgrenzt wird, also von der Neufeld-, der Hochfeld- und der Beaulieustrasse, dem Beaulieurain und dem Ralligweg. Die Idee des Postulats ist es, in diesem Perimeter, der während der Schulzeiten täglich von vielen Schulkindern begangen wird, eine Begegnungszone zu schaffen. Es bewegen sich sehr viele Kinder in diesem Gebiet, zumal im «Türmli»-Schulhaus eine Tagesschule untergebracht ist, die die Kinder aus den benachbarten Schulen nach dem Unterricht besuchen. Die Quartierkommission Länggasse-Felsenau hat bereits über die Schaffung einer Begegnungszone diskutiert und würde diese sehr begrüßen. Wir wählen die Form des Postulats, im Sinne einer Anregung an den Gemeinderat, sich für eine Begegnungszone in diesem Perimeter einzusetzen. Bei der Hochfeldstrasse existiert heute schon eine Durchgangssperre, die Befahrung der Hochfeldstrasse ist nur für Anwohnende gestattet. Viele Automobilisten respektieren das aber nicht, es gibt trotzdem regen Durchgangsverkehr. Eine Begegnungszone bietet die Chance, eine sichere Situation zu schaffen, zum Vorteil des Quartiers, der Schulen sowie der Kinder.

#### **Fraktionserklärung**

*Ruth Altmann* (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Laut diesem Postulat soll rund um die Schulanlagen Hochfeld und Länggasse recht weiträumig die Schaffung von Begegnungszonen mit Tempo 20 geprüft werden. Unsere Fraktion empfiehlt Ihnen, dieses Postulat abzulehnen, mit folgender Begründung: Etliche der im Vorstoss genannten Strassen sind bereits heute ganz oder teilweise mit Tempo 30-Zonen und Durchfahrtserschwerungen belegt, für die Sicherheit der Kinder ist dadurch schon viel gewonnen. Eine weitere Temporeduktion ist nicht zielführend. Ich wohne selbst in der Länggasse und stelle fest, dass sich die Situation aufgrund der verschiedenen Verkehrsberuhigungs- und Lenkungsmassnahmen erheblich verbessert hat. Es trifft zu, dass es etlichen, teilweise illegalen Durchgangsverkehr und Schleichwegnutzungen gibt. Manche Autofahrerinnen und -fahrer halten sich nicht an die Geschwindigkeitslimiten.

Bevor neue Massnahmen getroffen werden, sollen die Ergebnisse der bereits umgesetzten Verkehrsberuhigungsmassnahmen evaluiert werden. Nötigenfalls müssen die bestehenden Beschränkungen besser durchgesetzt werden. Mit einer besseren Kontrolle und der Durchsetzung des geltenden Verkehrsregimes ist mehr zu erreichen als durch die Schaffung neuer und kostentreibender Begegnungszonen. Begegnungszonen ohne Zebrastreifen schaffen keinen Mehrwert an Sicherheit. Zebrastreifen sind für Kinder und Jugendliche und auch für Behinderte zu bevorzugen. Das ist auch dem Positionspapier der Schweizerischen Fachkommission für blinden- und sehbehindertengerechtes Bauen vom August 2005 zu entnehmen: Begegnungszonen werden von Sehbehinderten nicht erkannt. In die gleiche Richtung geht die Position des Fachverbandes der Fussgängerinnen und Fussgänger von 2011: Sie bevorzugen klar Zebrastreifen. Auch Kinder brauchen diese als optische Führungslinien, welche übrigens auch von Blindenhunden erkannt werden. Der Rechtslage nach können auch in Begegnungszonen ausnahmsweise Fussgängerstreifen angebracht werden, etwa bei Schulen. Dann verliert die Zone aber ihren Sinn und bewirkt nur eine allgemeine Temporeduktion auf 20 km/h, mehr Sicherheit wird dadurch nicht geschaffen. Die Fraktion BDP/CVP, der die Sicherheit der Kinder sehr am Herzen liegt, lehnt dieses Postulat ab und fordert den Gemeinderat auf, die Massnahmen zur Durchsetzung des geltenden Rechts zu verstärken.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Mit Vorstössen, die bereits zwei Jahre alt sind, ist es so eine Sache. Im Vorstoss wird erwähnt, dass die Quartierkommission und die betroffenen Schulen das Anliegen des Postulanten teilen. Da wir uns nach dem Motto richten, die Anliegen aus den Quartieren und die Forderungen der Quartierkommissionen, als unseren direkten Ansprechpartnerinnen in den Quartieren, zu prüfen und gegebenenfalls möglichst rasch zu ermöglichen, sind wir in Bezug auf die Hintere Länggasse bereits einen Schritt weiter: Der Gemeinderat hat Ende 2017 einen Planungs- und Projektierungskredit genehmigt, damit eine grossflächige Begegnungszone angelegt werden kann. Dies geschieht in enger Absprache mit den Schulen. Es trifft zu, dass über Zebrastreifen Diskussionen geführt werden. Nicht in Begegnungszonen, aber in Zonen mit Tempo 20 ist es möglich, ausnahmsweise Zebrastreifen anzubringen. Diesen Punkt wägen wir noch ab. Es gibt Schulen, die Zebrastreifen explizit ablehnen, bspw. in der Lorraine, wo von der Einrichtung einer Tempo-20-Zone abgesehen wurde. Die Quartierkommission hat darum gebeten, den Betrachtungsperimeter auszudehnen; dieser erstreckt sich nun auf ein von der Länggass- und Neubrückstrasse sowie der Mittel- und Hochfeldstrasse umgrenztes Gebiet. Das Konzept einer grossflächigen Begegnungszone kennen wir schon länger von der Unteren Altstadt, aber als Massnahme in einem Quartier ist dies nicht nur in Bern, sondern auch in anderen Schweizer Städten noch kaum realisiert worden. Vor zwei Jahren wurde eine Begegnungszone im Burgfeld eingeführt, die auf ein sehr positives Echo gestossen ist. Das Echo war so positiv, dass mittlerweile auch andere Quartiere solche Begegnungszonen wünschen. Im Hochfeld arbeiten wir nun daran, gemeinsam mit dem Quartier, diese Massnahme umzusetzen, von der sowohl die Schulen als auch die Anwohnerinnen und Anwohner profitieren werden.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (50 Ja, 14 Nein). *Abst.Nr. 020*

2015.SR.000264

**11 Postulat Fraktion GB/JA! (Leena Schmitter, GB): Globale Verantwortung für Menschenrechte ernst nehmen: Schützenmatte wird Luciano-Romero-Platz!**

*Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 16. März 2016

Postulantin *Leena Schmitter* (GB): Geschichte und politische Erinnerungen sind nicht einfach, sondern werden gemacht. Zu diesen Erinnerungen gehören auch Plätze und Orte, respektive deren Namensgebung; darüber haben wir im Rat schon etliche Male diskutiert. Es geht um sogenannte Erinnerungsorte, die auch zu Debatten und Diskussionen einladen sollen. Erinnerungsstätten, Gedenksteine, Tafeln an Geburts- und Wohnhäusern bekannter Persönlichkeiten, Skulpturen, Brunnen und eben auch die Namen von Strassen und Plätzen machen die Geschichte und politische Auseinandersetzungen lebendig, weil sie zeigen, dass Geschichte und politische Debatten nicht in der Vergessenheit begraben gehören, sondern Teil der Gegenwart sind.

Der kolumbianische Gewerkschafter Luciano Romero arbeitete lange bei einer Tochterfirma des Schweizer Konzerns Nestlé und setzte sich für Arbeits- und Gewerkschaftsrechte ein. Er wurde im September 2005 von Paramilitärs ermordet, kurz bevor er an einer öffentlichen Anhörung zu Nestlé in Bern aussagen sollte. Ich erinnere insbesondere die Kolleginnen und Kollegen der SP und der GFL daran, dass die Sozialdemokratische Partei der Schweiz und die Grünen im Jahr 2015 diese öffentliche Anhörung zu Nestlé in Bern unterstützten, zu der Luciano Romero eingeladen war. Die unmittelbaren Täter wurden in Kolumbien verurteilt. Obwohl ein Richter nach dem Gerichtsurteil anordnete, die Rolle von Nestlé in Kolumbien bei der Ermordung sei zu untersuchen, stehen Ermittlungen gegen Nestlé bis heute aus. Dazu kommt, dass dieser Richter abgesetzt wurde und das Land wegen Morddrohungen verlassen musste. Obschon Menschenrechtsverletzungen von Konzernen im Ausland in der Schweiz an sich nicht eingeklagt werden können, ist Romero/Nestlé der erste Fall, in dem Strafanzeige wegen Menschenrechtsverletzungen gegen ein Schweizer Unternehmen eingereicht wurde. Es ging dabei darum, zu klären, ob dem Nestlé-Management in der Schweiz eine Verantwortung bei diesem Verbrechen zukommt, weil das Management es unterlassen hatte, für einen angemessenen Schutz des bedrohten Gewerkschafters zu sorgen. Leider wurden auch in der Schweiz keine Ermittlungen aufgenommen, der Fall wurde eingestellt. Dieser Fall ist viel mehr als nur ein partikulärer Einzelfall. Als Hauptstadt der Schweiz, dem Land, in dem Nestlé ihren Firmensitz hat, kann die Stadt Bern mittels dieses Beispiels zeigen, dass sie die globale Verantwortung für die Menschenrechte ernst nimmt und dass sie ein Zeichen gegen Menschenrechtsverletzungen setzt, die zwar andernorts begangen werden, deren Ursachen aber häufig von Europa herrühren. In der Schweiz ansässige Unternehmen müssen dazu gebracht werden, die Menschenrechte weltweit zu respektieren und Repression und Gewalt gegen die Gewerkschaften und die von ihrer Firmentätigkeit betroffenen Bevölkerungen konsequent zu verhindern. Auf dieses Ziel ist auch die Konzernverantwortungsinitiative ausgerichtet.

Wie Sie sehen, existiert ein direkter Bezug zu Bern, und zwar auf mehreren Ebenen. Mit der Überweisung dieses Vorstosses kann das Stadtparlament beweisen, dass es die Interessen einer breiten Bevölkerungsschicht ernstnimmt. Es haben sich verschiedene Organisationen beim Gemeinderat und bei den Mitgliedern des Stadtrats gemeldet und sich für diese Umbenennung stark gemacht; dazu gehören die Kommission für Ökumene, Mission und Entwicklungszusammenarbeit (OeME) der evangelischen Gesamtkirche Bern, die Arbeitsgruppe Schweiz-Kolumbien, die Gewerkschaft UNIA, die Stiftung Solifonds und die Menschenrechts-

organisation MultiWatch. Polo Hofer, S'vreneli abem Guggisberg und der Gründer des Kraftwerks Mühleberg haben ein Denkmal in Bern. Wieso sollte ein Gewerkschafter und Menschenrechtsaktivist nicht auch gewürdigt werden? – Wir treffen heute einen politischen Entscheid. Ich appelliere nochmals an die SP und an die GFL, an die Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter sowie an jene, die sich dafür einsetzen, dass durch im Ausland ansässige Schweizer Konzerne begangene Menschenrechtsverletzungen in der Schweiz eingeklagt werden können, wie es die breit abgestützte Konzernverantwortungsinitiative verlangt: Sie haben die Möglichkeit, zu beweisen, dass dies nicht bloss ein Lippenbekenntnis ist, indem Sie diesem Postulat zustimmen. In diesem Sinne freue ich mich schon sehr auf die nächste Gewerkschaftsdemonstration, die sich am Luciano-Romero-Platz versammeln wird.

### **Fraktionserklärungen**

*Roland Iseli* (SVP) für die SVP-Fraktion: Die Schützenmatte ist eine Problemzone. Ich wäre froh, wenn sie umbenannt würde, weil man sich fast ein wenig dafür schämen muss, dass die Schützenmatte ein Platz in Bern ist. Was auf der Schützenmatte passiert, ist haarsträubend. Ich kenne den Namen Luciano Romero nicht. Ohne das vorliegende Postulat hätte ich wohl nie von diesem Mann erfahren. Es geschehen viele Verbrechen auf dieser Welt. Ich sehe nicht ein, wieso dieser Platz nach Luciano Romero benannt werden soll. Ich bin enttäuscht, dass Sie nicht mehr Phantasie haben. Meiner Meinung nach gibt es in Bern nur eine Person, die es verdient, dass dieser Platz nach ihr benannt wird, nämlich Erich Hess. Erich Hess setzt sich schon sein halbes Leben lang dafür ein, dass auf der Schützenmatte Ruhe einkehrt. Wir folgen dem Gemeinderat und lehnen dieses Postulat ab.

*Rudolf Friedli* (SVP) für die SVP-Fraktion: Es spricht eigentlich nicht von Hochschätzung gegenüber einer Person, in diesem Fall gegenüber Luciano Romero, wenn ein dermassen hässlicher Platz nach ihr benannt werden soll. Ich wäre jedenfalls gar nicht erfreut, wenn nach meinem Tod solch ein hässlicher Platz nach mir benannt würde. Leena Schmitter hat sich sehr bemüht, um uns zu erklären, welch enger Bezug zwischen Luciano Romero und der Schweiz bestehe, nämlich Nestlé. Nestlé könnte an dessen Tod schuld sein. Aber das weiss man nicht. Es gab keine Untersuchung. Das ist eine reine Vermutung, welche angeblich schon Grund genug sein soll, um einen Platz in Bern nach einem Herrn Romero zu benennen, der in Kolumbien ermordet wurde. Man unterstellt Nestlé, diesen Mord in Auftrag gegeben zu haben, aber dafür gibt es keinerlei Beweise, es hat nie ein Verfahren gegeben. Reine Vermutungen scheinen den Linken als Begründung auszureichen. Ich warte schon darauf, auf welche Ideen Sie noch kommen. Warum muss der Platz beim Zeitglockenturm Zytglogge-Platz heissen? – Ihnen kommen bestimmt noch andere Personen in den Sinn, bei denen sich ein minimaler Bezug zur Schweiz oder zu einem Schweizer Unternehmen herstellen lässt. Am Ende gibt es in der ganzen Stadt Strassen und Plätze, die nach irgendwelchen Leuten benannt sind, die irgendwo auf der Welt ermordet wurden, ohne dass bewiesen ist, dass sie überhaupt einen Bezug zur Schweiz hatten. Ich weiss nicht, wer auf die Idee mit Luciano Romero gekommen ist. Ganz aus den Socken gehauen hat mich die Erwähnung der evangelischen Gesamtkirchgemeinde, die dieses Anliegen unterstützt. Ich bin mittlerweile so weit, dass ich von der Kirche eine Erklärung verlange, weshalb sich eine kirchliche Kommission in politische Angelegenheiten einmischet. Ich habe mich an die Kirche gewandt und ihnen gesagt, dass ich mir überlege, aus der reformierten Kirche auszutreten. Ich könnte auch anonym in eine Kirche gehen, ohne dass ich Kirchensteuer bezahle. Auf diese Weise verliert die Kirche auch Leute, nämlich, indem sie politisiert, und zwar immer auf linker, nie auf rechter Seite. Es ist nicht Aufgabe der Kirche, Politik zu betreiben. Die Kirche dient der Religiosität. Wenn die

Kirche so weitermacht, werde ich aus der Kirche austreten. Dass es so weit gekommen ist, dazu hat die politische Linke auch einen Beitrag geleistet.

*Edith Siegenthaler* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion lehnt das Postulat, die Schützenmatte in Luciano-Romero-Platz umzubenennen, mehrheitlich ab. Zu diesem Schluss sind wir nach einer kontroversen Diskussion in der Fraktion gekommen. Das hat folgende Gründe: Wir haben Verständnis für das Anliegen, die Schützenmatte umzubenennen, beziehungsweise, dass dieser Platz einen weniger militaristischen Namen bekommen soll. Dieses Problem besteht nicht nur in Bezug auf die Schützenmatte, es gibt noch mehr Strassen in Bern, beispielsweise im Umfeld der Kaserne im Nordquartier, die eine Entmilitarisierung nötig hätten. Wir begrüssen den Vorschlag des Gemeinderats, den Namen Luciano Romero auf die Warteliste zu setzen. Wir stehen hinter dem gewerkschaftlichen Anliegen, auf welches Multi-Watch mit der temporären Umbenennung der Schützenmatte aufmerksam machen wollte. Wir finden es wichtig, dass auf die internationalen Verflechtungen und Verantwortlichkeiten von Grosskonzernen wie Nestlé hingewiesen wird. Diesem Anliegen kann jedoch auch mit der Benennung eines anderen Platzes oder einer anderen Strasse Gewicht verliehen werden. Die Mehrheit unserer Fraktion erachtet die Schützenmatte als einen zentralen Platz, für dessen Umbenennung wir uns die nötige Zeit nehmen möchten. Die Strassen in der Stadt Bern sind mehrheitlich Männern gewidmet, schon nur deswegen kommt für uns ein Erich-Hess-Platz nicht infrage. Wir finden es wichtig, dass ein zentraler Platz wie die Schützenmatte einer Frau gewidmet wird. Wie wäre es zum Beispiel mit Clara-Zetkin-Platz? – Clara Zetkin organisierte im März 1915, mitten im ersten Weltkrieg, die dritte internationale «Konferenz der sozialistischen Frauen gegen den Krieg» in Bern. Nebst ihr gibt es noch zahlreiche anderen Frauen, nicht nur aus der Gewerkschaftsbewegung, die es verdienen, dass in Bern ein Platz nach ihnen benannt wird.

*Tabea Rai* (AL) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Mit der Umbenennung der Schützenmatte in Luciano-Romero-Platz soll Bern als Hauptstadt der Schweiz ein Bekenntnis gegen von in der Schweiz ansässigen multinationalen Unternehmen begangenen Menschenrechtsverletzungen ablegen. Luciano Romero arbeitete lange Zeit bei der kolumbianischen Nestlé-Tochterfirma Cicolac und setzte sich für Arbeits- und Gewerkschaftsrechte ein. Er wurde im September 2005 von Paramilitärs ermordet, kurz bevor er an einer öffentlichen Anhörung zu Nestlé in Bern aussagen sollte. – Es besteht also auch ein direkter Bezug zu Bern. Wir fordern, dass die Stadt Bern mit der Umbenennung der Schützenmatte in Luciano-Romero-Platz ein Zeichen gegen Menschenrechtsverletzungen setzt und somit auch einen Appell an die in der Schweiz ansässigen multinationalen Konzerne richtet, die die Menschenrechte nicht ernst oder nicht ernst genug nehmen.

*Zora Schneider* (AL) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Ich unterstütze dieses Postulat und halte eine Umbenennung der Schützenmatte für einen notwendigen symbolischen Schritt, mit dem die Hauptstadt der Schweiz der Schweiz der Konzerne und ihrem Selbstverständnis etwas entgegensetzen kann. Es ist lange her seit der Kampagne «Nestlé tötet Babys». In den letzten Jahren gibt sich Nestlé als Vorzeigeunternehmen. Diesem Bild möchte ich mit ein paar Beispielen zu den Aktivitäten von Nestlé in Schwellenländern, aber auch in der Schweiz, etwas entgegensetzen, gerade weil Nestlé ihren Hauptsitz in der Schweiz hat: Heutzutage scheint Nestlé einen so guten Ruf zu haben, dass die Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (DEZA) in Vietnam und Kolumbien mit Nestlé zusammenarbeitet. Nestlé soll die Sensibilisierung für den Wasserverbrauch bei Kaffeebauern in einem wasserarmen Gebiet vorantreiben, was gleichzeitig zu einer Erhöhung der Produktion beitragen soll. Nestlé ist in Vietnam einer der grössten Abnehmer von Kaffee. Diese Interessenskollision hilft dem Schutz

des Grundwassers sicherlich nicht. Es ist nicht zu verstehen, dass öffentliche Entwicklungsgelder in solche Projekte fliessen, durch die der Machtunterschied zwischen Nestlé und den lokalen Bauern weiter verschärft wird. Nestlé geniesst einen guten Ruf und die Zusammenarbeit mit ihr ist schon weit gediehen: Mit finanzieller Hilfe der DEZA hat der WWF in einem Bericht von 2016 die Reputationsrisiken für grosse Unternehmen in verschiedenen Ländern ermittelt. Man ist zu Diensten. Dies entspricht einer verkehrten Sicht auf die lokalen Probleme und Gerechtigkeitsforderungen in diesen Ländern. Kommt hinzu, dass Nestlé Grundwasser abpumpt, aber fast nichts dafür bezahlt. Sie nimmt ökologische Schäden in Kauf. Sie lässt die lokale Bevölkerung im Umfeld ihrer Wasserfabriken, zum Beispiel in Südafrika, verschmutztes Wasser trinken und beschäftigt die Leute in Zwölfstundenschichten, mit nur 15 Minuten Pause pro Tag. Diese Tatsachen hat der Schweizer Film «Bottled Life» aufgezeigt. Es ist in der Schweiz gerichtlich erwiesen, dass Nestlé, in Zusammenarbeit mit der Überwachungsfirma Securitas, jahrelang Mitglieder von ATTAC bespitzelte und Leute unter falschen Namen in globalisierungskritische Gruppen einschleuste. Letztes Jahr wurden vor Gericht Vorwürfe von Yasmine Motarjemi, einer ehemaligen Mitarbeiterin und Expertin für Nahrungsmittelsicherheit, gegen Nestlé erhoben, bei denen es um Mobbing ging. Sie warf Nestlé in einem offenen Brief unter anderem vor, um die Jahrtausendwende Erstickungsanfälle bei Babys wegen zu harter Babybiskuits ignoriert zu haben. Laut Yasmine Motarjemi sollen allein in Frankreich 44 Babys betroffen gewesen sein. Es gibt noch weitere Fälle, die ich nicht alle aufzählen kann. Es gibt genug erhärtete Fälle, die zeigen, dass Nestlé Schaden in Kauf nimmt, um eigene Interessen zu verfolgen. Lassen Sie uns dagegen wenigstens ein Zeichen setzen: Die Schützenmatte soll Luciano-Romero-Platz heissen! Die PdA Bern und die beiden anderen Parteien der Freien Fraktion unterstützen dieses Postulat.

### **Einzelvotum**

*Erich Hess (SVP):* Ich fühle mich sehr geehrt, dass Roland Iseli meinen Namen ins Spiel gebracht hat, aber ich glaube, ich habe bislang noch zu wenig für diese Stadt und unser Land geleistet. Die Schützenmatte darf keinesfalls nach einem linken Aktivisten benannt werden. Wenn dieser Platz schon umbenannt werden soll, dann muss dafür der Name einer Person aus der jüngeren Geschichte ausgewählt werden, die für die Freiheit unseres Landes gekämpft hat. Ich schlage den Namen Christoph-Blocher-Platz vor. Christoph Blocher ist ein Freiheitskämpfer der jüngeren Zeit. Ohne ihn wäre die Schweiz vor 25 Jahren dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) beigetreten und heute ein Mitgliedstaat der Europäischen Union (EU). Dank dem Verzicht auf den Beitritt in den EWR blieben unsere Demokratie und unsere Freiheit bewahrt ...

*Die Vorsitzende ermahnt den Redner, sich zum Thema zu äussern.*

*Erich Hess (SVP):* ... Ich äussere mich genauso zum Thema wie meine Vorrednerinnen: Sie haben, wie ich auch, erklärt, wieso die Schützenmatte nach einer bestimmten Persönlichkeit benannt werden soll. Auch unseren Wohlstand verdanken wir nicht zuletzt dem Freiheitskampf von Christoph Blocher gegen den EWR-Beitritt.

*Stadtratspräsidentin Regula Bühlmann:* Es geht nicht darum, einen anderen Namen für die Schützenmatte zu finden, sondern um die Frage, ob sie Luciano-Romero-Platz genannt werden soll oder nicht. Bitte halten Sie sich an dieses Thema.

*Erich Hess (SVP):* Im Verlauf dieser Debatte wurden noch andere Namen ins Spiel gebracht und es wurde angeführt, wieso dieser Platz nach dieser oder jener Person benannt werden

soll. Ich habe das gleiche Recht wie die Sprecherin der SP/JUSO, meine Ausführungen dazu zu machen. Die Schweiz hat ihre Neutralität nur dank dem Verzicht auf den EWR-Beitritt bewahrt. Steuern, Gebühren und Abgaben sind bei uns tiefer als in der EU, weil wir vor 25 Jahren nicht dem EWR beigetreten sind. Eine Umbenennung der Schützenmatte in Christoph-Blocher-Platz ist einleuchtend, denn er ist ein wahrer Freiheitskämpfer für unsere Stadt und unser Land. Bitte lehnen Sie das vorliegende Postulat ab.

*Johannes Wartenweiler (SP):* Meines Wissens ist das Votum meines Vorredners insofern überflüssig, als dass nie noch lebende Personen ausgewählt werden, um Strassen oder Plätze in Bern nach ihnen zu benennen. Nehmen Sie es bitte nicht falsch auf, dass ich mich schon zum zweiten Mal anders äussere als meine Fraktion, der ich ansonsten sehr verpflichtet bin: Ich stimme diesem Postulat zu. Wir haben in der Fraktion lange um diese Sache gerungen, ich bin mit meiner Ansicht nicht durchgedrungen. Ich akzeptiere die Argumente der Fraktionsmehrheit, aber als Gewerkschafter kann ich mich diesem Anliegen gegenüber nicht verschliessen, zumal Luciano Romero als Gewerkschaftsaktivist in Kolumbien Auseinandersetzungen mit Nestlé führte. Es spielt keine Rolle, ob Nestlé an seinem Tod schuldig oder unschuldig war. Fakt ist, dass er infolge seines Engagements umgekommen ist, kurz vor seiner Reise nach Bern, während der er auch einer Einladung der SP hätte folgen wollen. Die Umbenennung der Schützenmatte in Luciano-Romero-Platz bedeutet auch, an Nestlé zu erinnern. Die Schweiz verdankt Nestlé einiges an Wohlstand. In der Schweiz ist Nestlé eine gute Arbeitgeberin, aber an vielen anderen Orten in der Welt funktioniert es nicht so gut. Deswegen wäre es nicht falsch, wenn es im Zentrum unserer Stadt einen Stachel gäbe, der uns daran erinnert, dass die Schweiz mitunter auch auf zweischneidigen Geschichten aufgebaut ist, dass nicht immer alles sauber läuft und dass es auch Opfer gibt.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Der Gemeinderat lehnt dieses Postulat ab. Wir erkennen darin eine zweiteilige Forderung: Zum einen geht es um die Umbenennung der Schützenmatte. Diesem Teil bringen wir Sympathien entgegen, aber wir finden, dass diese Diskussion, im Zusammenhang mit der Umnutzung und Neugestaltung der Schützenmatte, breiter geführt werden soll. Zum anderen wirft er die Frage der Namensgebung auf, die ebenfalls breiter diskutiert werden muss. Die heutige Diskussion hat gezeigt, dass sich beispielsweise auch die Frage stellt, ob es der Name einer Frau oder eines Mannes sein soll. Es trifft zu, dass das Reglement vorsieht, dass nur verstorbene Personen geehrt werden; diese Einschränkung besteht. Dass die Diskussion mit diesem Postulat gestartet wird, können wir uns durchaus vorstellen. Es wäre aber schade, jetzt schon die Schützenmatte in Luciano-Romero-Platz umzubenennen. Es ist vorgesehen, Luciano Romero auf die Liste der Anwärterinnen und Anwärter zu setzen, welche bei künftigen Namensgebungen für Strassen oder Plätze zur Auswahl stehen.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab (20 Ja, 42 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 021*

2015.SR.000206

### **12 Postulat Manuel C. Widmer (GFL): Wenn statt dem Zytglogge ein Bernmobil-Bus auf dem Ferienfoto in Japan prangt...**

*Gemeinderatsantrag*

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 27. Januar 2016

Postulant *Manuel C. Widmer* (GFL): «Zum heutigen Zeitpunkt erweist sich eine Entflechtung der verschiedenen Ströme und Nutzungen beim Zytglogge aus Sicht des Tourismus und der anderen Nutzungsarten nicht als notwendig», so lautet eine Aussage in der Antwort des Gemeinderats. Wer die Dinge so sieht, hat die Situation, wenn das Glockenspiel am Zytglogge spielt, wohl noch nie beobachtet. Wer die Dinge so sieht, sieht nur, was er durch eine sehr einseitige Brille sehen will. Zusammengefasst lautet die Antwort des Gemeinderats, dass die Abläufe in der Stadt trotz der Touristen funktionieren. Der Gemeinderat legt in seiner Postulatsantwort den Fokus auf die Abläufe, ich lege den Fokus in meinem Vorstoss auf die Gäste, also auf die Leute, die unsere Stadt besuchen: Also auf diejenigen, welche am Mittag erwartungsvoll beim Zeitglockenturm stehen und nach dem ersten Hahnenschrei zum Fotoapparat greifen, aber dann einen Sprung zur Seite machen müssen, weil sie von einem Bus angehupt werden. Für viele Touristinnen und Touristen ist der Zytglogge eine der Hauptattraktionen in Bern. Das Zeitfenster, um die «Action» am Zeitglockenturm zu erleben, dauert nur wenige Minuten, die wenigsten haben genügend Zeit, um eine Stunde lang darauf zu warten, dass sich das Schauspiel wiederholt. Ein interessanter Punkt in der Antwort des Gemeinderats ist, dass der Gemeinderat zwar mit Bernmobil über dieses Thema gesprochen hat, aber anscheinend bei Bern Tourismus oder beim Cityverband nicht nachgefragt hat. – Wahrscheinlich, um die schöne Antwort im Sinne von «alles ist in Ordnung und es gibt kein Problem» nicht zu gefährden, zumal die Einschätzung der genannten Fachorganisationen, die die Dinge auch aus dem Blickwinkel unserer Gäste betrachten, anders lauten würde. Der Gemeinderat ist offensichtlich nicht gewillt, auf meine Forderung einzugehen. – Wenn der Gemeinderat nicht will, dann geht gar nichts, ungeachtet davon, was wir wollen oder nicht. Da nützt es auch nichts, noch mehr Argumente und Einschätzungen von Fachleuten auf den Tisch zu legen. Ich bin mir bewusst, dass sich nichts ändern wird, aber ich bitte Sie trotzdem, diesem Postulat zuzustimmen und die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht abzulehnen. Wenn Sie die Antwort als Postulatsbericht annehmen wollen, ist es auch kein Drama. Egal, was wir heute beschliessen, die Antwort des Gemeinderats macht klar, dass der Beschluss des Stadtrats ohnehin keine Wirkung haben wird.

Gehen Sie doch wieder einmal zum Zytglogge, um das Schauspiel zu geniessen, wenn der Hahn kräht und der Hans von Tann die Glocke schlägt. Nehmen Sie sich die Zeit, sieben Minuten lang vor dem Zeitglockenturm stehen zu bleiben, an einem einigermaßen schönen Tag, wenn es dort viele Leute hat. Erstens lohnt es sich und zweitens, darauf wette ich, werden Sie von einem Bus zur Seite gehupt und Sie werden nur Fotos schiessen können, auf denen ein Bus zu sehen ist.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Die vorherige Aussage zu Postulaten war nicht in dem Sinne gemeint, dass es nicht darauf ankomme, ob ein Postulat überwiesen werde oder nicht. Aber die in diesem Postulat geforderten Massnahmen sind nicht gewinnbringend. Ich gehe ab und zu zum Zeitglockenturm und ich weiss, dass es dort viele Touristengruppen gibt. Ich habe bei diesen Gelegenheiten aber auch Buschauffeuserinnen und -chauffeure wahrgenommen, die mit der Situation sehr gut umgehen können und sehr langsam am Zytglogge vorbeifahren. Sie versuchen, sich einen Weg zu bahnen, ohne gleich zu hupen. In Zeiten, in denen ganz massiver Andrang herrscht, ist Personal von Bernmobil beim Zytglogge postiert, das den Verkehr lenkt. Diese Leute werden zwar nicht «Sightseeing-Point-Guides» genannt, aber sie erfüllen die Aufgabe, die Situation bestmöglich zu arrangieren. Wir haben Manuel Widmers Vorschläge mit Wohlwollen geprüft und sind zur Überzeugung gelangt, dass es unverhältnismässig

wäre, die Busse via Schüttestrasse umzulenken. Es ist möglich und machbar, die Touristengruppen beim Zeitglockenturm zu passieren. Uns liegen auch die Zehntausende von Fahrgästen sehr am Herzen. Seit es die Bern Tickets gibt, die an Hotelgäste abgegeben werden, handelt es sich bei vielen Passagieren der Linie 12 um Touristinnen und Touristen. Was die vorgeschlagene Fahrplananpassung anbelangt, dürfte es sich auf einer Linie, die im Sechsminuten-Takt verkehrt, als schwierig erweisen, die Fahrten so zu lenken, dass sie nicht zur vollen Stunde den Zeitglockenturm passieren; dazu kommt, dass die Schaulustigen sich oft schon eine Viertelstunde vor dem Glockenschlag beim Zeitglockenturm versammeln. In Bezug auf die konsequente Durchsetzung des Halte- und Parkverbots kann ich Ihnen sagen, dass wir die Polizei immer wieder darauf hinweisen, in der ganzen Unteren Altstadt Schwerpunkte zu setzen. Ich habe den Eindruck, dass die Polizei diese Aufgabe wahrnimmt. Aber es handelt sich dabei um eine Aufgabe, die auf Dauer ausgeführt werden muss, damit sie eine Wirkung zeigt. Was die Kehrichtwagen anbetrifft, ist zu sagen, dass diese am Morgen zwischen neun bis spätestens kurz vor zwölf Uhr beim Zytglogge vorbeifahren. Normalerweise ist die Kehrichtabfuhr um elf Uhr mit ihrer Tour fertig, auch wegen der Geschäfte. Zu dieser Zeit sind noch nicht sehr grosse Pulks von Touristinnen und Touristen beim Zeitglockenturm versammelt. Wir sind nach sehr ernsthafter Prüfung zum Schluss gekommen, dass die Situation am Zytglogge durch die aufgeführten Massnahmen nicht verbessert werden kann. Hingegen ist die Schulung des Fahrpersonals von Bernmobil bereits intensiviert worden.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab (24 Ja, 34 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 022*

2015.SR.000221

### **13 Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (Peter Marbet, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Schliessung Bahnunterführung Steigerhubelstrasse für den MIV**

#### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.  
Bern, 17. Februar 2016

*Peter Marbet* für die Motionärinnen Fraktionen SP und GB/JA!: Es ist zweieinhalb Jahre her, seit dieser Vorstoss eingereicht worden ist. Die Antwort des Gemeinderats ist zwei Jahre alt. Nichtsdestotrotz hat diese Motion seither nicht an Aktualität eingebüsst. Der Weg durch die Bahnunterführung Steigerhubelstrasse ist eine Verbindung, die vor allem von auswärtigen Autofahrerinnen und -fahrern, die von der Autobahnausfahrt herkommen, aber auch vom Lastwagenverkehr benutzt wird. Aufgrund des Schleichverkehrs entsteht eine Gefahrensituation im Quartier. Dieses Problem ist erkannt: Die Schliessung der Unterführung für den motorisierten Verkehr wurde im Richtplan zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen bereits 2008 aufgenommen und floss auch in den Teilverkehrsplan für den MIV im Stadtteil III ein, über den vier Jahre später, also 2012, beschlossen wurde und dem eine Mitwirkung des Quartiers vorausgegangen war; konkret eine Mitwirkungsantwort der Quartiermitwirkung QM3, die sich für eine Schliessung der Bahnunterführung Steigerhubelstrasse aussprach. Es ist folgerichtig, dass der Gemeinderat die Erheblicherklärung dieser Motion als Richtlinie unterstützt, denn die genehmigten Pläne, insbesondere der erwähnte Richtplan, sind grundsätzlich behördenverbindlich. Das bedeutet, der Gemeinderat, respektive die Verwaltung, sind verpflichtet, den Richtplan umzusetzen. Die bevorstehende sogenannte Entflechtung der SBB im

Bereich Holligen ist noch in weiter Ferne. Als die Motion eingereicht wurde, war noch von einer Umsetzung im 2021 die Rede. – Vielleicht kann Ursula Wyss konkrete Angaben machen, wie die Terminplanung der SBB im Bereich Holligen aussieht. Da wir davon ausgehen, dass die Entflechtung noch mehrere Jahre auf sich warten lässt, erwarten wir ein rasches Vorgehen in dieser Sache, zumal der ursprüngliche Beschluss, dass diese Unterführung für den MIV gesperrt werden soll, inzwischen zehn Jahre zurückliegt. Für den Fuss- und Veloverkehr soll sie selbstverständlich weiterhin geöffnet bleiben. Die fragliche Kreuzung ist sehr gefährlich, ich passiere sie jeden Tag auf meinem Arbeitsweg. Wenn man vom Güterbahnhof herkommend beim Steigerhubel Richtung Europaplatz abbiegt, begegnet man dort einer sehr unübersichtlichen Situation, die für die Autofahrenden gleichermaßen unbefriedigend ist, da sie sich der Kreuzung im toten Winkel nähern und in Gefahr geraten, mit einem anderen Auto oder mit einem Velo zu kollidieren. Vor einigen Jahren ist an der Nordseite des Portals eine Verengung realisiert worden, die eine leichte Verbesserung der Situation bewirkt hat, aber solange diese Verbindung noch offen ist, erzielt diese Massnahme nicht die notwendige Verkehrsberuhigung im Quartier. Besten Dank für Ihre Unterstützung unserer Motion.

### Fraktionserklärungen

*Manuel C. Widmer* für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion unterstützt die Stossrichtung dieser Motion, die ich seinerzeit mitunterzeichnet habe. Ich habe jedoch in der Zwischenzeit eine andere Haltung entwickelt, mit einer kleinen Abweichung. Selbstverständlich ist es wichtig, dass versucht wird, den Verkehr in den Quartieren zu beruhigen, insbesondere an Orten, an denen die Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr benutzt werden. Die Verbindung vom «Cash and Carry» via Steigerhubelstrasse in Richtung Bahn- und Eggimannstrasse wird oft vom Durchgangsverkehr genutzt. Wir unterstützen Massnahmen, die geeignet sind, um das zu unterbinden. Da dies der Forderung der vorliegenden Motion entspricht, kann man sie zur Annahme empfehlen. Ich persönlich erkenne aber gewisse Schwierigkeiten, vor allem für die Anwohnenden, die in der Nähe der Unterführung, auf der Seite Holligen wohnen. Die Autofahrer unter ihnen müssten fortan Umwege in Kauf nehmen: Der Umweg via Güterbahnhof ist fast zwei Kilometer lang, die andere Nord-Süd-Verbindung für Anwohnende aus diesem Gebiet führt über die Bümplizstrasse und ist auch ca. drei Kilometer lang. Der kürzeste Weg von der Eggimannstrasse zum «Cash and Carry», der durch die Unterführung führt, ist hingegen nur ca. 400 Meter lang. Da die langen Umwege, die die Anwohnenden des Holligenquartiers auf sich nehmen müssten, unverhältnismässig sind, schlage ich vor, den Tunnel mittels Pollern abzusperren, welche es nach wie vor erlauben würden, den Anwohnerinnen und Anwohnern die Durchfahrt zu gewähren. Auf diese Weise kann der Durchgangsverkehr gestoppt werden, ohne dass dies dazu führt, dass die Leute, die in dieser Gegend wohnen, riesige Umwege auf sich nehmen müssen. Es ist klar, dass es diese Nord-Süd-Verbindung braucht, da das Holligenquartier durch die Bahnlinien ziemlich abgeschnitten ist. In den Wald zu gehen, ist für Quartierbewohnende aus Holligen schon jetzt relativ schwierig, auch wenn man zu Fuss unterwegs ist, und erst recht, wenn man einen fahrbaren Untersatz hat. Es ist dafür zu sorgen, dass genügend Nord-Süd-Verbindungen zur Verfügung stehen. Deswegen setzen wir grosse Hoffnung in die über die Bahngleise führende Passerelle, die gebaut werden soll, zu der anzumerken ist, dass es wichtig ist, dass sie vom zukünftigen Campus ins Warmbächli und nicht irgendwohin ins Nirvana führt.

*Roland Iseli* (SVP) für die SVP-Fraktion: Die Steigerhubelunterführung ist relativ eng und dunkel. Trotzdem gewährleistet sie einen guten Verbindungsweg, nicht nur, um zum «Cash and Carry» zu gelangen, sondern auch, um die anderen Gewerbebetriebe an der Murtenstrasse zu erreichen. Wir finden es schlecht, dass dieser Tunnel für den motorisierten Verkehr

gesperrt werden soll. Schliesslich sind auch die Feuerwehr und die Sanitätspolizei an der Murtenstrasse stationiert. Wenn die Unterführung gesperrt wird, müssen sie, um ins Steigerhubelquartier zu gelangen, einen Umweg nehmen, der wertvolle Zeit kostet. Die Schliessung der Bahnunterführung ist eine schlechte Idee. Benno Frauchiger hat uns an der Nachmittags-sitzung erklärt, wie viel CO<sub>2</sub> ein stehendes Auto ausstösst, angeblich verbraucht ein Auto im Leerlauf gleich viel Energie wie ein Minergie-Haus. Vielleicht kann er uns auch vorrechnen, wie viel Schadstoffe durch die unnötigen Umwege anfallen, die die Autofahrer tagtäglich zurücklegen müssen. Schon nur in der Stadt Bern werden jährlich Millionen Kilometer an Umwegen gefahren, weil bestehende Verbindungen eines Tages aus irgendwelchen Gründen gekappt werden. Nehmen wir als Beispiel die Durchfahrt durch die Matte: Früher war dies eine gute Passage für Leute, die aus dem Gürbetal herkommend ins Wankdorf fahren wollten. Seit die Matte für den Verkehr gesperrt ist, müssen alle durch die Stadt fahren. Man kann nicht alle Strassenverbindungen sperren und den Leuten lange Umwege zumuten. Es ist am ökologischsten, den direkten Weg zu fahren. Sie müssen sich selbst dafür an der Nase nehmen, dass die von Ihnen gewünschten CO<sub>2</sub>-Vorgaben nicht erreicht werden, solange Sie Verkehrsmassnahmen treffen, die die Autofahrer dazu zwingen, lange Umwege auf sich zu nehmen, die sie quer durch die ganze Stadt führen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Peter Marbet hat erwähnt, dass dieser Vorstoss eine lange Vorgeschichte hat: Die Sperrung der Steigerhubelunterführung war in der Planung zum ESP Ausserholligen aus dem Jahr 1994 schon beabsichtigt und wurde im Teilverkehrsplan MIV verbindlich wiederaufgenommen. Auf dieser Grundlage ist eine Vorstudie ausgelöst worden. Die Erstellung einer Gleisunterwerfung wird noch einige Jahre auf sich warten lassen. Leider kann ich Ihnen keinen definitiven Terminplan bekanntgeben. Ich gehe nicht davon aus, dass dieser bereits abschliessend fixiert ist. Wir werden uns mit dem neuen ESP Ausserholligen auseinandersetzen und dabei auch die Campus-Diskussion einbeziehen müssen. Ausserdem werden wir, anstelle einer Sperrung, eine Unterbindung in Verbindung mit einer neuen Passerelle andenken. Jeden Tag fahren durchschnittlich 2500 Fahrzeuge durch diese Unterführung. Wenn sie ohne zusätzliche Massnahmen einfach gesperrt wird, führt dies zu einer zusätzlichen Belastung auf der Murten- sowie auf der Ziegler- und der Bahnstrasse. Wir müssen dafür sorgen, dass der Verkehr nicht auf andere Strassen überschwappt und zu einer zusätzlichen Lärmbelastung für das Quartier führt. Wir werden uns im Zusammenhang mit der Entwicklung des ESP Ausserholligen vertieft mit der dortigen Verkehrssituation auseinandersetzen. Soviel zum aktuellen Stand der Dinge.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion als Richtlinie erheblich (41 Ja, 19 Nein, 4 Enthaltungen).

*Abst.Nr. 023*

2015.SR.000216

### **14 Postulat Fraktion GB/JA! (Seraina Patzen, JA!/Franziska Grossenbacher, GB): Gesamtnutzungskonzept für den öffentlichen Raum in der Innenstadt**

#### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.  
Bern, 25. Februar 2016

Postulantin *Seraina Patzen* (GB): Weinegustationen auf dem Bundesplatz, Autoverkauf auf dem Casinoplatz oder Kleiderausverkauf auf dem Waisenhausplatz: Der öffentliche Raum wird heute regelmässig durch vielfältige Werbeveranstaltungen besetzt. Der öffentliche Raum in einer Stadt soll in erster Linie der Bevölkerung zugutekommen. Es braucht Raum für Begegnungen, zum Nichtstun und zum Zusammensein, auch das politische und kulturelle Leben soll auf den Strassen und Plätzen Platz finden. Damit garantiert ist, dass der öffentliche Raum nicht übermässig durch kommerzielle Veranstaltungen in Beschlag genommen wird und meistens frei zugänglich ist, braucht es ein Gesamtnutzungskonzept für die Plätze und Strassen der Innenstadt. Heute gibt es Nutzungskonzepte für einzelne Plätze und für die Parkanlagen, welche aber nicht aufeinander Bezug nehmen und nicht aufeinander abgestimmt sind. Wir erachten es als wichtig, dass die Innenstadt als Ganzes angesehen wird, damit die Auswirkungen der Belegung eines bestimmten Platzes auf die anderen Plätze bei der Ausstellung der Bewilligungen berücksichtigt werden können. Als Kriterium für die Bewilligung von Veranstaltung fordern wir, dass Veranstaltungen, die aufgrund von Eintrittspreisen, Einlasskontrollen oder Konsumzwang nicht frei zugänglich sind, in Zukunft nicht mehr bewilligt werden. Auch rein kommerzielle Werbeveranstaltungen sollen ausgeschlossen sein, die Märkte sollen aber selbstverständlich weiterhin stattfinden. Damit genügend Raum für die alltägliche Nutzung der Plätze und für politische und kulturelle Veranstaltungen bleibt, schlagen wir im Hinblick auf das Gesamtnutzungskonzept vor, ein Kontingent an belegungsfreien Tagen zu prüfen. An diesen Tagen soll der jeweilige Platz ohne zusätzliche Infrastruktur auskommen und frei zugänglich sein. Es geht nicht darum, alle Arten von Veranstaltungen einzuschränken; zum Beispiel sollen politische Veranstaltungen keiner Beschränkung unterliegen, sondern beim Ausstellen der Bewilligungen höchste Priorität geniessen. Es geht vor allem um Grossveranstaltungen mit vielen Infrastrukturen, durch die die Plätze während mehrerer Tage oder sogar über Wochen belegt sind. Wir möchten, dass der Gemeinderat prüft, ob sich ein schlaues System finden lässt, nach dem man ein Gesamtnutzungssystem umsetzen kann. Dabei soll er auch einen Blick auf andere Städte werfen, um zu sehen, wie die Dinge dort gehandhabt werden. Bitte stimmen Sie diesem Postulat zu.

### **Fraktionserklärungen**

*Thomas Berger* (JF) für die Fraktion FDP/JF: Mit einem Gesamtnutzungskonzept fordert dieses Postulat im Grundsatz das Richtige. Der Status quo ist effektiv unbefriedigend, notabene auch für die Personen, die operativ im Bewilligungswesen arbeiten. Unsere Fraktion teilt die Haltung, dass der öffentliche Raum zugänglich bleiben soll, das heisst, dass es möglichst selten Zugangsbeschränkungen und Konsumzwang geben darf. Aber die Vorbehalte, die wir haben, zwingen uns dazu, dieses Postulat abzulehnen: Es reicht nicht aus, dass der Stadtrat fordert, dass ergebnisoffen an diese Thematik herangegangen wird und dass die Erarbeitung eines Konzepts ergebnisoffen erfolgt. Stattdessen braucht es einschränkende Vorgaben, mit der Forderung, dass sich der Gemeinderat daran hält und dass diese in das Konzept integriert werden müssen. Warum soll es per se verboten sein, Werbeveranstaltungen im öffentlichen Raum durchzuführen? Warum wollen wir den Firmen in dieser Stadt, von denen wir Steuern verlangen, verbieten, im öffentlichen Raum für ihre Produkte zu werben? Was genau ist unter gutem Kommerz, im Gegensatz zu schlechtem Kommerz, zu verstehen? Handelt es sich um guten Kommerz, wenn es um Produkte geht, die die Motionärinnen selbst benutzen? Und muss man von schlechtem Kommerz sprechen, wenn es um Produkte geht, die sie nicht gut finden? Da wir für die von den Motionärinnen vorgeschlagenen Einschränkungen, namentlich einem totalen Werbeverbot und einem Verbot sogenannt schlechter kommerzieller Veranstaltungen, keinesfalls Hand bieten können, lehnen wir dieses Postulat ab.

*Marianne Schild* (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Wir Grünliberalen unterstützen diesen Prüfungsauftrag, haben aber gewisse Vorbehalte, die wir dem Gemeinderat mitgeben wollen: Machen Sie bitte nicht aus einer Maus einen Elefanten. Es ist nicht nötig, jeden hypothetischen Personenfluss im Detail zu analysieren: Was geschieht auf dem Münsterplatz, wenn ein mittelgrosser Anlass auf dem Waisenhausplatz zu Ende geht? – Wahrscheinlich gar nichts. Man darf die Dinge nicht überanalysieren. Es ist gut, dass ein Gesamtnutzungskonzept erstellt werden soll, aber man muss keine Verbindungen und Zwischenwirkungen herstellen, wo keine sind. Wir unterstützen den Vorschlag, dass eine Priorisierung vorgenommen werden soll, aber wir haben Mühe mit der Idee, dass gar keine gesponserten Veranstaltungen, Veranstaltungen mit Werbecharakter oder eintrittspflichtige Veranstaltungen mehr stattfinden sollen. Veranstaltungen dieser Art sollen auch weiterhin Platz haben, es ist lediglich eine Frage der Häufigkeit. Nicht alle Bernerinnen und Berner nehmen an Samstagen am liebsten an Demonstrationen teil und wollen danach ein Konzert besuchen. Gewisse Leute erfreuen sich daran, eine Riesenwasserrutschbahn hinunterzurutschen oder beim Public Viewing eines Sportanlasses das Bier eines kapitalistischen Sponsors zu trinken. Man darf die verschiedenen Arten von Veranstaltungen nicht gegeneinander ausspielen, es geht lediglich darum, eine Priorisierung vorzunehmen. Wir erkennen die Chance, dass im Rahmen dieses Prüfungsauftrags herausgefunden werden kann, welche Plätze oder Grünanlagen heutzutage noch zu wenig genutzt werden, für die man froh wäre, wenn sie durch die eine oder andere Veranstaltung belebt würden. Wir stimmen diesem Postulat zu, weil wir dem Gemeinderat vertrauen, dass er ein gutes Augenmass anlegt, was er bislang ja auch getan hat.

*Johannes Wartenweiler* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion unterstützt dieses Postulat. Wir finden es wichtig, eine Auslegeordnung vorzunehmen, um herauszufinden, durch welche Nutzungen der beschränkte Raum in der Innenstadt und in der Altstadt belegt werden soll. Diese Forderung ist nicht ganz neu, es gibt noch andere Kreise, die Gedanken dieser Art angestellt haben. Ich kann mich an eine Aussage von Marcel Brühlhart erinnern, in der er dazu angeregt hat, Überlegungen zu der Frage anzustellen, welche Veranstaltungen auf den öffentlichen Plätzen dieser Stadt stattfinden sollen. Ich möchte in dieser Sache keine weiteren Ergänzungen anbringen, ausser, dass die Formulierung im Postulatstext, laut der der Gemeinderat beauftragt wird, die Sache «anhand dieser Vorschläge» zu prüfen, zu eng gefasst ist. Der Gemeinderat darf ruhig noch mehr Vorschläge erarbeiten als das Grüne Bündnis im vorliegenden Vorstoss ausformuliert hat. Wir begrüssen es sehr, dass eine Auslegeordnung vorgenommen wird, in Bezug auf die Anlässe und die Veranstaltungen, die die Stadt Bern im öffentlichen Raum, im Perimeter zwischen dem Bahnhof und der Nydeggbücke, ihren Bewohnerinnen und Bewohnern und ihren Gästen anbieten und ermöglichen will.

*Rudolf Friedli* (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir lehnen dieses Postulat ab. Was die Veranstaltungen im öffentlichen Raum anbetrifft, braucht es vor allem einen guten Mix. Kommerzielle Veranstaltungen sind nicht per se schlecht. Mir gefallen beispielsweise die von Coop gesponserten Beachvolleyball-Events auf dem Bundesplatz. Man darf nicht meinen, dass die Plätze im öffentlichen Raum den Veranstaltern gratis zur Verfügung gestellt werden. Da es sich um gesteigerten Gemeingebrauch handelt, müssen die Veranstalter für die Nutzung eines Platzes bezahlen. Die Innenstadt wird nicht ständig durch irgendwelche Veranstaltungen in Beschlag genommen. Ich kann mir einen Vergleich zum Sechseläutenplatz in Zürich nicht verkneifen: Beim Sechseläutenplatz ist die Forderung berechtigt, dass dieser ab und zu frei bleibt, damit die Leute ihn besuchen können, ohne etwas konsumieren zu müssen, was man in diesem Rat ja so schlimm findet. Da es in Bern keinen gleichermassen schönen Platz gibt, braucht es auch kein ausgeklügeltes System beziehungsweise kein Gesamtnutzungskonzept. Die Stadtverwaltung hat bis anhin ein gutes Augenmass an den Tag gelegt und einen guten Mix aus

kommerziellen und nicht-kommerziellen Veranstaltungen zugelassen. Sie hat auch dafür kassiert. Dass die verschiedenen Veranstaltungen zahlreiche Besucherinnen und Besucher anziehen, ist der beste Beweis, dass es den Leuten gefällt. Der politischen Gegenseite geht es immer darum, den Leuten eine bestimmte Lebensweise zu oktroyieren, die sich daran orientiert, was die Linke als gute Lebensweise empfindet. Selbst wenn der Kommerz funktioniert und einiges an Einkünften für die Stadt abwirft, weil die Veranstalter Abgaben für den Gebrauch des öffentlichen Raums entrichten müssen, verdammt sie diese Anlässe als böse und will der ganzen Bevölkerung diktieren, dass sie diese nicht besuchen darf. Das ist alles andere als eine freiheitliche Auffassung.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich habe nicht den Eindruck, dass sich der Bundesplatz mit dem Sechseläutenplatz messen lassen muss, aber so viel Lokalpatriotismus sei Ihnen zugestanden. Ich bin froh über die Voten, in denen der Stadtrat sich zugunsten einer pragmatischen Umsetzung dieses Postulats und für eine gewisse Offenheit ausgesprochen hat. Ich bin froh, dass vom Gemeinderat nicht erwartet wird, dass er ein bürokratisches Monstrum erarbeitet, anhand dessen der ganze öffentliche Raum in der Innenstadt organisiert werden muss. Wenn dieses Postulat so zu verstehen ist, befinden wir uns auf dem richtigen Weg. Es muss abgeglichen werden, wo welche Veranstaltungen am besten zu platzieren sind. Es gibt in unserer Stadt Grünanlagen, in denen bis anhin gar keine kommerziellen Nutzungen zugelassen sind. Im Kocherpark, der wirklich sehr wenig genutzt wird, haben wir inzwischen Nutzungen ermöglicht, für die aber explizit kein Eintritt verlangt werden darf. Das ist richtig und soll auch so bleiben. Bei den Plätzen in der Innenstadt ist es richtig, die Veranstaltungen aufeinander abzustimmen, aber es ist nach wie vor auch richtig, dass jeder dieser Plätze für sich betrachtet wird, um die richtige Regelung bezüglich der Nutzungen zu finden. Wenn dieser Auftrag so zu verstehen ist, bin ich davon überzeugt, dass wir Ihnen ein gutes Konzept vorlegen können.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (45 Ja, 17 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 024*

2015.SR.000294

### **15 Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): «Fürio, in Bärn läuets» und die Poller stoppen die Feuerwehr!**

#### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 27. April 2016

Postulant *Alexander Feuz* (SVP): Dieses Postulat stützt sich auf einen Artikel von Ester Diener Morscher in der BZ vom 10. November 2015, in dem steht, dass die Feuerwehr die Poller lieber umfährt, anstatt sie abzusenken. Wir sprachen darüber mit Feuerwehrleuten aus den unteren Kadern, also dem Mannschaftsdienst, die uns mitteilten, dass ein Problem bestehe. Wir stellen bei jeder Verkehrsvorlage den Antrag, dass die Notfalldienste durch die vorgesehenen Massnahmen keine Nachteile erleiden dürfen. Ausser den Polleranlagen werden noch weitere Massnahmen geplant, die dazu führen, dass sich Warte- beziehungsweise Staukolonnen bilden. Es gilt zu bedenken, dass die Löschfahrzeuge nicht überholen können und in der Kolonne warten müssen, wenn der Verkehr nicht mehr fliesst. Das kann gewaltige Probleme zur Folge haben. Wir stellen in diesem Postulat zwei Forderungen: Wir verlangen, dass im

Prüfungsbericht aufgezeigt wird, wie die Zeitfenster der Notfalldienste auch bei durch Poller verseuchten Strassen gewährleistet werden können. In Anbetracht der Tatsache, dass dieses Postulat aus dem Jahr 2015 stammt, muss diese Frage auch auf Strassen mit Rückstauanlagen angewendet werden. In Punkt 2 fordern wir, der Gemeinderat solle aufzeigen, wie die Erreichbarkeit bei Notfällen trotz Verkehrsbeschränkungsmassnahmen sichergestellt werden kann. Ich räume ein, dass dieser Vorstoss ein bisschen polemisch formuliert ist, aber es geht darum, dass die Notfalldienste rechtzeitig am Ziel ankommen, was im Sinne der Öffentlichkeit ist. Es handelt sich nicht um eine Motion, sondern um ein Postulat, das nach den nötigen Abklärungen verlangt. Für den Fall, dass es eines Tages zu einer Verzögerung kommt, die zu vielen Verletzten und weiteren Folgeschäden führt, werden Sie noch daran denken, dass die SVP verlangt hat, dass diese Problematik abgeklärt werde. Wenn es eines Tages zu Problemen kommt, bestehen zivil-, staats- und allenfalls auch strafrechtliche Verantwortlichkeiten, denen sich die Stadt stellen muss. Bitte stimmen Sie unseren Forderungen, in der harmlosen Form des vorliegenden Postulats, einschliesslich meiner mündlichen Ergänzungen, zu.

### **Fraktionserklärung**

*Michael Sutter* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Stadt soll sich nicht um imaginäre Probleme sorgen und lange Berichte dazu schreiben, sondern sich um die realen Probleme kümmern. Bezogen auf die Notfalldienste sind folgende Probleme ins Auge zu fassen: Rettungsachsen, die von parkierten Autos blockiert sind, und Autofahrer, die nicht mehr wissen, wie man eine Rettungsgasse bildet, damit die Notfalldienste durchfahren können. Das sind die Probleme, mit denen wir es zu tun haben, aber bestimmt nicht die Polleranlagen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Die Forderung nach einem Prüfungsbericht ist durch die Erfahrung erfüllt. Die Erfahrung zeigt, dass immer alles in enger Absprache mit den Blaulichtorganisationen geplant und umgesetzt wird. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass Polleranlagen nicht zu Problemen führen und von den Blaulichtorganisationen gut passiert werden können.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab (7 Ja, 53 Nein). *Abst.Nr. 025*

2016.SR.000011

### **16 Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Fragen zur Förderung von Carsharing**

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellant *Bernhard Eicher* (FDP): Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort, mit der wir zufrieden sind.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantin Fraktion FDP/JF ist mit der Antwort zufrieden.

### **Traktandenliste**

Die Traktanden 17, 18, 19, 20, 21, 22 und 23 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

## Eingänge

Es werden folgende parlamentarische Vorstösse eingereicht und an den Gemeinderat weitergeleitet:

1. Dringliche interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler, GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend!
2. Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GLP/JGLP (Michael Sutter, SP/Melanie Mettler, GLP): Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz
3. Motion Fraktion GFL/EVP (Lukas Gutzwiller, GFL/Matthias Stürmer, EVP): Stadtanzeiger auf dem Weg zur Smart City?
4. Interpellation Melanie Mettler (GLP) und Barbara Nyffeler (SP): Rückgang des Fussverkehrs?
5. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rüeegsegger, SVP): Zone für alternative Wohnnutzungen im Riedbach: Zwischenstand? Gibt es doch rechtliche Probleme? Was kostet dieses Projekt den Steuerzahler bisher?
6. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Neues Bundesasylzentrum in Bern: Was ist geplant? Wird das Areal des Strassenverkehrs- und Schiffahrsamtes geprüft?

andere Eingänge

-

**Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.**

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

24.04.2018

X

*Regula Bühlmann*

Die Protokollführerin

24.04.2018

X

*B. Wälti*

Signiert von: Regula Bühlmann (Qualified Signature)

Signiert von: Barbara Wälti (Qualified Signature)