



Stadtratssitzung

Donnerstag, 31. August 2017, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Protokollgenehmigungen Stadtrat 2017 (Protokoll Nr. 12 vom 01.06.2017 und Nr. 13 vom 15.06.2017)	2017.SR.000003
2. Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU): Ersatzwahl	2016.SR.000276
3. Wahlen in Schulkommission (Schulkommission Bümpliz / Schulkommission Bethlehem / Schulkommission Sprachheilschule) (BSS: Stv. Aebersold)	2017.BSS.000014
4. Energie Wasser Bern: Ersatzwahl Verwaltungsrat für die Amtsdauer 2017–2020 (AK: Cesarov / SUE: Nause)	2013.SUE.000081
5. Ombuds- und Datenschutz-Aufsichtsstelle; Definitive Anstellung der Leiterin der Ombuds- und Datenschutz-Aufsichtsstelle (AK: Kehrli)	2004.SR.000166
6. Kleine Anfrage Fraktion FDP/JF (Christophe Weder, FDP): Schulwegsicherung Engehalsinsel-Hochfeldschulhäuser (TVS)	2017.SR.000156
7. Kleine Anfrage Michael und Milena Daphinoff (CVP): Hirschenpark – der vergessene Park? (TVS)	2017.SR.000157
8. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Grösstes Veloverleihsystem der Schweiz – wer soll dieses rotgrüne Prestigeprojekt bezahlen? Wird der historische Parkplatzkompromiss in der Innenstadt aufgehoben? (TVS)	2017.SR.000155
9. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Wieso will der Gemeinderat die Tramwand in Bern trotz dem Bericht Jan Gehls vom 1.6.2017 zementieren und die Empfehlungen Gehls nicht umsetzen? (TVS)	2017.SR.000154
10. Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Welche Konsequenzen zieht der Gemeinderat aus den Empfehlungen der Gehl-Studie in Bezug auf das Tramprojekt? (TVS)	2017.SR.000158
11. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Besuch Jan Gehl: konkreter Nutzen und Kosten für die Stadt? Wahlkampfmassnahmen für Stadtpräsidium 2016? (TVS: Wyss)	2015.SR.000217
12. Englische Anlagen: Sicherheits- und Instandsetzungsmassnahmen; Ausführungskredit (PVS: Milena Daphinoff / TVS: Wyss)	2016.TVS.000039
13. Tram Bern Ostermundigen: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft); (PVS: Ruch / AKO: Jans-Troxler / TVS: Wyss)	2016.TVS.000083
14. Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Alternativprojekte zum TRB jetzt anpacken; <i>Ablehnung/Punkt 1 Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss)	2014.SR.000332

- | | |
|--|----------------|
| 15. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Es ist Zeit, dass auch in Bern endlich neuste Techniken und Systeme für den öffentlichen Personen-Nahverkehr geprüft werden!; <i>Annahme als Richtlinie Punkt 1 bis 3/Ablehnung Punkt 4</i> (TVS: Wyss) | 2015.SR.000041 |
| 16. Interfraktionelle Motion BDP/CVP, SP (Michael Daphinoff CVP/Hans Kupferschmid, BDP/Bettina Stüssi, SP): Kinderschutz: Tramhaltestellen „Luisenstrasse“ und „Thunplatz“ sollen auch für „blaues Bähnli“ Linie 6 fixe Haltestellen werden; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss) | 2015.SR.000179 |
| 17. Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4): Teilrevision; Nachkredit zum Globalkredit 2017 der Abteilung Verkehrsplanung; vorgezogene Berichterstattung und Umsetzungsprogramm (PVS: Grossenbacher / TVS: Wyss) | 1998.GR.000013 |
| 18. Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Gleichwertige Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Fussgänger-Offensive; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss) | 2015.SR.000033 |
| 19. 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) | 2015.SR.000135 |
| 20. Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Kurt Hirsbrunner, BDP): Inklusion konkret: Pilotprojekt „Mobilitätshilfen“ für mobilitätseingeschränkte Personen auf einem grossen städtischen Friedhof realisieren; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat/Prüfungsbericht</i> (TVS: Wyss) | 2015.SR.000136 |
| 21. Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger, SP): Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss) | 2015.SR.000121 |
| 22. Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Martin Schneider, BDP): Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat Punkt 2 und 3</i> (TVS: Wyss) | 2015.SR.000137 |

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 15	743
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	746
Mitteilungen der Vorsitzenden	747
Traktandenliste.....	747
1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2017 (Protokoll Nr. 12 vom 01.06.2017 und Nr. 13 vom 15.06.2017).....	748
2 Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU): Ersatzwahl.....	748
3 Wahlen in Schulkommission (Schulkommission Bümpliz / Schulkommission Bethlehem / Schulkommission Sprachheilschule).....	748
4 Energie Wasser Bern: Ersatzwahl Verwaltungsrat für die Amtsdauer 2017-2020.....	748
5 Ombuds- und Datenschutz-Aufsichtsstelle; Definitive Anstellung der Leiterin der Ombuds- und Datenschutz-Aufsichtsstelle	757
6 Kleine Anfrage Fraktion FDP/JF (Christophe Weder, FDP): Schulwegsicherung Engehalsinsel-Hochfeldschulhäuser.....	759

7	Kleine Anfrage Michael und Milena Daphinoff (CVP): Hirschenpark – der vergessene Park?	759
8	Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Grösstes Veloverleihsystem der Schweiz – wer soll dieses rotgrüne Prestigeprojekt bezahlen? Wird der historische Parkplatzkompromiss in der Innenstadt aufgehoben?	760
9	Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Wieso will der Gemeinderat die Tramwand in Bern trotz dem Bericht Jan Gehls vom 1.6.2017 zementieren und die Empfehlungen Gehls nicht umsetzen?	760
10	Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Welche Konsequenzen zieht der Gemeinderat aus den Empfehlungen der Gehl-Studie in Bezug auf das Tramprojekt?	761
11	Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Besuch Jan Gehl: konkreter Nutzen und Kosten für die Stadt? Wahlkampfmassnahmen für Stadtpräsidium 2016?	761
12	Englische Anlagen: Sicherheits- und Instandsetzungsmassnahmen; Ausführungskredit	761
15	Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Es ist Zeit, dass auch in Bern endlich neuste Techniken und Systeme für den öffentlichen Personen-Nahverkehr geprüft werden!	763
13	Tram Bern Ostermundigen: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)	765
	Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.50 Uhr	772
13	Fortsetzung: Tram Bern Ostermundigen: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft) ..	773
14	Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Alternativprojekte zum TRB jetzt anpacken	784
16	Interfraktionelle Motion BDP/CVP, SP (Michael Daphinoff CVP/Hans Kupferschmid, BDP/Bettina Stüssi, SP): Kinderschutz: Tramhaltestellen „Luisenstrasse“ und „Thunplatz“ sollen auch für „blaues Bähnli“ Linie 6 fixe Haltestellen werden	785
17	Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4): Teilrevision; Nachkredit zum Globalkredit 2017 der Abteilung Verkehrsplanung; vorgezogene Berichterstattung und Umsetzungsprogramm	787
	Traktandenliste	800
	Eingänge	801

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

1. Vize-Präsidentin Regula Bühlmann

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Franziska Grossenbacher	Barbara Nyffeler
Timur Akçasayar	Lukas Gutzwiller	Seraina Patzen
Katharina Altas	Erich Hess	Stéphanie Penher
Christa Ammann	Brigitte Hilty Haller	Halua Pinto de Magalhães
Ursina Anderegg	Stefan Hofer	Tabea Rai
Thomas Berger	Roland Iseli	Rahel Ruch
Henri-Charles Beuchat	Ueli Jaisli	Sandra Ryser
Lea Bill	Bettina Jans-Troxler	Marianne Schild
Danielle Cesarov-Zaugg	Dannie Jost	Leena Schmitter
Yasemin Cevik	Nadja Kehrl-Feldmann	Zora Schneider
Michael Daphinoff	Ladina Kirchen	Edith Siegenthaler
Milena Daphinoff	Ingrid Kissling-Näf	Lena Sorg
Matthias Egli	Fuat Köçer	Bettina Stüssi
Bernhard Eicher	Philip Kohli	Michael Sutter
Claudine Esseiva	Eva Krattiger	Luzius Theiler
Vivianne Esseiva	Martin Krebs	Regula Tschanz
Alexander Feuz	Marieke Kruit	Johannes Wartenweiler
Barbara Freiburghaus	Maurice Lindgren	Christophe Weder
Rudolf Friedli	Peter Marbet	Manuel C. Widmer
Tamara Funicello	Lukas Meier	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Melanie Mettler	Patrik Wyss
Lionel Gaudy	Patrizia Mordini	Patrick Zillig
Claude Grosjean		

Entschuldigt

Peter Ammann	Nora Krummen	Alexandra Thalhammer
Michael Burkard	Daniel Lehmann	Janine Wicki
Rithy Chheng	Kurt Rügsegger	Christoph Zimmerli
Benno Frauchiger	Matthias Stürmer	

Vertretung Gemeinderat

Michael Aebersold FPI	Reto Nause SUE	Ursula Wyss TVS
-----------------------	----------------	-----------------

Entschuldigt

Alec von Graffenried PRD	Franziska Teuscher BSS	
--------------------------	------------------------	--

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel
Marianne Hartmann, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Nadine von Vivis, Wiss. Mitarbeiterin

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

Mitteilungen der Vorsitzenden

Vizepräsidentin *Regula Bühlmann*: Zunächst möchte ich ein neues Ratsmitglied begrüßen, nämlich Zora Schneider von der PdA. Sie ersetzt Daniel Egloff. In diesem Zusammenhang freue ich mich, Ihnen mitteilen zu können, dass wir heute zum ersten Mal, seit die Frauen in Bern das Stimm- und Wahlrecht haben, eine Frauenmehrheit im Stadtrat haben, nämlich 41 Stadträtinnen und 39 Stadträte. Innerhalb der grossen Städte bildet Bern somit eine Ausnahme, das war bisher noch nirgends so, ausser in Genf, wo es aber leider nicht von Dauer war. Ich hoffe, dass es in Bern anders sein wird. Sodann habe ich eine weniger erfreuliche Mitteilung. Leider hat unser Ratsweibel, Niklaus Schnyder, aufgrund einer beruflichen Neuorientierung auf Ende Jahr gekündigt. Wir sind froh, bleibt er uns noch bis Ende Jahr erhalten, und ich möchte ihm schon jetzt ganz herzlich für sein Engagement danken. Seine Stelle wird morgen ausgeschrieben. Ferner möchte ich Sie noch darüber informieren, dass die nächste Sitzung in zwei Wochen schon um 13.30 Uhr beginnen wird, und zwar im Saal des Hotels National, da der Grosse Rat den Saal hier braucht. Ab 17.00 Uhr sind wir dann wieder im Rathaus. Das Ratssekretariat hat Sie bereits entsprechend informiert. Schliesslich weise ich Sie darauf hin, dass nach erfolgter Renovation des Rathauses die Uhr im Ratssaal zurzeit nicht funktioniert und das Mikrofon sehr laut eingestellt ist. Lassen Sie sich davon nicht irritieren. Zu guter Letzt informiere ich Sie noch über die Geschäftsstatistik: Aktuell haben wir 250 Vorstösse und 38 Sachgeschäfte, die zur Traktandierung bereit sind. Die Zahl ist also nach wie vor sehr hoch.

Traktandenliste

Ordnungsantrag Fraktion SVP

Das Traktandum 15 «Motion Feuz/Jakob: Es ist Zeit, dass auch in Bern endlich neuste Techniken und Systeme für den öffentlichen Personen-Nahverkehr geprüft werden!» sei vor dem Traktandum 13/14 (Tram-Bern-Ostermundigen) zu behandeln.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Wir sind der Meinung, dass man dieses Geschäft vorziehen sollte. Anschliessend stimmen wir nämlich über das Geschäft «Tram Bern-Ostermundigen» ab. Es sollte keine lange Sache geben, da der Gemeinderat ja bereit ist, die Punkte 1-3 als Richtlinie erheblich zu erklären. Uns geht es auch um Punkt 4. Es erscheint uns sachgerecht, wenn die ganze Diskussion in dieser Reihenfolge erfolgt. Ich bitte Sie, unserem Ordnungsantrag zu entsprechen.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag Traktandum 15 wird vor den Traktanden 13 und 14 zu behandelt zu (36 Ja, 15 Nein, 6 Enthaltungen). *Abst.Nr. 004*
2. Die Traktanden 13 und 14 sowie 19 und 20 werden gemeinsam behandelt.

2017.SR.000003

1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2017 (Protokoll Nr. 12 vom 01.06.2017 und Nr. 13 vom 15.06.2017)

1. Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 12 vom 01.06.2017.
2. Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 13 vom 15.06.2017.

2016.SR.000276

2 Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU): Ersatzwahl

Der Stadtrat wählt für den zurücktretenden Michael Daphinoff den von der Fraktion BDP/CVP nominierten Lionel Gaudy einstimmig als Mitglied in die Kommission FSU.

Der Stadtrat wählt Lionel Gaudy einstimmig als Vizepräsident der Kommission FSU.

Die Vorsitzende gratuliert Lionel Gaudy zur Wahl.

2017.BSS.000014

3 Wahlen in Schulkommission (Schulkommission Bümpliz / Schulkommission Bethlehem / Schulkommission Sprachheilschule)

Schulkommission Bümpliz

Der Stadtrat wählt Herrn Janosch Weyermann (SVP), 1995, Niederbottigenweg 101, 3018 Bern, als neues Mitglied der Schulkommission Bümpliz für den vakant gebliebenen Sitz, ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d.h. bis am 31. Juli 2021.

Schulkommission Bethlehem

Der Stadtrat wählt Herrn Thomas Glauser (SVP), 1973, Rodtmattstrasse 33, 3014 Bern, als neues Mitglied der Schulkommission Bethlehem für den vakant gebliebenen Sitz, ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d.h. bis am 31. Juli 2021.

Schulkommission Sprachheilschule

Der Stadtrat wählt Frau Ruth Lobsiger (SVP), 1969, Oberer Aareggweg 68, 3004 Bern, als neues Mitglied der Schulkommission Sprachheilschule für den vakant gebliebenen Sitz, ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis am 31. Juli 2021.

Die Vorsitzende gratuliert den neu gewählten Schulkommissionsmitgliedern zur Wahl.

2013.SUE.000081

4 Energie Wasser Bern: Ersatzwahl Verwaltungsrat für die Amtsdauer 2017-2020

Gemeinderatsantrag

Der Stadtrat wählt als Mitglied des Verwaltungsrats ewb für die Amtsdauer 2017–2020.

Frau Flavia Wasserfallen, Co-Generalsekretärin SP Schweiz, Bern.

Bern, 24. Mai 2017

Rückweisungsantrag Johannes Wartenweiler (SP)

Das Geschäft ist an die Aufsichtskommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, gemeinsam mit dem Gemeinderat und den Sozialpartnern einen von allen drei Sozialpartnern von ewb gemeinsam getragenen Wahlvorschlag für den Arbeitnehmerinnensitz im Verwaltungsrat ewb (VR ewb) zu unterbreiten.

AK-Sprecherin *Danielle Cesarov-Zaugg* (GFL): Es geht um die Wahl der Personalvertretung in den VR ewb. Nach der Demission des Arbeitnehmervertreters im VR ewb, André Wehrli, im Jahr 2016 wurde das Verfahren für eine Neuwahl eingeleitet. Normalerweise beginnt dieser Prozess mit dem Rücktrittsschreiben des VR-Mitglieds an die zuständige Direktion. Diese initiiert das weitere Vorgehen zusammen mit der AK. Im vorliegenden Fall war die AK aber nicht von Anfang an involviert. Da es mehrmals zu Missverständnissen kam und der Sachverhalt zudem in den Medien falsch wiedergegeben wurde, möchte ich ein paar Punkte klarstellen: Beim vorliegenden Geschäft handelt es sich um ein Geschäft des Gemeinderats und nicht um eines der AK. Der Gemeinderat und nicht die AK stellt den Antrag an den Stadtrat. Die AK ist als vorberatende und konsultierte Kommission tätig. In der Personalvertretung ewb sind gemäss GAV Arbeitnehmende aus allen Bereichen von ewb sowie alle Sozialpartner vertreten.

Ich fasse den chronologischen Ablauf des Geschäfts in der AK zusammen: Im März 2016 erfolgte das Rücktrittsschreiben von André Wehrli. Im September 2016 teilte uns die Stadtkanzlei im Rahmen der Gesamterneuerungswahlen des VR ewb mit, dass die AK bezüglich Ersatzwahl Wehrli nicht involviert worden sei. Ich zitiere aus dem Schreiben der Stadtkanzlei: «Bei der Ersatzwahl von Herrn André Wehrli handelt es sich um den Verwaltungsratssitz, welcher gemäss Art. 14 Abs. 1 ewr den Arbeitnehmenden zusteht. Die Rekrutierung der Nachfolge für diesen Sitz entspricht denn auch nicht dem Standardprozess für Ersatzwahlen. Mit Schreiben vom 6. September 2016 informierte der Verwaltungsrat von ewb, dass das Nominationsverfahren für den Arbeitnehmenden-Sitz noch nicht abgeschlossen sei. Gemäss GAV Anhang 4 Ziffer 9.1.3 Mitwirkungstabelle hat die Personalvertretung ewb das Recht, bei Nominationen für Gremien für Personalvertretungen selbständig zu entscheiden. Die Personalvertretung hat verschiedene Gespräche mit potenziellen Persönlichkeiten geführt. Das Verfahren wird jedoch gemäss Schreiben ewb vom 6. September 2016 noch etwas Zeit in Anspruch nehmen. Ausstehend sei noch eine Absprache mit den drei Sozialpartnern und der Personalvertretung.» Am 19. Dezember 2016 erhielten wir von der Personalvertretung ewb einen Brief, wonach Frau Flavia Wasserfallen nominiert beziehungsweise empfohlen wird. Die Diskussion und das Vorgehen in der AK gestalteten sich folgendermassen: Am 30. Januar 2017 hatten wir die erste Diskussion zu diesem Thema. Es ging um die Frage, ob wir die Personalvertretung als zuständig erklären oder uns darüber hinwegsetzen wollen. Diese Frage entstand deshalb, weil im GAV Anhang 4 unter Punkt 9.1.3 Mitwirkungstabelle festgehalten ist, dass die Personalvertretung ewb selbständig über eine Nomination entscheiden und dem Gemeinderat eine Kandidatur empfehlen kann. Die GAV-Parteien, die den Vertrag unterschrieben haben, sind die folgenden: Einerseits ewb und andererseits ihre Sozialpartner, nämlich die Unia, der VPOD und der Personalverband der Stadt Bern. Trotzdem beschloss die AK am 30. Januar 2017 mehrheitlich, dem Gemeinderat zurückzumelden, dass die AK eine Auswahl treffen werde, sollten ausnahmsweise mehrere Kandidaturen vorliegen. Am 6. März 2017 wurde in der AK zusammen mit der zuständigen Direktion das Anforderungsprofil für den Arbeitnehmersitz im VR als Raster zusammengestellt beziehungsweise vervollständigt. Nach langer Diskussion waren wir überzeugt, neue Erkenntnisse gewonnen zu haben. In der AK wurde die Rolle des GAV nochmals verdeutlicht. So hat insbesondere die Unia den GAV ja unterschrieben und damit auch die zitierte Regelung, dass die Personalvertretung ewb die Nachfolge des Arbeitnehmersitzes selbständig regelt. Die Personalvertretung ewb hat die

Kandidatur von Frau Flavia Wasserfallen einstimmig unterstützt. Uns wurde überdies von der Personalvertretung ewb mitgeteilt, dass ein Kandidat der Unia zum Hearing eingeladen worden sei, den Termin jedoch habe platzen lassen. Die AK ging davon aus, dass Regelungen der Gewerkschaften untereinander aus dem Jahr 2011 mit dem GAV 2013 keine Geltung mehr haben. Die Frage war, mit welchem politischen Argument man die Kandidatur von Flavia Wasserfallen nicht hätte berücksichtigen sollen. Sie wurde von der Personalvertretung ewb nominiert, welche gemäss GAV dazu legitimiert ist. In der AK einigte man sich darauf, noch keinen Beschluss zu fassen, sondern eine ordentliche Traktandierung für die nächste Sitzung vorzunehmen und erst dann einen Beschluss zu fassen.

Am 27. März 2017 diskutierte die AK erneut über das Geschäft. Der Gewerkschaftsbund der Stadt Bern und Umgebung (GSB) hatte die Nomination von Flavia Wasserfallen in Frage gestellt. Die AK kam zum Schluss, dass der GSB sein Anliegen besser zu einem anderen Zeitpunkt geäussert und an ein anderes Gremium gerichtet hätte. Die AK ist ja eigentlich nicht zuständig. Ich wiederhole nochmals: Die GAV-Partner waren einverstanden mit dem Vorgehen, dass von der Personalvertretung ewb eine Einerkandidatur portiert wird. Die AK beschloss am 27. März einstimmig, die Vorgaben des GAV nicht zu umgehen und nur die Kandidatur der Personalvertretung ewb entgegenzunehmen. Einstimmig setzten wir so die Bestimmung des GAV und damit den Willen der Sozialpartner um. Am 24. April 2017 fand in der AK ein Hearing mit Flavia Wasserfallen statt. Danach beschloss die AK, Flavia Wasserfallen dem Gemeinderat im Hinblick auf seinen Antrag an den Stadtrat zur Wahl zu empfehlen. Am 3. Juli 2017 kam das Geschäft regulär nochmals in die AK, da die Ersatzwahl ein Geschäft des Gemeinderats ist und die AK als vorberatende Kommission tätig ist. Die AK empfiehlt Flavia Wasserfallen dem Stadtrat mit 6 Ja-Stimmen, bei einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen, zur Wahl.

Die AK ist im Grunde genommen frei, wie sie den Vorgang gestaltet. Wir sind aber überzeugt, dass die Personalvertretung ewb das richtige Organ ist, um die Nachfolgerin oder den Nachfolger für André Wehrli zu nominieren. Die AK hätte, wie das von einigen immer wieder verlangt wurde, alle von irgendwoher nominierten Kandidaten prüfen können. Wir haben uns aber entschieden, wie ich schon ausführte, in Anlehnung an die GAV-Bestimmung nur die Nomination der Personalvertretung ewb entgegen zu nehmen. Abgesehen davon hat uns Flavia Wasserfallen im Hearing sehr überzeugt und wird von den meisten Sozialpartnern offiziell unterstützt.

Zum Rückweisungsantrag von Johannes Wartenweiler: Der Rückweisungsantrag des GSB wurde in der AK auch diskutiert. Die AK ist der Meinung, dass er abgelehnt werden soll, da er formal an die falsche Stelle gerichtet wird. Die AK ist nicht zuständig, da es ein Geschäft des Gemeinderats ist. Das Gutachten von Dr. Willi Egloff erachtet die AK nicht als rechtliches Gutachten, sondern als persönliche Meinung ohne Rechtsgrundlage. Zu einem gemeinsamen Wahlvorschlag der Sozialpartner wird es gemäss unserer politischen Einschätzung nicht kommen. Was hier abläuft, ist ein Machtkampf zwischen den Gewerkschaften beziehungsweise zwischen Gewerkschaftsfunktionären. Unserer Meinung nach ist die Rückweisung des Geschäfts nicht zielführend. Unser Ziel war, die Diskussion in der AK und nicht im Stadtrat zu führen, damit es kein öffentliches Hickhack gibt. Aus unserer Sicht gibt es weder politische noch sachliche Argumente für den vorliegenden Rückweisungsantrag. Wir wünschen uns, dass in Zukunft solche Situationen nicht mehr vorkommen, da sie sehr viel Aufwand verursachen, dies sowohl in der AK als auch im Gemeinderat sowie bei den Personalvertretungen. Das Geschäft wird nun schon sehr lange diskutiert. Dabei geht vergessen, dass ewb zurzeit reorganisiert wird und gar keine Personalvertretung im VR sitzt. Genau darum geht es aber eigentlich, nämlich um eine Vertretung der Arbeitnehmenden im VR. Die AK empfiehlt dem Stadtrat Flavia Wasserfallen als gute Kandidatin zur Wahl in den VR ewb. Wir bitten um Nichtannahme des Rückweisungsantrags von Johannes Wartenweiler.

Johannes Wartenweiler (SP) zum Rückweisungsantrag: Ich stelle diesen Rückweisungsantrag, weil ich als Stadtrat und als Gewerkschafter weder hinter dem Verfahren noch hinter der Kandidatin Flavia Wasserfallen stehen kann. Ich beantrage, eine Situation herbeizuführen, in welcher alle bei ewb engagierten Sozialpartner berücksichtigt werden. Dies kann nur durch eine gemeinsame Kandidatur für den Sitz der Arbeitnehmerinnen im VR ewb geschehen. Im Jahr 2011 haben die drei Sozialpartner Unia, VPOD und Personalverband zusammen mit dem Präsidenten der Personalkommission eine Erklärung unterzeichnet. Darin wurde ein gemeinsames Verfahren bei der Wahl der Arbeitnehmervertretung in den VR ewb vereinbart. Im Widerspruch zu dieser Erklärung haben der Personalverband und der VPOD im Jahr 2016 Beschlüsse gefasst, die ohne Rücksicht auf den dritten Sozialpartner und seine Mitglieder bei ewb zustande kamen. Diese Beschlüsse wurden auch in der Personalkommission durchgesetzt. Dies ist aus meiner Sicht ein Verstoss gegen Treu und Glauben. Der Vorschlag der beiden Verbände setzt auf eine Politikerin, die weder über praktische Erfahrungen mit Sozialpartnerschaft oder Gesamtarbeitsverträgen noch über betriebliche Erfahrungen verfügt. Ich behaupte, dass sie eher aus politischen Überlegungen nominiert wurde und nicht als ernsthafte Arbeitnehmervertretung. Für die Sozialpartner wäre es ohne weiteres möglich gewesen, eine gewerkschaftlich engagierte Frau als gemeinsame Kandidatin zu nominieren. Der Gemeinderat hat ja verlangt, dass es eine Frau sein muss. Das Vorgehen und die Kandidatur von Flavia Wasserfallen sind nicht gut für die Sozialpartnerschaft.

Zur AK: Natürlich ist die AK autonom in ihren Entscheidungen, wie wir dies nun auch gehört haben. Sie hat weder auf unsere Einwände noch auf unsere Kandidaten reagiert, sondern mit dem Verweis auf den GAV die Kandidatin «durchgewinkt». Wir haben die Absage aus den Medien erfahren, das ist schwach. Gemäss meiner Einschätzung ist die Argumentation mit dem GAV nicht haltbar. In einem GAV können nur Punkte geregelt werden, die beide Seiten betreffen. Das Vertretungsrecht der Arbeitnehmerinnen im VR ist kein solcher Punkt. Dort wären nämlich der Gemeinderat und allenfalls der Stadtrat Vertragspartner. Ich behalte mir daher vor, die Angelegenheit rechtlich überprüfen zu lassen. Hätte man die gemeinsame Vereinbarung aus dem Jahr 2011 eingehalten, hätten wir uns viel Ärger erspart. Ich wünsche mir, dass der Stadtrat als politische Instanz dafür sorgt, dass bei diesem Geschäft alle Partner einbezogen und die Abmachungen eingehalten werden. Ich wünsche mir, dass eine Kandidatin gewählt wird, die nicht den politischen Zugriff auf die Sozialpartnerschaft stärkt, sondern die Sozialpartnerschaft selber.

Fraktionserklärungen

Danielle Cesarov-Zaugg (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP sieht keinen Grund, an der Eignung der vom Gemeinderat vorgeschlagenen Kandidatin zu zweifeln. Dies einerseits deshalb, weil das Auswahlverfahren sowohl bei der AK als auch beim Gemeinderat genauso abgelaufen ist, wie es zwischen den beteiligten Organen vereinbart wurde. Die Personalvertretung ewb soll einen Einervorschlag unterbreiten, da nur sie diese Beurteilung vornehmen kann. Ob Flavia Wasserfallen eine geeignete Kandidatin für einen VR-Sitz bei ewb ist, können wir beurteilen. Nicht beurteilen kann unsere Fraktion hingegen, ob Flavia Wasserfallen eine geeignete Personalvertretung ist. Diesbezüglich können wir uns nur auf das Urteil der Personalvertretung ewb stützen. Wir gehen aber davon aus, dass die Angestellten von ewb durchaus in der Lage sind, zu beurteilen, ob eine Person fähig ist, ihre Anliegen im Verwaltungsrat ewb zu vertreten. Offensichtlich teilt die Personalvertretung ewb unsere Einschätzung, und umgekehrt. Zweitens gibt es auch materiell keinen Grund, an der Eignung der Kandidatin zu zweifeln. Dass sie über die nötigen Kenntnisse im Bereich Energie verfügt, kann man schon daran erkennen, dass sie früher beim Bundesamt für Energie gearbeitet hat. Zu-

dem war sie an den Teilrevisionen des kantonalen Energiegesetzes beteiligt und hat in den jeweiligen Kommissionen für die Energiestrategie mitgearbeitet. Die Fraktion GFL/EVP wird daher den Rückweisungsantrag nicht unterstützen und wählt heute Flavia Wasserfallen als Personalvertreterin in den VR ewb. Ich bitte Sie, dies zu unterstützen.

Bernhard Eicher (FDP) für die Fraktion FDP/JF: «Du hast die Macht, so üb' auch Tugend.» Das ist ein Zitat von Euripides, einem griechischen Tragödiendichter, der ein paar hundert Jahre vor Christus lebte. Was wir heute erleben und auch schon im Vorfeld erlebt haben, ist eine Situation, die sich dieser griechische Tragödiendichter nicht besser hätte ausdenken können. Welches sind die Akteure? Eigentlich haben wir drei wesentliche Akteure. Einerseits die Machthaber in der Stadt Bern, nämlich alle RGM-Parteien, die insbesondere in der Regierung massiv übervertreten sind. In derjenigen Regierung notabene, die letztendlich die Prozessverantwortung trägt für das vorliegende Geschäft. Zweitens haben wir drei beteiligte Gewerkschaften und einen Gewerkschaftsbund, die den Regierungswahlkampf der Machthaber zu einem wesentlichen Teil mitfinanziert haben. Als dritte Playerin haben wir die Kandidatin, eine junge, ambitionierte Persönlichkeit aus dem Zirkel der erwähnten Machthaber. Was eigentlich nach einem klaren Fall und einem Heimspiel aussah, endet nun in einer Tragödie. «Du hast die Macht, so üb' auch Tugend.» Anstatt sich auf die Tugendhaftigkeit zu besinnen und sich zu einigen, haben wir keine Kandidatur, die von allen Machthabern getragen wird. Man verliert sich beidseits in juristischen Spitzfindigkeiten und gegenseitigen Anschuldigungen. Teilweise mussten wir sogar unqualifizierte Pöbeleien zur Kenntnis nehmen. Die Fraktion FDP/JF würde von den Machthabern eigentlich erwarten, dass sie sich professionell und tugendhaft verhalten. Man darf nicht vergessen, dass ewb eines der wichtigsten ausgelagerten Unternehmen ist, die wir in der Stadt Bern haben. Die Wahl eines Verwaltungsrats oder einer Verwaltungsrätin ist ein wichtiges Geschäft, mit welchem man jedes Mal ein Signal aussendet, auch für mögliche künftige Kandidaten, die sich überlegen, sich für eine solche Tätigkeit zur Verfügung zu stellen. Es ist nicht schwer, sich auszudenken, was passieren kann, wenn eine Nomination jedes Mal in einem Theater oder in einer Tragödie endet. Die Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten wird wahrscheinlich tendenziell schwinden, da sich dies schlicht niemand antun will. Man würde also ein professionelles und tugendhaftes Verhalten erwarten, nämlich die Einigung auf eine oder auch mehrere Kandidaturen, ohne dass einzelne Kandidatinnen oder Kandidaten in der Öffentlichkeit verheizt werden. Dies umso mehr, als man ja das Privileg hat, auch von Gewerkschaftsseite, Vorschläge unterbreiten zu können. Aber wie ich schon sagte, ist das Gegenteil der Fall und wir haben nun eine Tragödie, bei der es nur Verlierer gibt. Auf der einen Seite haben wir drei Gewerkschaften und den Gewerkschaftsbund, die sich gegenseitig beschuldigen und langsam an Glaubwürdigkeit verlieren. Daneben haben wir die grösste Fraktion der Stadt Bern, die SP-Fraktion, von welcher wahrscheinlich die Mehrheit gegen den Rückweisungsantrag stimmen wird. Wir haben also Machthaber, die sich gegenseitig an den Köpfen nehmen. Und schliesslich haben wir die junge ambitionierte Persönlichkeit aus dem Zirkel der Machthaber, die Schaden nimmt, wenn immer wieder auch negativ über sie berichtet und diskutiert wird, was sie angeblich alles nicht kann. Dies ist sicher nicht zu ihrem Vorteil. «Du hast die Macht, so üb' auch Tugend.» Ich wiederhole, dass die Fraktion FDP/JF erwartet hätte, dass man sich auf eine oder mehrere Kandidaturen einigt, ohne diesen Personen in der Öffentlichkeit zu schaden. Beides ist nun nicht mehr möglich. Entweder nehmen wir den Rückweisungsantrag an und schaden damit der vorgeschlagenen Kandidatin oder wir lehnen den Antrag ab und goutieren damit dieses Theater. Wir haben daher Stimmfreigabe beschlossen. Es ist nicht unsere Auseinandersetzung, aber es zeigt, dass Macht offensichtlich geistig sehr träge und unflexibel macht, wenn man zu viel davon hat.

Edith Siegenthaler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die klare Mehrheit der Fraktion SP/JUSO lehnt den Rückweisungsantrag ab. Sie ist der Ansicht, dass das Prozedere in der AK korrekt abgelaufen ist. Es war richtig von der AK, sich am GAV von ewb zu orientieren. Dabei stützte sich die AK auf den einstimmigen Entscheid der Personalvertretung ewb. In diesem Gremium sind alle Organisationen der Arbeitnehmenden von ewb vertreten, so namentlich der Personalverband, der VPOD und die Unia. Alle in der Personalvertretung ewb haben dem nun vorliegenden Vorschlag zugestimmt. Die Fraktion SP/JUSO findet es wichtig, dass der Sitz der Arbeitnehmenden im VR von ewb so schnell als möglich besetzt wird. Im letzten halben Jahr fand ohne Vertretung der Arbeitnehmenden im VR eine Reorganisation statt. Dies zeigt, wie unhaltbar der momentane Zustand ist. Eine Zustimmung zum Rückweisungsantrag würde bedeuten, dass dieser unhaltbare Zustand bis ins Jahr 2018 verlängert wird. Angesichts der aktuellen Konflikte glaubt die Fraktion SP/JUSO nicht, dass sich innerhalb nützlicher Frist eine andere gemeinsame Kandidatur finden liesse. Leidtragende in dieser ganzen Geschichte sind die Arbeitnehmenden. In ihrem Interesse werden wir den Rückweisungsantrag daher ablehnen und bitten den Rat, uns zu folgen. Die Fraktion SP/JUSO unterstützt die Kandidatur von Flavia Wasserfallen als Vertreterin der Arbeitnehmenden im VR ewb. Wir haben Flavia Wasserfallen in einem Hearing zu ihrer Motivation und ihren Kompetenzen für dieses Amt befragt. Dabei konnte sie die Fraktion von ihrer Kandidatur überzeugen. Sie bringt die nötigen fachlichen Kompetenzen mit, um im VR von ewb die Interessen der Arbeitnehmenden engagiert vertreten zu können. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die anstehenden Veränderungen in der Strombranche. Die Fraktion SP/JUSO ist überzeugt, dass Flavia Wasserfallen in Zusammenarbeit mit allen Organisationen der Arbeitnehmenden von ewb und auch im direkten Kontakt mit den Arbeitnehmenden deren Interessen mit vollem Einsatz vertreten wird. Wir werden Flavia Wasserfallen daher in den VR von ewb wählen.

Leena Schmitter (GB) für die Fraktion GB/JA!: Im Vorfeld dieses Geschäfts ist vor allem medial viel gesendet, aber kaum etwas gesagt und erst recht nicht wirklich diskutiert worden. Es freut die Fraktion GB/JA! daher, dass dieses Geschäft, das in den Stadtrat gehört, nun auch hier besprochen und diskutiert werden kann. Um die politische Haltung der Fraktion GB/JA! klar zu machen, äussere ich mich zuerst zum Ablauf des Verfahrens, von welchem ja schon mehrmals gesprochen wurde. Wie wir wissen, hat sich die AK bei ihrem Entscheid bezüglich Nomination auf den GAV gestützt. Dabei handelt es sich um dasjenige Instrument, das für die Arbeitnehmenden neben einem guten Arbeitsgesetz die beste Garantie für gute Arbeitsbedingungen ist. Sie können sich darin gemeinsam mit den Gewerkschaften für faire Löhne und Anstellungsbedingungen einsetzen. Der GAV ist also ein Vertrag zwischen den Gewerkschaften einerseits und der Arbeitgeberin, hier ewb, andererseits. Dieser Vertrag wird von den Sozialpartnern unterzeichnet, so auch im vorliegenden Fall, also von genau denjenigen Sozialpartnern, die sich offenbar nun nicht einig werden. Laut diesem GAV ist die Personalvertretung verantwortlich für die Nomination ihrer Vertretung im VR. Die Personalvertretung vertritt die gemeinsamen Interessen der Mitarbeitenden von ewb gegenüber dem Unternehmen und trifft sich regelmässig mit dem Personalmanagement und der Geschäftsleitung. Zu den VR-Wahlen steht im GAV wörtlich, dass die Personalvertretung selber verantwortlich ist für die Nomination in Gremien. Den Personalverbänden wird dieses Recht explizit nicht zugesprochen. Die Fraktion GB/JA! hat den Vorschlag des Personals, der später auch von der AK und vom Gemeinderat empfohlen worden ist, diskutiert und geprüft. Eine Delegation unserer Fraktion hat auch ein Hearing mit der Kandidatin durchgeführt. Die Fraktion GB/JA! kommt zum Schluss, dass Flavia Wasserfallen motiviert, kompetent und geeignet ist für das Amt. Die Nebengeräusche, die diese Nomination begleitet haben, sind für uns aber irritierend.

Zum Rückweisungsantrag: Die Personalvertretung ewb vertritt das Personal. Warum sollte eine Arbeitnehmendenvertretung für den VR, die genau von dieser Personalvertretung nomi-

niert wurde, nicht als Kandidatin anerkannt werden? Thesen dazu kann man einige aufstellen, was auch zur Genüge gemacht wurde. Es ist hier nicht der Ort, um weitere Thesen aufzustellen, sondern es geht nun vielmehr darum, vorwärts zu schauen. Wie meine Vorrednerin schon sagte, ist es wichtig, dass der Sitz des Personals im VR ewb endlich besetzt wird, er ist schon viel zu lange vakant. Das Personal hat eine angemessene Vertretung im VR verdient. Die Fraktion GB/JA! erwartet von den Gewerkschaften auf städtischer Ebene, dass sie gemeinsam an einen Tisch sitzen können und dass nicht jeder Konflikt in der Öffentlichkeit ausgetragen werden muss. Es ist auch nicht Aufgabe der Politik, als Schlichtungsbehörde oder Oberlehrerin aufzutreten, wenn sie sich nicht einig werden. Aus diesen Gründen lehnen wir den Rückweisungsantrag ab.

Unterschiedliche Tonalitäten und Nebengeräusche gab es bei jeder VR-Wahl beziehungsweise bei jedem Nominationsverfahren. Die Fraktion GB/JA! wird sich nun umso genauer mit dem Thema VR-Wahlen in den ausgelagerten Betrieben auseinandersetzen, entsprechende Diskussionen führen und dies auch in die geeigneten Gremien tragen. Namentlich gilt es, folgende Fragen zu klären: Welche Form ist grundsätzlich geeignet, um bei ausgelagerten Betrieben den VR zu wählen? Welches ist genau die Aufgabe und die Kompetenz der Politik, seien es der Stadtrat oder die Parteien? Welche Erfahrungen machen andere Städte und mit welchem System? Besonders wichtig ist für uns aber auch die Frage, wie man grösstmögliche Transparenz herstellen kann, damit das Parlament wirklich wählen und gleichzeitig den Personenschutz gewährleisten kann. Wie können wir sinnvoll mit den Ansprüchen eines Betriebs, der Eignerstrategie und den Erwartungen der Politik umgehen? Zurzeit sind diese Kompetenzen im Ablauf der VR-Wahlen vermischt. Dieses Manko müssen wir beheben und wir werden das Thema in den entsprechenden Gremien einbringen und diskutieren. Politisch ist für die Fraktion GB/JA! im vorliegenden Fall aber klar, dass wir Flavia Wasserfallen einstimmig wählen werden. Wir erwarten von der Personalvertretung ewb, dass sie die 600 Mitarbeitenden, die in sehr unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen arbeiten, auch wirklich vertreten kann. Das bedeutet, nahe bei den Beschäftigten zu sein und ihr Vertrauen nicht nur bei einer Wahl zu haben, sondern auch mit ihnen zusammenzuarbeiten. Es braucht einen regelmässigen Austausch mit dem Personal und mit den Gewerkschaften. Das ist eminent wichtig und es freut uns sehr, dass uns die Kandidatin nachvollziehbar klarmachen konnte, dass dies auch für sie ein wichtiges Anliegen ist. Wir wünschen ihr einen guten Start, viel Erfolg, hoffentlich auch ein wenig Freude und nicht zuletzt auch weiterhin eine dicke Haut.

Christa Ammann (AL) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA: Die freie Fraktion unterstützt den Wahlvorschlag Flavia Wasserfallen und lehnt den Rückweisungsantrag von Johannes Wartenweiler ab. Die Spielregeln, wer nominieren darf, sind im GAV klar geregelt, wie dies schon erwähnt wurde. Die Personalvertretung ewb hat mit Flavia Wasserfallen eine qualifizierte Person nominiert. Mit dem Rückweisungsantrag und der ganzen öffentlichen Diskussion über die Legitimation dieser Kandidatur wird von einigen Exponenten der Gewerkschaften ein Stellvertreterkonflikt sondergleichen ausgetragen. Die Macht- und Verteilungskämpfe zwischen den Gewerkschaften letztendlich auf Kosten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von ewb zu führen, die nun über längere Zeit ohne Vertretung dastehen, ist mehr als nur fragwürdig, wenn man den Kernauftrag der Gewerkschaften ins Zentrum rückt. Nominationen durch Personalvertretungen nur dann als valabel anzusehen, wenn sie einem in den Kram passen, ist paternalistisch und bevormundend. Selbstorganisation in Betrieben bedeutet halt auch, dass die legitimierte Personalvertretung selber Entscheide fällen kann. Flavia Wasserfallen bringt die Voraussetzungen mit, um im VR von ewb tätig zu sein. Welche Erfahrungen und Qualifikationen wie stark zu gewichten sind, hat die Personalvertretung entschieden. Dabei kam sie zum Schluss, dass die mangelnde gewerkschaftliche Erfahrung von Flavia Wasserfallen kein hin-

reichender Grund ist, sie nicht zu nominieren. Dies auch deshalb, weil sie ganz viele andere wesentliche Qualifikationen mitbringt.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Für uns ist wichtig, dass das Verfahren formell korrekt ist. Das ist hier umstritten. Fragt man zwei Juristen, hat man drei Meinungen. Es bleibt ein ungutes Gefühl zurück und man fragt sich, ob es nicht eine Lösung gegeben hätte. Nach unserem Dafürhalten ist es nicht geschickt, gerade in dieser heiklen Phase von Umstrukturierungsmassnahmen bei ewb, von welchen auch das Personal betroffen ist, den Arbeitnehmersitz im VR nicht zu besetzen. Andererseits sind wir wie gesagt der Meinung, dass das Verfahren sauber ablaufen sollte. Wenn daran Zweifel bestehen, ist auch das unglücklich. Wir werden situativ entscheiden, die Wahl aber grossmehrheitlich unterstützen. Allerdings bleibt die Situation unerfreulich, und ich bitte Sie, beim nächsten Mal daran zu denken, bei Konflikten rasch zu handeln. Im vorliegenden Fall liegen die Probleme schon längere Zeit auf dem Tisch. Meiner Meinung nach hätte man vor der heutigen Sitzung nochmals zusammensitzen und miteinander sprechen sollen. Vielleicht hätte man doch noch eine Lösung gefunden und hätte vor der heutigen Wahl klare Verhältnisse gehabt. Wir bedauern es sehr, dass man diese Lösung nicht gefunden hat.

Einzelvotum

Yasemin Cevik (SP): Heute spreche ich nicht als SP-Vertreterin, sondern in anderer Funktion: Ich bin ich seit mehreren Jahren Präsidentin von «Angestellte Stadt und Region Bern». Dabei handelt es sich um eine Dachorganisation, bei welcher unter anderen der kaufmännische Verband Bern und auch der Personalverband der Stadt Bern Mitglieder sind. In meiner Funktion als Präsidentin habe ich den Personalverband der Stadt Bern an verschiedenen Sitzungen sehr genau erfahren, was im Vorfeld der heutigen Ersatzwahl abgelaufen ist. Ich möchte nicht auf alle genannten Punkte nochmals eingehen. Die Fraktionspräsidenten haben auch einen Brief des Personalverbandes erhalten, worin dieser Stellung nimmt zum Geschäft und zu den Vorwürfen, die von Seiten des GSB bzw. der Unia gegenüber den anderen beiden Sozialpartnern erhoben werden. Auf zwei Punkte möchte ich jedoch gern eingehen. Sie wurden bis jetzt noch nicht erwähnt und werden von der Unia bzw. vom GSB gern verschwiegen. Man konnte es auch in einem Artikel des heutigen «Bund» lesen: Es ist nicht so, dass die Unia keine Gelegenheit gehabt hätte, eigene Kandidaten zu präsentieren. Aber ihr Kandidat erschien gar nicht zum Hearing bei der Personalvertretung ewb. Dies hatte zur Konsequenz, dass die Personalvertretung ewb einstimmig Flavia Wasserfallen nominierte. Auch die Unia, die in der Personalvertretung Einsitz hat, stimmte also für Flavia Wasserfallen. Eine Tatsache ist auch, dass der Personalverband und der VPOD im Vorfeld der Besetzung dieses VR-Sitzes Kriterien aufgestellt hatten, die eine Kandidatin oder ein Kandidat aus ihrer Sicht erfüllen muss. Nach Ansicht beider Verbände erfüllte Flavia Wasserfallen diese Kriterien am besten. Beide haben daraufhin der Personalvertretung ewb Flavia Wasserfallen als Kandidatin für den vakanten Arbeitnehmersitz im VR vorgeschlagen. Die Personalvertretung ewb hat sich nach dem Hearing, ich habe es schon erwähnt, einstimmig für Flavia Wasserfallen ausgesprochen. Ich möchte betonen, dass es sich im vorliegenden Fall nicht um eine rein gewerkschaftsinterne Angelegenheit handelt, wie das immer wieder gesagt wird. Der Personalverband der Stadt Bern ist einer der GAV-Partner bei ewb und Sozialpartner der Stadt Bern. Im Vergleich mit der Unia und dem VPOD ist er der Verband mit dem höchsten Organisationsgrad bei ewb, das heisst er ist die grösste Arbeitnehmendenvertretung. Er ist auch kein unbedeutender Verein, wie der GSB uns dies manchmal weismachen will, auch wenn er keine Gewerkschaft ist. Das Angebot des Personalverbandes, zusammen eine einvernehmliche Lösung zu finden, blieb vom GSB leider ungenutzt. Ich bitte Sie daher, den Rückweisungsantrag entschieden abzu-

lehnen und Flavia Wasserfallen zu wählen. Sie ist für die Aufgabe bestens qualifiziert und hat das Vertrauen von zwei Verbänden und der Personalvertretung ewb. Sie wird die Interessen des Personals im VR ewb energisch, geschickt und mit dem nötigen Weitblick vertreten. Dass uns irgendwelche Herren der Unia weismachen wollen, dass die Interessen der Arbeitnehmenden nur von einem Gewerkschafter wahrgenommen werden können, ist unhaltbar. Unhaltbar ist auch, dass der Sitz der Arbeitnehmendenvertretung im VR seit Anfang Jahr nicht besetzt ist. Wir müssen nun Verantwortung übernehmen und eine weitere Verzögerung um jeden Preis verhindern.

Direktor Sue *Reto Nause*: Manchmal gibt es Konflikte, die sich nicht «noch schnell» lösen lassen. Hier haben wir es mit einem Konflikt innerhalb der Gewerkschaften zu tun. Man kann nun die Verfahren kritisieren und einfordern, dass noch vier oder fünf Ehrenrunden gedreht werden. Meines Erachtens ist das alles nicht zielführend. Im vorliegenden Fall hat unser Reglement die Rahmenbedingungen klar gesetzt. Es gibt nämlich ein kompetentes Organ für die Wahl dieses Verwaltungsrats, und das ist der Stadtrat. Ich appelliere an Sie alle, heute Abend Ihre Verantwortung wahrzunehmen und das Mitglied in den VR frei zu wählen. Ich bin der Meinung, dass Sie sich vom Gedanken lösen müssen, es in diesem Geschäft allen recht machen zu können. Entweder verärgern Sie die Unia oder den Personalverband und den VPOD oder Sie setzen sich über den legitimen Vorschlag der Personalvertretung ewb hinweg, die von der Belegschaft von ewb demokratisch gewählt worden ist. Ich kann Ihnen versichern, dass wir es uns auch nicht leicht gemacht haben. Wir wollten das Wahlgeschäft zusammen mit der AK in Minne in den Stadtrat bringen. Wir haben uns bzw. den involvierten Gewerkschaften Zeit gelassen, um die verfahrenre Situation hinter den Kulissen auflösen zu können. Der Rücktritt von André Wehrli ist seit Monaten bekannt. Ich selber habe mit allen Gewerkschaftsvertretern Gespräche geführt. Die AK hat das Geschäft hochseriös vorbereitet und selber auch noch Ehrenrunden und Zusatzgespräche geführt. Heute ist das Geschäft entscheidungsreif und der Stadtrat kann eine Wahl treffen. Der VR von ewb sollte endlich wieder komplett sein. Das wirtschaftliche Umfeld ist schwierig und es stehen gerade für die Belegschaft der Unternehmung wichtige Entscheide an. Daher bitte ich Sie eindringlich, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Wartenweiler ab (16 Ja, 50 Nein). *Abst.Nr. 005*
2. Der Stadtrat wählt Frau Flavia Wasserfallen, Co-Generalsekretärin SP Schweiz, Bern, als Mitglied des Verwaltungsrats ewb für die Amtsdauer 2017-2020.

Die Vorsitzende gratuliert Flavia Wasserfallen zur Wahl und wünscht ihr alles Gute für ihre Tätigkeit im VR von ewb.

2004.SR.000166

5 Ombuds- und Datenschutz-Aufsichtsstelle; Definitive Anstellung der Leiterin der Ombuds- und Datenschutz-Aufsichtsstelle

Antrag der Aufsichtskommission AK

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht und von der Empfehlung der Aufsichtskommission des Stadtrats.
2. Der Stadtrat beschliesst, Frau Mirjam Graf, geboren am 6. Oktober 1964, von Oberdiessbach BE, wohnhaft in Thun, als Leiterin der Ombuds- und Datenschutz-Aufsichtsstelle gemäss Artikel 17 Absatz 1 Personalreglement der Stadt Bern per 1. Oktober 2017 definitiv anzustellen.
3. Der Stadtrat ermächtigt den Stadtratspräsidenten, die definitive Anstellungsverfügung im Namen des Stadtrats zu unterzeichnen.

Bern, 3. Juli 2017

AK-Sprecherin *Nadja Kehrl-Feldmann* (SP): Ich äussere mich nur ganz kurz. Sie haben den Vortrag der AK erhalten. Die Vizepräsidentin der AK, Leena Schmitter, und ich waren bei Mirjam Graf auf der Ombudsstelle und führten ein Mitarbeitendengespräch. Die AK formulierte folgende Anliegen an die neue Ombudsfrau: Die Ombudsstelle soll eine Neuerung erfahren. Sie soll neu strukturiert und aufgebaut werden und ein neues Gesicht erhalten. Diese Anliegen hat Mirjam Graf mit sehr viel Feingefühl, aber auch viel Energie und Kraft umzusetzen begonnen. Viel mehr kann ich dazu nicht sagen. Wir haben Ziele formuliert, die wir jährlich kontrollieren werden. Die AK ist in regem Austausch mit Mirjam Graf. Es war uns wichtig, sie in ihre neue Tätigkeit gut einführen zu können, und wir werden sie auch weiterhin gut begleiten. Aus unserer Sicht hat sie bis anhin sehr gute Arbeit geleistet und wird dies auch in Zukunft tun. Die AK empfiehlt Ihnen daher, Mirjam Graf als neue Ombudsperson der Stadt Bern fest anzustellen.

Fraktionserklärungen

Michael Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Wie dies schon beim letzten Traktandum ausgeführt wurde, hat der Stadtrat als Anstellungsorgan eine grosse Verantwortung, so ganz besonders auch hier. Im vorliegenden Fall muss er seiner Pflicht als Arbeitgeber nachkommen. Es geht um eine Festanstellung. Unserer Fraktion wurden einige Stimmen aus der Verwaltung zugetragen, die gewisse Fragenzeichen setzen hinter die Personalien und hinter das Wirken der Ombudsfrau. Die Fraktion BDP/CVP kommt daher zum Schluss, dass ein Arbeitgeber eine Person eher nicht anstellen wird, wenn Zweifel an ihren Fähigkeiten und an ihrer Eignung bestehen. Dies umso mehr, als man die Stellung relativ unkündbar innehat, wenn man beim Staat fest angestellt ist. Ich will hier kein Personaldossier öffnen, aber unsere Fraktion kann dem Antrag aus diesen Gründen nicht folgen.

Henri-Charles Beuchat (SVP) für die Fraktion SVP: Ich weiss nicht, wie die AK dieses Geschäft vorbereitet hat. Mir kamen, das darf ich so sagen, seltsame Dinge zu Ohren. Wir als Anstellungsbehörde haben eine Verantwortung. Ich weise darauf hin, dass Festangestellte in der Stadt Bern de facto einen Kündigungsschutz haben. Es gibt ein Sprichwort, das lautet: «Wo Rauch ist, ist auch Feuer.» Ich warne davor, hier eine Situation zu schaffen, die irgendwann zu Kosten führt und entgleist. So, wie ich die Ombudsstelle verstehe und auch die Arbeit von Mario Flückiger seinerzeit verstanden habe, muss die Ombudsperson zurückhaltend, neutral und mit der gebotenen Vorsicht arbeiten. Mich macht es stutzig, wenn ich im Bund ein

Interview lese von einer Person, die noch nicht einmal fest angestellt ist, die sich aber erstens politisch äussert und zweitens über die eigene Stadtverwaltung sagt, sie funktioniere im Grossen und Ganzen gut. Weiter steht in diesem Interview: «Das Thema Sozialhilfekürzungen lässt fast so etwas wie Empörung bei der Ombudsfrau aufblitzen.» Es ist kein guter Ton, wenn man sich vor einer Festanstellung so äussert. Die Ombudsfrau lässt durchblicken, dass die Verwaltung gemäss ihrer Einschätzung nicht überall funktioniert beziehungsweise diese Formulierung lässt den Schluss zu, dass zwischen Frau Graf und der Verwaltung Diskrepanzen bestehen. Weiter äusserte sich Frau Graf in einem Interview dazu, dass sie die Kürzung der Sozialhilfe beim Grundbedarf als unwürdig empfinde. Wir wissen, dass 30% aller Fälle der Ombudsstelle im Bereich Sozialhilfe angesiedelt sind. Sodann habe ich vernommen, dass sie in der Vernehmlassung des Grossen Rates offenbar gegen das neu revidierte Polizeigesetz ist. Ferner sagte sie in einem Interview: «Gerade in Polizeifragen täte eine Ombudsstelle Not.» Offenbar will sie gerade in Polizeifragen aktiv werden. Das ist nicht die Stossrichtung der SVP. Wir sind der Ombudsstelle als solcher gegenüber grundsätzlich schon kritisch eingestellt. Das vorliegende Dossier können wir erst recht nicht mit gutem Gewissen durchwinken. Die SVP-Fraktion wird Frau Graf aus den genannten Gründen nicht wählen. Wir wollen keine Festanstellung und bitten Sie, sehr genau hinzuschauen, was wir heute im Begriff sind zu machen, damit es nicht später ein böses Erwachen gibt.

Leena Schmitter (GB) für die Fraktion GB/JA!: Auch wenn die Ombudsfrau meines Wissens heute nicht hier ist, möchte ich mich doch in erster Stelle bei ihr bedanken für die Arbeit, die sie im letzten Jahr geleistet hat. Es freut die Fraktion GB/JA! sehr, zu sehen, dass sie voll in ihrem Metier ist und voll und ganz in ihrer neuen Stelle angekommen ist. Wir konnten sehen, dass die Ombudsfrau ihre neue Stelle kompetent und engagiert, aber vor allem auch sehr verantwortungsbewusst angepackt hat. Sie hat sich in das bestehende Gefüge eingebracht und gleichzeitig Neues angepackt. Sie bringt frischen Wind und Schwung in diese wichtige Arbeit. Wie wir aus dem Tätigkeitsbericht sehen, sticht besonders hervor, dass sie sich auch mit anderen Städten austauscht sowie internationale Diskussionen und Ansätze verfolgt. Dies führt zu wichtigen Inputs für ihre tägliche Arbeit einerseits und für die Stadt Bern andererseits. Wenn es Menschen gibt, die das kritisch sehen, so namentlich mein Vorredner, möchte ich darauf hinweisen, dass auch Sie eine Vertretung in der AK haben. Vielleicht wäre es gut, wenn der SVP-Vertreter ein wenig öfter an den AK-Sitzungen teilnehmen würde. Sodann bin ich überzeugt, dass Frau Graf sicher auch zu einem Gespräch bereit wäre, falls Sie noch Fragen haben. Die Ombudsfrau hat die volle Unterstützung der Fraktion GB/JA!. Wir sehen, dass sie im Bereich Mediation und Vermittlung in Konfliktsituationen sowie in Grundrechtsfragen mehr als kompetent ist, diese Stelle weiter zu leiten und als Institution zu stärken. Uns ist wichtig, dass auch der Bereich Datenschutz mit der ebenso nötigen wie wichtigen Sorgfalt berücksichtigt wird. Es freut uns daher zu sehen, dass die Ombudsfrau sich auch mit diesem Thema und mit der nötigen Verpflichtung auseinandersetzt. Wir sprechen ihr unser Vertrauen aus, dass sie die neuen Aufgaben, namentlich das Thema Whistleblowing, in Zusammenarbeit mit dem neuen Team bestens abdecken kann. Für die Fraktion GB/JA! spricht somit überhaupt nichts gegen eine Festanstellung von Frau Graf, im Gegenteil. Wir wünschen ihr weiterhin viel Schwung und weiterhin einen kritischen Blick bei der Arbeit mit den vielfältigen Belangen, die diese wichtige Stelle mit sich bringt.

Rudolf Friedli (SVP) für die Fraktion SVP: Ich fühle mich angesprochen, wenn kritisiert wird, unser Vertreter nehme zu wenig oft an den AK-Sitzungen teil. Das vorliegende Geschäft hat überhaupt nichts damit zu tun, wie oft er an den Sitzungen teilnimmt. Wenn ich höre, und dies nicht nur von einer Seite, was sich Frau Graf leistet und wie überheblich sie sich äussert, muss ich sagen, dass sie ihren Job missversteht. Sie ist nicht die Inspektorin der Stadtverwal-

tung, sondern ihre Aufgabe wäre, zu kontrollieren, ob eine Bürgerin oder ein Bürger in einem Fall stecken bleibt und sich einer Übermacht gegenüber sieht. Frau Graf meint offenbar, es sei an ihr, die Verwaltung zu beurteilen. Das geht gar nicht. Ich habe nicht vor, mir ein Problem an Bord zu holen und mir zu sagen, dass es dann schon gut gehen werde. Ich habe in meinem Berufsleben oft genug erlebt, dass es am Ende eben doch nicht gut kommt und man ein paar hunderttausend Franken ausgeben muss, um die Person wieder loszuwerden. Es reut mich, das Geld so auszugeben. Ich warne Sie davor, dass dies hier auch passieren könnte. Jemanden wählen, das muss man doch mit voller Überzeugung machen. Wir können dies im vorliegenden Fall nicht.

Manuel C. Widmer (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich möchte nur einen Satz zum Thema sagen. Als Überheblichkeit könnte man in meinen Augen auch taxieren, über Leute zu richten, mit welchen man nie gesprochen hat.

Einzelvotum

Alexander Feuz (SVP): Sie werden vielleicht überrascht sein, Manuel C. Widmer, aber wir haben Frau Graf in die Fraktion eingeladen und mit ihr gesprochen, als sie gewählt wurde. Nun sind neue Elemente dazugekommen, die wir von verschiedener Seite gehört haben. Sie haben vernommen, wie unsere Fraktion entscheiden wird. Aber Frau Graf hatte Gelegenheit, sich bei uns zu äussern. Ich weise Ihren Vorwurf daher zurück. Wir haben Rückmeldungen erhalten, die dazu führen, dass wir sehr skeptisch sind. Wir haben auch gesehen, von welcher Seite her Frau Graf für ihre Tätigkeit besonders gelobt wird. Wir sind der Meinung, dass man den Fokus auf andere Punkte legen sollte.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt den Ziffern 2 und 3 des Antrags der AK zu (47 Ja, 10 Nein). *Abst.Nr. 006*

Die Vorsitzende gratuliert Mirjam Graf zur Festanstellung und wünscht ihr weiterhin alles Gute bei ihrer Tätigkeit.

2017.SR.000156

6 Kleine Anfrage Fraktion FDP/JF (Christophe Weder, FDP): Schulwegsicherung Enghalbinsel-Hochfeldschulhäuser

Christophe Weder (FDP): Ich bedanke mich für die Antwort und bin zufrieden mit der Stellungnahme.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2017.SR.000157

7 Kleine Anfrage Michael und Milena Daphinoff (CVP): Hirschenpark – der vergessene Park?

Michael Daphinoff (CVP): Wir danken dem Gemeinderat für seine Antwort. So wissen wir nun, was im Hirschenpark in nächster Zeit passieren wird. Wir sind ein wenig enttäuscht, dass der

Gemeinderat in der Planung nicht weiter ist. Immerhin kursieren offenbar doch ein paar Gedanken, so hinsichtlich Drogenabgabestelle. Wir bleiben dran und hoffen dasselbe für den Gemeinderat. Insgesamt sind wir mit der Antwort halbwegs zufrieden.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2017.SR.000155

8 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Grösstes Veloverleihsystem der Schweiz – wer soll dieses rotgrüne Prestigeprojekt bezahlen? Wird der historische Parkplatzkompromiss in der Innenstadt aufgehoben?

Alexander Feuz (SVP): Ich halte fest, dass die 97 Parkplätze nicht aufgehoben werden dürfen. Von gewissen Quartieren wissen wir bereits jetzt, dass es zu wenige Parkplätze für Besucher und Private hat. In diesen Quartieren wird es zu Engpässen kommen. Zu Frage 3: Zu diesem Thema werden wir eine kleine Anfrage einreichen. Es gibt ja mittlerweile noch einen weiteren Anbieter. Die ganze Sache soll den Steuerzahler Millionen kosten. Wir sind daher nach wie vor sehr skeptisch und lehnen das Ganze ab.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2017.SR.000154

9 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Wieso will der Gemeinderat die Tramwand in Bern trotz dem Bericht Jan Gehls vom 1.6.2017 zementieren und die Empfehlungen Gehls nicht umsetzen?

Alexander Feuz (SVP): Ich habe diese Antwort erwartet. Wir führen ja anschliessend die Tramdebatte. Die Empfehlungen sind ganz klar. Die zusätzliche Tramachse soll geschaffen werden, um die Frequenz in der Marktgasse zu verhindern. Der öffentliche Verkehr soll also zugunsten der Bevölkerung reduziert werden. Ich war gerade heute wieder in der Stadt. Wir haben Engpässe beim Kocherpark, beim Hirschengraben und beim Zytglogge. Wenn dort nun die langen Trams durchfahren, die wesentlich länger sind als die Busse, wird die Tramwand immer dramatischer. Ich rufe in Erinnerung, wie lange der Bus ist und wie lange im Vergleich dazu die Tramkompositionen sind. Denken Sie bei der anschliessenden Tramdebatte daran, dass die Stadt Bern hier ein Eigentor schießt.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2017.SR.000158

10 Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Welche Konsequenzen zieht der Gemeinderat aus den Empfehlungen der Gehl-Studie in Bezug auf das Tramprojekt?

Luzius Theiler (GPB-DA): Ich bin mit der Antwort des Gemeinderats nicht zufrieden. Natürlich muss das Ergebnis eines solchen Studienauftrags nicht der Meinung des Gemeinderats entsprechen. Es kann nicht sein, dass der Gemeinderat zum vornherein sagt, man solle seine Meinung bestätigen. Die Gehl-Studie ist gut, darin ist alles gut zusammengetragen und schön dargestellt. Viel Neues steht darin allerdings nicht. Es ist aber sinnlos, 150'000 Franken auszugeben für eine solche Studie, wenn darin Empfehlungen stehen, die man gar nicht mehr diskutieren kann, da die Zeit fehlt, die Empfehlungen weiter zu entwickeln. Zur gleichen Zeit, in welcher die Studie vorliegt, liegt auch eine Vorlage vor, die es unmöglich macht, wesentliche Empfehlungen der Studie zu realisieren.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2015.SR.000217

11 Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Besuch Jan Gehl: konkreter Nutzen und Kosten für die Stadt? Wahlkampfmassnahmen für Stadtpräsidium 2016?

- Das Quorum für die Diskussion wird nicht erreicht (14 Ja, 35 Nein). -

Interpellant *Alexander Feuz* (SVP): Ich möchte festhalten, dass ich detaillierte Fragen gestellt habe, insbesondere wegen des UNESCO-Weltkulturerbes. So fragte ich insbesondere, ob eine unterirdische Verkehrsführung geplant sei, um den engen räumlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Die Antwort des Gemeinderats ist sehr kurz, wie Sie sehen. Es geht heute um die Zukunft der Stadt Bern. Wir sprechen über das Tram und werden darüber befinden müssen. Ganz wichtige Elemente aber, die selbst der dänische Verkehrsplaner, den man eigens hierher geholt hat, kritisiert hat, werden ausgeblendet. Auf diese Punkte werde ich in der Tramdebatte zurückkommen. Denken Sie daran, dass man einen Experten geholt hat, der Empfehlungen abgab. Diese Empfehlungen werden nun aber ausgeblendet, darüber will man nicht sprechen und ist bereit, die Stadt zu opfern. Das darf nicht sein.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantin Fraktion SVP ist mit der Antwort nicht zufrieden.

2016.TVS.000039

12 Englische Anlagen: Sicherheits- und Instandsetzungsmassnahmen; Ausführungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Projekt Englische Anlagen: Sicherheits- und Instandsetzungsmassnahmen; Ausführungskredit. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der

Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.

2. Der Stadtrat bewilligt für die Realisierung einen Bruttokredit von Fr. 2 610 000.00 zulasten der Investitionsrechnung Konto I5200223 (Kostenstelle 520100, PG 520200).
3. Er beschliesst, einen Beitrag von Fr. 1 000 000.00 zu Gunsten des Kontos I5200223 aus der Spezialfinanzierung Konto Nr. 1100/29100170 betreffend Planungsmehrwert-Abschöpfung zu entnehmen. Dieser Beitrag wird dem Investitionsbetrag angerechnet und nur der Nettoinvestitionsbetrag wird aktiviert.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 21. Juni 2017

PVS-Sprecherin *Milena Daphinoff* (CVP): Beim vorliegenden Geschäft geht es um einen Kredit von 2,61 Millionen Franken für die Sanierung und Instandsetzung der Englischen Anlagen mit einer Fläche von etwas mehr als 42'000 Quadratmetern. Die Englische Promenade entstand bereits im Jahr 1882, nach der Überbauung des Kirchenfeldquartiers, und hat ihre damalige Form bis heute beibehalten. Der mittlere Teil der Anlage war so etwas wie die Abfalldeponie des Quartiers, bevor man sich entschloss, etwas Schöneres daraus zu machen. Im Jahr 1911 nahm man mit dem sogenannten Verschönerungsverein der Stadt Bern eine umfassende Aufwertung der Anlage vor und legte ein Wegnetz von 1600 Metern Länge an. So entstand der heutige Erholungsraum, eine einfache Anlage im Landschaftsgartenstil. Seit den Sechzigerjahren gab es jedoch keine grösseren Sicherheits- und Instandsetzungsmassnahmen mehr. Wer heute durch die Anlagen spaziert, sieht dies sofort: Die Geländer sind teilweise defekt, Wege erodieren und Mauern bröckeln. Aber auch übervolle Abfalleimer, versprayed Denkmäler und kaum genutzte Plätze sind Teil des Bildes. Mit dem Kredit von 2,6 Millionen Franken plant die Stadt Bern, dem entgegenzuwirken und die Englischen Anlagen instand zu setzen und aufzuwerten. Die geplanten Massnahmen kann man in fünf Kategorien aufteilen: Wald, Instandsetzung von Mauern und Fundamenten, Instandsetzung der Wege, Ausstattung und Geländer, Aufwertung der Plätze und Umleitung der Wasserläufe.

Zu Punkt 1, Wald: Der Wald ist das auffälligste an der Parkanlage. Mit dem vorliegenden Kredit geht es primär darum, Ersatzpflanzungen bei den Eingängen zu tätigen und eine Verjüngung des Waldes zu erreichen. Zu den Punkten 2 und 3, Instandsetzung der Mauern und Wege: Das ist der bedeutendste Aspekt der geplanten Sanierung. Für Leute, die nicht trittsicher sind, ist es heute teilweise schlicht nicht mehr möglich, die Wege gefahrlos zu benutzen. Wenn wir diesem Kredit nicht zustimmen, kann offenbar nicht garantiert werden, dass in naher Zukunft nicht Teile der Anlage aus Sicherheitsgründen gesperrt werden müssen. Zu Punkt 4, Instandsetzung von Parkbänken, Abfalleimern und Geländern: Die Parkbänke sind alt und versprayed. Abfalleimer hat es nur sehr wenige und sie sind ständig überfüllt. Die Holzgeländer sind teilweise in sich zusammengefallen. Hier geht es nicht zuletzt auch um die Absturzsicherung. Zu Punkt 5, Aufwertung der Plätze und Neuführung der Wasserläufe: Die Plätze sind zwar nicht in einem schlechten Zustand, aber sie sind nicht sehr gut ausgestattet, meist hat es nur eine Bank und einen Abfalleimer. Hier möchte man etwas mehr machen und die Plätze aufwerten. Das Quartier wurde miteinbezogen.

Das ganze Projekt wird mit anderen Projekten koordiniert, die im Moment laufen, so notabene mit der Neugestaltung des Aarewegs zwischen Bärenpark und Schwellenmätteli im Rahmen des Projekts Hochwasserschutz. Nach der Kreditbewilligung soll die Sanierung und Instandsetzung zwischen Ende 2020 und Anfang 2021 abgeschlossen sein. Die Kommission PVS empfiehlt dem Stadtrat einstimmig, das Projekt Englische Anlagen, Sicherheits- und Instandsetzungsmassnahmen, zu genehmigen. Ferner empfiehlt die PVS dem Stadtrat, den Beitrag von 1 Million Franken aus der Spezialfinanzierung betreffend Planungsmehrwertabschöpfung zu entnehmen.

Fraktionserklärungen

Milena Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Die Fraktion BDP/CVP unterstützt die geplante Sanierung und Instandsetzung der Englischen Anlagen und wird sowohl dem Ausführungskredit als auch der Entnahme aus der Spezialfinanzierung zustimmen.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Die SVP-Fraktion unterstützt das Geschäft. Ich möchte nur deponieren, dass wir eine gewisse Befürchtung hegen, dass in der Anlage eine Art Rummelplatz entstehen könnte. Wir hoffen daher, dass darauf geachtet wird, dass sie nicht zu einem zweiten Ausgehört und damit zu einer Partymeile im Grünen wird.

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP stimmt dem Geschäft zu und freut sich auf die neu instandgesetzte Anlage. Für die anstehenden Arbeiten bitten wir die Verwaltung, die historische Auslegung der Anlage der anstehenden Planung zugrunde zu legen. Dadurch, dass man sehr lange nichts mehr an dieser Anlage gemacht hat, haben sich in diesem Park auch ein paar wunderschöne, ein wenig verwunschene Ecken gebildet. Dies ist eine Seltenheit in der heutigen Stadt, in welcher überall saniert, in Wert gesetzt und geputzt wird. Wir wünschen uns daher, dass es auch in der neuen Anlage Platz hat für die eine oder andere verwunschene Ecke. Zu guter Letzt wünschen wir uns, dass auch die instandgesetzte Anlage ein Naturerlebnis ermöglichen wird.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Die Bedenken von Alexander Feuz nehme ich gerne auf. Es ist definitiv nicht die Idee dieser Sanierung, dass ein neuer Ausgehört oder eine Partymeile entsteht. Selbstverständlich sehen wir aber, dass dieser Perimeter seit der Eröffnung des Bärenparks und der Sanierung des Schwellenmättelis einem zusätzlichen Nutzungsdruck ausgesetzt ist. Vor allem aber ist der Zustand derart schlecht, dass die Begehung stellenweise wirklich ein Risiko ist und wir Sicherheitsprobleme haben. Die Leute, die die Anlage betreten, haben ein Anrecht darauf, durch eine sichere Anlage zu gehen. Wir haften für Unfälle, wenn wir den Unterhalt nicht machen. Die Folge davon wäre, dass wir gewisse Gebiete absperren müssten. Das wäre wirklich unwürdig, zumal es sich um einen sehr exponierten Ort nahe der Altstadt handelt. Aus diesen Gründen bin ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie der geplanten Sanierung zustimmen.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Antrag des Gemeinderats einstimmig zu.

2015.SR.000041

15 Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Es ist Zeit, dass auch in Bern endlich neuste Techniken und Systeme für den öffentlichen Personennahverkehr geprüft werden!

Gemeinderatsantrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 bis 3 als Richtlinie erheblich zu erklären.
2. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 4 abzulehnen.

Bern, 12. August 2015

Motionär *Alexander Feuz* (SVP): Ich bedanke mich, dass Sie dem Ordnungsantrag zugestimmt haben. Ich fasse mich kurz, da der Gemeinderat ja bereit ist, die Punkte 1 bis 3 als Richtlinie erheblich zu erklären. Ich gehe davon aus, dass auch Sie dem zustimmen können. So werde ich über die Punkte 1 bis 3 gemeinsam abstimmen lassen. Für mich ist es eine Selbstverständlichkeit, dass wir in der Regionalkonferenz dafür sorgen, dass die modernsten Systeme einbezogen werden. Wie Sie gesehen haben, gibt es auch das sogenannte China-System. Im Vordergrund steht für mich jedoch das TOSA-System. Wir haben schon bei der letzten Tramdebatte darauf hingewiesen, dass dieses System gewaltige Erleichterungen und Vorteile hätte. Wenn wir nun eine Auslegeordnung machen, was entscheidend ist, bin ich der Meinung, dass wir dieses System einmal testen sollten, und zwar in der richtigen Konfiguration. Sodann bin ich dafür, dass wir die Erfahrungen der Orte, die das System schon haben, auswerten. Falls die Punkte 1 bis 3 wider Erwarten bestritten würden, würde ich mir erlauben, zu gewissen Punkten nochmals Stellung zu nehmen.

Zu Punkt 4: Einen Versuchsbetrieb will der Gemeinderat nicht. Wir sind bereit, diesen Punkt in ein Postulat zu wandeln, falls sich dafür eine Mehrheit findet. Ich bitte die Fraktionssprecher daher, sich entsprechend zu äussern. Wenn sich keine Mehrheit findet, halte ich an der Motion fest. Denken Sie daran, dass es nicht um einen Prestigestandpunkt der SVP geht, sondern nur darum, einen Versuchsbetrieb auf dem Gebiet von Bernmobil durchzuführen. Wir haben schon beim Tram immer gesagt, dass man beide Systeme anschauen muss, damit man auf Wendeschlaufen verzichten kann. Wir haben TOSA gesehen, das ja nun eingeführt wird. Meiner Meinung nach ist es wichtig, dass man genügend starke Konfigurationen wählt, damit wir die Rüti erreichen. Wir hoffen, dass daran festgehalten wird. Man sieht dies im Übrigen auch bei der Länggasse. Denken Sie daran, dass Bernmobil häufig mit Ganzjahresreifen unterwegs ist. Beim ersten Schnee spulen diese und der Betrieb läuft nicht. Es erscheint mir daher sinnvoll und angebracht, dass man den Versuchsbetrieb macht, gerade auf den erwähnten Strecken. Versuchsbetrieb heisst vielleicht auch, dass man eine oder zwei kritische Haltestellen nicht befahren kann. Es geht darum, dass man das Ganze prüft. Ein Postulat würde dies ermöglichen. Ich wäre daher sehr froh, wenn wir auch Punkt 4 überweisen könnten, sei es als Motion oder als Postulat.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Bei den Fragen, welche Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden, muss einerseits geklärt werden, wie gross diese Fahrzeuge sind und welche Kapazität wir brauchen, um eine bestimmte Anzahl Fahrgäste zu transportieren. Dies ist eine sehr mathematische Fragestellung. In der Regionalkonferenz wird dies zusammen mit Bernmobil und dem Kanton mathematisch eruiert. Hier sprechen wir von normalen Bussen, Gelenkbussen, Doppelgelenkbussen oder Trams. Es gibt unterschiedliche Grössen und damit eine mehr oder weniger richtige Antwort auf die Frage nach der geeigneten Kapazität. Diese Fragestellung stellt kein Problem dar, das kann man rechnen. Daneben gibt es die zweite Diskussion, nämlich die Frage nach der geeigneten Antriebstechnologie. Hier ist das TOSA-System zu erwähnen. Vorliegend werden die beiden Diskussionen vermischt. TOSA sagt nichts aus über die Kapazität und die Grösse eines Fahrzeugs, sondern betrifft einzig die Frage des Antriebs. Bernmobil hat im letzten Jahr öffentlich gemacht, dass wir auf der Linie 17 einen Elektrobuss einsetzen werden. Dies nicht als Testbetrieb, sondern wir werden den Elektrobuss in den normalen Betrieb aufnehmen. Das Ganze geschieht gemeinsam mit dem Kanton, welcher zusammen mit Köniz die Zusatzfinanzierung übernehmen muss. Köniz ist bereit, die Elektrotankstelle auf seinem Gemeindegebiet zu installieren und zu finanzieren. Das bedeutet, dass Köniz auch für eine Baubewilligung sorgt. Wir sind davon ausgegangen, dass eine solche Tankstelle im Perimeter des Bahnhofs Bern nicht erwünscht ist. Dieses Projekt ist in Vorbereitung, die Ausschreibung hat stattgefunden. Die Linie 17 wird mit einem elektrischen Antriebssystem fahren. TOSA ist meines Wissens einfach das Modell des An-

triebssystems, das Genf gewählt hat. Ich hoffe, dass es nicht genau dieses Modell sein muss, sondern dass Sie auch mit dem Modell zufrieden sind, das in der Ausschreibung obsiegt hat. Dies alles hat nichts mit der Frage von Doppelgelenkbussen zu tun. Für solche Busse braucht es keinen Pilotversuch. Man kann sie einsetzen oder nicht, es ist eine Frage der Kapazität. Wir sind daher der Meinung, dass wir die Punkte 1 bis 3 annehmen können, Punkt 4 aber nichts bringt. Wenn wir Doppelgelenkbusse einsetzen wollen, wie beispielsweise auf der Linie 20, wo sie schon bestellt sind, ist das sinnvoll, für den Pilotversuch braucht es aber keinen. Daher lehnen wir Punkt 4 der Motion ab.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Punkte 1-3 der Motion als Richtlinie erheblich (40 Ja, 18 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 009*
3. Die Motionärin Fraktion SVP wandelt die Motion in ein Postulat um.
4. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab (13 Ja, 47 Nein). *Abst.Nr. 010*

Die Traktanden 13 und 14 werden gemeinsam behandelt.

2016.TVS.000083

13 Tram Bern Ostermundigen: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

Gemeinderatsantrag

1. Für die Ausführung des Projekts Tram Bern Ostermundigen werden folgende Kredite bewilligt:
 - Fr. 15 600 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100429 (Kostenstelle 510110, PG510200) für den Projektbestandteil Strassenbau;
 - Fr. 9 300 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500242 (Kostenstelle 850200, PG850100) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung;
 - Beiträge Dritter sind für Abschreibungszwecke zu verwenden.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 3. Mai 2017

Ergänzungsanträge Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)

1. Innerhalb des laufenden Plangenehmigungsverfahrens wird bei der Haltestelle Viktoriaplatz stadtauswärts eine Haltestellenumfahrung für den Veloverkehr realisiert.
2. Innerhalb des laufenden Plangenehmigungsverfahrens wird bei der Haltestelle Schönburg stadtauswärts eine Haltestellenumfahrung für den Veloverkehr realisiert.

Zusatzantrag Widmer (GFL) zu den beiden Ergänzungsanträgen der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)

Die von Fuss- und Veloverkehr gemeinsam genutzten Flächen bei der Haltestellenumfahrung sind klar und deutlich als solche zu kennzeichnen.

Rückweisungsantrag Luzius Theiler (GPB-DA)

Die Vorlage sei mit folgenden Aufträgen an den Gemeinderat zurückzuweisen:

1. Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die es im Sinne der Aktion «Bäumiges Bern» ermöglicht, die Alleen im Bereich Viktoriastrasse, Laubeggstrasse und Ostermundigenstrasse zu erhalten.

2. Es sei eine Vorlage zu unterbreiten, welche die Ergebnisse der Gehl-Studie bezüglich Aufwertung der Haupt- und Nebengassen in der Innenstadt berücksichtigt.
3. Es sei eine Vorlage zu unterbreiten, welche den Ausbau des S-Bahn-Netzes Bern-Thun mit einbezieht.
4. Die neue Die neue Vorlage sei dem Stadtrat erst dann zu unterbreiten, wenn der Endpunkt der Linie in Ostermundigen, die Erschliessung der Rüti und die Verbindung mit dem SBB-Projekt Bhf. Ostermundigen feststeht, sowie klare Vorstellungen betreffend Abnahme der Kapazitäten der neuen Linie westlich des Bubenbergplatzes bestehen.

Rückweisungsanträge Fraktion SVP

Antrag Nr.1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, dass die negativen Auswirkungen der Vorlage auf die Stadt Bern gestützt auf die Studie Jan Gehls vom 1.6.2017 nochmals im Detail überprüft und die entsprechenden Korrekturen zu Gunsten des Schutzes der Innenstadt vorgenommen werden müssen.

Antrag Nr.2

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, dass

- eine Gesamtbeurteilung mit der ZMB Länggasse-Wyler vorgenommen werden muss und ein Gesamtprojekt vorgelegt werden muss;
- die Variante mit Gelenkbussen und geeigneter Linienführung sowie der Einführung von Doppelgelenkbussen nochmals genau analysiert werden und der vorliegenden Variante gegenübergestellt werden soll; insbesondere muss dabei aufgezeigt werden, dass die Verknüpfung mit einer Linie mit einer ähnlichen Nachfrage erfolgt, ansonsten der Kosten/Nutzenaspekt ungenügend ist und die Wirtschaftlichkeit insgesamt in Frage gestellt werden muss.

Antrag Nr.3

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, dass die Auswirkungen der S-Bahn zusammen mit der Kombination/Einführung neuer Gelenkbusse (Bern- Ostermundigen-Rüti) und Entlastungskurse neu geprüft werden, dies sowohl unter dem Gesichtspunkt Kapazitäten und Kosten; insbesondere wäre dabei zu berücksichtigen, dass beim Tram für die Verbindung Rüti noch eine Sonderlösung nötig wird (Entsprechende Nachteile und Zusatzkosten).

Antrag Nr.4

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, dass

- für Pannen grosse Veranstaltungen und Demos im öV Netz ein funktionierendes Notfallszenario vorgelegt werden muss, das insbesondere praktikable Lösungen für die Engpässe Zytglogge und Kocherpark /Hirschengraben und Raum Spital-; Marktgasse vorsehen müssen.
- der Gemeinderat abklärt, ob die 2. Tramachse überhaupt noch je realisiert werden wird,
- der Gemeinderat eine Erklärung abgibt, was in diesem Fall für Folgekosten für die Stadt und den Kanton erwachsen;
- die Folgekosten für erforderliche Anschlussprojekte wie z.B. Massnahmen in der Innenstadt auszuweisen (2. Tramachse) seien.

PVS-Sprecherin *Rahel Ruch* (GB): Wir haben das Geschäft Tram Bern Ostermundigen am 15. Juni 2017 in der PVS beraten und beantragen Ihnen, den vorliegenden Ausführungskredit zu bewilligen.

Es geht darum, dass die Buslinie 10 auf dem Ast Ostermundigen an ihre Kapazitätsgrenze stösst. Jährlich werden rund 8,4 Millionen Menschen auf dieser Strecke befördert, in den Spitzenstunden bis zu 1300 Menschen pro Richtung. Zwar wird ab dem Jahr 2018 der Takt

auf verkürzter Strecke auf zweieinhalb Minuten erhöht, dies wird aber nicht lange genügen. Man geht heute davon aus, dass die Nachfrage bis zum Jahr 2040 um 40% bis 50% zunehmen wird, da Ostermundigen ein Gebiet ist, das sich stark entwickeln wird. Es werden mehr Wohnraum und mehr Arbeitsplätze geschaffen. Die Prognosen gehen bis zum Jahr 2040 von einer maximalen Nachfrage von 2000 Personen pro Stunde und Richtung auf dem am stärksten belasteten Abschnitt aus. Dies ist die Ausgangslage, die nach meinem Dafürhalten allen einleuchtet. Es ist auch der Grund, weshalb wir heute über das Projekt Tram Bern Ostermundigen diskutieren.

Zur Vorgeschichte um das Projekt Tram Region Bern möchte ich noch ein paar einleitende Bemerkungen machen: Im Jahr 2014 wurde dieses Projekt in der Stadt Bern mit 61,28% angenommen. Alle Stadtteile stimmten dem Projekt zu, auch der Stadtteil 5, also Breitenrain und Lorraine, stimmten mit 60,7% zu. Die anderen betroffenen Gemeinden, Ostermundigen und Köniz, lehnten das Tram aber ab. Das wissen wir alle. In Ostermundigen kam es daraufhin zu einer Volksinitiative, die schliesslich dazu führte, dass die OstermundigerInnen im April 2016 einem Rahmenkredit zur Sanierung der Bernstrasse inklusive Integration der Tramlinien zustimmten. Neu soll auf der Seite Ostermundigen auf eine Trammerschliessung inklusive Wendetunnel für die Rüti verzichtet werden. Das ist das neue Projekt, das nun vorliegt. In Ostermundigen ist keine weitere Abstimmung nötig. Im Jahr 2016 haben Bern, Ostermundigen und der Kanton die Tramfrage wieder aufgenommen. Am 7. Juni 2017 stimmte der Grosse Rat dem Kredit auf Kantonsseite zu. Wie wir wissen, wurde dagegen das Referendum ergriffen. Dies tangiert den Fahrplan, der zurzeit vorliegt, aber nicht. Der Zeitplan sieht vor, dass die Volksabstimmung im November 2107 und eine allfällige kantonale Abstimmung im März 2018 stattfinden sollen. Bei Zustimmung bei beiden Abstimmungen soll in den Jahren 2019 und 2020 das Plangenehmigungsverfahren wieder aufgenommen werden. Die Realisierung soll ab dem Jahr 2022 erfolgen.

Das Projekt basiert, wie das letzte, auf der Linienführung der heutigen Linie 10 nach Ostermundigen. In der Innenstadt wird die Linie 12 in die südlichen Gassen Richtung Bundesplatz verlegt. Die zweite Tramachse ist weder Bestandteil noch Voraussetzung des vorliegenden Projekts. Sie ist aber nicht vom Tisch, uns wurde versichert, dass sich der Gemeinderat weiterhin dafür einsetzen wird. Das Tram soll im Sechs-Minuten-Takt verkehren und damit das Quartier entlasten. So wird auch sichergestellt, dass die wichtigen Arbeitsplätze und Wohngebiete gut erschlossen werden können. Ein wichtiger Punkt für die Kommission PVS war auch, dass mit dem attraktiven öV Pendlerinnen und Pendler vom Auto auf das Tram umsteigen. Es ist ja ein erklärtes Ziel der Stadt, den Modal Split zugunsten des öV zu verändern. Dazu kommt, dass die Sanierung und Aufwertung der Strassen- und Abwasseranlagen einen wichtigen Teil des Projekts darstellt. Rund die Hälfte des Stadtanteils an den Gesamtkosten würde in den nächsten Jahren ohnehin auf die Stadt zukommen.

Zur Linienführung: Diese gab immer wieder Anlass zu Diskussionen. Sie wurde im Jahr 2008 in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Ostermundigen klar als beste Variante festgehalten. Man prüfte damals 23 Varianten, es kann also nicht gesagt werden, man habe diesen Entscheid vorschnell gefällt. Die ZMB wurde im Jahr 2011 von der ETH Zürich überprüft. Man kam auch dort zum Schluss, dass ein Tram auf der bestehenden Linie aus planerischer und ökonomischer Sicht das Beste ist. Eine Verknüpfung mit der Strecke Wyler ist nicht sinnvoll, da es sich um zwei massiv belastete öV-Linien handelt. Es ist nicht zielführend, solche Linien zusammenzuführen. Die Studien prüften auch, ob sich die Situation nach Einführung der S-Bahn massiv verändern würde. Sie kommen zum Schluss, dass die Nachfrage auf der Linie 10 trotz einer dämpfenden Wirkung im Umfeld des Bahnhofs Ostermundigen auch nach dem Jahr 2030 weiterhin erheblich zunehmen wird. Es ist sogar denkbar, dass der Viertelstunden-Takt bei der Bahn die Nachfrage auf der Linie 10 erhöhen wird, da das Umsteigen aus dem Aaretal Richtung Innenstadt weniger Zeit brauchen wird als via Bern.

Zur Systemfrage: Diese wurde beim Thema Doppelgelenkbusse bereits angesprochen. In der ZMB sagte man auch diesbezüglich klar, dass das Tram das beste Verkehrsmittel ist. Dies wurde von der Studie Weidmann bestätigt. Die Frage der Doppelgelenkbusse wurde im Jahr 2016 separat nochmals überprüft, mit aktualisierten Prognosen zum Bevölkerungswachstum und zur öV-Belastung gemäss dem Stadtentwicklungskonzept STEK.

Zu den Kapazitäten: Das Tram hat mit den aktualisierten Nachfrageprognosen auch im Jahr 2035 noch eine Reservekapazität von 40%. Doppelgelenkbusse könnten die Nachfrage nur bis zu den Jahren 2030 bis 2035 decken und auch dies nur, wenn sie in den Stosszeiten in einem sehr hohen Takt fahren würden. Das wiederum würde zu einer extremen Belastung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer führen und wäre nur mit einer eigenen Busspur sinnvoll. Eine solche wiederum wäre sehr teuer.

Eine wichtige Frage, die wir in der Kommission diskutierten, ist ferner die Vereinbarkeit mit den Velos. Es gibt viele Leute, die der Ansicht sind, dass Tramprojekte selten eine Verbesserung für die Velofahrenden darstellen. Geplant sind ein durchgehender Velostreifen und einige geschützte Linksabbieger bei besonders problematischen Stellen. Man hat sich also durchaus damit auseinandergesetzt, was das Projekt für die Velos bedeutet. Trotzdem bleiben ein paar für Velos ungünstige Gleisquerungen bestehen. Wichtig ist auch zu erwähnen, dass die Velohauptroute nach Ostermundigen nicht entlang der Tramlinie geführt wird, sondern dass man eine andere Lösung gefunden hat, die vom Viktoriaplatz über den Guisanplatz führt. Punktuelle Verbesserungen für den Veloverkehr sind im vorliegenden Projekt nach wie vor möglich und auch vorgesehen. Aus diesem Grund hat die PVS auch die beiden Ergänzungsanträge gestellt für zwei Stellen, die für Velos besonders schwierig sind. So möchten wir für die Haltestelle Viktoriaplatz stadtauswärts und für die Haltestelle Schönburg stadtauswärts je eine Haltestellenumfahrung. Die PVS ist der Ansicht, dass es mit einem Fussgängerbereich von sechs Metern beim Viktoriaplatz und von fünf Metern bei der Schönburg möglich sein sollte, eine Veloumfahrung unterzubringen. Ansonsten müsste man bei der Schönburg zweimal in einem schwierigen Winkel Tramgeleise überqueren. Von Seiten des Gemeinderats wurde uns zugesichert, dass das Ganze innerhalb des aktuellen Plangenehmigungsverfahrens möglich sein sollte. So steht es ja auch im Antrag. Die Mehrheit der Kommission ist der Auffassung, dass es sich um zwei wichtige Ergänzungsanträge handelt, da sie dem Ziel der Velooffensive entgegenkommen, dass auch weniger geübte Personen auf das Velo umsteigen.

Weiter diskutierten wir über die Bäume, insbesondere über die Allee an der Viktoriastrasse. Dort stehen heute 86 Bäume. Laut Auskunft der Verwaltung wurden vertiefte Abklärungen zur Baumgesundheit getroffen. Diese ergaben, dass ein Drittel der Bäume ersetzt werden muss und ein weiteres Drittel krank ist. Auch ohne Tram müsste also ein Teil der Bäume aufgrund der Sanierung der Haltestellen ersetzt werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass neue Bäume gepflanzt werden und letztendlich 115 Bäume dort stehen sollen, anstatt nur deren 86 wie heute. Nach der Diskussion in der Kommission scheint uns, dass der Baumfrage im neuen Projekt sehr sorgfältig Rechnung getragen wurde.

Zu den Kosten: Das Tramprojekt kostet 244,5 Millionen Franken. Diese Kosten werden zwischen Bund, Kanton und Gemeinden aufgeteilt. Bund und Kanton zahlen die Traminfrastruktur und den dadurch bedingten Umbau von Strassen und Werkleitungen. Die Strassen- und Werkleitungsbesitzer beteiligen sich an den Kosten, wenn sie vom Umbau einen Vorteil haben. Zum Kantonsbeitrag ist zu sagen, dass dieser nur gesprochen wird, wenn das Projekt so gebaut wird, wie es nun vorliegt. Man kann daran also keine grösseren Veränderungen mehr vornehmen. Die Gesamtkosten für die Stadt betragen 24,9 Millionen Franken, der Stadtanteil an das Gesamtprojekt beläuft sich auf 20,8 Millionen Franken und liegt damit ein wenig tiefer als beim alten Projekt. Dies deshalb, da beispielsweise die Abwasseranlage Viktoriastrasse bereits im Projekt «Dr Nöi Breitsch» verbucht wurde. Der Restbetrag betrifft stadtspezifische

Kosten, so Kosten für Parallelprojekte in der Innenstadt, die die Stadt selber zahlen muss, oder Kosten für zusätzliche Lichtsignalanlagen, die der Stadtrat explizit bestellt hat, sowie den Beitrag an Kunst im öffentlichen Raum (KiöR). Schliesslich bleiben noch die Mehrwertkosten.

Der Gemeinderat beantragt einen Gesamtkredit von 24,8 Millionen Franken, aufgeteilt in zwei Kredite. 15,5 Millionen Franken entfallen auf die Investitionsrechnung Strassenbau und 9,3 Millionen Franken auf die Sonderrechnung Entwässerung. Die Kommission PVS beantragt dem Stadtrat mit 6 Ja-Stimmen zu 2 Nein-Stimmen, bei einer Enthaltung, diesem Gesamtkredit zuzustimmen. Ferner beantragt sie Ihnen, den beiden Ergänzungsanträgen zu den Haltestellenumfahrungen für Velos zuzustimmen, dies mit 5 Ja-Stimmen zu 2 Nein-Stimmen, bei einer Enthaltung.

Ich möchte mich noch kurz zur Abstimmungsbotschaft äussern. Darüber wurde nicht viel diskutiert. Wir beantragen Ihnen, unserem formellen Antrag zuzustimmen. Darin werden die Informationen aus dem Grossen Rat ergänzt beziehungsweise die Botschaft entsprechend abgeändert. Unser Antrag erfolgt mit 6 Ja-Stimmen zu 1 Nein-Stimme, bei einer Enthaltung.

AKO-Sprecherin *Bettina Jans-Troxler* (EVP): Die Agglomerationskommission (AKO) hat beim Projekt Tram Bern Ostermundigen den Fokus auf die Agglomeration gelegt. Mit diesem Projekt können wir heute, und das Berner Stimmvolk dann im November, ein Agglomerationsprojekt zum Fahren bringen, das dringend nötig und aus Agglomerationssicht auch logisch ist. Auch wenn es im Jahr 2014 die Stimmbevölkerung von Ostermundigen war, die zum Projekt Nein sagte, ist uns Ostermundigen jetzt voraus. In Ostermundigen wurden im April 2016 sowohl die Volksinitiative wie auch der Gegenvorschlag des Gemeinderats von der Stimmbevölkerung angenommen. Ein wichtiges Argument war, dass die Kosten für die Sanierung der Bernstrasse, die man in Ostermundigen ohnehin vornehmen muss, ohne Tram mindestens gleich hoch wären wenn nicht sogar höher, ohne dass man damit die Kapazitätsprobleme des öV gelöst hätte. Der Gegenvorschlag hat obsiegt und stellt dem Gemeinderat nun einen Rahmenkredit zur Sanierung der Bernstrasse inklusive Integration einer Tramlinie zur Verfügung. Wie und wo die Wendeschleife platziert wird, ist noch offen. Die bei der letzten Abstimmung so umstrittene und teure Tramerschliessung der Rüti inklusive des teuren Wendetunnels wurde gestrichen, wie dies bereits ausgeführt worden ist. Die Erschliessung Rüti soll beispielsweise mit einem Shuttlebus erfolgen. In Ostermundigen hat der Gemeinderat also jetzt die Kompetenz für dieses Projekt. Es wird keine weitere Abstimmung mehr benötigt. Kurz darauf wurde die Planung, die seit dem Jahr 2014 sistiert war, von Bern und Ostermundigen sowie vom Kanton wieder aufgenommen. Unterdessen fehlt nur noch das Ja der Stadt, nachdem auch der Grosse Rat dem Kredit im Juni 2017 zugestimmt hat.

Die Vorlage ist im Detail bereits von der Sprecherin der PVS vorgestellt worden. Ich möchte noch ein paar Punkte einbringen, die aus Agglomerationssicht wichtig sind. Es sei unsinnig, mit der gleichen Planung weiterzumachen, sagt Luzius Theiler. Die grosse Mehrheit der AKO geht darin nicht einig mit Ihnen, Luzius Theiler. Unsinnig wäre vielmehr, die Planung nochmals von vorne zu beginnen, nachdem das Berner Stimmvolk bereits im Jahr 2014 und Ostermundigen im Jahr 2016 Ja gesagt haben. Die zeitliche Verzögerung wäre vermutlich gross. Ostermundigen braucht die Aufwertung der Bernstrasse und des Bahnhofgebiets möglichst bald und nicht erst für die nächsten Generationen. Der grosse Kritikpunkt aus dem Jahr 2014, nämlich die teure Tramerschliessung der Rüti, ist nicht mehr Teil des vorliegenden Projekts, was aus meiner Sicht durchaus sinnvoll ist. Dies hat Ostermundigen so entschieden, aber auch für viele Berner dürfte das ein positiver Punkt sein gegenüber dem Projekt aus dem Jahr 2014. Für Ostermundigen ist das Tram Bern Ostermundigen ein sehr wichtiges Projekt, das eine hohe Aufwertung bringt. Auch ist eine leistungsfähige und gute Verbindung zwischen Bern und Ostermundigen sehr wichtig und aus Agglomerationssicht zentral. Der Ausbau der

S-Bahn ist ebenfalls wichtig, und die Hindernisfreiheit des Bahnhofs Ostermundigen kann mit der neuen Bahnhofunterführung ebenfalls verbessert werden. Es ist aber ein grosser Unterschied, ob zwei Gemeinden, die derart eng miteinander verflochten sind, nur mit der S-Bahn gut verbunden sind oder ob diese Verbindung auch mit einem Tram existiert. Das Tram hat durchaus das Potential, zu einer noch engeren Zusammenarbeit in den beiden Agglomerationsgemeinden beizutragen.

Die AKO empfiehlt dem Stadtrat daher mit einer grossen Mehrheit und zwei Gegenstimmen, dem Gesamtkredit von insgesamt 24,9 Millionen Franken, aufgeteilt in zwei Kredite von erstens 15,6 Millionen Franken zulasten der Investitionsrechnung Strassenbau und zweitens von 9,3 Millionen zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, zuzustimmen.

Antragsteller *Luzius Theiler* (GPB-DA): Ich spüre die Stimmung im Saal schon. Man ist der Auffassung, dass man das Ganze vor drei Jahren ausführlich diskutiert und der Vorlage damals zugestimmt hat. Anschliessend stimmte das Berner Stimmvolk ebenfalls zu. Nun ist es eigentlich nicht mehr nötig, nochmals darüber zu diskutieren. Es ist ja dasselbe wie vor drei Jahren. Alles andere ist Zeitverschwendung. Dem möchte ich entgegenhalten, dass in diesen drei Jahren viel passiert ist und sich neue Elemente und Aspekte ergeben haben. Das sind Dinge, die wir vor drei Jahren überhaupt nicht diskutiert hatten. In der Begründung meines Rückweisanspruchs habe ich diese Punkte erwähnt. Ich bin der Meinung, dass es nicht nur erlaubt, sondern sogar unsere Pflicht ist, nicht einfach am alten Projekt festzuhalten, wenn sich die Situation verändert hat, zumal das alte Projekt ja nicht drei Jahre alt ist, sondern man bereits vor ungefähr 15 Jahren damit begonnen hat. Vielleicht könnte man ja ganz andere, schlauere Entscheide treffen, wenn man die heutige Situation anschaut. Betrachten wir einmal die Elemente, die in diesen drei Jahren neu dazugekommen sind. Der Baumschutz erhielt mindestens auf dem Papier und in den Deklarationen eine viel grössere Bedeutung als noch vor drei Jahren. Wir wissen auch weshalb, in der heutigen Zeit muss man das nicht mehr sagen. Es geht um die Klimapolitik. Bäume sind für das Klima sehr wichtig, einerseits für das globale Klima, das sich nicht noch weiter verschlechtern darf, und andererseits für das Klima in den überhitzten Städten und für das Wohlbefinden der Leute dort. Man muss heute zu jedem einzelnen Baum Sorge tragen. Ich weiss schon, dass es Leute gibt, die sich darüber ärgern, wenn ich immer wieder von den Bäumen spreche. Die Bäume sind aber eminent wichtig, da sie ein Teil der Umwelt sind, übrigens auch der visuellen Umwelt. Sie sind Teil des Stadt- und Landschaftsbildes. Klimapolitisch halten sie einer weiteren Verschlechterung entgegen. Alle Empfehlungen weltweit lauten dahingehend, mehr Bäume zu pflanzen.

Sodann haben wir, das wurde heute schon erwähnt, das Gutachten Gehl. Es wäre unsinnig, jetzt einen Entscheid zu treffen, der diesem Gutachten zuwiderlaufen beziehungsweise Dinge verhindern würde. Das Tram ist ein geniales Verkehrsmittel, sofern es ein eigenes Trasse hat. Dies ist aber in Bern leider nicht der Fall. Ein Tram im Mischverkehr ist fussgänger- und velofeindlich. Das Tram fährt nicht nach dem Strassenverkehrsgesetz, sondern nach dem Eisenbahngesetz. Man muss sich beispielsweise nur die Situation vor dem Zytglogge vor Augen führen. Inzwischen hat die Regionalkonferenz den Ausbau des S-Bahn-Systems beschlossen. Wir wissen, dass dies die Linie, über welche wir diskutieren, sehr entlasten wird. Wir haben Digitalisierung, Homeworking, Online-Shopping und die Elektrifizierung des MIV. Dies mindert den Verkehr, da die Leute vermehrt daheim arbeiten und von zu Hause aus einkaufen. Die Elektrifizierung des MIV wird hoffentlich neue Verkehrssysteme bringen, die die Strassen entlasten. Die Planung stimmt heute nicht mehr. Es ist eine aufgewärmte, alte Planung. Die umstrittenen und abgelehnten Teile werden einfach weggelassen, es ist aber nichts darin enthalten, das neu entwickelt worden wäre. Wir wissen nicht, wo das Tram in Ostermundigen endet und wie es weiterfahren wird vom Bahnhof aus. Wir wissen auch nicht, wie die Pläne beim Bahnhof Ostermundigen aussehen. Die SBB gibt das auch zu und sagt, dass

man Neuprojektierungen machen müsse. Es ist effektiv keine Planung. Wenn man die Botschaft aus dem Jahr 2014 mit der vorliegenden vergleicht, wird der Planungshorizont von 2030 auf 2040 erweitert, aber die Prognosen über die Verkehrsentwicklung heruntergeschraubt, und dies zu Recht, denn sie sind immer noch viel zu hoch. Dies alles zeigt, auf welch wackeligen Grundlagen die ganze Planung besteht. Bezüglich Kosten sind wir auf dem Stand von 2012, bauen will man ab dem Jahr 2022. Auch die Kosten stimmen also überhaupt nicht mehr. Angesichts so vieler Fragezeichen ist das Projekt des Bundes nach meinem Dafürhalten überhaupt nicht genehmigungsfähig. Es ist schade, dass der Stadtpräsident nicht hier ist. Ich hätte ihn gern gefragt, ob er als Verantwortlicher eines Baukonzerns der Planung eines Hauses zugestimmt hätte, von welchem man nicht genau weiss, wo es stehen wird, wie hoch es sein wird und wieviel es kostet. Wir haben hier eine Chaosplanung und keine seriöse Planung. Die Antwort der Gemeinderätin wird sein, dass man jetzt handeln müsse, da der Zug sonst abgefahren sei und man wieder von vorne beginnen müsse. Dafür habe ich ein gewisses Verständnis. Sie hat sich lange damit auseinandergesetzt und das Projekt ihrerseits geerbt. Es hat ihr bei den Wahlen auch kein Glück gebracht. Bern wird immer mehr zu einer Baustelle, und dies ärgert immer mehr Leute. Ebenfalls mit überrittenen Prognosen wird der Bahnhof völlig umgebaut. In den nächsten 25 Jahren werden das Länggassquartier und die umliegenden Gebiete eingeschränkt. Es gibt viele weitere Baustellen auf Stadtgebiet, die einschränkend sind, so im Mattenhofquartier, auf dem Inselareal, dem neuen Campus im Westen, dem Meinen-Areal, der Papiermühle-, der Thun- und Muristrasse. Müssen wir denn alles in der heutigen Generation bauen? Können wir nicht warten und auch noch etwas an die nächste Generation übergeben? Diese hat vielleicht ganz andere Ideen aufgrund der Entwicklungen. Ich bin der Meinung, dass man das Geschäft zurückweisen und überdenken soll. Dies umso mehr, als dass ja erst in fünf Jahren gebaut werden soll. Eine Rückweisung ist ohne weiteres zu verantworten.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Die 1. Vize-Präsidentin

24.04.2018

X 

Signiert von: Regula Bühlmann (Qualified Signature)

Die Protokollführerin

12.03.2018

X 

Signiert von: Marianne Hartmann (Authentication)

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.50 Uhr

Vorsitzend

Präsident Christoph Zimmerli

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Claude Grosjean	Barbara Nyffeler
Timur Akçasayar	Franziska Grossenbacher	Seraina Patzen
Katharina Altas	Lukas Gutzwiller	Stéphanie Penher
Christa Ammann	Erich Hess	Halua Pinto de Magalhães
Ursina Anderegg	Brigitte Hilty Haller	Tabea Rai
Thomas Berger	Roland Iseli	Rahel Ruch
Henri-Charles Beuchat	Ueli Jaisli	Sandra Ryser
Lea Bill	Bettina Jans-Troxler	Marianne Schild
Regula Bühlmann	Dannie Jost	Leena Schmitter
Danielle Cesarov-Zaugg	Nadja Kehrl-Feldmann	Zora Schneider
Yasemin Cevik	Ladina Kirchen	Edith Siegenthaler
Michael Daphinoff	Ingrid Kissling-Näf	Lena Sorg
Milena Daphinoff	Fuat Köçer	Matthias Stürmer
Matthias Egli	Philip Kohli	Bettina Stüssi
Bernhard Eicher	Eva Krattiger	Michael Sutter
Claudine Esseiva	Martin Krebs	Luzius Theiler
Vivianne Esseiva	Marieke Kruit	Regula Tschanz
Alexander Feuz	Maurice Lindgren	Christophe Weder
Barbara Freiburghaus	Peter Marbet	Manuel C. Widmer
Rudolf Friedli	Lukas Meier	Marcel Wüthrich
Tamara Funicello	Melanie Mettler	Patrik Wyss
Katharina Gallizzi	Patrizia Mordini	Patrick Zillig
Lionel Gaudy		

Entschuldigt

Peter Ammann	Stefan Hofer	Alexandra Thalhammer
Michael Burkard	Nora Krummen	Johannes Wartenweiler
Rithy Chheng	Daniel Lehmann	Janine Wicki
Benno Frauchiger	Kurt Rügsegger	

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

Nik Schnyder, Ratsweibel
Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Nadine von Vivis, Wiss. Mitarbeiterin

- Die Traktanden 13 und 14 werden gemeinsam behandelt. -

2016.TVS.000083

13 Fortsetzung: Tram Bern Ostermundigen: Ausführungskredit (Abstimmungsbot-schaft)

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Mit dem Rückweisungsantrag Nr. 1 verlangen wir die Zurückweisung des Geschäfts, mit der Auflage, dass die negativen Auswirkungen der Vorlage, gestützt auf die Studie von Jan Gehl vom 1. Juni 2017, nochmals geprüft werden und entsprechende Korrekturen zum Schutz der Innenstadt vorgenommen werden. Wir haben die Gehl-Studie zwar kritisiert, aber wir können über unseren Schatten springen: Wir heben hervor, dass diese Studie zum Schluss kommt, dass der öV in den geschützten Bereichen der Innenstadt verringert werden muss. Mit dieser Vorlage wird die bestehende Tramwand in der Markt- und Spitalgasse zementiert. Bei der geplanten Verlegung der Buslinie 12 handelt es sich um ein Danaergeschenk, da anstelle des 24 Meter langen Busses künftig ein 42,6 Meter langes Tram mehr durch die Markt- und Spitalgasse fahren wird. Für den Fall, dass die für Ostermundigen prognostizierten Wachstumszahlen zutreffen, was ich bezweifle, wird der Verkehr stark zunehmen und es werden immer mehr Bedürfnisse entstehen, so dass die Kapazitäten auf der Linie 10 weiter erhöht werden müssen, was bedeutet, dass die Anzahl der Trams zunehmen wird. Man muss an die Auswirkungen eines Engpasses auf das gesamte Netz denken: Die kritischen Punkte liegen beim Kocherpark, beim Hirschengraben und im Bereich Zytglogge, wo bereits die Buslinie 12, der Elfenau-Bus sowie die Tramlinien 6, 7, 8 und 9 verkehren.

Wir erachten die Vorlage Tram Bern Ostermundigen (TBO) als heikel für Bern. Sie ist mit gewaltigen Nachteilen verbunden. Aber es gibt andere Möglichkeiten: Mit dem Rückweisungsantrag ist die Auflage verbunden, eine neue gesamthafte Beurteilung, unter Berücksichtigung der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Länggasse-Wyler vorzunehmen, und danach ein Gesamtprojekt vorzulegen. Die Varianten mit Gelenk- und Doppelgelenkbussen müssen erneut analysiert werden und mit besonderer Berücksichtigung des Kosten- und Nutzenaspekts der vorliegenden Variante gegenübergestellt werden. Es braucht eine Gesamtbetrachtung. Die ZMB liegt vor, ist aber dem Stadtrat noch nicht vorgelegt worden. Unter Einbezug der ZMB muss man prüfen, welche Synergien bestehen, allenfalls kann die Linie in den Wyler bis nach Ostermundigen weitergezogen werden, auf diese Weise könnte man die geplante Busverbindung nach Ostermundigen-Rüti weglassen. Es ist unklar, mit welcher Tramlinie die Linie 10 ab dem Bahnhof verknüpft werden soll. Dabei sind kritische Bereiche wie der Burgenbergplatz, der Hirschengraben und beim Kocherpark besonders zu beachten. Mit dem Rückweisungsantrag Nr. 3 verlangen wir, dass die Auswirkungen der S-Bahn zusammen mit der Einführung von und in Kombination mit neuen Gelenkbussen insbesondere unter den Gesichtspunkten der Kapazitäten und der Kosten geprüft werden, wobei auch die notwendige Sonderlösung für die Verbindung nach Rüti zu berücksichtigen ist. Im Bericht des Forschungsinstituts Infras von 2015 wird auf Seite 5 festgehalten, dass sich innerhalb des Zeithorizonts 2025 bis 2030, aufgrund des Ausbaus der S-Bahn im Korridor Ostermundigen, Entlastungswirkungen einstellen werden, die im kapazitätskritischen Querschnitt eine gedämpfte Nachfrageentwicklung erwarten lassen, die auf der Linie 10 zu einer Stagnation führen wird. Vor diesem Hintergrund erscheint es als nicht sinnvoll, jetzt für eine Viertelmilliarde Franken eine Linie zu bauen, die es mittelfristig gar nicht mehr braucht. Man sollte stattdessen eine Gesamtlösung entwickeln, die Bern etwas bringt. Mit dem Rückweisungsantrag Nr. 4 ist die Auflage verbunden, dass ein funktionierendes Notfall-Szenario für Pannen, grosse Veranstaltungen und Demos

vorgelegt werden muss, welches insbesondere für die bestehenden Engpässe praktikable Lösungen präsentiert. Zudem soll der Gemeinderat abklären, ob die zweite Tramachse jemals realisiert werden kann und die damit verbundenen Folgekosten für die Stadt und den Kanton ermitteln und ausweisen. In unserer schriftlichen Begründung wird angegeben, wie lang die Trams sind, mit welcher Frequenz diese durch die Hauptgassen fahren, und welche Auswirkungen ein Betriebsunterbruch auf dieser Strecke hat. Erst letzten Samstag ereignete sich wegen der unklaren Vortrittssituation beim Bubenbergrplatz ein Zusammenstoss zwischen einem Tram und einem Bus, worauf eine Zeitlang überhaupt nichts mehr ging. Die geforderten Abklärungen sind unabdingbar. Weiter ist die in der Grossratsdebatte gemachte Aussage von Regierungsrätin Barbara Egger zu beachten, dass keine Folgekosten entstehen werden. Das bedeutet, dass wir die zweite Tramachse vergessen müssen, da diese Teil eines anderen Pakets ist. Es ist festgelegt worden, dass die zweite Tramachse betrieblich nicht notwendig ist. Wenn die Tramlinie Länggasse-Wyler nicht realisiert wird, wird man wahrscheinlich den Länggass-Bus in die hinteren Gassen verlegen. Den öV braucht es und er muss sinnvoll ausgebaut werden. Die unter Traktandum 16 geforderte Massnahme, dass die Trams der Linie 6 auch an der Luisenstrasse und am Thunplatz anhalten sollen, wird ein Teil unserer Fraktion aufgrund von Sicherheitsüberlegungen unterstützen. Dieses Beispiel zeigt auf, dass die parallele Führung dreier Linien sehr problematisch ist, nicht nur für die Innenstadt. Problematischen Linienführungen dieser Art müssen im Sinne eines Gesamtprojekts überdacht werden. Die hier präsentierte Vorlage ist nicht gut für Bern. Dies ist die letzte Chance, dieses Projekt zurückzuweisen, damit die Alleebäume nicht gefällt werden müssen und die Tramwand in der Innenstadt nicht zementiert wird. Ergreifen Sie diese Chance! Das Referendum ist angelaufen, ich hoffe, dass es zustande kommt. Aber der Berner Stadtrat hat es heute in der Hand, diese fehlerhafte Vorlage zurückzuweisen, damit weitere Klärungen vorgenommen und Verbesserungen erarbeitet werden.

Manuel C. Widmer (GFL): Der von mir eingereichte Zusatzantrag geht zurück auf das Jahr 2009, denn damals kam die Diskussion über die von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden gemeinsam genutzten Verkehrsflächen auf. Dieses Problem akzentuiert sich in Bern an einigen Orten, an anderen ist es gut gelöst worden. Ein Beispiel für eine gute Lösung ist die Haltestelle beim Kursaal, die eine klar gekennzeichnete Linienführung für die Velos aufweist, die sich nur an einer Stelle mit einem Fussgängerstreifen kreuzt. Eine schlechte Lösung sieht man dagegen am Kornhausplatz: Dort ist es für die meisten Fussgängerinnen und Fussgänger nicht ersichtlich, dass sie sich die Verkehrsfläche mit den Velos und teilweise sogar mit Autos teilen. Dasselbe Problem akzentuiert sich auch am Hirschengraben, wo das stadtauswärtsführende Trottoir für Velofahrende befahrbar wäre, man mit dem Velo aber kaum durchkommt, weil dort immer eine Menge wartender Leute steht. Eine klare Kennzeichnung der gemeinsam genutzten Verkehrsflächen schafft Erleichterung. Ich konnte diesen Sommer in Bremen und in anderen deutschen Städten einige gute Lösungen bestaunen. Dort ist es, dank guter Kennzeichnungen auf Gehsteigen oder auf Strassenflächen, ganz klar, welche Flächen gemeinsam genutzt werden und welche nur für einzelne Verkehrsteilnehmer reserviert sind. Der Gemeinderat beantwortete das im 2009 von Stefan Jordi und mir eingereichte Postulat positiv, aber leider ist seither in dieser Sache nicht viel geschehen. Bitte stimmen Sie diesem Zusatzantrag zu, damit sichergestellt ist, dass wir eine klar gekennzeichnete und erfassbare Situation bei den Haltestellen der neuen Tramlinie bekommen, welche erheblich dazu beitragen wird, dass es zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr zu weniger Konflikten kommt.

Fraktionserklärungen

Barbara Nyffeler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Bernerinnen und Berner haben im ersten Anlauf mit mehr als 60% deutlich Ja gesagt zu einer Tramverbindung zwischen Bern und Ostermundigen. Im zweiten Anlauf hat auch die Bevölkerung von Ostermundigen zu einem angepassten Tramprojekt Ja gesagt. Der Grosse Rat, der definitiv keine rot-grüne Bastion ist, stimmte in der Session vom letzten Juni einem Kredit von knapp 153 Mio. Franken für dieses Tramprojekt mit 79 Ja- gegen 40 Nein-Stimmen zu. Das vorliegende Projekt wird grösstenteils vom Bund und vom Kanton finanziert. Die Stadt muss 24,9 Mio. Franken aufwenden, insbesondere für Anpassungen an den Strassen und für die Sanierung von Abwasseranlagen, also für Arbeiten, die ohnehin einmal ausgeführt werden müssen. Die genannten Abstimmungsergebnisse sind klare Voten: Die betroffene Bevölkerung will die immer vollen Busse auf der Linie 10 durch Trams ersetzen. Die Pro- und Kontraargumente wurden bereits bei der ersten Tramvorlage intensiv diskutiert. Es wurden Alternativvorschläge, sowohl in Bezug auf die Linienführung als auch die Transportmittel, also Tram oder Bus, geprüft. Eine Wiederaufnahme derselben Diskussion bringt uns nicht weiter. Das Tram bringt Vorteile, und zwar innerhalb eines absehbaren Zeithorizonts: Das Tram schafft Transportkapazitäten für eine steigende Nachfrage. In Ostermundigen wird in den nächsten Jahren sehr viel gebaut. Das Gebiet um den Bahnhof wird neugestaltet, dort soll ein Hochhaus entstehen. Auch das leer stehende ehemalige Gebäude der Swisscom an der Stadtgrenze wird dereinst einer neuen Nutzung zugeführt werden. Zudem bringt das Tram Verbesserungen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr. Der Bau der neuen Tramlinie wird nicht schmerzfrei ablaufen. Besonders die Anwohnenden müssen mit Lärm und Staub rechnen und es müssen Bäume ersetzt werden, welche im Laufe der nächsten 20 Jahre ohnehin ersetzt werden müssen. Das Vorhandensein einer Tramlinie wird von allen Verkehrsteilnehmenden mehr Aufmerksamkeit verlangen. Selbstverständlich wäre es schön, wenn gleichzeitig die zweite Tramachse in der Innenstadt gebaut werden könnte. Das vorliegende Projekt ist eine realistische Etappe, ein nach oben offener Wunschkatalog wird uns wahrscheinlich nicht erfüllt. Unsere Fraktion unterstützt den Ausführungskredit von 24,9 Mio. Franken. Wir unterstützen auch die Anträge der PVS, die Haltestellenumfahrungen für den Veloverkehr beim Viktoriaplatz und der Haltestelle Schönburg fordern, sowie den Zusatzantrag von Manuel Widmer.

Ingrid Kissling-Näf (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Den zweiten Teil unseres Fraktionsvotums halte ich im Sinne eines Plädoyers aus der Perspektive der Region. Wir wissen alle, dass funktionale und politische Räume seit längerer Zeit nicht mehr deckungsgleich sind. – Oder anders formuliert: Der Radius des Alltagslebens reicht weit über kommunale Grenzen hinaus, die Mitbestimmung macht nicht an der Gemeindegrenze Halt. Das gilt auch für den öV. In diesem Zusammenhang weise ich, aus agglomerationspolitischer Perspektive, auf folgende Punkte hin: Bern ist auch Stadttagglomeration. In Bezug auf die erarbeitete Wirtschaftsleistung pro Kopf kann die Stadttagglomeration Bern mit der Spitze, also mit Basel-Stadt und mit Zürich absolut mithalten. Dafür gibt es mehrere wichtige Gründe, die im Widerspruch zu den Aussagen von Alexander Feuz stehen: Bis ca. 2011 befand sich das Bevölkerungswachstum der Stadttagglomeration Bern auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Inzwischen weisen die Agglomerationsgemeinden und die Stadt Bern ungefähr ein durchschnittliches Wachstum auf. Nebst dem Wachstum ist auch die wirtschaftliche Erreichbarkeit ein wichtiger Standortfaktor: Bei der wirtschaftlichen Erreichbarkeit, also in Bezug auf den öV und den Privatverkehr, schneidet die Stadttagglomeration Bern im schweizweiten Vergleich überdurchschnittlich ab. Es gilt, diese zentralen Standortfaktoren weiterhin zu erhalten. Das bedeutet, dass das öV-Angebot ausgebaut werden muss, damit es mit der Entwicklung und dem Bevölkerungswachstum mithalten kann. Es ist ein Gebot der Stunde, den Ausführungskredit für das TBO zu un-

terstützen, damit die bestehenden Kapazitätsengpässe mit einer leistungsfähigen Tramlinie aufgefangen werden können. Es ist auch ein gutes Zeugnis für die Stadttagglomeration, wenn es nun im zweiten Anlauf gelingt, ein Ja zu diesem Kredit zu erhalten. Aber es gibt noch weitere Argumente, die für die neue Tramlinie sprechen: Einerseits liegt es auf der Hand, dass es für diese hochbelastete Linie keine Alternative gibt, das Tram ist die beste Variante. Andererseits ergeben sich sowohl in den Bereichen Strassenbau, Werkleitungen und Abwasseranlagen als auch bei der hindernisfreien Gestaltung der Haltestellen und der Veloroute Synergien, die es zu nutzen gilt. Wie die Kommissionssprecherinnen bereits gesagt haben, handelt es sich aus finanzieller Sicht um einen guten Deal: Kanton und Bund bezahlen rund drei Viertel der Realisierungskosten, die Gemeinden übernehmen die Aufwertung der Strassen und Plätze, die Sanierung der Werkleitungen sowie die Erstellung der Haltestellen. Die Stadt Bern bezahlt nur ca. 8,5% der Realisierungskosten. Es ist wichtig, dass wir den öV als wichtigen Standortfaktor für die Stadttagglomeration ausbauen. Die Fraktion SP/JUSO unterstützt diese Vorlage und stimmt dem Ausführungskredit zu. Wir stimmen auch den Anträgen der PVS und dem Zusatzantrag von Manuel Widmer zu. Die Rückweisungsanträge von Luzius Theiler und der SVP-Fraktion lehnen wir ab, denn es geht um ein wichtiges Projekt, auch aus agglomerationspolitischer Perspektive.

Bettina Jans-Troxler (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Wir haben die Tramvorlage vor drei Jahren unterstützt. Das tun wir auch heute, weil wir an diesem Projekt viele Vorteile erkennen. Deren drei hat unser Fraktionssprecher in der damaligen Tram-Debatte schon in die Diskussion eingebracht, welche ich hier wiederhole: 1. Das TBO schafft Lebensqualität. Ein gut funktionierender öV ist für die Lebensqualität zentral, besonders für die Leute, die das Tram regelmässig nutzen, das heisst, insbesondere auch für ältere Leute und für Menschen mit einer Behinderung. Der Komfort und die Lebensqualität der Leute, die in der Stadt wohnen, steigen deutlich, ganz im Gegenteil zu den Platzverhältnissen in den überfüllten Bussen. Dank eines guten öV ist eine Reduktion des MIV möglich; dies erlaubt eine Entlastung der Quartiere vom Verkehr und damit vom Lärm und von den Abgasen. Wir sagen Ja zum TBO, weil dieses Vorhaben mehr Lebensqualität schafft. 2. Das TBO bedeutet auch Klimaschutz. Ein gutes öV-Angebot ist wichtig, um die Leute zum Umsteigen auf den öV zu bewegen. Es gibt heute viele Leute, die den 10er-Bus meiden, weil er überfüllt ist und aufgrund des dichten Takts teilweise auch unpünktlich ist. Zumindest ein Teil der Betroffenen ist per MIV unterwegs. Das TBO schafft die nötigen Kapazitäten, damit ein Umsteigeeffekt vom MIV auf den öV eintreten kann, das illustrieren die Zahlen zum Tram Bern West auf eindrückliche Weise. Auf dieser Strecke hat der MIV gegenüber früher um sieben Prozent abgenommen, die Zahl der öV-Benutzenden dagegen hat um 23% zugenommen. Mit dem Umsteigeeffekt, den man dank eines guten öV-Angebots mit dem TBO erzielen kann, leistet dieses Projekt einen Beitrag zum Klimaschutz. 3. Das TBO bedeutet auch Landschaftsschutz, weil es die für eine innere Verdichtung notwendigen öV-Kapazitäten schafft. In Ostermundigen ist viel Potenzial für innere Verdichtung vorhanden, erste Projekte sind bereits beschlossen. Wenn innerhalb des Gemeindegebiets gebaut wird, anstatt irgendwo auf der grünen Wiese, schützt dies die Landschaft. Aus den genannten Gründen, und auch, weil das TBO in erster Linie der Bevölkerung der Stadt Bern nützt, die derzeit in vollgestopften Bussen reisen muss, unterstützen wir das vorliegende Tramprojekt, welches zudem, durch den Ausschluss der Rüti-Erschliessung, im Vergleich zum ehemaligen Projekt Tram Region Bern (TRB) in der Kosten-Nutzen-Analyse besser abschneidet.

Zu den Anträgen: Wir lehnen sämtliche Rückweisungsanträge ab. Wir sind nicht gegen Bäume. Eines Tages wird es entlang der neuen Tramlinie nicht weniger, sondern mehr Bäume

geben, wahrscheinlich werden es Exemplare sein, die den veränderten Klimaverhältnissen gut standhalten können. Zum Stichwort «Tramwand»: Die zweite Tramachse ist nicht mit der Vorlage TBO verknüpft, muss aber unbedingt weiterverfolgt werden. Wir stimmen den Ergänzungsanträgen der PVS zu. Dabei ist entscheidend, dass die beantragten Änderungen das laufende Plangenehmigungsverfahren nicht gefährden, weil es wichtig ist, selbiges ohne Unterbruch fortzuführen, um schnell ans Ziel zu gelangen, welches in der Realisierung der Tramverbindung zwischen Bern und Ostermundigen besteht.

Rahel Ruch (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich verzichte auf lange Ausführungen zu den Gründen, wieso es auf der Linie 10 nach Ostermundigen eine Veränderung braucht und wieso das Tram die beste Lösung ist. Die Fraktion GB/JA! stimmt dem Realisierungskredit für das TBO zu. Wir stimmen auch den Ergänzungsanträgen der PVS zu, lehnen aber alle Rückweisungsanträge ab. Der Hauptgrund für den Bau der neuen Tramlinie ist klar: Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht, die Fahrt mit der Buslinie 10 ist nicht mehr zumutbar, insbesondere nicht für ältere Menschen oder für Männer mit Kinderwagen. Auch sie bezahlen Steuern und haben ein Anrecht auf eine anständige Verkehrsinfrastruktur.

Auf einige Aspekte will ich vertieft eingehen: 1. Die Veloanliegen: Aus Velosicht ist das Projekt TBO in einigen Punkten nach wie vor unbefriedigend: Die geplante Gestaltung der Kreuzungen, insbesondere derjenigen beim Rosengarten, ist nicht dazu geeignet, die Leute zum Velofahren zu animieren. Es wird eklige Linksabbiegespuren geben, mit flachen Winkeln, die bei Regen oder im Winter zum Albtraum werden. Auch die geplanten Kreisel sind nicht sehr velofreundlich und die Haltestellen sind nicht überall für Velofahrende ideal angelegt. Trotzdem ist, gesamthaft gesehen, den Veloanliegen einigermaßen viel Aufmerksamkeit entgegengebracht worden, wenn auch nur im Ausmass des im Rahmen des laufenden Plangenehmigungsverfahrens Möglichen, zumal eine Neuplanung sowohl die Finanzen als auch die Realisierbarkeit in Frage stellen würde. Deswegen müssen wir abwägen und der vorliegenden Gesamtlösung, trotz ihrer Nachteile für die Velos, den Vorzug geben. Fest steht, dass auch eine Variante mit Doppelgelenkbussen aus Velosicht nichts Tolles ist. Busse brauchen zwar keine Schienen, aber dies stellt sich aus Velosicht manchmal als unpraktisch heraus, da ihr Fahrverhalten recht unberechenbar ist. Das gilt doppelt für Doppelgelenkbusse, die stark ausschwenken, was von den Velofahrenden schwer eingeschätzt werden kann. Hinzu kommt, dass es für Doppelgelenkbusse eine zusätzliche Spur braucht, deren Erstellung weder realistisch noch finanzierbar ist. Wir erachten es als wichtig, dass die geplante Velohauptroute Bern-Ostermundigen richtig gut wird und dass sie den Velofahrenden eine wirkliche Alternative bietet, und zwar eine alltagstaugliche, nicht nur als «Velospazierweg». So etwas wie bei der Lorrainebrücke, wo die Veloroute plötzlich aufhört, und zwar genau an der Stelle, an der es am gefährlichsten ist, darf bei der Veloroute nach Ostermundigen nicht passieren. 2. Zum öffentlichen Raum und zur Gehl-Studie: Die Fragen in Bezug auf die Auswirkungen des TBO auf die Altstadt und zur zweiten Tramachse werden im Projektbeschrieb nicht abschliessend beantwortet. Zurzeit ist es unklar, wie der Kanton zur zweiten Tramachse steht. Es liegt auf der Hand, dass zum Zwecke der Entflechtung des Fuss- und öV-Verkehrs in der Innenstadt etwas unternommen werden muss. Diesbezüglich steht der Gemeinderat in der «Poleposition». Interessant ist, dass jetzt die Tramgegnerinnen und -gegner aus allen Lagern mithilfe der Gehl-Studie gegen das TBO vorzugehen versuchen. Wer die Gehl-Studie kennt, weiss, dass darin zwar Kritik am hohen öV-Aufkommen in den Hauptgassen der Innenstadt geäussert wird, aber gleichzeitig werden auch zahlreiche Ideen geliefert, wie die Nebengassen für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver gestaltet werden können. Denn das Problem ist ja nicht der öV an sich, sondern die Tatsache, dass in den Hauptgassen eben auch am meisten öV-Fahrzeuge und am meisten zu Fuss Gehende unterwegs sind. 3. Zur Wachstumskritik: Schon beim TRB wurden Stimmen laut, die das Tram aufgrund wachstumskritischer Überle-

gungen ablehnten. Die Fraktion GB/JA! ist sehr wachstumskritisch eingestellt. Wir lehnen das Dogma ab, dass die Wirtschaft immer weiterwachsen muss und dass, anstelle von Verteilungsgerechtigkeit und Umweltverträglichkeit, steigende Bruttoinlandsproduktwerte im Zentrum stehen. Wir kritisieren auch die neoliberale Ideologie, die sich nur um Standortmarketing und -faktoren kümmert, mit der wir nichts anfangen können. In Bezug auf das Tramprojekt wird jedoch ein untauglicher Analogieschluss angewendet: Die Gleichung «Tram = Bevölkerungswachstum = Wachstum = schädlich» geht nicht auf. Für uns steht fest, dass die Zunahme der Bevölkerung kein Problem der Wachstumsideologie ist, sondern, dass es um das Konsumverhalten und um die Verteilung geht. Es ist erstrebenswert, dass die Leute in die Stadt und in die nahe Agglomeration ziehen: Verdichtung vermindert die Zersiedelung, führt zu kurzen Wegen und ist deshalb ökologisch. Zudem erhalten die Menschen in der Stadt mehr verschiedene Eindrücke, sie öffnen sich Neuem gegenüber und lernen, mit der Vielfalt umzugehen. In folgendem Punkt droht die Wachstumskritik in die «Elite-Falle» zu tappen: Angesichts der Verteilung des Reichtums zeigt sich, dass nicht alle Menschen «zu viel haben», «völlig übersättigt sind» oder sich der Parole «weniger ist mehr» anschliessen können. Es gibt immer noch Leute, die dringend auf mehr statt weniger angewiesen sind, weil sie ihre Krankenkassenprämien kaum bezahlen können und kurz davorstehen, auf Sozialhilfe angewiesen zu sein, da sie in ihren Jobs nicht genug verdienen, um ihren Lebensunterhalt zu bestreiten. Auch in Ostermündigen wohnen Leute, die sich in dieser Lage befinden. Ihnen zu sagen, dass sie sich weiterhin in die übervollen Busse quetschen müssen, weil Wachstumsprojekte schlecht sind, grenzt an Zynismus.

Fazit: Das TBO ist notwendig. Die Möglichkeiten, rasch eine gute Lösung zu realisieren, sind nicht unendlich: Die Linienführung wurde x-mal geprüft, ebenso wie die Systemfrage. Dass Bäume gefällt werden müssen, bedauern wir auch, aber am Ende wird es mehr Bäume geben als jetzt. Es werden junge Bäume sein, an denen sich kommende Generationen erfreuen können. Insgesamt ist das Projekt ausgewogen. Wir stimmen dem Ausführungskredit, den Ergänzungsanträgen der PVS und dem Zusatzantrag von Manuel Widmer zu. Die Rückweisungsanträge lehnen wir ab.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Ich äussere mich zuerst zu Traktandum 14: Wir reichten unsere Motion am 27. November 2014 ein. Am 27. Mai 2015 lag bereits eine Antwort vor. Es bringt eigentlich nichts mehr, diesen Vorstoss jetzt zu behandeln. Wir gehen nicht davon aus, dass man mittels dieser schwachsinnigen Traktandierung versucht hat, uns die Plattform vorzuenthalten, aber anders ist es fast nicht zu erklären, dass wir heute über bereits Geschehenes diskutieren müssen. An sich bestand ein erhebliches öffentliches Interesse an der Frage, wie es mit dem TRB nach der gescheiterten Abstimmung weitergehen sollte. – Will die zuständige Gemeinderätin diesbezüglich etwa widersprechen? Nein, sicherlich nicht. Also kann mir vielleicht das ehemalige Ratspräsidium erklären, wie es kommt, dass eine Motion von erheblichem öffentlichem Interesse über zweieinhalb Jahre lang in einer Schublade verschwunden ist. Da ich Spässe und Komik mag, lasse ich es mir nicht entgehen, auf folgende komische Situation hinzuweisen: Alle Punkte unserer Motion sind erfüllt. Normalerweise wird in solchen Fällen die Abschreibung beantragt, aber im Falle unserer Motion besteht ein Antrag des Gemeinderats, der die Ablehnung der Motion und die Annahme von Punkt 1 als Postulat empfiehlt. Daraus ergibt sich die lustige Situation, dass, obschon der Gemeinderat 2015 die Ablehnung beantragt hat, mittlerweile alle Motionsanliegen erfüllt worden sind. Auch wenn wir Spass und Komik mögen, wollen wir nicht als Spielverderber agieren, indem wir eine unnötige Abstimmung durchführen lassen. Wir bieten folgenden Handel an: Wir ziehen unsere Motion zurück, unter der Bedingung, dass die zuständige Gemeinderätin erklärt, wie es dazu kommt, dass man, obwohl der Gemeinderat die Ablehnung unserer Motion beantragt hat, zweieinhalb Jahre später feststellen kann, dass diese in allen Punkten erfüllt ist?

Zu Traktandum 13: Kommt die Tram-Odyssee heute einen Schritt weiter? – Wir meinen: Ja! Wir verzichten auf eine Wiederholung der Argumente, die wir bei der letzten Tramdebatte schon vorgebracht haben. Wir weisen vor allem auf die heutige bessere Ausgangslage hin. Die Meinungen werden in der Stadt Bern wahrscheinlich nicht anders ausfallen als bei der letzten Abstimmung. Damals stimmten über 60% dem Tram zu. Aber die Gegner werden weiterkämpfen und weiterhin Behauptungen aufstellen. Wir Befürworter dürfen uns nicht auf dem Anteil von 60% ausruhen, denn dadurch würden wir den gleichen Fehler begehen wie Ostermundigen bei der letzten Abstimmung. Unsere Fraktion ist überzeugt, dass wir in der zweiten Runde einen Sieg einfahren können. Ostermundigen hat realisiert, dass die Bernstrasse saniert werden muss und dass eine Strassensanierung ohne Tram nicht viel günstiger ist. Für die Stadt Bern ergibt sich eine analoge Situation: Der städtische Anteil an das Projekt beträgt ca. 25 Mio. Franken. Ungefähr die Hälfte dieser Kosten müsste die Stadt für die anstehenden Sanierungsmassnahmen an der Strasse und an den Abwasserkanälen ohnehin aufwenden. Wie schon erwähnt, stehen sowohl die CVP als auch die BDP Stadt Bern – ich spreche ausdrücklich nicht von der BDP Kanton Bern, weil diese in dieser Sache einige Punkte vergeben hat – dem TBO freundlich und positiv gegenüber. Dies gilt notabene in Bezug auf den öV insgesamt, denn wir setzen uns für das grosse Ganze ein. Da ich mir sicher bin, dass es sich die Gegner nicht nehmen lassen, die ihnen zustehende Redezeit maximal auszunutzen, indem sie die immergleichen Argumente wiederholen, fasse ich mich kurz und komme zum Schluss: Im Namen der Fraktion CVP/BDP empfehle ich Ihnen, sowohl den Kredit für den Projektbestandteil Strassenbau als auch den Kredit für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung anzunehmen. Auch die bürgerlichen Fraktionen sollten für das rote Tram den grünen Knopf drücken. Die Rückweisungsanträge lehnen wir ab.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Ich danke dem Verein «Läbige Stadt» für die Äpfel, die wir geschenkt bekommen haben. Aber wie so oft in der Märchenwelt, sieht der Apfel zwar schön aus, aber er ist ein Danaergeschenk. Im Märchen war der Apfel vergiftet. Im Trojanischen Krieg wurde ein Pferd vor den Toren Trojas abgestellt, das die Trojaner für ein Geschenk hielten und in die Stadt holten, was sich als sehr verhängnisvoll herausstellte. Die Äpfel, die wir heute bekommen haben, sind vergiftet. Ich erkläre Ihnen, wieso: Es geht darum, dass unsere schöne Oberstadt nicht durch eine Tramwand verschandelt wird. Es geht darum, eine für die Stadt und die Region sinnvolle Lösung zu suchen. Die Variante, die man uns vorlegt, ist als solche nicht geeignet. Es braucht stattdessen eine gesamthafte Lösung, eine Gesamtplanung, die alle Elemente einbezieht. Die ZMB Länggasse-Wyler bietet die Möglichkeit, eine Gesamtplanung vorzunehmen. Unsere Fraktion steht hinter dem öV, wir anerkennen auch die Notwendigkeit des Ausbaus des S-Bahnnetzes. Aber der Ausbau des öV muss zielgerichtet erfolgen. Es wird von uns verlangt, auf ein Tramprojekt zu setzen, das auf einer Planung bis 2020 respektive 2025 basiert. In der Botschaft wird auch von Prognosen bis 2040 gesprochen, was die Frage aufwirft, woher die zugrundeliegenden Studien stammen. Man hat einfach die Möglichkeit ergriffen, ein leicht umgepoltes Projekt, welches in Ostermundigen durchgezwängt werden konnte, wiederaufzulegen. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass man eine Lösung finden muss, die der Stadt Bern etwas bringt. Die vorliegende Variante geht mit einer Zunahme der Menge von langen, durch die Markt- und Spitalgasse fahrenden Tramfahrzeuge einher. Die Belastung durch die Trams in der Innenstadt wird enorm zunehmen, selbst wenn die Buslinie 12 in eine Nebengasse verlegt wird. Wenn der prognostizierte Ausbau kommt, wird alles noch viel schlimmer werden. Ein weiterer Punkt sind die Bäume: Bern wird immer als grüne Stadt mit schönen Alleen gerühmt. Privatpersonen können auf ihren Grundstücken einen Baum nur dann fällen, wenn das Baumschutzreglement es zulässt. Aber für das Tram sollen nahezu alle Alleebäume gefällt werden. Durch das TBO wird es gewaltige Veränderungen geben. Es wird nicht nur in der Innenstadt, sondern auch im betroffenen

Quartier eine wesentliche Verschlechterung stattfinden. Ich bin kein Propagandist grüner Anliegen, aber ich finde es erstaunlich, dass man bereit ist, eine ganze Allee zu opfern, obwohl der Baumschutz sonst immer hochgehalten wird und es immer heisst, Bern solle grüner werden. Aber beim TBO ist man bereit, eine Menge Bäume leichtfertig zu opfern. Auch was den Kosten-/Nutzenaspekt anbelangt, ist dieses Tramprojekt unsinnig. Früher sollte die neue Tramlinie immerhin noch von Köniz bis Rüti führen, aber jetzt reicht die Strecke nur noch von Bern bis nach Ostermundigen, für die Verbindung nach Rüti braucht es zusätzlich einen Bus. Aus Sicht der Steuerzahler ist es sehr kurzfristig, wenn man uns verspricht, dass wir ein funktionierendes Tram bekommen, dabei aber die Folgekosten ausser Acht lässt und nicht einrechnet, was deswegen alles zerstört wird und welche Probleme das Ganze mit sich bringt, insbesondere Veloanliegen sind eigentliche Tramkiller. In Frankreich gibt es breite Boulevards und Alleen. Da ist es kein Problem, Eigentrassees für Trams anzulegen, das zeigt sich zum Beispiel in Bordeaux. Aber in Bern ist der Platz knapp, da sind Probleme vorprogrammiert. Die Variante mit der S-Bahn und den Ortsbussen wäre eine sinnvolle Lösung. Wir schliessen auch nicht aus, dass allenfalls die Tramlinie Länggasse-Wyler um die Strecke bis nach Ostermundigen erweitert werden kann. Alle genannten Möglichkeiten müssen in eine Gesamtbeurteilung einfließen. Was uns hier vorgelegt wird, ist blosses Stückwerk. Hier wird der Stadt Bern ein Apfel präsentiert, der zwar schön aussieht, aber leider vergiftet ist. Denken Sie an die Konsequenzen! Wollen wir uns wirklich eine Tramwand aufzwingen lassen? Wollen wir gewaltige Folgekosten in Kauf nehmen? – Nein, denn wir haben genügend Zeit, um alle Möglichkeiten zu prüfen und eine Gesamtlösung mit Doppelgelenkbussen, Zubringerbussen, Eilkursen und einer alternativen Linienführung zu erarbeiten. Das Berner öV-Angebot muss neu überdacht werden. Es gibt drei Linien, die parallel verkehren; sie alle fahren durch die Markt- und Spitalgasse via Thunplatz bis zum Burgernziel. Eine Entflechtung tut not, man muss das Streckennetz neu überdenken. Bitte stimmen Sie unseren Rückweisungsanträgen zu. Selbstverständlich nimmt unsere Fraktion die Rückweisungsanträgen von Luzius Theiler an. Den Ausführungskredit, die Ergänzungsanträge der PVS und den Zusatzantrag von Manuel Widmer lehnen wir ab.

Barbara Freiburghaus (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Wir von der Fraktion FDP/JF haben uns mit diesem Geschäft schwergetan. Es gibt einige gute Gründe, die dafürsprechen, das Tramprojekt zu unterstützen, es gibt aber auch einige gewichtige Argumente dagegen. Ausser Frage steht jedoch, dass ein Ausbau der Linie und der Kapazitäten nach Ostermundigen vorgenommen werden muss. Auf der einen Seite empfinden wir es als störend, dass immer noch mit Zahlen aus vergangenen Jahren argumentiert wird: Die Gutachten von Professor Ulrich Weidmann stammen aus den Jahren 2008, beziehungsweise 2011. Das Projekt von 2017 ist einfach aus dem Projekt von 2014 übernommen worden, unter Weglassung des Astes nach Köniz und der Rüti-Schleife. Etwas mehr Kreativität wäre wünschenswert. Des Weiteren ist dieses Projekt einzig auf die Spitzenzeiten, das heisst, auf die während maximal zwei Stunden pro Tag herrschende höchste Nachfrage ausgerichtet. Und es stellt sich die Frage, ob der Ausbau der Linie 10 wirklich nötig ist, wenn in ein paar Jahren der Ausbau der S-Bahn und/oder die zweite Tramachse folgen. Die Gesamtkosten von rund einer Viertelmilliarde Franken sind hoch. – Dazu muss auch gesagt sein, dass wir die Kostenübernahmen von Bund und Kanton mit unseren Steuergeldern mitfinanzieren.

Auf der anderen Seite hat uns vor allem das Argument der Synergieeffekte überzeugt, da die Strasse wegen der Sanierung der Leitungen ohnehin aufgerissen werden muss. Wir sind uns bewusst, dass die heutigen Zeiten einen noch nie dagewesenen technischen Fortschritt erleben. Was heute modern ist, kann in fünf Jahren bereits veraltet sein. – Was wäre, wenn in fünf Jahren plötzlich selbstfahrende Busse zur besseren Alternative werden?

Aber wir müssen jetzt über das Geschäft TBO befinden. Wir haben das Projekt anlässlich unserer Mitgliederversammlung zur Diskussion vorgelegt. Die mehrheitliche Meinung dazu lautete, dass man für dieses Projekt zwar wenig Begeisterung aufbringe, aber da keine Alternative vorliege, werde man dem Projekt zustimmen. Die FDP-Mitglieder stimmten dem TBO zu, mit einigen Enthaltungen. Wir möchten René Schmied, dem Direktor von Bernmobil nochmals danken, dass er an unserer Mitgliederversammlung Rede und Antwort stand. Eine Mehrheit fand sich nicht zuletzt aufgrund seiner Argumentation. Unsere Fraktion wird dem Projekt TBO mehrheitlich zustimmen. Die Rückweisungsanträge von Luzius Theiler und die der SVP-Fraktion unterstützen wir im Parlament nicht, da es für uns unbestritten ist, dass rasch eine Lösung gefunden werden muss. Wenn unbedingt eine Tramlinie gebaut werden muss, soll dieses Projekt jetzt an die Hand genommen werden. Um unseren guten Willen zu zeigen und zu beweisen, dass wir nicht immer gegen die Velofahrer sind, stimmen wir den Ergänzungsanträgen der PVS zu. Laut der Velo-Lobby ist eine Trennung zwischen den Haltestellen und den Velospuren nötig, damit die Velos die Haltestellen umfahren können. Wir stimmen auch dem Zusatzantrag von Manuel Widmer zu.

Einzelvotum

Christa Ammann (AL): Die AL ist nicht gegen einen sinnvollen Ausbau des öV. Leider ist es so, dass sich das Projekt für den Tramast nach Ostermundigen seit der letzten Abstimmung nicht gross bewegt hat, deshalb hat sich auch die Meinung der AL nicht verändert. Die Strecke von Bern nach Ostermundigen könnten viele Leute problemlos mit dem Velo bewältigen, aber dazu braucht es auf dieser Strecke geeignete Massnahmen. Aber mit dem geplanten TBO wird der Umstieg aufs Velo erschwert. Wenn schon eine neue Tramlinie realisiert werden soll, dann auf Kosten des MIV. Das vorliegende Projekt trägt dem nicht Rechnung, es behindert den Langsamverkehr gegenüber dem öV und dem motorisierten Privatverkehr. Offensichtlich hat man aus den beim Tram Bern West gemachten Fehlern nichts gelernt. Die Chance und die Möglichkeit, die Stadt Bern im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) 2016 neu und anders zu planen, und zwar so, dass Wohnen, Arbeit und Freizeit näher beieinanderliegen, sind leider verpasst worden. Dieser Fehler pflanzt sich mit dem Tramprojekt fort: Ziel müsste vielmehr eine Suburbanisierung der Quartiere und der umliegenden Gemeinden sein, anstelle einer auf Bern ausgerichteten Zentralisierung. Die Beibehaltung des sternförmig angeordneten Liniennetzes geht in die falsche Richtung. Eine moderne Stadt- und Verkehrsplanung muss den Langsamverkehr priorisieren. Sie sollte den Menschen möglichst wenig Anstösse geben, mobil sein zu müssen. Wir empfehlen, den Ausführungskredit abzulehnen. Wir nehmen die Rückweisungsanträge von Luzius Theiler an, mit Ausnahme des ersten Antrags. Wir sind zum Schluss gekommen, dass ein sinnvolles Projekt, wenn es denn eines gäbe, durchaus realisiert werden sollte, selbst wenn es auf Kosten der Bäume geschieht. Es werden ja wieder neue Bäume gepflanzt. Der Baumschutz allein ist kein hinreichender Grund, um eine Tramvorlage abzulehnen. Wir lehnen den ersten Rückweisungsantrag der SVP ab, weil wir die Argumentation der SVP, nur die negativen Auswirkungen der Gehl-Studie seien festzuhalten, nicht unterstützen können, da diese Auflage nichts mit einer sinnvollen Auswertung in Bezug auf das Projekt zu tun hat, sondern bloss dem Wunsch der SVP nach einer Gefälligkeitsstudie entspricht. Den Rückweisungsanträgen Nrn. 2 und 3 der SVP stimmen wir zu. Den SVP-Rückweisungsantrag Nr. 4 lehnen wir ab, weil die Fragen nach Pannenszenarien oder nach der zweiten Tramachse nicht ausschlaggebend sind beim Entscheid, ob das TBO gebaut werden soll oder nicht. Den Ergänzungsanträgen der PVS stimmen wir zu. Den Zusatzantrag von Manuel Widmer lehnen wir ab, weil es in der Stadt Bern bereits zu viele Schilder und farbige Markierungen gibt, die den Leuten vorschreiben, was sie

wo tun dürfen oder unterlassen sollen. Die vorgeschlagene Kennzeichnung trägt eher zur Verwirrung als zur Entspannung der Situation bei.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Herzlichen Dank für diese sachliche Diskussion. Alle wichtigen Gründe, die für das Tram sprechen, sind benannt worden. Aus ebendiesen Gründen stimmte die Bevölkerung der Stadt Bern 2015 mit über 60% dem TRB zu. Es ist auch eine Frage des Respekts gegenüber dem Willen des Soveräns, dass die Stimmbevölkerung erneut über eine Tramvorlage abstimmen kann. Die letzte Vorlage wurde von den umliegenden Gemeinden abgelehnt, nicht von der Stadtberner Bevölkerung.

Das vorliegende Projekt stimmt inhaltlich nach wie vor: An den Problemen auf der Linie 10 zwischen Bern und Ostermundigen hat nichts geändert, im Gegenteil, die Situation spitzt sich von Jahr zu Jahr zu, weil die Fahrgastzahlen stetig steigen. Mittlerweile gibt es auf dem Abschnitt Bern-Ostermundigen mehr als acht Millionen Fahrgäste. Die bestehenden Kapazitätsprobleme können nur mit einem Tram gelöst werden. Es liegen Prognosen vor, die bis 2040 reichen, die von einer Passagierzunahme von 40 bis 50% ausgehen. In der Vergangenheit sind alle Prognosen von der Realität übertroffen worden. Es stimmt, dass die uns vorliegenden Studien bereits für das TRB-Projekt erstellt worden sind. Im Hinblick auf das TBO haben wir deren Ergebnisse letztes Jahr mittels einer weiteren Studie validieren lassen, welche auch zum Schluss gelangt, dass nur das Tram die richtige Lösung ist. Selbstverständlich schliesst die neue Studie den Ausbau der S-Bahn mit ein. Die Prognosewerte sind also sehr aktuell nochmals überprüft worden. Wenn man will, dass die Stadt, die Agglomeration und die Region Bern auch in Zukunft eine Weiterentwicklung durchlaufen, braucht es gute Infrastrukturen, ein funktionierender öV ist ein zentraler Bestandteil davon. Darum verdanke ich es der Gemeinde Ostermundigen sehr, die, trotz der Ablehnung des TRB, ein neues Projekt erarbeitete und der Bevölkerung eine neue Vorlage unterbreitete, die eine deutliche Zustimmung fand. Ich danke auch dem Kanton, der dieses Projekt trotz des Volksneins zum TRB, weiterhin begleitete und somit ermöglichte, dass weitere Abstimmungen stattfinden konnten, so dass schliesslich auch der Grosse Rat dem Kredit zustimmen konnte. Der Kanton Bern übernimmt mit 53% den Grossteil des Gesamtkredits. Elf Prozent übernimmt die Gemeinde Ostermundigen, die Stadt Bern ist mit 8,5% an den Gesamtkosten beteiligt. In Anbetracht des Nutzens, den uns das TBO bringt, und angesichts der Alternativlosigkeit zu diesem Projekt, ist der Anteil, den die Stadt beitragen muss, sehr bescheiden. Kommt hinzu, dass der Hauptanteil des städtischen Beitrags ohnehin ausgegeben werden muss, weil wir die mehr als hundertjährige Kanalisation sanieren und zu diesem Zweck die Strasse aufreissen müssen. Die Hälfte der Kosten, die die Stadt an die Realisierung des TBO beisteuern muss, müsste sie auch ohne das Tramprojekt für die Sanierung der Abwasseranlagen und der Werkleitungen aufbringen. Die Stadt Bern leistet keinen Beitrag an die Traminfrastrukturen. Wir bezahlen lediglich die Massnahmen für den Strassenbau respektive für alle unterirdischen Anlagen, die wir nun, als Synergie des Projekts TBO, sanieren können. Wir sind der Überzeugung, dass es richtig ist, auch in Zukunft auf den öV zu setzen. Wir fahren gut mit einem starken öV. Allerdings muss dieser attraktiv sein, damit die Leute den öV weiterhin nutzen oder auf den öV umsteigen. In Bezug auf das Umsteigen haben wir mit dem Tram Bern West gute Erfahrungen gemacht, an die wir anknüpfen können. Bern ist eine Tramstadt und ich hoffe sehr, dass dies auch in Zukunft so bleibt.

Die Ergänzungsanträge der PVS halten wir für umsetzbar. Wichtig ist der Hinweis, dass die Haltestellenumfahrungen innerhalb des laufenden Plangenehmigungsverfahrens realisiert werden sollen. Bei einer Neuauflage wäre das bestehende Projekt gefährdet. Dasselbe gilt für den Zusatzantrag von Manuel Widmer. Andere Gestaltungen der Umfahrungen sind heutzutage gar nicht mehr genehmigungsfähig, weil das Behindertengleichstellungsgesetz vorschreibt, dass es klar abgegrenzte Bereiche braucht. Diese Abgrenzungen müssen nicht nur visuell

erfassbar, sondern auch tastbar sein, was sehr in unserem Sinne ist. Der Gemeinderat steht den Rückweisungsanträgen von Luzius Theiler und der SVP-Fraktion ablehnend gegenüber. Wir sind dankbar, wenn auch der Stadtrat diese Rückweisungsanträge ablehnt.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 Theiler ab (8 Ja, 57 Nein). *Abst.Nr. 012*
2. Der Stadtrat lehnt die Rückweisungsanträge Nrn. 2-4 Theiler ab (10 Ja, 54 Nein).
Abst.Nr. 013
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 der SVP ab (7 Ja, 58 Nein). *Abst.Nr. 014*
4. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 der SVP ab (10 Ja, 55 Nein). *Abst.Nr. 015*
5. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 3 der SVP ab (10 Ja, 56 Nein). *Abst.Nr. 016*
6. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 4 der SVP ab (8 Ja, 58 Nein). *Abst.Nr. 017*
7. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag Nr. 1 der PVS zu (61 Ja, 6 Nein). *Abst.Nr. 018*
8. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag Nr. 2 der PVS zu (61 Ja, 6 Nein). *Abst.Nr. 019*
9. Der Stadtrat stimmt dem Zusatzantrag Widmer zu (56 Ja, 9 Nein, 2 Enthaltungen).
Abst.Nr. 020
10. Der Stadtrat stimmt dem Ausführungskredit TBO zu (55 Ja, 10 Nein, 2 Enthaltungen).
Abst.Nr. 021

Philip Kohli (BDP): Ich komme nochmals auf unsere Motion, Traktandum 14, zurück. Ich habe vorhin erklärt, dass wir bereit sind, die Motion zurückzuziehen, unter der Bedingung, dass die zuständige Gemeinderätin folgende Frage beantwortet: Wie kommt es, dass alle Punkte der Motion erfüllt sind, obwohl der Gemeinderat die Ablehnung von Punkt 1 beantragt hat?

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Die Antwort des Gemeinderates ist vom 27. Mai 2015 datiert. Wenn eine Motion beantwortet ist, liegt es in der Folge am Büro des Stadtrats, diesen Vorstoss zu traktandieren. Die Traktandierung liegt ausserhalb des Einflussbereiches des Gemeinderats. Da sich diese Motion inzwischen erübrigt hat, weil sie in allen Punkten erfüllt ist, bin ich dankbar für die Bereitschaft der Fraktion BDP/CVP, sie zurückzuziehen.

Abstimmungsbotschaft

Anträge zur Abstimmungsbotschaft

Rückweisungsantrag SVP

Die Botschaft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage eine vollkommene Überarbeitung vorzunehmen, die den Tatsachen entspricht.

Änderungsantrag SVP

Das Bild auf Seite 18 der Botschaft sei durch eine andere Darstellung zu ersetzen, die die «Allee» maximal 5 Jahre nach Erstellung der Tramlinie abbildet.

Änderungsantrag PVS

Seite 19, rechte Spalte, letzter Abschnitt: ~~Über den Kostenanteil des Kantons Bern wird der Grosse Rat voraussichtlich im Juni 2017 entscheiden.~~ Den Kostenanteil des Kantons Bern hat der Grosse Rat im Juni 2017 bewilligt.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: **Wir ändern unseren Rückweisungsantrag** wie folgt: «Die Botschaft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage eine vollkommene Überarbeitung vorzunehmen.» In der Abstimmungsbotschaft wird von falschen Annah-

men ausgegangen, insbesondere wird nicht berücksichtigt, dass die S-Bahn eine wesentliche Entlastung bringen wird. Auch andere Angaben in der Botschaft entsprechen nicht den Tatsachen. Diese Abstimmungsvorlage ist irreführend, sie bietet wahrscheinlich sogar eine Grundlage für Beschwerden. Wir sehen davon ab, mittels Änderungsanträgen alle Textstellen in der Botschaft zu ändern, die nicht den Tatsachen entsprechen, ansonsten heisst es wieder, wir seien unnötig weitschweifend. Wer mit den Inhalten der Infras-Studie vertraut ist, erkennt, dass das, was der Gemeinderat daraus macht, einzig darauf zielt, die Stimmbürger zur Zustimmung zu bewegen. Deswegen ist die Abstimmungsbotschaft zurückzuweisen und vollständig zu überarbeiten. Für den Fall, dass unser Rückweisungsantrag abgelehnt wird, stellen wir den Antrag, dass die Abbildung auf Seite 18 geändert werden soll: Das jetzige Bild stellt die Situation falsch dar. Es bildet eine Situation ab, die etwa dem Zustand im Jahre 2045 entspricht. Es ist ehrlicher, die Situation so darzustellen, wie sie sich etwa fünf Jahre nach der Realisierung des Trams präsentieren wird. Das Bild mit den prächtigen Bäumen ist täuschend. Es soll geändert werden, insbesondere auch im Hinblick auf allfällige Beschwerden von Seiten der Stimmberechtigten.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Über dieses Bild kann man diskutieren. Diese Abbildung wurde von Technikern hergestellt und entspricht der Vorgabe, ein Bild jener Situation zu zeichnen, die sich nach dem Abschluss eines Projektes ergeben wird. Die kritisierte Abbildung in der Botschaft zeigt die neu zu pflanzenden Bäume in ausgewachsenem Zustand. Meiner Ansicht nach ist es nicht nötig, dass das Tram im Bild quasi aus einem Wald herausfährt. Aber die technischen Visualisierungen werden nach bestimmten Vorgaben erstellt. Ich halte ausdrücklich fest, dass ich keinen Einfluss auf diese bildlichen Darstellungen genommen habe. Aber es steht Ihnen selbstverständlich frei, diese Bilder politisch zu beurteilen.

Abgeänderter Rückweisungsantrag SVP

Die Botschaft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage eine vollkommene Überarbeitung vorzunehmen.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag der SVP ab (7 Ja, 59 Nein). *Abst.Nr. 022*
2. Der Stadtrat lehnt den Änderungsantrag der SVP ab (17 Ja, 44 Nein, 6 Enthaltungen).
Abst.Nr. 023
3. Der Stadtrat stimmt dem Änderungsantrag der PVS zu (64 Ja, 2 Nein). *Abst.Nr. 024*
4. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Abstimmungsbotschaft zu (60 Ja, 7 Nein). *Abst.Nr. 025*

2014.SR.000332

14 Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Alternativprojekte zum TRB jetzt anpacken

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen, er ist jedoch bereit, Punkt 1 als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 27. Mai 2015

Diskussion siehe Traktandum 13

Beschluss

Die Motionärin Fraktion BDP/CVP zieht die Motion zurück.

- Traktandum 15 wurde vorgezogen behandelt. -

2015.SR.000179

16 Interfraktionelle Motion BDP/CVP, SP (Michael Daphinoff CVP/Hans Kupferschmid, BDP/Bettina Stüssi, SP): Kinderschutz: Tramhaltestellen „Luisenstrasse“ und „Thunplatz“ sollen auch für „blaues Bähnli“ Linie 6 fixe Haltestellen werden

Gemeinderatsantrag

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

Bern, 16. Dezember 2015

Motionär *Michael Daphinoff* (SVP): Wir danken dem Gemeinderat für seine Stellungnahme zu unserem Vorstoss. Wir sind dankbar, dass Bernmobil und der Gemeinderat die Problematik erkannt haben und in Zusammenarbeit beziehungsweise in Absprache mit den Quartiervertretungen dafür gesorgt haben, dass die Trams der Linie 6 auf diesem Streckenabschnitt langsamer fahren, das heisst, mit 20 km/h unterwegs sind. Wir begrüssen die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts im Rahmen des Projekts «Thunstrasse West», in dem auch auf diese Problematik eingegangen wird und nach Lösungen zur Entschärfung der Situation gesucht werden soll. Die vorliegende Antwort ist nicht mehr ganz aktuell, vielleicht weiss man in der Zwischenzeit mehr. Wir bitten die zuständige Gemeinderätin, über die neusten Informationen in Bezug auf das Projekt «Thunstrasse West» Auskunft zu geben. Vorstellbar wäre auch eine Verschiebung der Haltestelle «Luisenstrasse», in Kombination mit der Aufhebung einer der bisherigen Haltestellen, sei es die an der Luisenstrasse oder die am Thunplatz. Wenn es innerhalb dieses relativ kleinen Perimeters nicht mehr so viele Haltestellen gäbe, könnte die Problematik, dass heutzutage nur zwei der drei Tramlinien, die auf dieser Strecke verkehren, die Haltestellen «Luisenstrasse» und «Thunplatz» bedienen, definitiv ausgeräumt werden, – aber das ist bereits ein Blick in die Zukunft. Wir **wandeln die Motion in ein Postulat** und bitten um Ihre Zustimmung.

Fraktionserklärungen

Bettina Stüssi (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Der Antwort des Gemeinderats lässt sich entnehmen, dass man das durch das schnell durchfahrende «Blaue Bähnli» verursachte Sicherheitsproblem erkannt hat. Die Tatsache, dass das sogenannte «Blaue Bähnli» nicht mehr blau ist, sondern rot und als Tram daherkommt, macht die Situation nicht einfacher. Die Thunstrasse ist ein Schulweg, sowohl für Schul- als auch für Kindergartenkinder. Wir sind froh, dass die Linie 6 auf dieser stadteinwärts abfallenden Strecke nicht mehr so schnell fährt wie bisher. Das ist ein Grund mehr, an der Forderung festzuhalten, dass die Linie 6 auch an den Haltestellen «Thunplatz» und «Luisenstrasse» anhalten soll. Der Gemeinderat führt in seiner Antwort aus, dass diese Lösung mit Kosten verbunden sei. Vor einigen Jahren wurden die Fahrpläne der Linien 7 und 8, die ebenfalls auf dieser Strecke verkehren, aus Spargründen ausgedünnt. Demnach sollte der erforderliche Spielraum vorhanden sein, der es der

Stadt erlauben würde, sich diese zwei zusätzlichen Haltestationen des «Blauen Bähnli» zu leisten. Auf diese Weise kämen die einst beim öV eingesparten Mittel auch wieder dem öV zugute. Unsere Fraktion unterstützt diesen Vorstoss als Postulat. Damit ist unsere Erwartung verbunden, dass dieses Anliegen eingehend geprüft wird. Wir sind überzeugt, dass im Rahmen des Projekts «Thunstrasse West», bei dem die Neugestaltung des Helvetiaplatzes und des Providuriums am Thunplatz sowie ferner auch die der Haltestelle «Brunnadernstrasse» geplant und später realisiert werden sollen, eine gute Lösung gefunden werden kann. Die erfahrenen Planer und Experten werden gewiss einen Weg, – oder besser gesagt: einen Weg mit Haltestellen finden, der unseren Forderungen und Erwartungen gerecht wird.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Für mich und für einen Teil der SVP-Fraktion haben Sicherheitsüberlegungen den Vorrang. Die Situation auf dem durch das Kirchenfeld führenden Streckenabschnitt ist gefährlich, insbesondere auch, weil die «Blauen Bähnli», die ohne Halt durchfahren, inzwischen meistens rot-blau sind, weil sich an der Spitze der Komposition ein roter Tramwagen befindet. Insbesondere für ältere Leute und für Kinder ist es schwierig, die Geschwindigkeit eines herannahenden Trams einzuschätzen. Das ist ein Unfallrisiko. Deswegen habe ich mich in der Kommission und gemeinsam mit Hans Ulrich Gräni-cher auch in der Quartierkommission dafür ausgesprochen, dem vorliegenden Vorstoss zuzu- stimmen. Ich füge hinzu, dass die aufgezeigte Problematik als Konsequenz der verfehlten Strecken- beziehungsweise Linienpolitik im öV-Bereich zu betrachten ist. Man hätte andere Lösungen finden sollen. Das soll nicht heissen, dass die Linie 6 nicht mehr bis zum Bahnhof fahren soll. Aber es gibt andere Möglichkeiten, beispielsweise die Einrichtung einer Umstei- gestation beim Thunplatz in Verbindung mit den Linien 7 und 8. Auf diese Weise könnte man auch eine Entflechtung des durch die Hauptgassen der Innenstadt fahrenden Tramverkehrs erreichen. Die Haltestelle «Luisenstrasse», der eine gewisse Bedeutung zukommt, soll auch weiterhin bedient werden. Wie ich bei der Begründung unserer Rückweisungsanträge zum Projekt TBO bereits erwähnt habe, würde sich da eine Chance bieten, um das öV-Netz im Rahmen eines Gesamtprojekts neu zu betrachten. Da wir aber nicht nachtragend sind, wer- den ich und ein Teil unserer Fraktion diesem Vorstoss mit Überzeugung zustimmen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Der vorliegende Vorstoss ist zwar nicht ganz so visionär wie die Motion der BDP/CVP unter Traktandum 14, die sich innerhalb eines Zeitraums von drei Jah- ren wie von selbst erfüllt hat, aber er zeigt bereits eine deutliche Wirkung, indem das Tempo der Trams, die an den Haltestellen «Thunplatz» und «Luisenstrassen» ohne Halt durchfahren, deutlich reduziert worden ist. Die Trams der Linie 6 verkehren auf dieser Strecke nur noch mit Tempo 20 und beim Thunplatz mit 25 km/h. Laut meinem Verständnis wird im vorliegenden Vorstoss nicht die Anzahl der Haltestellen bemängelt, zumal die Haltestelle «Luisenstrasse», in Relation zur Anzahl der Fahrgäste, mit zwei Tramlinien sehr gut bedient wird. Die Kritik der Motionärinnen zielt in erster Linie auf die mangelnde Sicherheit. Wir haben erkannt, dass die Situation in Sachen Sicherheit tatsächlich suboptimal gewesen ist und in der Folge die So- fortmassnahme ergriffen, dass die Trams der Linie 6 auf dem betreffenden Streckenabschnitt langsamer fahren als bisher. Es ist geplant, auf dem Abschnitt zwischen dem Helvetia- und Thunplatz ein Tempo-30-Regime einzuführen, welches auch für Autos gilt. Ausserdem soll die Haltestelle «Luisenstrasse» ein wenig verschoben werden, somit können auch die Zebrastrei- fen verschoben werden, wodurch eine Verbesserung der Sichtverhältnisse gewährleistet wer- den kann. Diese Massnahme erlaubt gleichzeitig auch eine Entschärfung des bestehenden Konflikts mit dem Veloverkehr. Die ersten Planungsschritte sind getan, aber ich kann noch keinen definitiven Zeithorizont für deren Umsetzung bekanntgeben. Da Bernmobil die Geleise sanieren muss, wird die Realisierung innert den nächsten Jahren und nicht erst in ferner Zu- kunft geschehen. Die ersten Pläne liegen vor. Sie sind eingeladen, diese einzusehen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärinnen Fraktionen BDP/CVP und SP/JUSO wandeln die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (64 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 026*

1998.GR.000013

17 Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4): Teilrevision; Nachkredit zum Globalkredit 2017 der Abteilung Verkehrsplanung; vorgezogene Berichterstattung und Umsetzungsprogramm

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4): Überprüfung der Finanzierung und Anpassung des Reglements; Nachkredit 2017 zulasten der Erfolgsrechnung der Verkehrsplanung; vorgezogene Berichterstattung und Umsetzungsprogramm.
2. Er beschliesst Artikel 8, Absatz 1 des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4) wie folgt zu ändern (Änderungen kursiv):

Art. 8 Finanzierung

¹ Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikeln 4-7 dieses Reglements werden der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich ~~1.25 Mio. Franken~~ **2.45 Mio. Franken** zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

² (unverändert)

³ (unverändert)

⁴ (unverändert)

⁵ (unverändert)

⁶ (unverändert)

3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Teilrevision des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV).
4. Der Stadtrat erhöht den Globalkredit der Verkehrsplanung für das Jahr 2017 mittels Nachkredit von Fr. 5 298 720.85 um Fr. 700 000.00 auf Fr. 5 998 720.85 (PG580100, P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr).
5. Er beschliesst, im Rahmen der Budgetbehandlung 2018 den Globalkredit der Dienststelle Verkehrsplanung um Fr. 1 200 000.00 zu erhöhen (PG580100, P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr).
6. Er nimmt Kenntnis von der vorgezogenen Berichterstattung für die Periode 2015 (2. Halbjahr)-2017 und dem Umsetzungsprogramm für die Periode 2018-2021 und legt den Termin für die nächste Berichterstattung auf die erste Jahreshälfte 2020 fest.

Bern, 14. Juni 2017

Antrag SVP

Auf das Geschäft sei nicht einzutreten.

Änderungsantrag GLP/JGLP

Artikel 11 Befristung

~~Der Gemeinderat prüft alle 5 Jahre, ob Artikel 8 revidiert werden soll. Er stellt dem Stadtrat Antrag. Die Finanzierung gemäss Artikel 8 ist auf 5 Jahre befristet. Über eine Verlängerung beschliesst der Stadtrat.~~

Änderungsantrag GB/JA!

~~5. Er beschliesst, im Rahmen der Budgetbehandlung 2018 den Globalkredit der Dienststelle Verkehrsplanung um Fr. 1 200 000.00 zu erhöhen. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die gemäss Ziffer 2 (Anpassung von Art. 8 RFFV) beschlossene Erhöhung der jährlichen Finanzbeiträge um Fr. 1 200 000.00 in dem vom Gemeinderat für das Budget 2018 beantragten Globalkredit der Dienststelle Verkehrsplanung enthalten ist (PG580100, P580140 Förderung Fuss- und Veloverkehr).~~

Änderungsantrag FDP/JF

Artikel 8 Finanzierung

¹ Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikeln 4-7 dieses Reglements werden der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich ~~1.25 Mio. Franken~~ **1.9 Mio. Franken** zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

PVS-Referentin *Franziska Grossenbacher* (GB): Das vorliegende Geschäft zum Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) umfasst drei Teile: Der erste Teil besteht in der Anpassung des Artikels 8 betreffend die Finanzierung: Der Gemeinderat will die Mittel von 1,25 Mio. Franken auf 2,45 Mio. Franken pro Jahr erhöhen. Der zweite Teil ist ein Nachkredit für 2017 in der Höhe von 700 000 Franken. Der dritte Teil betrifft die vorgezogene Berichterstattung und das Umsetzungsprogramm zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Zur Vorgeschichte: Am 1. September 2016 hat der Stadtrat bereits eine Teilrevision des RFFV beschlossen. Dabei ging es darum, aufgrund einer Motion die Zielsetzung einer Verdoppelung des Veloverkehrs im Reglement festzuschreiben und um nötige Anpassungen im Zusammensetzung mit dem harmonisierten Rechnungslegungsmodell HRM2. Ein Antrag der PVS, der eine Erhöhung der Mittel von 1,25 Mio. Franken auf 2,25 Mio. Franken verlangte, scheiterte damals im Parlament. Im Rat teilte man zwar die Grundanliegen einer verstärkten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, für die grundsätzlich auch mehr Mittel zur Verfügung zu stellen seien, aber eine knappe Mehrheit des Stadtrats war der Meinung, dass eine Erhöhung der Mittel über den ordentlichen Weg, also über einen Antrag des Gemeinderats, erfolgen solle. In der Folge aktualisierte die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr die Massnahmenplanung und schätzte den Mittelbedarf für das Jahr 2017 und die Folgejahre neu ein. Dies geschah unter Berücksichtigung der Mitwirkung zum Richtplan Fussverkehr und des damals eingeleiteten Partizipationsprozesses zur Velo-Offensive.

Über das RFFV werden Kleinmassnahmen bis 100 000 Franken, also v.a. Konzepte, Richtpläne und Kommunikationsmassnahmen finanziert. Investitionen über 100 000 Franken sind aktivierbar und laufen über die Investitionsrechnung. In Bezug auf die Entnahmen aus der Spezialfinanzierung gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen, das heisst, dass Geschäfte, die unter die Zuständigkeit des Stadtrats fallen, dem Stadtrat vorgelegt werden müssen. Die Mittel, die nicht verwendet werden, bleiben in der Spezialfinanzierung. Zur Entwicklung der Spezialfinanzierung: Bis 2013 gab es einen Mittelüberschuss, die Summe der Gelder in der Spezialfinanzierung stieg jährlich an. Dass die für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs vorgesehenen Mittel nicht verwendet worden waren, wurde vom Stadtrat heftig kritisiert. Von 2014-2016 wurden jährlich Gelder aus der Spezialfinanzierung entnommen, der

anfängliche Bestand von mehr als 2 Mio. Franken wurde nahezu aufgebraucht. Zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wurde in den letzten Jahren deutlich mehr aufgewendet, als die gemäss Artikel 8 RFFV jährlich zur Verfügung stehenden 1,25 Mio. Franken. Da die ehemaligen Rücklagen inzwischen aufgebraucht sind, stehen ab 2017 nur noch die reglementarisch festgelegten 1,25 Mio. Franken pro Jahr zur Verfügung. In der Zwischenzeit hat der Gemeinderat jedoch die Velo-Offensive lanciert. Es liegt auf der Hand, dass es mehr Mittel braucht, damit diese Offensive tatsächlich auch etwas bewirken kann. Der Gemeinderat wies in seiner letzten Berichterstattung, vom 2. Dezember 2015, welche am 12. Mai 2016 im Stadtrat behandelt wurde, auf diesen Umstand hin. Da der Gemeinderat frühzeitig festgestellt hatte, dass die verfügbaren finanziellen Mittel nicht ausreichten, stellte die PVS anlässlich der letzten Reglementsrevision den bereits erwähnten Antrag auf Erhöhung der Mittel. Die nächste Berichterstattung zum RFFV wäre Ende 2017 fällig. Da es bereits absehbar ist, dass die für 2017 verfügbaren Gelder nicht ausreichen, präsentiert uns der Gemeinderat mit dem vorliegenden Geschäft ein Massnahmenpaket, das eine Anpassung des RFFV, einen Nachkredit für 2017 sowie die vorgezogene Berichterstattung zu den vergangenen eineinhalb Jahren umfasst.

Aus der Berichterstattung zum zweiten Halbjahr 2015 und 2016 greife ich folgende Punkte heraus: Anhand der Aufteilung der Tätigkeiten auf die verschiedenen Bereiche wird ersichtlich, dass ein grosser Anteil in strategische Planungsgrundlagen investiert worden ist, nämlich 41% der erbrachten Arbeiten. Wichtig ist auch, dass die Ausgaben der letzten zwei Jahre dem budgetierten Aufwand entsprechen.

Zum Mittelbedarf und zum Umsetzungsprogramm für 2017 und die Folgejahre: Dass der Gemeinderat für 2017 einen Nachkredit von 700 000 Franken beantragt, ist wie folgt zu begründen: Das Umsetzungsprogramm für 2017 stammt ursprünglich aus dem Jahr 2015. Da viele Abhängigkeiten zu Drittprojekten bestehen, ist eine vorgängige Einschätzung des Bedarfs schwierig; kommt hinzu, dass die Schätzung von 2015 nur ungenau ausgeführt werden konnte, weil die Fachstelle einen personellen Engpass aufwies. Die Veranschlagung wurde im 2016 aktualisiert, nachdem der Gemeinderat definiert hatte, welche Projekte zwingend ausgeführt werden müssten, um die Zielsetzungen einer forcierten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu erreichen. Daraus ergibt sich ein Mittelbedarf von 2 Mio. Franken für 2017. Da die ehemaligen Überschüsse in der Spezialfinanzierung abgebaut sind und nur die laut Artikel 8 RFFV jährlich verfügbaren 1,25 Mio. Franken vorhanden sind, präsentiert der Gemeinderat ein Nachkreditbegehren von 700 000 Franken. Dabei ist zu beachten, dass bislang nur Massnahmen ausgelöst worden sind, die durch das Budget von 1,25 Mio. Franken abgesichert sind. Es werden keine zusätzlichen Mittel aufgewendet, bevor ein entsprechender Beschluss des Stadtrats vorliegt. Erst wenn der beantragte Nachkredit genehmigt wird, können weitere Massnahmen zur zügigen Weiterführung der Velo-Offensive umgesetzt werden.

Was kommt in den nächsten Jahren auf uns zu? – Das Umsetzungsprogramm für die Jahre 2018-2021 steht, der Mittelbedarf für diese Periode ist erhoben worden: Dieser beträgt 2,45 Mio. Franken pro Jahr, einschliesslich zweier zusätzlicher, bis 2021 befristeter Stellen. Die aktuell auf 1,25 Mio. Franken festgelegten jährlichen Beiträge müssen um je 1,2 Mio. Franken auf 2,45 Mio. Franken erhöht werden, was eine Änderung des Artikels 8 RFFV bedingt. Welche prioritären Projekte sind in den nächsten vier Jahren vorgesehen? – Zusammengefasst lässt sich sagen: Nach der Velo-Offensive folgt nun die Offensive für den Fussverkehr. Es werden deutlich mehr Projekte für den Fussverkehr ausgelöst, die vor allem im Zusammenhang mit der Umsetzung des Richtplans Fussverkehr stehen. Der Schwerpunkt der strategischen Grundlagen liegt im Bereich Dienstleistungen und Kommunikation, da die erforderlichen Konzepte mittlerweile erarbeitet worden sind und nun deren Umsetzung an die Hand genommen werden kann. Was geschieht, wenn die vorliegende Reglementsänderung nicht genehmigt wird und die Mittel nicht erhöht werden? – Es könnten keine Akzente mehr gesetzt

werden. Die forcierte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs müsste gedrosselt werden. Dabei ist zu bedenken, dass die Velo-Offensive dem politischen Willen des Stadtrats im Sinne einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität entspricht.

Bei der Diskussion in der PVS stand vor allem folgende Frage im Zentrum: Die im Umsetzungsprogramm enthaltenen Geschäfte in Stadratskompetenz sind abhängig von den jeweiligen Beschlüssen des Parlaments. Die PVS diskutierte über die möglichen Folgen, falls der Stadtrat die grossen Projekte ablehnen würde. In diesem Fall würden vor allem die anderen, kleinen Massnahmen umgesetzt, die das Programm vorsieht. Wichtig ist, dass die nicht ausgeschöpften Mittel in der Spezialfinanzierung verbleiben. Der Gemeinderat zeigt in seiner Berichterstattung sehr transparent auf, wie die Gelder verwendet werden sollen und welche Massnahmen das Umsetzungsprogramm der nächsten Jahre umfasst. Wir wissen also sehr genau, was wir für die entsprechenden Mittel bekommen. In der PVS wurde auch das «Monitoring» angesprochen, also die Methode, nach der bemessen wird, ob die Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eine Wirkung zeigen. Von Seiten der Verwaltung hat man uns versichert, dass das Netz der Zählstellen nunmehr funktioniert, so dass man künftig sowohl zum Velo- als auch zum Fussverkehr über sehr gutes Zahlenmaterial verfügen wird. Die Kommission erachtet es als wichtig, dass diese Zahlen in der Berichterstattung erscheinen. Man hat uns versichert, dass dies der Fall sein wird. Die PVS beantragt dem Stadtrat mit 6 Ja- zu 4 Nein-Stimmen die Annahme dieser Vorlage.

Ich habe im Namen der Fraktion GB/JA! einen Antrag betreffend die Ziffer 5 des Gemeinderatsantrags eingereicht, welche sich auf die Erhöhung des Globalkredits der Dienststelle Verkehrsplanung im Rahmen der Budgetbehandlung 2018 bezieht. Ich beantrage, dass der Stadtrat diesen Passus vorerst nur zur Kenntnis nimmt, aber nicht vor der Budgetberatung, die am 14. September 2017 stattfinden wird, darüber beschliessen soll. Die Krediterhöhung ist im Budget enthalten, der entsprechende Beschluss soll aber erst im Rahmen der ordentlichen Budgetdebatte gefasst werden. Wenn der Stadtrat der Änderung des Artikels 8 heute zustimmt, handelt es sich sodann um gebundene Ausgaben, und somit ist der Stadtrat bei der im Rahmen des Budgets zu treffenden Entscheidung nicht mehr ganz frei.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir stellen einen Antrag auf Nichteintreten, weil das vorliegende Geschäft unseriös vorbereitet ist. Es bestehen offensichtliche Doppelspurigkeiten mit anderen Ausgaben. Bei dieser Vorlage handelt es sich um eine ideologisch motivierte Hauruckübung des Gemeinderats. Das RFFV wurde vor nicht allzu langer Zeit erlassen, aber schon jetzt wird ein Nachkredit beantragt. Dies zeugt von der ideologischen Verblendung, mit der man die Velo-Offensive durchsetzen will. Der Katalog beinhaltet bestimmte Projekte und Massnahmen, für die bereits im Rahmen anderer Kreditvorlagen Gelder gesprochen worden sind. Unter dem Titel «Velo-Offensive» meldet die Stadt einen enormen Bedarf an finanziellen Mitteln an, so dass man am Schluss vor lauter Krediten gar nicht mehr weiss, wofür die gesprochenen Gelder verwendet worden sind. Das ist eindeutig unseriös! Ein Geschäft mit dermassen gravierenden Mängeln kann man nicht schönreden. Die Kommissionsprecherin hat bei der Präsentation dieser Vorlage die schwierigen Klippen elegant umschiffert. Es geht einfach nicht an, dass man nach so kurzer Zeit einen Nachkredit von 700 000 Franken beantragt und weitere Erhöhungen für die Folgejahre vorsieht. Darauf gibt es nur eine Antwort: Nicht auf diese Vorlage einzutreten.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Antrag auf Nichteintreten der Fraktion SVP ab (6 Ja, 56 Nein).

Abst.Nr. 027

Fraktionserklärungen

Matthias Egli (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Unsere Fraktion unterstützt grundsätzlich die Ziele laut RFFV zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern. Wir anerkennen, dass dafür auch die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen. Wir wollen vor allem das Ziel erreichen, dass der Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessert werden kann. Die Ziele, die die Stadt Bern erreichen soll, sind hoch gesetzt. Zu diesem Zweck sind auch strategische Planungen, Partizipationsverfahren und kommunikative Massnahmen notwendig, aber die verfügbaren Mittel sind insbesondere für bauliche Massnahmen einzusetzen. Wir sind mit der Vorlage zufrieden, auch was den Grad der Detaillierung anbelangt. Man kann darüber diskutieren, ob die vorgesehenen Kommunikationsmassnahmen im Rahmen von 700 000 Franken wirklich notwendig sind. Die Einführung eines Velohauslieferdienstes mit einer entsprechenden Anschubfinanzierung gehört eher nicht zu den notwendigen Massnahmen. Aber hier geht es nicht darum, über einzelne Massnahmen zu diskutieren. Insgesamt lässt sich feststellen, dass sehr viele Massnahmen umgesetzt werden und dass gezielt und strategisch geplant worden ist. Wir wollen vor allem die Ziele nicht aus den Augen verlieren. Es ist davon auszugehen, dass sich die Planungen in den nächsten Jahren verändern werden. Es ist unabdingbar, auch die für strategische Massnahmen und Partizipationsverfahren notwendigen Mittel einzusetzen, für die ca. 41% der Mittel aufgewendet werden sollen. Die vorgesehenen zusätzlichen Stellen sind bis 2021 befristet. Es braucht eine langfristige Planung und Planungssicherheit. Diese ist aber nicht auf ewig zu gewähren, ohne dass der Nachweis erbracht wird, dass die eingesetzten Mittel auch eine Wirkung zeigen. Wir wollen, dass der Gemeinderat Rechenschaft ablegen muss und nach fünf Jahren, mittels einer Evaluation, die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen in Bezug auf die Erreichung der bezüglich des Modalsplits gesetzten Ziele nachweisen kann. Laut Artikel 11 RFFV liegt die Kompetenz, über die Weiterfinanzierung zu entscheiden, beim Gemeinderat. Wir beantragen eine Änderung des Artikels 11, laut der der Stadtrat die Situation alle fünf Jahre neu beurteilen kann und die Kompetenz, über die Festlegung der Verbindlichkeiten für die nachfolgende Fünfjahresperiode zu entscheiden, neu dem Stadtrat zukommen soll.

Barbara Freiburghaus (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Ich schicke voraus, dass die Fraktion FDP/JF nicht a priori gegen das Velo ist. Zurzeit fährt eine Mehrheit unserer Mitglieder mehr oder weniger täglich mit dem Velo im Stadtgebiet herum. Aber wir stören uns daran, dass die im Rahmen des Projekts zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehenden Mittel grossmehrheitlich in die Velo-Offensive und nicht in Verbesserungsmassnahmen zugunsten des Fussverkehrs investiert werden. Für den Fussverkehr wurde bislang einzig ein Richtplan erstellt und auch künftig ist weniger als ein Drittel der Mittel für den Fussverkehr reserviert, obwohl der Anteil des Fussverkehrs in der Stadt bei 37% liegt, wohingegen der Anteil des Veloverkehrs bei 11% und neu allenfalls bei 13% liegt. Aufgrund dieser falsch gewichteten Priorisierung können wir der beantragten Aufstockung der Gelder für die Umsetzung des RFFV nicht zustimmen. Bei detaillierter Betrachtung der Massnahmen, für welche die dem Veloverkehr zugedachten Mittel eingesetzt werden sollen, stellt sich zum Beispiel die Frage, ob es wirklich die Aufgabe eines Gemeinwesens ist, einen Velohauslieferdienst mit einer Anschubfinanzierung von 650 000 Franken zu unterstützen. Wenn es einen Markt für ein solches Angebot gibt, kommt ein solcher Dienst auch ohne staatliche Unterstützung zum Fliegen. Über die Velo-Kampagne und über die Gelder für den Veloverleih wird der Stadtrat hoffentlich im Verlauf dieses Jahres noch entscheiden können. Wir werden uns zu gegebener Zeit dazu äussern, werfen aber jetzt schon die Frage auf, was ist Staatsaufgabe und was nicht? Überhaupt verdichtet sich unser Gefühl, dass die Fachstelle beziehungsweise die Verantwortlichen irgendwie im Nebel agieren, da es öfters vorkommt, dass sie auf konkrete Fra-

gen keine Antwort geben können. – Und das, obwohl die Fachstelle für den Personalaufwand über ein Budget von 800 000 Franken verfügt! Dass der vorliegende Bericht mit der Drohung endet, dass, für den Fall, dass die beantragten Mittel nicht genehmigt werden, einzig bei Dienstleistungen wie Verkehrssicherheit und Veloparkierung Sparpotenzial bestehe, goutieren wir gar nicht. Zum Thema vorgezogene Berichterstattung sind wir grundsätzlich der Meinung, dass zu viele Berichte unnötig sind und nur Ressourcen verbrauchen. Da wir aber mit der bisherigen Berichterstattung nicht zufrieden sind und weil die gestellten Fragen nur ungenügend beantwortet worden sind, verlangen wir dennoch, dass die definitive Berichterstattung, wie im Reglement vorgesehen, per Ende 2017 erfolgen soll.

Diese Überlegungen haben uns bewogen, einen Änderungsantrag zu dieser Vorlage zu stellen, laut dem der jährlich zur Verfügung gestellte Betrag 1,9 Mio. Franken betragen soll, respektive die für 2018-2021 beantragten Beträge von 2,45 Mio. Franken pro Jahr je um 500 000 Franken auf 1,9 Mio. Franken pro Jahr herabzusetzen sind. Wie schon erwähnt, ist es nicht Staatsaufgabe, einen Velohauslieferdienst zu unterstützen. Auch die geplante Personalaufstockung ist nicht nötig. Dazu kommt ein weiteres Argument: Für die Tourismus- und Wirtschaftsförderung stehen insgesamt ca. 1,9 Mio. Franken zur Verfügung. Unseres Erachtens ist es nur gerecht, wenn sich das für die Förderung des Velo- und Fussverkehrs vorgesehene Budget ungefähr im selben Rahmen bewegt. Mit der beantragten Herabsetzung des in Artikel 8 zu definierenden Betrags wäre ein gewisser Ausgleich zwischen den zu fördernden Bereichen gewährleistet. Wenn unser Antrag abgelehnt wird, werden wir die vom Gemeinderat beantragte Erhöhung der Mittel im Zuge des RFFV in allen Punkten ablehnen. Wir nehmen die vorgezogene Berichterstattung in Form des Zwischenberichts vom April 2017 ablehnend zur Kenntnis. Den Änderungsantrag der Fraktion GB/JA! lehnen wir ab. Den Änderungsantrag der Fraktion GLP/JGLP finden wir sinnvoll: Im Zeitraum von fünf Jahren sollten einige Meilensteine der Velo-Offensive erreicht werden können. Dass darüber Rechenschaft abgelegt werden muss und dass der Stadtrat auf dieser Basis über die Auszahlung und die Höhe einer nächsten Tranche befinden kann, ist nur recht und billig, da es sich dabei um Steuergelder handelt.

Melanie Mettler (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Wir sind grundsätzlich für die Förderung des Langsamverkehrs. Wir haben dem Reglement zur Spezialfinanzierung zugestimmt, weil wir eine Veränderung des Modalsplits der verschiedenen Verkehrsarten erreichen wollen. Veränderung tut dringend Not, wir müssen zu einem ressourcenschonenden Umgang mit der Mobilität finden. Die Mitglieder unserer Fraktion sind sich einig, dass die Zielsetzung der Velo-Offensive, eine Verdoppelung des Anteils des Veloverkehrs bis 2030 zu erreichen, sehr wichtig ist, und dass beim Fussverkehr noch einiges mehr getan werden kann. Über den Antrag des Gemeinderats auf Erhöhung des jährlichen Beitrags an die Spezialfinanzierung auf 2,45 Mio. Franken ist in unserer Fraktion ausgiebig diskutiert worden. Wir unterstützen das vorliegende Reglement nicht, um einer kleinen Bevölkerungsgruppe einen bestimmten «Lifestyle» zu ermöglichen oder damit Bern «hip» daherkommt. Uns geht es, wie gesagt, darum, eine Veränderung des Modalsplits zu erreichen; daran werden wir den Erfolg der Velo-Offensive messen. Die geplanten Massnahmen verfolgen ein klares Ziel, der Erfolg ist messbar. Die Überprüfbarkeit der Zielerreichung ist zentral, deswegen haben wir uns von Anfang an dafür eingesetzt, dass die Überprüfbarkeit im Reglement festgeschrieben wird und dass diese mittels eines anständigen Monitorings, durch Beschaffung von Zahlen und Fakten zum Modalsplit, zu unterlegen ist. In diesem Sinne bitten wir um Zustimmung zu unserem Änderungsantrag. Wenn die Zahlen dereinst vorliegen werden und über den Effekt der Massnahmen auf den Modalsplit Rechenschaft abgelegt werden kann, können wir erneut entscheiden, wie es mit der Velo-Offensive weitergehen soll, damit man die gesetzten Ziele erreicht. Unter diesen Voraussetzungen können wir dem Gemeinderatsantrag zustimmen.

Da der Änderungsantrag der FDP/JF sehr kurzfristig eingereicht worden ist, hatten wir keine Möglichkeit, in unserer Fraktion darüber zu diskutieren. Ich verstehe nicht ganz, welchen Zusammenhang diese Vorlage mit der Tourismus- und Wirtschaftsförderung hat. Diese Themenstellung erscheint mir künstlich hergestellt. Die Mitglieder unserer Fraktion werden über diesen Antrag individuell abstimmen.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Das Grüne Bündnis hat das RFFV 1999 ins Leben gerufen, mit dem Ziel, speziell für den Fuss- und Veloverkehr Gelder zu reservieren. Ursprünglich waren für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs 4 Mio. Franken vorgesehen. Die Idee bestand darin, dass der Anteil für den Langsamverkehr bei allen Tiefbauprojekten anteilmässig erhoben und abgerechnet werden sollte. Da sich diese Vorgehensweise als sehr umständlich erwies, wurde die Finanzierung 2010 nach unten angepasst und auf 1,25 Mio. Franken pro Jahr festgesetzt. Das Reglement sieht vor, dass der Gemeinderat alle fünf Jahre überprüft, ob die Finanzierung nach wie vor angemessen ist. Da der Gemeinderat mittlerweile die Velo-Offensive lanciert hat, liegt es auf der Hand, dass die forcierte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mehr Mittel erfordert. Die Grundsatzfrage, die es hier zu beantworten gilt, ob man hinter der Velo-Offensive steht oder nicht. Wer die Velo-Offensive befürwortet, muss dem vorliegenden Geschäft zustimmen. Wer dies nicht tut, kann dieses Geschäft ablehnen, ohne weitere Anträge zu stellen. Wie Alexander Feuz bereits angetönt hat, musste das RFFV in den letzten zwei Jahren einige Turbulenzen durchstehen. Wir teilen die Ansicht, dass es nicht dem entspricht, was man unter einer seriösen Planung versteht, wenn man eine Velo-Offensive ankündigt, aber dann vom erhöhten Mittelbedarf überrascht wird. Wir wünschen, dass die TVS in den nächsten Jahren umsichtiger und vorausschauender als in der Vergangenheit plant. Heute ist die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr gut aufgestellt und es können zwei zusätzliche, befristete Stellen geschaffen werden. Wir sind erfreut, dass die Velo-Offensive ins Rollen kommt. Für ebenso wichtig erachten wir die Realisierung der im Umsetzungsprogramm für die nächsten Jahre vorgesehenen «FussgängerInnen-Offensive». Zu den Anträgen: Der Änderungsantrag der GLP/JGLP weckt bei uns einige Bedenken. Das RFFV sieht vor, dass die Finanzierung alle fünf Jahre überprüft wird. Da auch sämtliche Löhne der Angestellten der Fachstelle über die Spezialfinanzierung bezahlt werden, würde die Zustimmung zu diesem Antrag bedeuten, dass der Stadtrat in fünf Jahren darüber entscheiden würde, ob die Leute der Fachstelle ihre Stellen in der Stadtverwaltung von einem auf den anderen Tag verlieren. Wir finden diese Vorgehensweise nicht sinnvoll. Es ist besser, wenn der Gemeinderat in fünf Jahren überprüft, ob die zusätzlichen Mittel, die der Stadtrat heute Abend spricht, weiterhin nötig sein werden. Der Gemeinderat kann aus eigener Initiative eine Anpassung beantragen. Wir lehnen diesen Antrag ab, dasselbe gilt für den Antrag der Fraktion FDP/JF.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir haben uns seit jeher gegen die Velo-Offensive ausgesprochen. Es war zu befürchten, dass unser Antrag auf Nichteintreten abgelehnt wird. Immerhin hat meine Vorrednerin eingeräumt, dass die Tatsache, dass nach dem Erlass des RFFV kurzfristig schon wieder Anpassungen vorgenommen werden müssen, nicht von einer seriösen Planung zeugt. Wir stören uns insbesondere auch daran, dass praktisch nichts für die Fussgänger unternommen wird. Es geht nur darum, stur die Velo-Offensive durchzusetzen. Dazu sagen wir ganz klar Nein! Wir werden den Antrag der GLP/JGLP unterstützen und wir stimmen auch dem Antrag der FDP/JF zu, der einen Abbau der Fördergelder vorsieht. Es kann nicht sein, dass die für die Velos verwendeten Fördergelder zulasten anderer Bereiche gehen, die dringender gefördert werden müssen. Bei der vorgeschlagenen Teilrevision geht es nur darum, der Velo-Fachstelle einen riesigen Betrag zur Verfügung zu stellen, über den nach Gutdünken verfügt werden kann, und dass man sich, zum Zwecke der

Umsetzung der ideologisch gefärbten Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs, aus verschiedenen Kassen bedienen kann. Wer gegen die Velo-Offensive ist, muss das vorliegende Geschäft ablehnen. Wir werden anlässlich der kommenden Budgetdebatte Kürzungsanträge stellen, die den Velo-Bereich betreffen. Ich werde die betreffenden Anträge an der morgigen Sitzung in der Finanzdelegation vorstellen. Die Planung, die im Rahmen des RFFV erfolgt, entspricht einem auf bestimmte Exponenten ausgerichteten Wunschkonzert, das darauf zielt, dass man bei den nächsten Wahlen von der eigenen Klientel in der Stimmbürgerschaft wiedergewählt respektive in höhere Weihen erhoben wird. Weil uns die Steuergelder dafür zu schade sind, lehnen wir diese Vorlage ganz klar ab.

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Genau vor einem Jahr, am 1. September 2016 wurde uns anlässlich der zweiten Lesung zur letzten Teilrevision des RFFV, ein Kommissionsantrag vorgelegt, der eine Aufstockung der Mittel in der Höhe von einer Million Franken vorsah. Zur Entscheidungsfindung standen dem Parlament jedoch keine Informationen zur Begründung des Mehrbedarfs und zu dessen betragsmässiger Höhe zur Verfügung. Demgegenüber hatte uns der Gemeinderat drei Monate vorher mitgeteilt, dass es mit den für den Zeitraum bis 2017 verfügbaren Mitteln möglich sei, den Veloverkehr verstärkt zu fördern und die Förderung des Fussverkehrs im bisherigen Rahmen weiterzuführen, und dass über die weitere, über das Jahr 2017 hinausreichende Förderung im zweiten Halbjahr 2017 zu entscheiden sei. – An diesem Punkt stehen wir nun. Vor einem Jahr waren weder unsere Fraktion noch der Stadtrat bereit, zusätzliche Mittel solchen Umfangs zu sprechen. Ich habe im damaligen Fraktionsvotum erklärt, dass unsere Fraktion bereit sei, einen Antrag auf Aufstockung der Mittel wohlwollend zu prüfen, aber nur unter der Bedingung, dass der Mehrbedarf transparent ausgewiesen werde und der entsprechende Antrag sauber ausgearbeitet sei. Heute beantragt uns der Gemeinderat einen Nachkredit für das Jahr 2017 sowie eine weitere Teilrevision, die den Zweck verfolgt, die jährlichen Mittel zur Umsetzung der Ziele gemäss RFFV um 1,2 Mio. Franken auf 2,45 Mio. Franken zu erhöhen. Diesmal wird transparent ausgewiesen, wie dieser Mehrbedarf zustande kommt. Wir danken der Verwaltung für die sehr guten Unterlagen zu diesem Geschäft. Unsere Fraktion hat sich immer klar für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ausgesprochen. Wir haben die ambitionöse Zielsetzung, die in der Verdoppelung des Anteils des Veloverkehrs bis 2030 besteht, immer gefordert und mitgetragen. Wenn wir A sagen, ist es für uns klar, dass wir auch B sagen. Im Bericht und im Vortrag legt die Verwaltung ausführlich und nahvollziehbar dar, dass eine erhebliche Mittelhöhung nötig ist, damit das ambitionöse Ziel der Verdoppelung des Anteils des Veloverkehrs, bei gleichzeitigem generellen Verkehrswachstum, realisiert werden kann. Wir sind froh darüber, dass Gemeinderätin Ursula Wyss die Förderung des Velo- und Fussverkehrs so engagiert vorantreibt. Dementsprechend stimmt die Fraktion GFL/EVP der vorliegenden Teilrevision RFFV sowie dem Nachkredit zu. Für uns steht nach wie vor die Effektivität der Massnahmen, die umgesetzt werden sollen, im Vordergrund. Ich habe die aufgelisteten Massnahmen genau studiert und dazu viele Fragen gestellt, die mir im Gespräch mit der Verwaltung zufriedenstellend beantwortet worden sind. Wir werden dem Gemeinderatsantrag zustimmen, obwohl wir bezüglich einiger Massnahmen Fragezeichen anzubringen beziehungsweise Vorbehalte anzumelden haben: Der Posten für den Fussweg Bienzgut-Areal muss nicht über das RFFV finanziert werden, da der Stadtrat bereits entschieden hat, dass dieser Fussweg vollständig aus der Spezialfinanzierung für die „Abgeltungen der Planungsmehrwerte“ finanziert wird. Weiter ist für uns fraglich, was die Überarbeitung des Internetauftritts der Fachstelle im Rahmen des Relaunches des Internetauftritts der Stadt Bern mit Fuss- und Veloverkehrsförderung zu tun hat. Des Weiteren wird in den Jahren 2019 und 2020 wahrscheinlich keine Überprüfung der Finanzen stattfinden, da diese laut Reglement nur alle fünf Jahre erfolgen muss. Mit dieser Vorlage befindet der Stadtrat auch über das Resultat der neusten Überprüfung. Bei diesen Massnahmen geht es um

relativ geringe Beträge. Die dafür eingesetzten Mittel kann man sicherlich für sinnvolle Massnahmen verwenden. In Bezug auf zwei finanziell gewichtige Massnahmen und Geschäfte haben wir jedoch grosse Vorbehalte: Was den Nutzen der geplanten Velo-App und des Velohaushlieferungsdienstes anbelangt, sind wir skeptisch. Wir bezweifeln, dass es sich hierbei um effektive Massnahmen im Sinne des Reglements handelt. Der Mittelbedarf für die Ausföhrungskredite und die Betriebskosten zur Umsetzung dieser beiden Geschäfte ist in die Berechnungen für die beantragte Erhöhung der Mittel für das RFFV eingeflossen. Es gelten zwar nach wie vor die Kompetenzen laut Gemeindeordnung (GO), aber es stellt sich die Frage, was mit den bereits budgetierten Mitteln geschehen wird, für den Fall, dass der Stadtrat – oder der Gemeinderat vor ihm – zum Schluss kommt, dass die betreffenden Massnahmen nicht umgesetzt werden sollen. In diesem Katalog sind ja alle effektiven Massnahmen aus dem Gesamtmassnahmenkatalog aufgeföhrt. Der Gesamtkatalog der Massnahmen ist im Rahmen einer breiten Partizipation, in einer über mehrere Jahre dauernder Erarbeitungszeit, erstellt worden. Bei den vorhin erwähnten Massnahmen geht es immerhin um eine Summe von 1,5 Mio. Franken. Von Seiten der Verwaltung wurde uns zugesichert, dass, gesetzt den Fall, dass zum Beispiel die Velo-App und/oder der Velohaushlieferungsdienst nicht weiterverfolgt würden, die freiwerdenden Ressourcen für eine Verbesserung der Gestaltung der Begegnungszonen verwendet werden könnten. – Das würden wir sehr begrüssen, weil wir finden, dass die Förderung des Fussverkehrs ein wenig zu kurz kommt, denn im Gegensatz zur Anzahl der Massnahmen, die ausschliesslich der Veloförderung zugutekommen, sind nur relativ wenige Massnahmen vorgesehen, die ausschliesslich der Förderung des Fussverkehrs dienen. Überdies werden wir bei einigen dieser Massnahmen den Eindruck nicht los, dass es sich dabei um Verlegenheitslösungen handelt: Das gilt zum Beispiel für die Massnahme «Prüfen neue/verbesserte Aarezugänge» oder auch für die Massnahme «Prüfen neue Wanderwege», welche je acht Projekte umfassen, für die jährlich 50 000 Franken hinterlegt sind. Wir erachten es als äusserst wichtig, wie Veloförderung betrieben wird. Für uns sind die Interessen des Stadtbilds, der Denkmalpflege und des Schutzes des öffentlichen Raums vor langfristiger und einseitiger Vereinnahmung genauso wichtig. Im Konfliktfall erwarten wir, dass alle Interessen sorgfältig abgewogen werden und dass keine einseitigen Entscheide gefällt werden, die übermässig zulasten der anderen Interessen gehen.

Unsere Fraktion lehnt den Änderungsantrag der GLP grossmehrheitlich ab, weil mit Artikel 11 bereits sichergestellt ist, dass der Gemeinderat alle fünf Jahre mit einem Antrag betreffend die weitere Finanzierung an den Stadtrat gelangen muss, der diesen genehmigen muss. Ich erlaube mir folgende Bemerkung an die Adresse der SVP: Alexander Feuz hat kritisiert, dass es bei dieser Vorlage darum gehe, die eigene Stimmbürgerschaft zu beglücken. – Aber darin besteht unser Auftrag doch! Unser Auftrag ist es, das zu machen, was die Mehrheit der Bevölkerung wünscht. Also werden wir dem Wunsch der Mehrheit entsprechen und hoffen, dass dies auch honoriert wird.

Zum Schluss will ich noch auf eine Aussage von Ursula Wyss vom 1. September 2016 eingehen. Im Hinblick auf eine Ablehnung des Kommissionsantrags auf Aufstockung der Mittel äusserte sie sich wie folgt: «Was sicher nicht geht, ist die Aufforderung von Patrik Wyss als Vertreter der GFL/EVP-Fraktion, sofern ich das richtig verstanden habe, Nachkredite zu beantragen und Veloförderung ausserhalb der RFFV-Finanzierung zu betreiben; dazu bin ich nicht bereit. Ich bin überzeugt, dass dies finanzrechtlich absolut nicht haltbar wäre. Die Bevölkerung hat den Stadtrat und den Gemeinderat beauftragt, die Velo- und Fussverkehrsförderung über die Spezialfinanzierung abzuwickeln. Und innerhalb dieser Spezialfinanzierung ist festgelegt, wie viel davon eingesetzt werden soll. Wir können dann nicht ausserhalb der Reglementsänderung Nachkredite beantragen und einfach Geld abholen.» – Offenbar hat mich die Gemeinderätin missverstanden, denn das habe ich nie gefordert. In Bezug auf das vorliegende Geschäft bin ich nicht überrascht, aber sehr zufrieden, dass es dem Gemeinderat, allen

Unkenrufen zum Trotz, gelungen ist, die erforderlichen Mittel rechtlich und politisch korrekt zu beantragen.

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Begründungen, die zu gewissen Anträgen abgegeben worden sind, sowie die Voten einiger Kollegen lassen mich am Realitätssinn bestimmter Leute zweifeln: Wer behauptet, dass praktisch keine Mittel aus der Spezialfinanzierung den Fussgängern zugutekämen, hat offenbar die Geschäftsunterlagen nicht gelesen. Die Behauptung, es handle sich um eine Haurückübung des Gemeinderats, ist absurd, denn das RFFV ist vom Volk erlassen worden. Wenn es mehr Gelder braucht, um die vom Volk abgesegneten Ziele zu erreichen, ist eine Erhöhung der Mittel legitim. Weiter hat es auch geheissen, dieses Geschäft sei unseriös vorbereitet. Aber es gibt in der Stadtverwaltung wohl kaum eine andere Abteilung oder Fachstelle, die ebenso genau ausweist, wofür die budgetierten Mittel eingesetzt werden. In den Unterlagen ist nicht nur bis ins kleinste Detail aufgelistet, wie viel in den vergangenen Jahren wofür ausgegeben worden ist, sondern es ist auch minutiös aufgeführt, wie die vorhandenen Mittel zukünftig eingesetzt werden. Es gibt in der Stadtverwaltung viele Ämter, Abteilungen und vielleicht sogar ganze Direktionen, von denen ich gerne nur halbwegs so detailliert erfahren möchte, wofür die ihnen zur Verfügung gestellten Mittel ausgegeben werden. Sie können sich an der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ein Beispiel nehmen.

Unsere Fraktion erachtet eine akzentuierte Veloförderung und zukünftig auch eine verstärkte Förderung des Fussverkehrs als wichtig und richtig. Entsprechend braucht es mehr Mittel, um die gesetzten Ziele zu erreichen und die nötigen Massnahmen umzusetzen. Die Spezialfinanzierung, die aktuell etwa ein Promille, also einen Tausendstel des städtischen Gesamtbudgets ausmacht, soll auf knapp zwei Promille, also einen Fünfhundertstel-Anteil erhöht werden. – Von riesigen Beträgen kann also keine Rede sein! Wir finden die beantragte Erhöhung sowohl sinnvoll und notwendig als auch verhältnismässig. Ein Riesentopf sieht anders aus! Es handelt sich weder um eine Maximallösung noch um ein Wunschkonzert. Wenn man alle umsetzungsreifen Projekte und Massnahmen unverzüglich in Angriff nehmen möchte, bräuchte es pro Jahr ungefähr eine halbe Million Franken mehr. Deshalb musste man eine Priorisierung vornehmen. Auf dieser Grundlage kam man auf einen Betrag von durchschnittlich 2,45 Mio. Franken pro Jahr. Das ist aus Velosicht zwar zu bedauern, stellt aber einen finanzpolitischen Kompromiss dar.

Wir lehnen den Antrag der FDP/JF ab, da er die Erreichung der Zielsetzungen im Rahmen des RFFV gefährdet. Den Antrag der GLP/JGLP halten wir für überflüssig: Es entspräche einem Idealzustand, wenn es eines Tages die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr gar nicht mehr bräuchte, weil es zur Selbstverständlichkeit geworden wäre, dass die Anliegen der FussgängerInnen und der Velofahrenden bei jedem Projekt angemessen berücksichtigt sind. Dass wir jemals so weit kommen, wage ich zu bezweifeln. Wie alle Infrastrukturen ist auch die Infrastruktur im Verkehrsbereich nie fertig gebaut. Auch wenn der Anteil des Veloverkehrs eines Tages den avisierten Anteil von 20% übersteigt, müssen die Infrastrukturen immer noch weiter ausgebaut werden. Die Arbeit der Fachstelle ist demnach als Daueraufgabe zu verstehen, die nicht innert einer Frist von fünf Jahren zu erfüllen ist. Kommt hinzu, dass im Moment noch die Veloförderung im Fokus steht, aber ab 2020 wird sich der Schwerpunkt auf den Fussverkehr verlagern. In Anbetracht des umfassenden Massnahmenkatalogs, den der Richtplan Fussverkehr vorsieht, wird einem klar, dass der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr die Arbeit nicht so schnell ausgehen wird. Wir danken der Fachstelle für die sehr umfassende Dokumentation ihrer Tätigkeit.

Wir stimmen den Anträgen des Gemeinderats zu, in Bezug auf Ziffer 5 unterstützen wir die Variante laut Antrag GB/JA!. Alle anderen Anträge lehnen wir ab. Es ist zu hoffen, dass die

Erhöhung der Fördermittel diesmal nicht an ordnungspolitisch begründeten Spitzfindigkeiten scheitert.

Milena Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Die Bevölkerung will, dass der Fuss- und Veloverkehr ganz spezifisch gefördert wird; dem trägt das RFFV mit den vorgesehenen Mitteln bereits heute Rechnung. Für diesen Zweck werden jährlich 1,25 Mio. Franken eingesetzt, was nicht wenig ist. Unsere Fraktion stellt diese Finanzierung nicht infrage. Wir stellen uns nicht generell gegen die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt, wie man allen, die sich gegen eine Aufstockung der Mittel aussprechen, pauschal unterstellt. Die Fraktion BDP/CVP stellt jedoch sowohl das Umsetzungsprogramm, also die konkreten Massnahmen und deren Priorisierung, als auch die Budgetierung infrage. – Oder anders gesagt: Wir zweifeln die gesamte Begründung für den massiv höheren Bedarf an Mitteln an. Als prioritäre Projekte und Schwerpunkte sind für die Periode 2018–2021, nebst den von uns befürworteten Infrastrukturprojekten, auch eine Velokampagne, eine Velo-App und ein Velohauslieferdienst aufgelistet und jede dieser Massnahmen ist mit einem namhaften Betrag im sechsstelligen Bereich budgetiert. Aber wer braucht denn in einer kleinen, veloaffinen Stadt wie Bern, in der überall «Drahtesel» herumstehen, wo Leute mit dem Velo unterwegs sind und wo demnächst alle 300 Meter Leihvelos angeboten werden, noch eine Kampagne für 700 000 Franken? Und wie verhält es sich mit der geplanten Anschubfinanzierung für einen Velohauslieferdienst? Wollen wir den existierenden privaten Diensten tatsächlich eine staatliche Konkurrenz entgegenstellen? Wer von den Anwesenden hat noch nie vom Angebot der bestehenden Velokurierdienste profitiert und sich etwas nach Hause liefern lassen? Es gibt Dutzende Velokuriere in der Stadt Bern, die von dieser Dienstleistung leben, und zwar seit Jahren und ohne Subventionen. Was also wollen wir da subventionieren? Auf meine Nachfrage, was man mit den Mitteln für den Velohauslieferdienst konkret realisieren wolle, konnte mir die Verwaltung bislang keine Antwort geben, weil man nämlich noch gar keinen Plan hat. Genau da liegt das Problem: Hier wurde einmal mehr einfach ein ziemlicher «Batzen» eingestellt, für etwas, das man im Rahmen der Velo-Offensive «noch cool» fände. Dasselbe gilt in Bezug auf die geplante Velo-App: An sich keine schlechte Idee, aber aus dem Bericht geht nicht hervor, um was für eine App es sich genau handelt. Dasselbe Problem zeigt sich erst recht in Bezug auf das Veloverleihsystem, das richtigerweise im RFFV enthalten ist, zu welchem es dann aber plötzlich heisst, dass es dafür einen anderen Topf gebe. Es ist nicht einsichtig, wieso für die wiederkehrenden Kosten des Veloverleihsystems nicht das RFFV-Budget genutzt werden soll, da diese Massnahme ja explizit als Schwerpunkt aufgeführt ist. Und warum ist das Geschäft zum Veloverleihsystem nicht für die heutige Sitzung traktandiert worden? So entdeckt man einen Widerspruch nach dem andern.

Unsere Fraktion spricht sich gegen die beantragte Mittelerhöhung aus, weil wir dagegen sind, dass für zusätzliche Dienstleistungen, die man unter dem Oberbegriff Velo-Offensive zusammenfasst, immer mehr «Kässeli» geäuft werden. Das Sparschwein der Spezialfinanzierung hat man schon geschlachtet, innert kürzester Zeit ist aus der fetten Sau ein mageres Ferkel geworden, welches das Jahr 2018 nicht mehr erleben wird. In dieser Situation ist der Gemeinderat gefordert, endlich eine Priorisierung vorzunehmen, anstatt hier noch ein Projekt und da noch eine App zu planen. Wir sind nicht bereit, einen Blankoscheck für einen erhöhten Anteil an Tätigkeiten im Dienstleistungsbereich auszustellen. Wir finden die verfügbaren 1,25 Mio. Franken pro Jahr für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs angemessen und richtig. Mit diesen Mitteln können und sollen primär Infrastrukturprojekte vorangetrieben werden. Denn wer tatsächlich umsattelt, tut dies in erster Linie, weil er sich, dank neuer Velorouten und Velostreifen, auf der Strasse sicherer fühlt, und nicht, weil ihm jemand auf dem Waisenhausplatz einen Flyer in die Hand gedrückt hat. Mit 1,25 Mio. Franken bleibt immer noch genügend Spielraum für die eine oder andere Sensibilisierungskampagne. Es gilt eben nicht

nur «fair ufem Cher», sondern auch «fair für den Bürger». Wer einerseits die Motion Gubser mit dem Hinweis auf die steigenden Ausgaben und Investitionen abschreiben will, darf nicht andererseits reinen Gewissens 1,2 Mio. Franken mehr pro Jahr für den RFFV fordern; das kommt einem Affront gegenüber dem Steuerzahler gleich. Wir sprechen uns gegen die beantragte Aufstockung und den Nachkredit aus. Mit der vorgezogenen Berichterstattung in Form des vorliegenden Zwischenberichts sind wir einverstanden.

Zu den Anträgen: Für den Fall, dass die vom Gemeinderat beantragte Aufstockung der Mittel vom Stadtrat angenommen wird, erwarten wir künftig eine gründliche Evaluation und ein konsequentes, auf die Effizienz der umgesetzten Massnahmen gerichtetes Monitoring. Aus diesem Grund unterstützen wir den Antrag der GLP/JGLP, der verlangt, dass die geforderte Aufstockung auf fünf Jahre zu befristen sei und alsdann vom Stadtrat neu genehmigt werden müsse. Den Antrag der FDP/JF lehnen wir konsequenterweise ab, da wir finden, dass 1,25 Mio. Franken pro Jahr ausreichen.

Einzelvotum

Melanie Mettler (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Die Fraktion BDP/CVP hat unseren Antrag richtig verstanden, was man von der Fraktion SP/JUSO nicht behaupten kann: Es geht nicht darum, dass wir das Gefühl haben, dass die Zielsetzungen innert fünf Jahren erreicht werden können und es dann gar nicht mehr nötig wäre, noch mehr Gelder zu sprechen. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass der Velo-Anteil von 20% so schnell erreicht wäre, sollen anschliessend noch weitere Massnahmen zur Veränderung des Modalsplits realisiert werden. Uns geht es in erster Linie um die «Accountability», also darum, dass klar eruiert wird, welche der umgesetzten Massnahmen wirklich greifen. Für Massnahmen, die effektiv eine Wirkung zeigen, dürfen auch weiterhin Mittel aufgewendet werden. Aber für eine Massnahme, die nicht greift, braucht es keine weiteren Ausgaben.

Direktorin *TVS Ursula Wyss*: Es trifft zu, dass seit dem Inkrafttreten des RFFV im Jahr 1999 immer wieder über die Höhe der zur Verfügung gestellten Mittel diskutiert worden ist. Gestartet ist man mit 4 Mio. Franken, danach wurden die Mittel umgelagert und mit jährlichen Einlagen von 1,25 Mio. Franken ergänzt, allerdings ohne dass Ziele definiert waren. Das hat sich inzwischen geändert, denn heute wollen wir uns vor allem an der Zielerreichung messen lassen, die in Bezug auf den Veloverkehr lautet, dass bis ins Jahr 2030 eine Verdoppelung des Anteils des Veloverkehrs erreicht werden soll. Wir haben mittlerweile gemerkt, dass mit den bis anhin zur Verfügung gestellten Mitteln hauptsächlich Kleinmassnahmen umgesetzt werden können und es nicht möglich ist, mit diesem kleinen Budget eine Verdoppelung zu erreichen, geschweige denn, noch dazu auch im Bereich des Fussverkehrs Fördermassnahmen umzusetzen. Wir befinden uns heute am Ziel einer ersten Zwischenetappe. Nach knapp drei Jahren können wir im Bereich Veloverkehr einen grossen Erfolg ausweisen. Die Grundlagen sind erarbeitet und wir arbeiten bereits an der Umsetzung der zweiten Velohauptroute. Die Partizipation war sehr breit angelegt, mittlerweile sind wir mit sehr vielen Massnahmen unterwegs. Aber es ist klar, dass der Fokus in Zukunft vermehrt auf dem Fussverkehr liegen muss. Wenn wir die relativ hohen Werte, die der Fussverkehr anteilmässig aufweist, in Zukunft halten wollen, müssen wir uns sehr anstrengen und den Fussverkehr noch viel gezielter fördern. Die im Zusammenhang mit dem Geschäft «Tram Bern Ostermündigen» angeführte Gehl-Studie rückt die Qualität des öffentlichen Raums ins Zentrum, dabei ist die Sicherheit der Fusswege von zentraler Bedeutung. Wir haben noch sehr viel vor uns. Sowohl in Bezug auf den Fussverkehr als auch den Veloverkehr sind die Erwartungen, die an die verschiedenen Massnahmen gestellt werden, sehr hoch. Ich kann mich noch gut an meinen ersten Auftritt in Sachen RFFV vor dem Stadtrat erinnern und an den Zorn, den einige Fraktionen damals aufgrund der Tat-

sache äusserten, dass die Mittel aus der Spezialfinanzierung nicht ausgegeben und die geforderten Massnahmen nicht umgesetzt worden waren. Heute Abend sind einige der aufgelisteten Massnahmen als verfehlt bezeichnet worden. Wer diese Meinung teilt, darf nicht vergessen, dass der Stadtrat über die Umsetzung der grossen Massnahmen im Rahmen einzelner Vorlagen entscheiden wird. Wir sind froh, wenn Sie uns nicht darauf behaften, dass jede Kleinmassnahme, mitsamt dem entsprechenden Kleinstbudget, im vorliegenden Katalog bis 2021 bis ins Detail richtig veranschlagt ist. Die im Anhang des Zwischenberichts aufgezeigte Massnahmenliste dient in erster Linie dazu, Ihnen eine Vorstellung von unseren Absichten und Planungen zu vermitteln. Wir wollen uns vor allem an der Zielsetzung bezüglich des Modalsplits messen lassen. Wir sind dankbar, wenn der Stadtrat die erforderlichen finanziellen Mittel genehmigt.

Der Antrag der Fraktion GB/JA!, dass der Stadtrat die Ziffer 5 des Gemeinderatsantrags vorerst nur zur Kenntnis nehmen soll, ist in Ordnung. Für uns ist es selbstverständlich, dass der Budgetentscheid nicht mit dieser Vorlage gefällt wird. Mit der vorliegenden Ziffer 5 will der Gemeinderat verdeutlichen, dass die Erhöhung der Finanzbeiträge budgetrelevant ist und im Budget enthalten sein muss. Was den Antrag der GLP/JGLP an betrifft, bitten wir Sie um Ablehnung, weil sonst die Gesamtfinanzierung einer Befristung unterstellt wäre. Es geht hier nicht nur um die Anstellung zusätzlichen Personals, sondern vor allem auch um die Planungssicherheit, aus der Perspektive der langfristig gesetzten inhaltlichen Ziele, die nicht innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren erreicht werden können und nicht auf einen auf fünf Jahre beschränkten Zeitrahmen angelegt sind. Ich habe das Reglement seit jeher so verstanden, dass der Gemeinderat verpflichtet ist, dem Stadtrat alle fünf Jahre zum RFFV Bericht zu erstatten und insbesondere auch den Artikel 8 zur Finanzierung vorzulegen, damit der Stadtrat jeweils entscheiden kann, ob die Höhe der beantragten Summe stimmt oder ob es künftig mehr oder weniger Gelder braucht. Die Rückfrage bei der Stadtkanzlei hat diese Interpretation bestätigt. Es ist selbstverständlich, dass wir verpflichtet sind, dem Stadtrat alle fünf Jahre einen Antrag zu unterbreiten. Ebenso selbstverständlich ist auch, dass diese Spezialfinanzierung auf lange Frist angelegt ist und dass der Stadtrat im Fünfjahresrhythmus über die Höhe der Mittel entscheidet.

Der Vorsitzende *Christoph Zimmerli*: Bevor wir zur Abstimmung schreiten, gestatte ich mir die Bemerkung, dass ich Ihnen empfehle, den Änderungsantrag GB/JA! anzunehmen, da die Ziffer 5 des Gemeinderats meines Erachtens rechtlich nicht zulässig ist.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Änderungsantrag der Fraktion FDP/JF ab (15 Ja, 50 Nein).
Abst.Nr. 028
2. Der Stadtrat lehnt den Änderungsantrag der Fraktion GLP/JGLP ab (26 Ja, 39 Nein).
Abst.Nr. 029
3. Der Stadtrat stimmt dem Änderungsantrag der Fraktion GB/JA! zu (59 Ja, 5 Nein).
Abst.Nr. 030
4. Der Stadtrat stimmt den Ziffern 1 bis 3 des Gemeinderatsantrags zu (48 Ja, 17 Nein).
Abst.Nr. 031
5. Der Stadtrat stimmt Ziffer 4 des Gemeinderatsantrags zu (47 Ja, 17 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 032
6. Der Stadtrat stimmt Ziffer 6 des Gemeinderatsantrags zu (51 Ja, 14 Nein). *Abst.Nr. 033*

Der Vorsitzende *Christoph Zimmerli*: Ich erinnere Sie daran, dass die erste, von 13.30 Uhr bis 16.00 Uhr dauernde Sitzung der Budgetdebatte am 14. September 2017 im Theatersaal des «National Bern» stattfinden wird.

Traktandenliste

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

Eingänge

1. Dringliche interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GPB-DA/PdA, GFL/EVP, SVP (Ladina Kirchen, Timur Akcasayar, Barbara Nyffeler, Yasemin Cevik, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Luzius Theiler, GPB-DA/Christa Ammann, AL/Matthias Stürmer, EVP/Alexander Feuz, Daniel Lehmann, Ueli Jaisli, SVP): Nein zum BLS-Standort Chliforst
2. Dringliche Motion Fraktion AL/GPB-DA/PdA (Luzius Theiler GPB-DA): Stopp der Vernichtung von Steuergeldern! Für Zwischennutzung der von der Stadt gemietete aber nicht benötigten Räume im Kirchgemeindehaus Calvin
3. Dringliches interfraktionelles Postulat SVP, BDP/CVP, FDP/JF (Alexander Feuz, SVP/Michael Daphinoff, CVP/Bernhard Eicher, FDP): Umbau Volksschule Kirchenfeld: Es muss während des Umbaus im Interesse der betroffenen Kinder eine gute Lösung im Schulkreis gefunden werden!
4. Dringliches Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP/Luzius Theiler, GPB-DA): Umbau Volksschule Kirchenfeld: Ein Marschhalt ist gefordert und das Projekt ist zu überdenken
5. Motion Fraktion SVP (Roland Iseli, SVP): Behinderten Parkplätze am Bärenpark
6. Motion Fraktion AL/GPB-DA/PdA (Luzius Theiler GPB-DA): Alkoholi zum Wohnen – Business-Wohnungen nur in Gewerbebezonen!
7. Interfraktionelles Postulat GLP/JGLP, FDP/JF, GFL/EVP (Maurice Lindgren, JGLP/Barbara Freiburghaus, FDP/Danielle Cesarov-Zaugg, GFL): Von der Digitalisierung im Bauwesen profitieren – Mit BIM in die Zukunft
8. Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB): Veloabstellplätze im frei werdenden RBS-Bahnhof sichern
9. Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL): Nicht Silberscheiben, sondern Bands, ihre Entwicklung und ihre Auftritte fördern
10. Interfraktionelle Interpellation SP/JUSO, GB/JA! (Katharina Altas, SP/Leena Schmitter, GB): Bundesmillion: Lässt der Bund die Bundesstadt im Stich?
11. Interpellation Fraktion SP/JUSO (Peter Marbet, SP): Auswirkungen des kantonalen Sparpakets auf die Stadt Bern
12. Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Auswirkungen des Tamedia-Entscheides auf das lokale Medienangebot
13. Interpellation Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz, GB): Was bedeutet das EP 2018 für die Stadt Bern?
14. Kleine Anfrage Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Ergebnisse Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 für die Stadt Bern
15. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Kampf der Veloanbieter PubliBike und oBike et al: Sollen nicht auch der Kunde und der Steuerzahler von dieser Ausgangslage profitieren dürfen?
16. Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP) und Thomas Berger (JF): Publibike – ein staatlich geförderter Monopolanbieter?
17. Kleine Anfrage Fraktion GLP/JGLP (Claude Grosjean, GLP): Veloverleihsystem privater Anbieter
18. Kleine Anfrage Fraktion GLP/JGLP (Claude Grosjean, GLP): Veloverleihsystem ohne fixe Abstellplätze (free floating)
19. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Umbau Volksschule Kirchenfeld: Einführung einer zwangsweisen Tagesschule im Kirchenfeld? Wer muss dies bezahlen?

- 20. Kleine Anfrage Milena Daphinoff und Michael Daphinoff (CVP): Fragen im Zusammenhang mit der Sanierung des Schulhauses Kirchenfeld
- 21. Kleine Anfrage Manuel C. Widmer (GFL): Bewachung von Schularealen: Stand der Dinge und Blick in die Zukunft

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.50 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

19.01.2018

X 

Signiert von: Christoph Zimmerli (Authentication)

Die Protokollführerin

19.01.2018

X 

Signiert von: Barbara Wälti (Qualified Signature)