



Stadtratssitzung

Donnerstag, 28. März 2019, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- Nummer
1. Protokollgenehmigungen Stadtrat 2019 (Protokoll Nr. 2 vom 31.01.2019)	2019.SR.000045
2. Antrag auf definitive Anstellung der Ratssekretärin (Büro)	2017.SR.000263
3. Sporthalle Wankdorf, Ersatz der Audioanlage und Spielanzeige; Projektierungs- und Baukredit (PVS: Laura Binz / PRD: Alec von Graffenried)	2015.PRD.000055
4. Sanierung Freibad Lorraine; Projektierungskredit (PVS: Franziska Grossenbacher / PRD: Alec von Graffenried)	2017.PRD.000097
5. Motion Fraktion SP/JUSO (Johannes Wartenweiler/Barbara Nyffeler, SP): Eine Strategie für den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Stadt Bern; <i>Annahme als Richtlinie</i> (PRD: Alec von Graffenried)	2018.SR.000087
6. Interfraktionelles Postulat FDP/JF, GLP/JGLP, GB/JA!, BDP/CVP, SP/JUSO (Bernhard Eicher, FDP/Thomas Berger, JF/Patrick Zillig, GLP/Franziska Grossenbacher, GB/Philip Kohli, BDP/Katharina Altas, SP): Rückgewinnung von Siedlungsraum: Prüfung von Potential zur Überdachung von Verkehrsflächen; <i>Annahme und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (PRD: Alec von Graffenried)	2017.SR.000143
7. Interfraktionelle Interpellation SP/JUSO, GB/JA! (Katharina Altas, SP/Leena Schmitter, GB): Bundesmillion: Lässt der Bund die Bundesstadt im Stich? (PRD: Alec von Graffenried)	2017.SR.000196
8. Interfraktionelle Interpellation GB/JA!, SP/JUSO (Regula Bühlmann, GB/Patrizia Mordini, SP): Wie wird die Charta für Lohnleichheit im öffentlichen Sektor in Bern umgesetzt?	2017.SR.000208
9. Interpellation Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Ein neues Botenschaftsquartier für Bern? (PRD: Alec von Graffenried)	2018.SR.000119
10. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Wie sind die Veloabstellplätze im Raum Bahnhof ausgelastet? Welche Fussdistanz zum Veloparkplatz ist für Velofahrer noch zumutbar? Wie will der Gemeinderat verhindern, dass trotz der neu geplanten Veloeinstellhallen gleichwohl im Raum Bahnhof oberirdisch Velos wild abgestellt werden und neue Velodeponien wie beim Hirschengraben entstehen? (TVS: Ursula Wyss)	2019.SR.000050
11. Gesamtanierung Rathausgasse: Einbau einer Pflästerung, Ersatz der Abwasserleitung; Ausführungskredit (PVS: Rudolf Friedli / TVS: Ursula Wyss)	2018.TVS.000194
12. Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost: Vorstudie und Vorprojekt; Projektierungskredit (PVS: Michael Sutter / TVS: Ursula Wyss)	2017.PRD.000104

13. Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Oliver Berger/Christophe Weder, FDP):
Verzicht auf neues Temporegime am Viktoriaplatz (TVS: Ursula Wyss) 2019.SR.000013
14. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Gründung von Bern Welcome:
zu einem herzlichen Willkommen für unser Gäste gehört auch eine saubere
und sichere Stadt Bern!; *Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht*
(TVS: Ursula Wyss) 2017.SR.000166
15. Motion Fraktion SVP (Roland Iseli, SVP): Mehr Parkplätze für Roller und
Motorräder; *Ablehnung* (TVS: Ursula Wyss) 2017.SR.000214
16. Motion Fraktion SVP (Roland Iseli, SVP): Behinderten Parkplätze am Bärenpark;
Annahme als Richtlinie (TVS: Ursula Wyss) 2017.SR.000191
17. Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GLP/JGLP (Michael Sutter, SP/Melanie
Mettler, GLP): Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz; *Annahme
als Richtlinie* (TVS: Ursula Wyss) 2018.SR.000017
18. Motion Fraktion GLP/JGLP (Matthias Egli, GLP): SmartCity Bern mit
selbstfahrenden Shuttles für eine bessere Erschliessung der Quartiere;
Annahme als Richtlinie (TVS: Ursula Wyss) 2017.SR.000227
19. Postulat Freie Fraktion AL/GPB-DA/PdA (Tabea Rai, AL): Mehr urbane
Aare-Lebensqualität für alle durch Brückenlifte; *Annahme*
(TVS: Ursula Wyss) 2017.SR.000171
20. Interpellation Melanie Mettler (GLP) und Barbara Nyffeler (SP): Rückgang
des Fussverkehrs? (TVS: Ursula Wyss) 2018.SR.000019
21. Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Bernhard Eicher, FDP):
Parkplatzkompromiss bei Velos; *Annahme Punkt 1, Ablehnung Punkt 2
und 3* (TVS: Ursula Wyss) 2017.SR.000202
22. Interpellation Erich Hess (SVP): Spart sich Bernmobil die Beiträge an die
Pensionskasse? (TVS: Ursula Wyss) 2018.SR.000175
23. Interfraktionelle Motion GLP/JGLP, CVP/BDP, FDP/JF (Matthias Egli,
GLP/Michael Daphinoff, CVP/Bernhard Eicher, FDP): Sicherstellen der
Abfallentsorgung an allen Arbeitstagen; *Ablehnung* (TVS: Ursula Wyss) 2018.SR.000113
24. Motion Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher/Alexander Feuz, SVP): Lang-
fristige planerische Sicherung der Realisierbarkeit einer Brückenverbin-
dung zwischen Länggasse/Viererfeld und dem Wankdorf/Wylerquartier;
Ablehnung (TVS: Ursula Wyss) 2018.SR.000144

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 07	313
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.05 Uhr	316
Mitteilungen des Vorsitzenden.....	317
Traktandenliste.....	317
1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2019 (Protokoll Nr. 2 vom 31.01.2019)	317
2 Antrag auf definitive Anstellung der Ratssekretärin	317
3 Sporthalle Wankdorf, Ersatz der Audioanlage und Spielanzeige; Projektierungs- und Baukredit	318
4 Sanierung Freibad Lorraine; Projektierungskredit.....	320
5 Motion Fraktion SP/JUSO (Johannes Wartenweiler/Barbara Nyffeler, SP): Eine Strategie für den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Stadt Bern.....	323

6	Interfraktionelles Postulat FDP/JF, GLP/JGLP, GB/JA!, BDP/CVP, SP/JUSO (Bernhard Eicher, FDP/Thomas Berger, JF/Patrick Zillig, GLP/Franziska Grossenbacher, GB/Philip Kohli, BDP/Katharina Altas, SP): Rückgewinnung von Siedlungsraum: Prüfung von Potential zur Überdachung von Verkehrsflächen	324
7	Interfraktionelle Interpellation SP/JUSO, GB/JA! (Katharina Altas, SP/Leena Schmitter, GB): Bundesmillion: Lässt der Bund die Bundesstadt im Stich?.....	324
8	Interfraktionelle Interpellation GB/JA!, SP/JUSO (Regula Bühlmann, GB/Patrizia Mordini, SP): Wie wird die Charta für Lohngleichheit im öffentlichen Sektor in Bern umgesetzt?	325
9	Interpellation Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Ein neues Botschaftsquartier für Bern?	325
10	Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Wie sind die Veloabstellplätze im Raum Bahnhof ausgelastet? Welche Fussdistanz zum Veloparkplatz ist für Velofahrer noch zumutbar? Wie will der Gemeinderat verhindern, dass trotz der neu geplanten Veloeinstellhallen gleichwohl im Raum Bahnhof oberirdisch Velos wild abgestellt werden und neue Velodeponien wie beim Hirschengraben entstehen?.....	325
11	Gesamtsanierung Rathausgasse: Einbau einer Pflasterung, Ersatz der Abwasserleitung; Ausführungskredit	326
12	Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost: Vorstudie und Vorprojekt; Projektierungskredit.....	330
13	Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Oliver Berger/Christophe Weder, FDP): Verzicht auf neues Temporegime am Viktoriaplatz	333
	Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr	338
14	Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Gründung von Bern Welcome: zu einem herzlichen Willkommen für unsere Gäste gehört auch eine saubere und sichere Stadt Bern!	339
15	Motion Fraktion SVP (Roland Iseli, SVP): Mehr Parkplätze für Roller und Motorräder ..	342
16	Motion Fraktion SVP (Roland Iseli, SVP): Behinderten-Parkplätze am Bärenpark	343
17	Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GLP/JGLP (Michael Sutter, SP/Melanie Mettler, GLP): Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz	343
18	Motion Fraktion GLP/JGLP (Matthias Egli, GLP): SmartCity Bern mit selbstfahrenden Shuttles für eine bessere Erschliessung der Quartiere	345
19	Postulat Freie Fraktion AL/GPB-DA/PdA (Tabea Rai, AL): Mehr urbane Aare-Lebensqualität für alle durch Brückenlifte	349
20	Interpellation Melanie Mettler (GLP) und Barbara Nyffeler (SP): Rückgang des Fussverkehrs?	351
21	Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Bernhard Eicher, FDP): Parkplatzkompromiss bei Velos	354
22	Interpellation Erich Hess (SVP): Spart sich Bernmobil die Beiträge an die Pensionskasse?.....	358
23	Interfraktionelle Motion GLP/JGLP, CVP/BDP, FDP/JF (Matthias Egli, GLP/Michael Daphinoff, CVP/Bernhard Eicher, FDP): Sicherstellen der Abfallentsorgung an allen Arbeitstagen	359
	Traktandenliste	361
	Eingänge.....	362

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.05 Uhr

Vorsitzend

Präsident Philip Kohli

Anwesend

Timur Akçasayar	Lionel Gaudy	Patrizia Mordini
Katharina Altas	Hans Ulrich Gränicher	Barbara Nyffeler
Ruth Altmann	Franziska Grossenbacher	Seraina Patzen
Peter Ammann	Lukas Gutzwiller	Tabea Rai
Ursina Anderegg	Bernadette Häfliger	Rahel Ruch
Oliver Berger	Erich Hess	Kurt Rüegsegger
Thomas Berger	Brigitte Hilty Haller	Marianne Schild
Henri-Charles Beuchat	Ueli Jaisli	Anna Schmassmann
Lea Bill	Bettina Jans-Troxler	Zora Schneider
Laura Binz	Irène Jordi	Edith Siegenthaler
Gabriela Blatter	Dannie Jost	Lena Sorg
Regula Bühlmann	Ladina Kirchen Abegg	Michael Sutter
Yasemin Cevik	Ingrid Kissling-Näf	Luzius Theiler
Dolores Dana	Fuat Köçer	Regula Tschanz
Joëlle de Sépibus	Martin Krebs	Ayse Turgul
Bernhard Eicher	Marieke Kruit	Johannes Wartenweiler
Claudine Esseiva	Nora Krummen	Christophe Weder
Angela Falk	Daniel Lehmann	Manuel C. Widmer
Alexander Feuz	Maurice Lindgren	Lisa Witzig
Benno Frauchiger	Peter Marbet	Marcel Wüthrich
Barbara Freiburghaus	Melanie Mettler	Patrik Wyss
Katharina Gallizzi	Roger Mischler	

Entschuldigt

Devrim Abbasoglu-Akturan	Vivianne Esseiva	Leena Schmitter
Mohamed Abdirahim	Rudolf Friedli	Matthias Stürmer
Michael Burkard	Claude Grosjean	Bettina Stüssi
Michael Daphinoff	Nadja Kehrli-Feldmann	Patrick Zillig
Milena Daphinoff	Eva Krattiger	

Vertretung Gemeinderat

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

Entschuldigt

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

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin	Joel Leber Ratsweibel	
Caroline Baldenweg, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat	

Stadtkanzlei

Nora Lischetti, wiss. Mitarbeiterin

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

Mitteilungen des Vorsitzenden

Präsident *Philip Kohli*: Ich begrüsse alle Anwesenden zur heutigen Sitzung. Wir haben uns anlässlich der letzten Fraktionspräsidienkonferenz auf ein Gentlemen's Agreement geeinigt. Vorstösse mit Antrag auf Dringlichkeit sind eine Stunde vor Sitzungsende einzureichen. So bleibt den Mitgliedern des Ratsbüros, der Ratssekretärin und der Stadtkanzlei genug Zeit für eine sorgfältige Prüfung. Weiter haben wir an der Fraktionspräsidienkonferenz über das pünktliche Erscheinen zu den Stadtratssitzungen diskutiert. Die Anwesenden betrifft dieses Thema nicht, alle anderen werden es im Protokoll nachlesen können. Wir haben uns auf eine klare Kommunikation den Fraktionsmitgliedern gegenüber geeinigt. Sitzungsbeginn ist 17.00 Uhr und nicht 17.05 Uhr oder gar 17.20 Uhr. Wird dieser Grundsatz nicht respektiert, werde ich Drogenlegalisierungsvorstösse auf 17.00 Uhr traktandieren. Dann werden sicher alle pünktlich erscheinen.

Traktandenliste

2019.SR.000045

1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2019 (Protokoll Nr. 2 vom 31.01.2019)

Der Stadtrat genehmigt das Protokoll Nr. 2 vom 31.01.2019.

2017.SR.000263

2 Antrag auf definitive Anstellung der Ratssekretärin

Antrag Büro des Stadtrats

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Ratsbüros vom 7. Dezember 2018.
2. Der Stadtrat beschliesst, Frau Nadja Bischoff, geboren am 13. Mai 1977, wohnhaft in Thun, als Ratssekretärin, gemäss Artikel 17 Absatz 1 Personalreglement der Stadt Bern, per 1. Mai 2019 mit einem Arbeitspensum von 80 Prozent definitiv anzustellen.
3. Der Stadtrat ermächtigt den Stadtratspräsidenten 2019, die definitive Anstellungsverfügung im Namen des Stadtrats zu unterzeichnen.

Bern, 7. Dezember 2018

Regula Bühlmann (GB): Ich vertrete dieses Geschäft sehr gerne im Namen des letztjährigen Ratsbüros. Nadja Bischoff ist seit dem 1. Mai 2018 provisorisch als Ratssekretärin angestellt. In der Stadtverwaltung ist es üblich, dass für leitende Angestellte dem definitiven Verhältnis ein Probeverhältnis von 12 Monaten vorausgeht. Philip Kohli und ich haben am 16. November 2018 ein Mitarbeitergespräch mit Nadja Bischoff geführt. Wir konnten ihr sehr gute Bewertungen geben und sind mit der Zusammenarbeit sehr zufrieden. Auch vonseiten Nadja Bischoff kamen positive Signale. Sie hat sich innert kürzester Zeit sehr gut eingearbeitet und war mir auch in turbulenten Zeiten eine grosse Unterstützung. Der Rollenwechsel von der Zusam-

menarbeit mit der Regierung zu jener mit dem Parlament ist ihr schnell gelungen. Wir haben Nadja Bischoff als sehr initiative und kompetente Mitarbeiterin kennengelernt. Im Ratssekretariat herrscht ein gutes Klima, weshalb ihr auch betreffend Führungskompetenz gute Noten ausgestellt werden können.

Aufgrund der positiven Personalbeurteilung empfiehlt das Ratsbüro dem Stadtrat die definitive Anstellung von Nadja Bischoff als Ratssekretärin.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Antrag des Büros auf definitive Anstellung der Ratssekretärin zu. (47 Ja, 0 Nein) *Abst.Nr. 007*

Applaus im Saal.

2015.PRD.000055

3 Sporthalle Wankdorf, Ersatz der Audioanlage und Spielanzeige; Projektierungs- und Baukredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderates betreffend Sporthalle Wankdorf, Ersatz der Beschallungsanlage und Spielanzeige; Projektierungs- und Baukredit.
2. Er genehmigt den Projektierungs- und Baukredit in der Höhe von Fr. 850 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB17-025.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 5. Dezember 2018

Sprecherin PVS *Laura Binz* (SP): Beim vorliegenden Geschäft geht es um einen Projektierungs- und Baukredit über 850 000 Franken für den Ersatz der Audioanlage und der Anzeigetafeln in der Sporthalle Wankdorf. Im Preis enthalten sind 340 000 Franken für die Audioanlage und 370 000 Franken für die Anzeigetafeln. Es gilt zu beachten, dass in diesem Betrag Planungskosten und Elektroarbeiten inbegriffen sind.

Die Sporthalle wurde 1996 erbaut und ist insgesamt in einem sehr guten Zustand. Sie fasst maximal 3000 Besuchende und ist damit auch für mittlere und grössere Sportanlässe gebaut worden. Aufgrund der veralteten Infrastruktur im Bereich Audioanlage und Anzeigetafeln ist die Sporthalle Wankdorf aktuell aber nicht mehr konkurrenzfähig. Es finden immer weniger Anlässe in der Halle statt.

Mit der aktuellen Beschallungsanlage kann nicht mehr der ganze Zuschauerbereich erreicht werden. Für die Anzeigetafeln gibt es keine Ersatzteile mehr, sie müssen also sowieso ersetzt werden. Es soll ein voll integriertes System aus Hochleistungslautsprechern und darauf abgestimmten Systemverstärkern montiert werden. Die Signale sind durchgehend digital und können flexibel vom Hallenboden aus gesteuert werden. In Absprache mit Procap wird auch eine Anlage für gehörlose Menschen und Menschen mit Hörbehinderung eingebaut.

Die Anzeigetafeln bestehen in Zukunft aus zwei je rund fünf auf drei Meter grossen LED-Wänden, welche nicht nur Resultate und Zeit anzeigen, sondern auch Videos, Logos oder Sponsorenwerbungen einblenden können. Audioanlage und Anzeigetafeln werden als integrales System funktionieren. Die ganze Anlage sollte ab Herbst betriebsbereit sein.

In der Kommission waren wir uns einig, dass der Ersatz der Audioanlage und der Anzeigetafeln wichtig ist, damit die technische Infrastruktur der Halle wieder den heutigen Standards entspricht. Die Sporthalle soll so auch für mittlere und grössere Sportanlässe wieder konkurrenzfähig werden. Nicht zu vergessen gilt es, dass sich die Situation mit der neuen Audioanlage auch im Hinblick auf den Schul- und Vereinssport deutlich verbessern wird. In der Kommission wurde über die zu erwartende Lebensdauer der neuen Anlagen diskutiert. Die Anlage wird über 10 Jahre abgeschrieben. Hochbau Stadt Bern geht davon aus, dass sie über den Zeithorizont von 10 Jahren hinaus funktionieren wird. So weit möglich soll bei der Ausschreibung darauf geachtet werden, dass die Wartung und die Lieferung von Ersatzteilen möglichst lange gewährleistet werden. Es gibt diesbezüglich jedoch keine Sicherheit. Weiter wurde gefragt, ob die alten Anlagen nicht an anderer Stelle weiterbenutzt werden könnten. Die Antwort der Vertreter des Sportamtes war eindeutig negativ. Schon jetzt funktionieren nicht mehr alles und die Anlagen können nicht mehr repariert werden. Sie werden daher abgebaut und recycelt. Schliesslich wurde über die Auslastung der Sporthalle Wankdorf diskutiert. Diese ist zwar tagsüber durch die Schulen und abends durch den Vereinssport immer noch hoch, es finden aber deutlich weniger mittlere und grössere Anlässe statt. Dies soll sich durch die neuen Anlagen wieder ändern. Finden wieder vermehrt mittlere und grössere Anlässe statt, werden auch die Mieteinnahmen des Sportamtes entsprechend steigen.

Die PVS-Kommission beantragt dem Stadtrat den Projektierungs- und Baukredit einstimmig zur Annahme.

Fraktionserklärungen

Laura Binz (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion wird dem Projektierungs- und Baukredit zustimmen. Die Sporthalle Wankdorf wurde auch als Veranstaltungsort für grössere Anlässe gebaut und soll konkurrenzfähig und nutzbar bleiben. Dafür ist eine entsprechende Infrastruktur unbedingt nötig. Aus unserer Sicht wäre es wünschenswert gewesen, den Nachhaltigkeitsaspekt der neuen Anlagen explizit zu thematisieren. Die neuen Anlagen sollen den höchsten Energiestandards genügen.

-
- *Alexander Feuz* (SVP) für die Fraktion SVP: Unsere Fraktion unterstützt dieses Geschäft. Werden die Anlagen ersetzt und wird dadurch die Infrastruktur verbessert, finden wohl auch mehr Veranstaltungen statt. Wir bitten darum, dann Anpassungen der Mietpreise vorzunehmen. Man muss wettbewerbsfähig sein, darf im Gegenzug dafür aber auch etwas verlangen.
-
- Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Die Welt entwickelt sich weiter und es werden neue Hallen gebaut. Namentlich erwähne ich die Mobilier Arena in Gümligen. Wir müssen die Infrastruktur in unseren Hallen verbessern, wollen wir denn, dass sie genutzt werden. Auch die Sportveranstaltungen entwickeln sich. Eine Halle daran anzupassen, ist zuweilen schwieriger. Wir können jedoch mit technischer Aufrüstung punkten und mit verbesserten Bedingungen dafür sorgen, dass Sportevents in unseren Hallen stattfinden. Genügen die 1600 Plätze in Gümligen einmal nicht mehr, hoffen wir auf die Rückkehr des BSV Bern in die Sporthalle Wankdorf mit ihren 3000 Plätzen.
- Neue Anlagen müssen den neuesten Energiestandards entsprechen. Wir wollen jedoch auch moderne Anlagen, die entsprechend Energie brauchen. Man kann davon ausgehen, dass neue Anlagen energieeffizienter sind als alte. Anforderungen an die Nachhaltigkeit sind Teil des Projekts. Mehr kann ich dazu momentan nicht sagen. Ich werde die Information nachliefern.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungs- und Baukredit zu. (54 Ja, 0 Nein, 4 Enthaltungen)
Abst.Nr. 008

2017.PRD.000097

4 Sanierung Freibad Lorraine; Projektierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderates betreffend Sanierung Freibad Lorraine; Projektierungskredit.
2. Er genehmigt den Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 1,3 Mio. zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB09-159. Der Projektierungskredit wird später in den Baukredit aufgenommen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 12. Dezember 2018

Sprecherin PVS *Franziska Grossenbacher* (GB): Es geht in diesem Geschäft um einen Projektierungskredit von 1,3 Mio. Franken für die Sanierung des Lorrainebads. Der Hauptauslöser für diese Sanierung ist der Aaresteg, der baufällig ist und dringend saniert werden muss. Der zweite Grund liegt beim Becken, das mit Grundwasser gespiesen wird. Der Wasseraustausch ist ungenügend und es hat viele Wasserpflanzen, welche das Wasser trüben. Das Becken ist damit zum Schwimmen nicht besonders attraktiv und auch etwas gefährlich. Deshalb wird es kaum genutzt. Bis 1949 wurde das Becken mit Aarewasser gespiesen. Weil sich die Wasserqualität zunehmend verschlechterte, wurde es danach mit Grundwasser gespiesen. Heute ist die Qualität des Aarewassers wesentlich besser.

Zur Geschichte: Das Lorrainebad wurde 1892 erbaut und ist damit eines der ältesten Flussbäder der Schweiz. Es ist das kleinste der fünf Freibäder in der Stadt Bern. Beim Bau gab es noch keinen Uferweg, weshalb es lediglich von der Lorraine und von Süden her zugänglich war. 1913 wurde der Aaresteg im Rahmen der Aareuferkorrektur gebaut. Seither besteht der durchgehende Uferweg. Früher waren Frauen- und Männerbad getrennt, was heute noch an der Bausubstanz erkennbar ist.

Die Anlage wurde 2004 letztmals saniert. Die Buvette ist nach einem Brand 2009 wieder instandgesetzt worden. 2013 kam es zur südlichen Erweiterung mit zusätzlicher Liegewiese, die bei geschlossenem Bad keine Verbindung zu diesem hat. 2017 hat der Gemeinderat die PRD beauftragt, mit einer Vor- und Machbarkeitsstudie Lösungsansätze auszuarbeiten. Dazu hat er einen Projektierungskredit von 150 000 Franken gesprochen. In der Studie wurden vier Varianten geprüft: Die Sanierung des Bestands mit dem Grundwasser-gespiesenen Becken, ein Flussbad, ein Naturbad und eine Flusslandschaft. Die Varianten 3 und 4 würden die Nutzungsbedürfnisse nicht befriedigen und die Identität des Kastenbades nicht wahren. Sie wurden deshalb verworfen. Die Sanierung des Bestandes wäre unattraktiv. Das Grundwasserbecken müsste während des ganzen Jahres mit Pumpen betrieben werden, was sehr kostspielig wäre. Man hat sich für die Variante «Flussbad» entschieden: Die Variante «Flussbad» erlaubt eine Verbindung mit dem Aarewasser. Es bestehen zwei Möglichkeiten, eine mit und eine ohne durchlässigen Mitteldamm. Man hat sich für den Mitteldamm entschieden, da er für eine gute Durchströmung und für einen guten Wasseraustausch sorgt. Das Becken soll mit einer Pflasterung ausgekleidet werden, welche das Pflanzenwachstum hemmt.

Das Bad weist heute diverse Mängel auf: Es fehlt an genügend Veloabstellplätzen – Für die zusätzliche Liegewiese stehen keine sanitären Anlagen zur Verfügung – Die Buvette ist an schönen Tagen völlig überlastet –. Der Steg ist äusserst sanierungsbedürftig, er hat vor allem anlässlich der Hochwasser 1999 und 2005 Schäden genommen; der Steg an der Aare ist sehr schmal und aufwändig im Unterhalt, da er nicht mit Kleinfahrzeugen befahrbar werden kann – Das Becken ist nicht attraktiv – Die Garderoben und Betriebsräume sind ebenfalls sanierungsbedürftig.

Welches sind die Absichten dieser Sanierung? Der Charakter und der Charme des Lorrainebads sollen erhalten bleiben. Im Bauinventar ist das Bad als erhaltenswert eingestuft. Es soll nur so viel wie nötig saniert werden. Die Attraktivität für die Nutzenden soll, in Abstimmung mit der Wasserstrategie, gesteigert werden. Dazu gehören die Anbindung der zusätzlichen Liegewiese ans Freibad, das Gewährleisten einer Restauration ausserhalb der Öffnungszeiten, die Verbesserung der Zufahrts- und Zugangssituation, das Schaffen von mehr Schattenplätzen und besserer Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in die und aus der Aare, die Prüfung eines Flussflosses und Sprungturms und die Aufwertung des Kinderbereichs.

Der Steg muss ersetzt werden. Eine Sanierung wäre mit einem gleich hohen Aufwand verbunden. Der Steg hätte in diesem Fall aber nur eine halb so lange Lebensdauer. Die Kastenvand des Lorrainebads wird zerlegt, repariert und leicht nach innen versetzt wieder aufgebaut. Die versprayte Optik soll beibehalten werden. Bei der Liegewiese werden sanitäre Anlagen gebaut, die von aussen zugänglich sein werden. Es wird geprüft, ob eine zweite Buvette fix installiert oder ob ein Food Truck betrieben werden soll. Die Anlieferung ist momentan schwierig, da die Waren am Altenbergsteg umgeladen werden müssen. Die Durchfahrt führt durch ein privates Areal. Im Rahmen der Projektierung soll auch diese Frage geklärt werden. Das Angebot für die Veloparkierung an der Jurastrasse oben soll ausgebaut werden.

Letzten Winter ist eine Sauna auf dem Areal des Lorrainebads betrieben worden. Im Zuge der Sanierung sollen winterfeste sanitäre Anlagen installiert werden. Der Betrieb der Jurten-Sauna war ein grosser Erfolg und soll weitergeführt werden.

Die Garderoben und Toiletten entlang des Uferweges werden aufgehoben. Alle sanitären Anlagen werden saniert und zentralisiert.

Gemäss Hochwasserschutzplan ist beim Lorrainebad nur ein Objektschutz vorgesehen, da ein geringes Schadenpotenzial besteht. Im Bereich der oberen Liegewiese besteht Hangrutschgefahr. Dort wird die Installierung von Felsnägeln oder eines Schutznetzes geprüft.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden intensiv mit dem Quartier, dem Dialog Nord, dem Verein Läubigen Lorraine (VLL) und dem Breitenrain-Lorraine-Leist diskutiert. Die vorgeschlagene Stossrichtung wird von allen Gremien begrüsst.

Der beantragte Projektierungskredit beträgt 1,3 Mio. Franken. Die Kosten für die Sanierung werden auf rund 10 Mio. Franken geschätzt. Es wird eine sehr aufwändige Baustelle, da die Zufahrt zum Bad schwierig ist. Es ist vorgesehen, zur Deckung der Abschreibungen Geld aus der Spezialfinanzierung Eis- und Wasseranlagen zu entnehmen.

Zu den Terminen: Das Planerwahlverfahren läuft bereits. Bei kleinen Projekten, für welche die Durchführung eines Wettbewerbs zu aufwändig wäre, wird ein solches durchgeführt. Damit soll garantiert werden, dass das bestmögliche Team zusammengestellt wird. Das Bauprojekt soll 2019/2020 ausgearbeitet werden. Die Volksabstimmung wird für 2021 erwartet, der Bau schliesslich für die Jahre 2022/2023.

Die PVS-Kommission empfiehlt einstimmig Zustimmung zum Geschäft.

Fraktionserklärungen

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA! Unsere Fraktion stimmt dem Projektierungskredit zu. Wir begrüssen den Ansatz, nur so viel wie nötig zu sanieren, um den

Charme und den einfachen Charakter des Bades beizubehalten. Wir begrüßen insbesondere, dass der Saunabetrieb weiter möglich bleibt und empfehlen Zustimmung zum Kredit.

Johannes Wartenweiler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Inhaltlich gibt es dem Vortrag von Franziska Grossenbacher nicht viel beizufügen. Gerne mache ich jedoch einige impressionistische Bemerkungen zu diesem Bad, das für uns in der Lorraine von zentraler Bedeutung ist. Vor knapp 20 Jahren wurde in der BSS überlegt, das Lorrainebad zu schliessen. Die Antwort darauf war die erste «Entenkampagne» unter dem Titel «Lorrainebad bleibt!». Die Ente ist inzwischen die Schutzheilige der Lorraine geworden. Der Stadt ist zugute zuhalten, dass sie sich seither gut um das Bad gekümmert hat. Das neue Beizli inklusive Pächterwechsel, die zusätzliche Liegewiese und die Hangsicherung zeugen von diesem Engagement. Die aktuelle Gestaltung des Bades mit geschlossenem Becken und Quellwasserspeisung war das Ergebnis der steigenden Verschmutzung der Aare. Inzwischen ist die Aare so sauber, dass das Wasser wieder durch das Lorrainebad fließen kann. Demnächst werden wir uns also wie die Pelikane im Dählhölzli fühlen – mit dem Unterschied, dass wir das Bad auch wieder verlassen können. Das Lorrainebad ist klein, man könnte es glatt übersehen. Es freut uns besonders, dass die Stadt die Sanierung nun an die Hand nimmt und nicht wartet, bis die grossen Bäder fertig saniert sind. Im Dialog Nordquartier und im VLL wurden die Pläne genau geprüft. Das Projekt ist breit abgestützt. Der Durchfluss ist ein Gewinn, denn das alte Becken ist kaum ein Ort zum Baden. Den Kindern muss ständig das Reinspringen verboten werden, da man nicht auf den Beckengrund sieht. Der breite Steg ist ebenfalls ein Gewinn. Schön auch, dass die Stadt die Kabinen renovieren und inklusive der Graffiti wieder aufstellen will. Es ist sinnvoll, eine Lösung für das Parkieren der Velos beim Bad zu finden. Die Situation ist absurd, denn es gibt dort nun mal Velos, auch wenn das eigentlich nicht sein dürfte. Es ist sinnvoll, eine vernünftige Zugangsberechtigung für Velos zu finden. Wir begrüßen, dass das Lorrainebad ganzjahrestauglich gemacht werden soll.

Die Aufwertung des Lorrainebades geht jedoch nicht ganz ohne Kollateralschäden der Spassgesellschaft einher. Wir stehen der Installierung eines Springturms oder Flosses sehr skeptisch gegenüber. Das Bad soll seinen bescheidenen und verträumten Charme behalten. Wir hoffen, dass solche Details schon während der Planung aus ökonomischen Gründen wegfallen werden. Ist das nicht der Fall, werden wir anlässlich des Baukredits darauf zurückkommen. Insgesamt liegt uns aber ein gutes Projekt vor, das auch vor dem Volk Bestand haben wird. Wir stimmen dem Projektierungskredit zu.

Bettina Jans-Troxler (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Das Lorrainebad ist ein Bad mit viel Charme. Es ist ein gut besuchtes Bad, gerade auch von Velofahrern, denn mit dem öffentlichen Verkehr ist es nicht gut erreichbar. Die Anfahrt- und Parkierungssituation soll optimiert werden. Das Becken wird wenig gebraucht, weshalb die geplante Aufwertung Sinn macht. Wir stehen Sprungturm und Floss ebenfalls skeptisch gegenüber. Ansonsten begrüßen wir das Projekt. Als Mutter mit kleinen Kindern betrachte ich das Lorrainebad nicht unbedingt als Familienbad. Das Wylerbad in der Nähe bietet ein grosses Angebot für Kinder. Das Lorrainebad muss deshalb nicht zu einem Familienbad umfunktioniert werden. Vielmehr soll die momentane Atmosphäre beibehalten werden. Unsere Fraktion stimmt dem Projektierungskredit zu.

Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Das Lorrainebad ist uns allen ans Herz gewachsen. Wir setzen unsere Wasserstrategie um und achten dabei darauf, dass jedem Bad sein eigener Charakter gegeben wird. Der heutige Charme des Lorrainebades soll erhalten bleiben. Vor 20 Jahren wurde die Schliessung ins Auge gefasst. Es ist Zeichen der positiven Entwicklung der Stadt Bern, dass heute Projekte möglich sind, die vor 20 Jahren noch nicht denkbar waren. Seien wir froh und dankbar dafür, dass wir unsere Badeanlagen erhalten können!

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit einstimmig zu. (63 Ja, 0 Nein) *Abst.Nr. 009*

2018.SR.000087

5 Motion Fraktion SP/JUSO (Johannes Wartenweiler/Barbara Nyffeler, SP): Eine Strategie für den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Stadt Bern

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.
Bern, 19. September 2018

Motionär *Johannes Wartenweiler* (SP): It's the economy, stupid! Bill Clintons Worte erwiesen sich als richtig. Sein Vorgänger war zwar ein grosser Mann, der den Kalten Krieg beendet hatte. Doch der Wirtschaftssituation im eigenen Land hatte er nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. Bill Clinton profitierte davon. Als der Gemeinderat die Legislaturrichtlinien 2017-2020 erstellte, hat er diesen Grundsatz wohl etwas vergessen und die Wirtschaft sehr stiefmütterlich behandelt. Entweder erachtete er es als selbstverständlich, dass es der Wirtschaft gut geht. Oder er hat vor lauter Velospuren und Betreuungsgutscheinen vergessen, dass ohne Wirtschaft nichts geht. Wohl ging auch beim Umzug des Wirtschaftsamtes von der SUE zur PRD wertvolle Substanz verloren. Es ist aber kein bürgerliches Privileg, sich zum Zustand der Ökonomie Gedanken zu machen. Wir sollten unbedingt vermeiden, den Bürgerlichen in diesen Fragen den Lead zu überlassen. Als Einzelpersonen mögen bürgerliche Subjekte und Praktiker in der Betriebswirtschaft die Nase vorne haben. Beim Blick aufs Ganze versagen sie aber regelmässig, wenn sie den Markt als Quelle aller wirtschaftlichen Wunder lobpreisen. Volkswirtschaft war noch nie eine Stärke der Bürgerlichen. Es genügt nicht, tiefere Steuern und freie Fahrt für freie Bürger zu fordern. Gerechterweise muss ich sagen, dass diesbezüglich etwas in Bewegung ist. Umso wichtiger ist es, dass ein rot-grüner Gemeinderat ebenfalls Vorstellungen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und Region Bern entwickelt und Ressourcen und Engagement investiert. Wir haben in unserem Vorstoss einige Punkte dazu aufgelistet. Ich halte fest, dass diese Liste nicht abschliessend ist.

Als Beispiel erwähne ich Bern als Standort von Medizintechnik und Gesundheit. Das Insel-Spital ist eines der grössten Spitäler der Schweiz. Es ist weltweit renommiert und geniesst einen exzellenten Ruf. Wir haben in und um Bern eine beachtliche medizintechnische Industrie. Mit sitem-insel verfügen wir über ein Projekt, das diese Stärken zusätzlich weiterentwickeln wird. Wir nehmen all das als selbstverständlich hin und konzentrieren uns auf Details bei der Planung von Verkehrsverbindungen auf dem Areal. Wir haben insgesamt kein Bewusstsein für die Bedeutung dieser Sektoren als Wirtschaftszweige und Arbeitsorte. Hier ist die Arbeit des Gemeinderats als Erklärer gefragt. Es ist wichtig, worüber geredet wird. Wir nehmen gern zur Kenntnis, dass sich der Gemeinderat dieser Aufgabe stellen will und erwarten in nützlicher Frist eine gehaltvolle Antwort auf alle offenen Fragen rund um den Wirtschaftsstandort Bern.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion als Richtlinie erheblich.

2017.SR.000143

6 Interfraktionelles Postulat FDP/JF, GLP/JGLP, GB/JA!, BDP/CVP, SP/JUSO (Bernhard Eicher, FDP/Thomas Berger, JF/Patrick Zillig, GLP/Franziska Grossenbacher, GB/Philip Kohli, BDP/Katharina Altas, SP): Rückgewinnung von Siedlungsraum: Prüfung von Potential zur Überdachung von Verkehrsflächen

Gemeinderatsantrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Interfraktionelle Postulat erheblich zu erklären.
 2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.
- Bern, 6. Dezember 2017

Postulant *Bernhard Eicher* (FDP): Wir sind erfreut, dass der Gemeinderat grundsätzlich bereit ist, das Potential zu prüfen. Es gibt Verkehrsflächen, die während drei bis vier Stunden täglich gebraucht werden. Aus städtebaulicher Sicht macht es Sinn, zu prüfen, ob solche Flächen durch Überdachung für Wohnungsbau und anderweitige Bauten genutzt werden können. Wir bedauern, dass die Antwort des Gemeinderats doch recht defensiv ist. Ein progressiv-visionärer Gemeinderat hätte ein Pilotprojekt vorgeschlagen. Die defensive Haltung wird mit dem STEK begründet. Mit diesem Konzept, das aus einer anderen Denkwelt stammt, muss jedoch nicht versucht werden, Autobahnen zu überdachen! Weitere Vorstösse werden wohl dafür sorgen, dass wir am Thema dranbleiben.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich.
3. Die Stellungnahme des Gemeinderats gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

2017.SR.000196

7 Interfraktionelle Interpellation SP/JUSO, GB/JA! (Katharina Altas, SP/Leena Schmitter, GB): Bundesmillion: Lässt der Bund die Bundesstadt im Stich?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellantin *Katharina Altas* (SP): Wir unterstützen das Vorgehen des Gemeinderats, mit Sachargumenten, Fingerspitzengefühl und viel Diplomatie im persönlichen Gespräch zu überzeugen. Wir würden uns darüber freuen, wenn der Bund sein Commitment mit der Bundesstadt nicht aufkündigt und diese symbolische Million für die Kulturförderung auch in Zukunft sprechen würde. Allerdings steht eine grosse Frage im Raum, die wir gerne vom Gemeinderat beantwortet hätten. Wird der Leistungsvertrag über die Bundesmillion 2020 erneuert werden?

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantinnen Fraktionen SP/JUSO, GB/JA! sind mit der Antwort zufrieden.

2017.SR.000208

8 Interfraktionelle Interpellation GB/JA!, SP/JUSO (Regula Bühlmann, GB/Patrizia Mordini, SP): Wie wird die Charta für Lohngleichheit im öffentlichen Sektor in Bern umgesetzt?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellantin *Regula Bühlmann* (GB): Wir sind sowohl mit der Antwort wie auch mit der Umsetzung der Charta für Lohngleichheit sehr zufrieden. Wir haben uns bei der Fachstelle für Gleichstellung erkundigt. Was in der Antwort des Gemeinderats von Januar 2018 versprochen wurde, ist auch umgesetzt worden. So hat man beispielsweise im Beschaffungswesen begonnen, Lohnanalysen durchzuführen. Wir sind zufrieden, dass Bern in Sachen Lohngleichheit eine Vorreiterrolle einnimmt. Andere Gemeinden haben diese Charta zwar unterschrieben, bislang aber wenig unternommen. Wir sind gespannt auf die Evaluation der Massnahmen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantinnen Fraktionen GB/JA!, SP/JUSO sind mit der Antwort zufrieden.

2018.SR.000119

9 Interpellation Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Ein neues Botschafts-quartier für Bern?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellant *Hans Ulrich Gränicher* (SVP): Ich bin mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden. In der Quartierkommission haben wir festgestellt, dass gerade im Kirchenfeld Vorhaben von Botschaften zur Diskussion standen, die nicht nur Freude gemacht haben. Mit diesen sind zum Teil unangenehme Einschränkungen verbunden. Teilweise werden die Botschaften geschätzt, weil damit etwas höhere Polizeipräsenz verbunden ist. Vor kurzer Zeit gab ein Bauvorhaben der Botschaft von Katar zu reden. Das Baugesuch der chinesischen Botschaft wird von Anwohnern nicht erfreut zur Kenntnis genommen. Ich begrüsse deshalb die Antwort des Gemeinderats zu Frage 6, wonach er beabsichtigt, die Realisierung einer Botschaftszone bei einer allfälligen Stadterweiterung Ost zu prüfen. Aus Sicherheitsüberlegungen würde eine solche Zone wohl auch von diversen Botschaften begrüsst werden.

Beschluss

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

2019.SR.000050

10 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Wie sind die Veloabstellplätze im Raum Bahnhof ausgelastet? Welche Fussdistanz zum Veloparkplatz ist für Velofahrer noch zumutbar? Wie will der Gemeinderat verhindern, dass trotz der neu geplanten Veloeinstellhallen gleichwohl im Raum Bahnhof oberirdisch

Velos wild abgestellt werden und neue Velodeponien wie beim Hirschengraben entstehen?

Alexander Feuz (SVP): Es werden offenbar ganz kurze Distanzen angestrebt. Vom Automobilisten wird verlangt, dass er sein Fahrzeug im Parkhaus abstellt und eine gewisse Strecke zu Fuss zurücklegt. In der Innenstadt herrschen enge Verhältnisse, weshalb auch Velofahrende gewisse Fussdistanzen in Kauf nehmen müssen. Viele Pendler fahren mit dem Velo zum Bahnhof, wo sie anschliessend auf den Zug umsteigen. Es stellt sich die Frage, ob nicht die SBB auf ihrem Areal auf eigene Kosten Veloparkplätze erstellen müssten. Ich habe die Kleine Anfrage bewusst im Hinblick auf die laufende Vernehmlassung gestellt. Zwei Velostationen sind schlecht ausgelastet, weshalb eine Auslegeordnung gemacht werden muss. Die SBB müssen für Bahnkunden Platz schaffen, statt ihre Räume teuer an Detailhändler zu vermieten. Die Stadt hätte hier härter verhandeln müssen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2018.TVS.000194

11 Gesamtsanierung Rathausgasse: Einbau einer Pflasterung, Ersatz der Abwasserleitung; Ausführungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Das Projekt Gesamtsanierung Rathausgasse: Einbau einer Pflasterung und Ersatz der Abwasserleitung; Ausführungskredit wird genehmigt.
2. Für die Realisierung des Projekts Gesamtsanierung Rathausgasse werden folgende Ausführungskredite bewilligt:
 - Fr. 3 082 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100543 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Tiefbauarbeiten;
 - Fr. 1 409 000.00 zulasten der Sonderrechnung Siedlungsentwässerung, Konto I8500256 (Kostenstelle 850200), für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 12. Dezember 2018

Antrag GFL/EVP

Der Ausführungskredit wird um 86 000 Franken gekürzt, auf die Planung und Prüfung der Bewilligungsfähigkeit der Rampe für Rollstuhlfahrer und von Veloanbindepfosten in der Rathausgasse wird verzichtet.

Sprecher PVS *Alexander Feuz (SVP):* Ich vertrete Rudolf Friedli in diesem Geschäft, der sich für heute entschuldigen lassen musste. Das Vorhaben war in der Kommission unbestritten und wird von der PVS einstimmig zur Annahme empfohlen.

Bei einem unbestrittenen Geschäft verweise ich auf den Vortrag des Gemeinderats und beschränke mich auf einige wesentlichen Punkte. Anlässlich der Sanierung der Stromleitungen in der Rathausgasse hat man festgestellt, dass auch die Wasser- und Gasleitungen ersetzt werden müssen. Der Alterungsprozess war weit fortgeschritten. Unter diesen Voraussetzungen macht ein koordiniertes Vorgehen Sinn. Es wurden alle darüber informiert, dass die Arbeiten bereits begonnen werden mussten. Dieses Vorgehen hat ewb auf eigenes Risiko gewählt. Die Frage der Pflasterung wurde aus Kostensicht und aus Sicht der Velofahrer erörtert. Wir haben intensiv über Alternativen diskutiert. Letztlich resultierte der Kompromiss mit spe-

ziellen Pflastersteinen mit kleinen Abständen. In Riedbach wurde offenbar bereits ein Test durchgeführt, der zu positiven Ergebnissen geführt hat.

Die Veloanbindepfosten und die Rampe gaben ebenfalls Anlass zu Diskussionen. Es handelt sich bei diesen Themen um einander widersprechende öffentliche Interessen, namentlich das UNESCO-Weltkulturerbe, der Denkmalschutz und das Behindertengleichstellungsgesetz. Alleine für die rechtliche Unterstützung betreffend Rampe für Rollstuhlfahrer und betreffend Veloanbindepfosten belaufen sich die Kosten auf 48 000 Franken. Dazu liegt nun ein Antrag vor, von welchem die Kommission anlässlich ihrer Beratung aber noch nicht Kenntnis hatte. Damals waren die Zahlen noch nicht bekannt.

Patrik Wyss (GFL): Der autonome Zugang für Gehbehinderte ist selbstverständlich wichtig. Hürden, welche die Teilhabe am öffentlichen Leben verhindern, sollen beseitigt werden. Das ist zwar immer wieder sehr kostspielig. Aber wer, wenn nicht die Schweiz, kann sich das leisten? Die Hindernisfreiheit ist heute von Beginn weg ein integraler Bestandteil von Projekten. Warum also unser Antrag?

So wichtig die Hindernisfreiheit ist, so wichtig sind andere Anliegen. Gibt es einen Konflikt zwischen verschiedenen Anliegen, muss abgewogen werden. In der Altstadt betrifft das den Denkmalschutz. Bisher war klar, dass solche Rampen in der Altstadt von Bern mit dem UNESCO-Schutzstatus nicht vereinbar sind. Gehbehinderte Menschen können sich schon heute in der Altstadt bewegen. Das ist zwar immer wieder mit Umwegen verbunden. Ich weiss das aus eigener Erfahrung, da ich ein Praktikum in einem Altersheim in der Berner Innenstadt absolviert habe. Sehr schnell kennt man jedoch die geeigneten Wege. Wir müssen abwägen: Soll in der kleinen Berner Innenstadt eine gehbehinderte Person einen Umweg von maximal 300 Metern nehmen müssen oder soll eine sechs bis sieben Meter lange Rampe gebaut werden? Eine solche stellt einen starken Eingriff ins aussergewöhnlich gut erhaltene mittelalterliche Gesamtbild dar. Nebst der Rampe bräuchte es auch eine Absturzsicherung in Form eines Geländers. In der Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile kommen wir zum Schluss, dass man keine solch grosse Rampe in der kleinen Berner Altstadt planen soll.

Der Eingriff für Veloanbindepfosten ist zugegebenermassen geringer. Für die einen mag er einen vertretbaren Eingriff darstellen, für die anderen ist er mit dem historischen Bild der Altstadt nicht vereinbar. Unabhängig davon, wie störend diese Pfosten empfunden werden, ist der Nutzen sehr bescheiden. Um teure Velos vor Diebstahl zu sichern, gibt es bereits genügend und auch modernere Möglichkeiten. Beim Kornhausplatz stehen zudem viele Veloanbindepfosten zur Verfügung. Wir bitten um Zustimmung zum Antrag.

Fraktionserklärungen

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Wir begrüssen den Antrag der GFL/EVP-Fraktion. Hätte die SVP-Fraktion einen solchen gestellt, wäre er wohl chancenlos gewesen. Die Kürzung des Betrages um 86 000 Franken ist richtig. Es geht hier um nicht zwingende Installationen. Eine solche Rampe stellt auch ein gewisses Risiko für Stürze dar. Die UNESCO wird einem solchen Vorhaben kaum zustimmen. Der Bedarf nach solchen Installationen ist nicht gegeben. Die SVP-Fraktion unterstützt das Projekt und stimmt dem Ausführungskredit zu.

Luzius Theiler (GaP) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Die Freie Fraktion freut sich über diese Vorlage. Endlich wird etwas für die Erhaltung und die Weiterentwicklung des Stadtbildes getan. Noch vor einigen Jahren wurde sowohl auf dem Kornhausplatz wie auch in der Spitalgasse eine Pflasterung aus Kostengründen verworfen. Diese Haltungsänderung ist positiv, wie auch die Verwendung einheimischer Steine. Weniger Freude bereitet uns die Tatsache, dass bereits mit dem Bau begonnen wurde. Es scheint eine Mode zu sein, bei Tiefbaugeschäften

den Termindruck als Vorwand zu nehmen, damit nicht mehr wirklich im Stadtrat darüber entschieden werden kann. Vor einer Woche hatten wir ein entsprechendes Geschäft zur Sanierung Ostring vorliegend. Eigentlich sind die Informationen über die Lebensdauer der Anlagen vorhanden. Ein Projekt könnte also problemlos frühzeitig aufgegleist werden, so dass ohne Termindruck darüber diskutiert werden kann.

Die Freie Fraktion konnte nicht über den Antrag der GFL/EVP-Fraktion diskutieren, da er erst am Mittag zugestellt wurde. Es ist ein wichtiger Antrag, der sehr wohl kontrovers diskutiert werden könnte. Wir bitten deshalb um frühzeitige Publikation der Anträge im Internet.

Die Freie Fraktion unterstützt die Vorlage trotz ihrer Planungsmängel. Wir bitten den Gemeinderat, die Pflasterung des Kornhausplatzes zügig an die Hand zu nehmen. Diese Woche wurde publik, dass die Stadt Bern genug Geld hat, weshalb man sich eine solche Pflasterung sehr wohl leisten könnte.

Marieke Kruit (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion stimmt dem Ausführungskredit für die Gesamtsanierung der Rathausgasse zu. Den Antrag der GFL/EVP-Fraktion lehnen wir ab. Wir wollen eine Stadt, die für alle zugänglich ist, auch für Menschen mit einer Beeinträchtigung. Es geht nicht an, dass diese grosse Umwege auf sich nehmen müssen. 300 Meter können für Menschen mit einer Beeinträchtigung eine echte Herausforderung darstellen. Wir sind erstaunt, dass die GFL/EVP-Fraktion die direkte Zugänglichkeit nicht einmal prüfen will. Das geschützte Bild der Altstadt ist auch uns wichtig und wir anerkennen, dass ein gewisser Interessenskonflikt zwischen UNESCO-Weltkulturerbe und einer modernen Stadt besteht. Dieser muss aber gelöst und nicht im Keim erstickt werden.

Zu den Veloanbindepfosten: Andere Städte machen vor, dass es sehr wohl Lösungen gibt, die sich ins Stadtbild integrieren und finanzieren lassen.

Barbara Freiburghaus (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Die Pflasterung ist für unsere Fraktion in Ordnung. Es muss aber auch den Bedürfnissen der Besucher und der Bewohner des 21. Jahrhunderts Rechnung getragen werden, mittelalterlicher Charme hin oder her. Wir werden den Antrag der GFL/EVP-Fraktion unterstützen. Die Kosten für die rechtlichen Abklärungen sind sehr hoch, der Nutzen dagegen ist eher gering. Es ist rühmlich, dass die Steine für die Pflasterung aus einem Steinbruch von Obwalden hergeführt werden. Es ist zu bedenken, dass die Kosten für Sanierung und Unterhalt zulasten der Steuerzahler gehen. Die Steine müssen nicht aus China importiert werden, doch gibt es auch nähergelegene Orte mit schönen und guten Steinen. Wir können der Idee nicht viel abgewinnen, dass geprüft werden soll, in der Mitte der Gasse einen Brunnen aufzustellen. Das wäre aus unserer Sicht eine Verschwendung von Steuergeldern. Es würde sich zudem nur um eine Imitation handeln. Die Stadt Bern verfügt bereits über viele sorgfältig erhaltene, originale Brunnen.

Auf Seite 3 des Vortrags ist zu lesen, dass eine andere Verkehrsplanung nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts sei, aber später geprüft werden solle. Die Rathausgasse als Tempo 20-Zone, mit Parkplätzen und Pflasterung ist für alle Verkehrsteilnehmer dienlich und soll so belassen werden.

Die FDP/JF-Fraktion stimmt dem Ausführungskredit und dem Antrag zu.

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion ist mit dem Projekt zufrieden. Wir nehmen positiv zur Kenntnis, dass betreffend Pflasterung eine Lösung gefunden wurde, welche den Bedürfnissen der Gehbehinderten und den Velofahrern entspricht.

Die Kommission ist schon sehr früh über dieses Geschäft und seine Dringlichkeit informiert worden. Bei den Leitungen hat ewb sehr dringenden Renovationsbedarf erkannt, der keinen Aufschub erlaubte. Es lässt sich nicht alles planen. Ich begrüsse das rasche Handeln der Stadt, welches ermöglicht, Synergien zu nutzen.

Die GFL/EVP-Fraktion wird sowohl dem Geschäft wie auch dem Antrag zustimmen.

Maurice Lindgren (JGLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Das Geschäft ist in unserer Fraktion unbestritten. Ich äussere mich deshalb lediglich zum vorliegenden Antrag. Wir unterstützen den Kürzungsantrag der GFL/EVP-Fraktion. Auch wir wollen eine möglichst weitgehende Durchgängigkeit für gehbehinderte Menschen in unserer Stadt. Diesem Grundsatz folgend, haben wir immer wieder entsprechenden Krediten zugestimmt. Im vorliegenden Fall stehen die Kosten aber in keinem Verhältnis zu anderen öffentlichen Interessen wie beispielsweise dem geschützten Altstadtbild. Wir können uns an dieser Stelle keine sechs bis sieben Meter lange Rampe vorstellen. Die geplanten Ausgaben von 86 000 Franken alleine für technische und rechtliche Abklärungen zeigen, dass dieses Vorhaben auch aus finanzieller Sicht schwer verdaulich sein wird.

Den Veloanbindefosten stehen wir zwar nicht kritisch gegenüber. Wir glauben aber, dass die zahlreichen bestehenden Bauten Erfahrung genug sind, um solch teure Abklärungen unnötig zu machen.

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Das Geschäft ist in unserer Fraktion unbestritten. Die Diskussion zum Antrag befremdet uns, weshalb wir doch noch das Wort ergreifen. Es wird kritisiert, dass die Kosten für die Abklärungen zu hoch seien, für die Prüfung also, wie unsere Stadt begehbar und erlebbar für alle gemacht werden soll. Diese Kritik befremdet uns. Wir lehnen den Antrag deshalb dezidiert ab.

Einzelvoten

Alexander Feuz (SVP): Unsere Fraktion hat sich für den Behindertenlift beim Bärenpark eingesetzt. Dieser ist nötig und sinnvoll. Hier haben wir zwei sich widersprechende öffentliche Rechte, den Denkmalschutz und das Behindertengleichstellungsgesetz. Auf dem Trottoir besteht ein möglicher Durchgang für Rollstühle. Eine Prüfung wird sehr wahrscheinlich zum Schluss kommen, dass der Bau einer Rampe problematisch sei und mögliche Einsparungen zur Folge haben werde. Das Geld soll besser dort eingesetzt werden, wo es gebraucht wird! Eine blinde Frau machte mich heute darauf aufmerksam, dass nicht alle Lichtsignalanlagen mit taktilen Einrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet sind. Setzen wir das Geld doch dort ein und nicht für technische und juristische Abklärungen! Ich bitte um Unterstützung des Antrags.

Nora Kruppen (SP): Ich möchte mich persönlich und im Namen der ganzen SP-Fraktion zum Antrag äussern. Wir werden diesen nicht unterstützen. Es ist befremdlich, dass auf dem Rücken von Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung gespart werden soll. Es ist ebenso befremdlich, Menschen mit verschiedenen Beeinträchtigungen gegeneinander auszuspielen. Als Lebenspartnerin eines Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung weiss ich, dass auch ein Umweg von 300 Metern relevant sein kann. Schon ganz alltägliche Verrichtungen erfordern viel mehr Zeit. Ein Umweg von 300 Metern kann einen Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung von einer Unternehmung abhalten.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich möchte Stellung nehmen zur Kritik, dass wir den Kreditantrag verspätet stellen. In der Beilage erhielten alle ein Schreiben von ewb. Darin wird erläutert, dass es sich hier um einen aussergewöhnlichen Fall handelt, und dass ewb das Risiko übernehme und im Falle einer Ablehnung durch den Stadtrat die Baustelle doch zu Ende führen werde. Die Pflasterung würde jedoch nicht von ewb übernommen. Es freut mich deshalb, dass diese unbestritten ist. Es ist uns gelungen, durch eine starke Weiterentwicklung den verschiedenen Anliegen Rechnung zu tragen. Die Pflasterung führt zu einer Aufwertung des

Stadtbildes. In Anbetracht der Klimaerwärmung ist eine Entsiegelung des Bodens ein wichtiges Vorgehen. Dadurch erwärmt sich der Boden bei Hitze weniger stark. Die Pflasterung ermöglicht zudem die Versickerung des Niederschlagwassers.

Zum Antrag auf Verzicht der Rampe und der Veloanbindepfosten: Diese beiden Anliegen werden im Konflikt zum UNESCO-Weltkulturerbe dargestellt. Wir werden von der UNESCO seit einiger Zeit aufgefordert, einen Managementbericht zu erarbeiten. Darin müssen wir aufzeigen, wie wir mit Blick auf die Zukunft mit unserem UNESCO-Weltkulturerbe umzugehen gedenken. Es soll auch zukünftig eine Freude sein, darin unterwegs zu sein. Das heisst, dass man den heutigen Bedürfnissen Rechnung trägt und dies als Chance sieht! Ich würde sehr begrüßen, mit kleinen Schritten die Weiterentwicklung des UNESCO-Weltkulturerbes anzugehen. Die Behindertenorganisationen tragen uns ihre Anliegen zum Altstadtperimeter seit vielen Jahren vor. Wir haben versprochen, uns darum zu bemühen, in der unteren Altstadt die UNESCO-Tradition zu wahren und gleichzeitig würdig weiterzuentwickeln. Auch die Velonutzung wird aus Perspektive der UNESCO als positiv beurteilt. Wir sind aufgefordert, Vorschläge zur Integration dieser Entwicklung zu machen. Die Vorhaben in der Rathausgasse könnten auch in anderen Gassen der unteren Altstadt angewendet werden. Dies begründet auch die überraschenden Kosten für die Prüfung. Diese würde Antworten liefern für die ganze Entwicklung des UNESCO-Weltkulturerbes Stadt Bern.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag GFL/EVP ab. (32 Ja, 33 Nein) *Abst.Nr. 010*
2. Der Stadtrat stimmt dem Ausführungskredit zu. (60 Ja, 5 Nein) *Abst.Nr. 011*

2017.PRD.000104

12 Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost: Vorstudie und Vorprojekt; Projektierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost: Vorstudie und Vorprojekt; Projektierungskredit.
2. Für die weitere Projektierung bis Phase Vorstudie und Vorprojekt (Unterführungsvariante zentral UZa oder Rückfallebene Unterführungsvariante mit einer Teilabgrabung UEa) wird eine Erhöhung des Projektierungskredits um Fr. 420 000.00 auf Fr. 500 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I510-296, (KST 510110) bewilligt. Dieser Kredit wird später in den Baukredit aufgenommen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 12. Dezember 2018

Sprecher PVS *Michael Sutter* (SP): Es ist symptomatisch für den ESP Ausserholligen, dass es mit dieser Fuss- und Veloverbindung lange nicht vorwärts ging. Rückblickend eröffnet sich damit aber die Chance, eine bessere Lösung zu realisieren als ursprünglich vorgesehen. 2011 gab es einen Wettbewerb für eine oberirdische Passerelle mit Treppen, Liften und langen Rampen. Sie wurde nicht realisiert und inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen geändert. So hat etwa der Werkbund die Idee einer „Stadtlaube“ lanciert – einer breiten Wegverbindung unter dem Autobahnviadukt.

Die wichtigste Änderung der Rahmenbedingungen betrifft die Entflechtung der Bahnlinien nach Neuenburg und Freiburg, die nicht mehr am gleichen Ort vorgesehen ist wie zu Beginn. Deshalb ist neu eine unterirdische Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr möglich.

Auch der ESP Ausserholligen wurde inzwischen weiterentwickelt: Das Weyerli, das Hallenbad und die Eisbahn werden erneuert und zum Teil etwas anders genutzt. Die Fachhochschule (BFH) baut dort ihren Campus, was heisst, dass mehrere tausend Studierenden eine gute Verbindung zum Europaplatz brauchen. Auf dem ewb- und dem BLS-Areal ist ebenfalls eine Entwicklung vorgesehen, welche die Areale öffentlich zugänglich machen soll. Der Bahnhof Stöckacker soll zu einem Mobilitätshub ausgebaut werden. Man prüft eine Verschiebung gegen Osten, so dass die Anbindung an die anderen Bahnlinien und an die Tramlinien am Europaplatz besser gewährleistet wäre. Auch bei der laufenden Revision des Richtplans ESP nimmt der Raum unter dem Viadukt eine wichtige Rolle ein. Er soll eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten und als Freiraum genutzt werden.

Für die Fuss- und Veloverbindung zwischen Europaplatz und Weyermannshaus Ost ist unter der Federführung des Stadtplanungsamts eine Machbarkeitsstudie erarbeitet und sind verschiedene Varianten geprüft worden: zwei oberirdische Passerellen und vier Unterführungsvarianten. Im umfassenden und aufwändigen Variantenvergleich wurden die Grundeigentümer und auch alle weiteren relevanten Akteurinnen und Akteure einbezogen.

Weiterverfolgen will man die Unterführungs-Variante UZa, die genau unter dem Autobahn-Viadukt verlaufen soll. Dafür muss der Platz zwischen Fachhochschul-Campus und Weyerli um rund drei Meter abgegraben werden.

Es wurde auch eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt. In der Nutzwertanalyse schneidet die favorisierte Variante am besten ab. Sie bietet eine gute Anbindung an die angrenzenden Areale mit einem ebenerdigen Zugang und einer geringen Höhendifferenz. Sie kann hindernisfrei ausgestaltet werden und bietet ausserdem die direkteste Verbindung.

Neben den Vorteilen gibt es auch gewisse Nachteile respektive Risiken. Es ist die teuerste Variante. Die Kosten werden auf 26 Mio. Franken geschätzt. – Plus/minus 50 Prozent, das macht einen aussagekräftigen Vergleich mit den anderen Varianten schwierig. Zu erwähnen ist auch das sogenannte Unterfangen der Autobahnviadukt Pfeiler: Man muss unter diese graben und das Fundament verstärken oder erneuern, weshalb dieses Projekt auch die Zustimmung des ASTRA benötigt.

Sollte sich zeigen, dass für die favorisierte Variante die Kosten zu hoch sind oder dass sie nicht realisierbar ist, wäre die Variante UEa die Rückfallebene. Sie würde ungefähr 25 Meter östlich des Viadukts verlaufen.

Die Vorlage ist in Teilprojekte aufgetrennt. Das Hauptprojekt sind die Unterführung und die Unterquerung der Gleisanlagen. Weitere Teilprojekte sind die möglichst gute Anbindung an die angrenzenden Areale, die Zufahrt aus beiden Richtungen, die Abgrabung zwischen dem Campus BFH und dem Weyerli und die öffentliche Beleuchtung der Fuss- und Veloverbindung.

Der Zeitplan sieht vor, dass 2019 die Vorstudie erarbeitet wird. Anschliessend entscheidet der Gemeinderat, welche Variante realisiert werden soll. Mitte 2022 sollte die Volksabstimmung zum Ausführungskredit folgen, ab 2023 ist die Realisierung vorgesehen. Noch vor der Eröffnung des BFH-Campus im Herbst 2026 sollte die Unterführung in Betrieb genommen werden. Heute befinden wir über eine Erhöhung des Projektierungskredits von 80 000 Franken, den der Gemeinderat gesprochen hatte, um 420 000 Franken auf eine halbe Million Franken. Die Kosten für die Realisierung werden auf rund 26 Mio. Franken geschätzt, plus/minus 50 Prozent.

In der Kommission haben wir vor allem über die ideale Lage einer solchen Unterführung diskutiert und über die Kostenbeteiligung Dritter. Eine Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes wird angestrebt. Auch die Sicherheit respektive das Sicherheitsempfinden in der Unterführung war ein Thema. Hier soll vor allem die Beleuchtung eine wichtige Rolle spielen. Auch die Breite von neun Metern ist ein Faktor, der zur Sicherheit beiträgt.

Die PVS beantragt einstimmig, der Krediterhöhung zuzustimmen. Mit der Unterführung wird eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr geschlossen und der neue Fachhochschul-Campus wird ans Quartier und an den öV-Knoten Europaplatz angebunden. Die neue Verbindung wird direkt und die Höhenunterschiede werden gering sein. Das Vorhaben ist eingebettet in den Entwicklungsprozess des ESP Ausserholligen und entspricht nicht zuletzt auch dem STEK-Motto «Stadt der kurzen Wege».

Fraktionserklärungen

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion stimmt der Vorlage zu und ist froh, dass es nun endlich vorwärts geht. Im Quartier wartet man schon lange auf diese Lösung. Aufgrund der neuen Situation ergibt sich jetzt die Möglichkeit, eine befriedigendere Variante als ursprünglich geplant umzusetzen.

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Was lange währt, kommt jetzt dann hoffentlich endlich gut. Das wäre ein passender Untertitel für das Projekt «Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost». Schon lange besteht die Idee, die zwei durch Bahngleise zerschnittenen Teile des Perimeters Ausserholligen miteinander zu verbinden. Für einmal hat es sein Gutes, dass so lange nichts passiert ist. Mittlerweile ist die Planung des BFH-Campus so weit fortgeschritten, dass eine Verbindung mit optimaler Erschliessung geplant werden kann. Die Rahmenbedingungen haben sich so geändert, dass es möglich wird, anstelle der ursprünglich geplanten Rampe auch eine unterirdische Lösung in Betracht zu ziehen. Die GB/JA!-Fraktion ist keine grosse Freundin von Unterführungen. Menschen gehören nicht in den Untergrund. In einer Unterführung kann man sich schlecht orientieren und das individuelle Sicherheitsgefühl kann leiden. In vorliegendem Fall ist die unterirdische Verbindung einer oberirdischen jedoch vorzuziehen. Sie ist viel direkter und kommt ohne Rampe und mit weniger Steigungen aus. Darum kann sie per Fuss, mit Velo, Kinderwagen und Rollstuhl genutzt werden. Die Unterführung muss jedoch gross und hell sein. In der Kommission wurde uns versichert, dass man sich dieser Problematik durchaus bewusst ist. Deshalb sollen bereits beim Vorprojekt Städteplaner und Landschaftsarchitekten einbezogen werden. Diese gewährleisten, dass die Unterführung so ansprechend wie möglich gestaltet wird. Es muss darauf geachtet werden, dass die Fortsetzung des Weges unter dem Viadukt eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist. Der Ausgang der präferierten Variante UZa liegt genau vor dem Haupteingang des BFH-Campus. Dieser Platz muss sorgfältig gestaltet werden, was eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton als Bauherrn des Campus bedingt.

Das Projekt steht erst am Anfang. Es gilt noch einige Stolpersteine zu umgehen. Es braucht weiterhin eine sorgfältige Planung, damit dereinst die vielen Studierenden vom öV-Knotenpunkt zu ihrem Campus gelangen können. Auch die Bewohnerinnen und Bewohner der neu zu entwickelnden Gebiete im ESP-Perimeter sollen durch eine attraktive Verbindung an das restliche Quartier angebunden werden. Die GB/JA!-Fraktion stimmt dem Projektierungskredit zu.

Marcel Wüthrich (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die GFL/EVP-Fraktion unterstützt den Projektierungskredit zur vorgesehenen Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost. Damit kann endlich eine schon lange bestehende Lücke im Netz des Langsamverkehrs geschlossen werden. Manchmal ergeben sich durch Änderungen von Projekten in der Umgebung neue Chancen, und dies hier ist eine solche: Anstelle einer oberirdischen Passerelle, welche die Überwindung einer gewissen Höhendifferenz für die Benutzenden zur Folge gehabt hätte, kann nun entlang des Autobahnviadukts mit einer unterirdischen Verbindung zwischen Europaplatz und Weyermannshaus Ost eine sehr attraktive Variante ins Auge gefasst werden. Mit

dieser werden insbesondere auch der Campus der Fachhochschule und die Sportanlage Weyerli bestens einbezogen. Beim Vergleich der beiden Varianten UZa und UeA haben wir die ultimativen Vorteile der erstgenannten Variante noch zu wenig erkannt. Angesichts der zu erwartenden höheren Kosten könnten wir wahrscheinlich auch mit der Ersatzvariante gut leben. Genauer wird der weitere Verlauf des Projekts zutage fördern. Insgesamt wird auch der ESP Ausserholligen mit diesem Projekt zusätzlich aufgewertet. Aus all diesen Gründen unterstützen wir den Projektierungskredit.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt einer Erhöhung des Projektierungskredits zu. (57 Ja, 0 Nein) *Abst.Nr. 012*

2019.SR.000013

13 Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Oliver Berger/Christophe Weder, FDP): Verzicht auf neues Temporegime am Viktoriaplatz

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Dringliche Motion abzulehnen.

Bern, 20. März 2019

Motionär *Oliver Berger* (FDP): Wir beantragen mit unserer Motion, auf das neue Temporegime am Viktoriaplatz, Tempo 20 auf einer Hauptverkehrsachse, zu verzichten. Wir stellen diese Forderung aus folgenden Gründen: Im Jahr 2018 gab es keinen einzigen Unfall auf dieser Kreuzung. In den vier Jahren davor ereigneten sich dort 14 Unfälle, die sich wie folgt zusammensetzen: Drei Velounfälle wegen Nichtgewährens des Vortritts gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Die Verursacher waren in zwei Fällen Velofahrer, in einem Fall war es ein E-Bike-Fahrer. Weiter ereigneten sich drei Fussgängerunfälle wegen unvorsichtigen Überquerens der Fahrbahn. Zweimal wurde dabei die Strasse neben dem Fussgängerstreifen überquert, einmal auf diesem, doch ohne Beachtung des Verkehrs. Weiter ereigneten sich ein Töffunfall infolge Alkoholkonsums, drei Auffahrunfälle und vier Autounfälle wegen Missachtung des Vortritts. Nach Rücksprache mit der Kantonspolizei Bern und der Auswertung der Unfallprotokolle ist klar, dass keiner dieser Unfälle ursächlich auf die Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Die Ursachen der Unfälle liegen im Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden. Besonders fällt auf, dass alle Unfälle des Langsamverkehrs, also von Fuss- und Veloverkehr, ausschliesslich selbstverschuldete Unfälle waren. Das Problem dieser Kreuzung, so es denn eines gibt, ist das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer. Um Unfälle zu vermeiden, muss also an der Architektur der Kreuzung und bei der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer angesetzt werden. Das geplante Vorgehen der Stadt setzt folglich nicht bei der Ursache an, sondern ist reine Symbolpolitik. Offenbar ist jedes Mittel recht, wenn es darum geht, den motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter auszubremsen. Es gibt keine sachlichen Gründe, welche diese Massnahmen rechtfertigen würden. Es sind ausschliesslich politische und ideologische Überlegungen. Das lehnen wir dezidiert ab.

Gemäss der Verkehrsregelverordnung Artikel 4a beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Verkehrs- und Sichtverhältnissen innerorts 50 Stundenkilometer. Diese Regelung setzt auf Selbstverantwortung und funktioniert gut. Gemäss aktuellen Messungen passen nämlich die Verkehrsteilnehmer schon jetzt ihre Geschwindigkeit der Komplexität der Kreuzung an. Die Unfälle passieren übrigens hauptsächlich zwischen 16 Uhr und 19 Uhr, also während der Hauptverkehrszeit mit hohem Verkehrsaufkommen. Der Eingriff ins Temporegime setzt an der falschen Stelle an und ist unverhältnismässig. Er löst das Prob-

lem nicht. Im Gegenteil: Die Leute wöhnen sich bei Tempo 20 in falscher Sicherheit! Gemäss Aussagen der Polizei nehmen Konzentration und Aufmerksamkeit sogar ab, was sich negativ auf das Verkehrsgeschehen auswirkt. Der Unfallwert des ASTRA liefert übrigens höchstens einen Orientierungspunkt und Leitfaden, damit die Verkehrssituation einer genauen Prüfung unterzogen werden kann. Er ist ein Hilfsmittel, das in Relation zur Verkehrslast und den gegebenen Umständen gesetzt werden muss. Üblicherweise werden die verdächtigen Kandidaten im Detail untersucht, um herauszufinden, ob die Infrastruktur einen Einfluss hat oder ob Verhaltensfehler vorliegen. Die Detailanalyse des Viktoriaplatzes zeigt, dass die Geschwindigkeit nicht Ursache der Unfälle ist. Vielmehr haben Fehlverhalten, mangelnde Aufmerksamkeit und die mangelnde Übersicht der Kreuzung zu den wenigen Unfällen geführt. Nach Rücksprache mit der Polizei ist es zumutbar, auf ein neues Temporegime zu verzichten. Diese Aussage ist vor dem Hintergrund zu verstehen, dass auf dem Viktoriaplatz längerfristig ein Kreisel entstehen wird, womit an der Wurzel des Übels, an der Architektur der Kreuzung, angesetzt wird.

Wir bitten den Gemeinderat deshalb, auf die Einführung des neuen Temporegimes zu verzichten und den Stadtrat, unserer Motion zuzustimmen.

Fraktionserklärungen

Marcel Wüthrich (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die GFL/EVP-Fraktion unterstützt die Vorgehensweise des Gemeinderats und lehnt die Motion der FDP ab. Ich bin erschrocken darüber, wie Oliver Berger versucht hat, sämtliche Fehlverhalten auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden abzuwälzen. Anders als die Motionäre behaupten, ist der Viktoriaplatz durchaus ein Unfallschwerpunkt, wenn die Unfälle mit Verletzungsfolgen als Masszahl betrachtet werden. Zudem ist für ungeübte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, egal ob im Auto, auf dem Velo oder zu Fuss, die gefühlte Unsicherheit wegen mangelnder Übersichtlichkeit relativ gross. Für viele braucht es Mut, diesen Platz zu befahren oder zu betreten! Einfach nichts zu tun, ist somit keine Alternative. Da die vorgesehene Kreisellösung im Rahmen des Projekts «Dr nöi Breitsch» durch eine hängige Beschwerde blockiert ist, macht es Sinn, eine Sofortmassnahme zu treffen.

Zu Punkt 1: Zwar ist auch für uns Tempo 20 kein generelles Heilmittel, um Unfälle zu vermeiden. Im Fall des Viktoriaplatzes macht dies jedoch zumindest vorübergehend Sinn. Die Argumentation des Gemeinderats ist nachvollziehbar und keine ideologische Zwängerei, wie die Motionäre behaupten. Zu Punkt 2: Wir erkennen keinen Mehrwert darin, nochmals ein externes Gutachten erstellen zu lassen. Zu Punkt 3: Die bereits erfolgte Prüfung anderer Verkehrsregimes hat gezeigt, dass die Alternativen problematisch sind – insbesondere wegen zu hoher Geschwindigkeiten. Zu Punkt 4: Tempo 20 ist gegenüber einem provisorischen Kreisel die weitaus kostengünstigere Alternative. Die Motionäre beziffern die Kosten für die Einführung von Tempo 20 mit rund 20 000 Franken. Das ist gut investiertes Geld, wenn damit Unfälle mit Verletzungsfolgen verhindert werden können! Die GFL/EVP-Fraktion fordert mittelfristig eine bessere Lösung mit dem Bau des geplanten Kreisels. In der jetzigen Situation erachten wir die vorgesehene Sofortmassnahme aber als angebracht. Wir werden daher alle 4 Punkte der FDP-Motion ablehnen.

Alexander Feuz (SVP): Die SVP-Fraktion unterstützt die Motion der FDP. Es wird immer wieder versprochen, dass betreffend Wirtschaftsverkehr und Erschliessung mit der Wirtschaft zusammengearbeitet wird. Soweit ich orientiert bin, wurden jedoch die Wirtschaftsverbände bei dieser Entscheidung nicht einbezogen. Es sind Briefe mit entsprechenden Klagen unterwegs. Beim neuen Temporegime geht es doch schlicht darum, den Privatverkehr abzuwürgen. Das sehen wir auch an anderen Stellen der Stadt wie dem Marzili oder bei der Monbijoubücke.

Nach Aussage von Karl Vogel wird angestrebt, dass Autos, die von einem Quartier ins andere gelangen wollen, den Weg über die Autobahn nehmen.

Die Autos werden also in Zukunft 20 Stundenkilometer fahren müssen, was kontrolliert wird. Die normalen Velos werden aber mit 30 und die schnellen E-Bikes sogar mit 50 Stundenkilometern unterwegs sein. Das werden Ursula Wyss und ihre Propagandisten zu vertreten haben. Diese Situation wird andere Verkehrsteilnehmer gefährden. Statt ein Miteinander ist es ein Gegeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Die Stadt Bern soll nach Wunsch des Gemeinderats wohl weitgehend autofrei werden!

Lena Sorg (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Nach dem Rundumschlag meines Vorredners komme ich zurück zur Motion. Ich wohne neben dem Viktoriaplatz, weshalb ich gerne etwas dazu sagen möchte.

Wir sind uns wohl alle einig, dass bei dieser Kreuzung Handlungsbedarf besteht. Früher oder später wird dort ein Kreisel entstehen. Wir bedauern, dass sich diese Lösung momentan aber verzögert. Ein provisorischer Kreisel kommt unter anderem aus Kostengründen nicht in Frage. Es musste also eine andere Lösung zur Verbesserung der Situation gefunden werden. Das Argument der Motionäre, dass die Leute auf Sicht bremsen, greift nicht. Beobachtet man den Verkehr dort während einiger Minuten, wird das offenkundig. Es gibt eine Unfallstatistik, welche der Motionär in Frage stellt, wir jedoch nicht. Die Kreuzung zu befahren, erinnert mich an das Gefühl, bei erheblicher Lawinengefahr in einen Hang zu gleiten. Dies macht man jedoch freiwillig. Im Verkehr ist eine solche gefährliche Situation schlicht nicht haltbar!

Die SP/JUSO-Fraktion steht hinter der Lösung des Gemeinderats und befürwortet die Einführung von Tempo 20. Die Sicherheit wird damit verbessert, was auch im Interesse der FDP liegen sollte. Erhebungen zeigen zudem, dass in Städten eine Mehrheit der Bevölkerung Temporeduktionen befürwortet. Es sind dies nicht nur die Anwohnenden der betroffenen Orte, sondern es ist die Gesamtheit der städtischen Bevölkerung. Die FDP politisiert mit systematischen Einsprachen gegen Temporeduktionen oder mit Vorstössen wie dem vorliegenden weit an der Bevölkerung vorbei. Wir lehnen alle Punkte der Motion ab.

Einzelvoten

Martin Krebs (SP): Ich ging davon aus, dass es die Autopartei nicht mehr gibt, schon gar nicht im Stadtrat von Bern. Vielleicht irre ich mich, oder aber der Motionär betreibt eine Unfallklinik oder ein Beerdigungsunternehmen. Ich meinte, er drehe Filme; dabei handelt es sich wohl um fürchterliche Horrorfilme mit Verkehrsverletzungen. Gestern hat die EU ein umfassendes Programm zur Verkehrssicherheit beschlossen. Ich gehe davon aus, dass die FDP nicht alles aus dem EU-Raum verdammt. Es gibt nach wie vor 25 000 Verkehrstote pro Jahr. Neun von zehn Verkehrstoten und -verletzten werden durch menschliches Versagen verursacht, ein grosser Teil davon durch übersetzte Geschwindigkeit. Wären die Aussagen von Oliver Berger wahr, hätte die EU ihr umfassendes Projekt, das von der Autoindustrie mitgetragen wird, für die Katze gemacht! Ich möchte darum bitten, nicht solchen Blödsinn zu erzählen, der jeglicher Grundlage entbehrt.

Oliver Berger (FDP): Die Fraktion FDP/JF wird der Motion zustimmen. Die geplante Temporeduktion auf dieser Hauptverkehrsachse ist eine ideologische Zwängerei und entbehrt sachlicher Grundlagen. Gemäss der Analyse der Unfalldaten der letzten fünf Jahren und nach Rücksprache mit der Polizei ist kein einziger der gemeldeten Unfälle ursächlich auf die Geschwindigkeit zurückzuführen. Diese Tatsache kann auch mit persönlichen Angriffen auf mich nicht wegdiskutiert werden. Die Unfälle wurden durch Fehlverhalten und unter anderem vom Langsamverkehr verursacht. Es ist weder logisch noch zweckmässig, den MIV dafür kollektiv

zu bestrafen. Letztes Jahr gar ereignete sich kein einziger Verkehrsunfall auf dem Viktoria-
platz. Auch das ist Statistik. Gern darf bei Bedarf aber die ganze EU bemüht werden. Wie die
aktuellen Messungen belegen, passen sich die Verkehrsteilnehmer der Situation an. Die
Selbstverantwortung funktioniert, die Kreuzung wird sorgfältig befahren! Für uns ist es nicht
statthaft, dass solche Entscheide auf nicht basisdemokratisch legitimierte Papiere wie das
STEK oder einseitig durchgeführte Meinungsumfragen bei Anwohnern abgestützt werden. Wir
betrachten das geplante staatliche Handeln als unverhältnismässig. Sogar die Polizei ist der
Meinung, dass die Kreuzung gut funktioniert und es im Verhältnis zur Verkehrsbelastung we-
nige Zwischenfälle gibt. Dass hier trotz Fakten und Kritik von Fachleuten ein neues Tempore-
gime mit Tempo 20 durchgesetzt werden soll, lässt vermuten, dass die Verkehrsdirektion in
ihren letzten beiden Amtsjahren auf Gedeih und Verderb möglichst viele *Fait accompli* schaf-
fen will. Wir wünschen uns mehr Weitsicht in der Planung eines integralen Verkehrskonzep-
tes, das alle berechtigten Interessensgruppen berücksichtigt.

Thomas Berger (JF): Ich bin überrascht, dass Vertreter einer erdrückenden Mehrheit sich
nicht einmal die Mühe geben, ein anständiges Votum abzugeben, das auf rationalen Argu-
menten und auf Statistiken basiert. Martin Krebs argumentiert mit Toten auf deutschen Auto-
bahnen und sieht darin die Berechtigung, ein neues Temporegime auf dem Viktoriaplatz in
Bern einzuführen. Diese Argumentationskette liegt weit unter dem Niveau dieses Parlamenta-
riers und entspricht doch eher Politikern aus Parteien, die er nicht unbedingt nachahmenswert
findet. Von uns sind rationale Argumente vorgetragen worden. Es ist einfach nicht wahr, dass
Leute Angst vor dieser Kreuzung haben. Sollte dies doch der Fall sein, frage ich mich, wie ein
solcher Mensch sich ansonsten in der Stadt bewegen kann und wovor er sonst noch Angst
hat. Es ist ernüchternd und entlarvend, wenn die Motion mit solchen Argumenten abgelehnt
wird. Ich bitte darum, sich etwas mehr Mühe bei der Argumentation zu geben – auch wenn
man in der Mehrheit ist.

Franziska Grossenbacher (GB): Ich gebe mir Mühe und möchte auf einen Widerspruch in der
Argumentation der FDP hinweisen. Der Motionär weist darauf hin, dass die Verkehrsteilneh-
mer auf dem Viktoriaplatz ihr Tempo von sich aus reduzieren. Ich frage mich deshalb, wieso
man nicht mit Tempo 20 leben kann, wenn man an dieser Stelle ja sowieso verlangsamt. Uns
werden ideologische Scheuklappen vorgeworfen. Doch scheint auch auf der anderen Seite
ein systematischer Widerstand vorhanden zu sein. Der bürgerlich dominierte Kanton hat das
Temporegime sogar genehmigt.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Wir sind uns alle einig, dass es sich hier um eine schwierige
Kreuzung handelt. Nach Definition des Bundesamtes für Strassen ASTRA gilt der Viktoria-
platz als Unfallschwerpunkt. Die angrenzende Schule, Elternräte, Anwohnende und Velofah-
rende sind mit der Bitte nach Sofortmassnahmen an uns gelangt, angesichts der Verschie-
bung der Bauvorhaben Tram Bern-Ostermundigen und Breitenrain. Wir haben nach einfachen,
schnellen und kostengünstigen Lösungen gesucht und ein externes Büro mit der Erstellung
eines Kurzgutachtens beauftragt. Es sind auch diverse andere Massnahmen geprüft worden.
Die Schlussfolgerung angesichts der Unfälle, die durch Unachtsamkeit und Missachtung der
Verkehrsregeln verursacht wurden, ist klar: Eine Temporeduktion führt dazu, dass Leute Zeit
haben, um achtsam zu sein. Bei tieferen Geschwindigkeiten passieren weniger Unfälle, da die
Verkehrsteilnehmenden mehr Zeit haben, um sich einen Überblick zu verschaffen. Tempore-
duktionen verzeihen Fehler eher, da man weniger schnell unterwegs ist. Als kostengünstige
Sofortmassnahme hat sich deshalb eine Temporeduktion als richtige Massnahme herausge-
stellt. Aufgrund dieser Überlegungen hat der Kanton das Temporegime am Viktoriaplatz ge-
nehmigt.

Es wird von einem grossen Eingriff in die Mobilitätsfreiheit jener gesprochen, die heute dort mit 50 Stundenkilometern unterwegs sind. Hier referiere ich auf das Gutachten, das davon ausgeht, dass die Signale 20 bis 60 Meter vor dem Knoten aufgestellt werden. Ich gehe davon aus, dass mit der Temporeduktion von 50 auf 20 Stundenkilometer das Befahren des Viktoriaplatzes nicht mehr als 10 Sekunden länger als heute dauern wird. Diese 10 Sekunden dürfen für die Anliegen, insbesondere diejenigen der Schule und der Elternräte, aufgewendet werden. Es ist halt auch eine subjektive Frage, ob man seine Kinder mit gutem Gefühl auf den Schulweg schickt.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt die Dringliche Motion ab. (16 Ja, 43 Nein) *Abst.Nr. 013*

Die Sitzung wird um 19.05 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

27.08.2019

X 

Signiert von: Philip Jany Kohli (Qualified Signature)

Die Protokollführerin

06.09.2019

X 

Signiert von: Caroline Baldenweg Ziyout (Qualified Signature)

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr

Vorsitzend

Präsident Philip Kohli

Anwesend

Timur Akçasayar

Katharina Altas

Ruth Altmann

Peter Ammann

Ursina Anderegg

Oliver Berger

Thomas Berger

Henri-Charles Beuchat

Lea Bill

Gabriela Blatter

Regula Bühlmann

Michael Burkard

Yasemin Cevik

Dolores Dana

Michael Daphinoff

Joëlle de Sépibus

Bernhard Eicher

Claudine Esseiva

Angela Falk

Alexander Feuz

Benno Frauchiger

Barbara Freiburghaus

Katharina Gallizzi

Lionel Gaudy

Hans Ulrich Gränicher

Franziska Grossenbacher

Lukas Gutzwiller

Bernadette Häfliger

Erich Hess

Brigitte Hilty Haller

Ueli Jaisli

Bettina Jans-Troxler

Irène Jordi

Dannie Jost

Ladina Kirchen Abegg

Ingrid Kissling-Näf

Fuat Köçer

Eva Krattiger

Martin Krebs

Marieke Kruit

Nora Krummen

Daniel Lehmann

Maurice Lindgren

Peter Marbet

Melanie Mettler

Roger Mischler

Patrizia Mordini

Barbara Nyffeler

Seraina Patzen

Tabea Rai

Rahel Ruch

Kurt Rügsegger

Marianne Schild

Anna Schmassmann

Zora Schneider

Edith Siegenthaler

Lena Sorg

Bettina Stüssi

Michael Sutter

Luzius Theiler

Regula Tschanz

Ayse Turgul

Johannes Wartenweiler

Christophe Weder

Manuel C. Widmer

Lisa Witzig

Marcel Wüthrich

Entschuldigt

Devrim Abbasoglu-Akturan

Mohamed Abdirahim

Laura Binz

Milena Daphinoff

Vivianne Esseiva

Rudolf Friedli

Claude Grosjean

Nadja Kehrl-Feldmann

Leena Schmitter

Matthias Stürmer

Patrik Wyss

Patrick Zillig

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

Alec von Graffenried PRD

Reto Nause SUE

Michael Aebersold FPI

Franziska Teuscher BSS

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin

Marianne Hartmann, Protokoll

Joel Leber Ratsweibel

Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Nora Lischetti, wiss. Mitarbeiterin

2017.SR.000166

14 Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Gründung von Bern Welcome: zu einem herzlichen Willkommen für unsere Gäste gehört auch eine saubere und sichere Stadt Bern!

Gemeinderatsantrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.
 2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.
- Bern, 6. Dezember 2017

Motionär *Alexander Feuz* (SVP): Ich danke dem Gemeinderat für die Ausführungen. Allerdings können wir seine Antwort nicht als Prüfungsbericht entgegennehmen. Wir halten daher an der Motion fest und verlangen eine punktweise Abstimmung. Wenn die Stadt der Meinung ist, dass wir uns in der Innenstadt auf einem guten Niveau befinden, muss ich das ganz klar verneinen. Meine Frau und ich sind relativ oft in der Stadt unterwegs. Wenn man am Sonntagmorgen zwischen 8.00 Uhr und 9.00 Uhr unterwegs ist, sieht man Erbrochenes, zerschlagene Vodkafflaschen und dergleichen und es stinkt nach Urin, auch in den Liften. Solches ist keine Visitenkarte für die Stadt Bern. Als ich den vorliegenden Vorstoss einreichte, wurde Bern Welcome gegründet. Ich hatte die Hoffnung, dass dieses ein wenig Gegensteuer geben könnte. Leider war das nicht der Fall. Ich bitte den Gemeinderat beziehungsweise die zuständige Gemeinderätin, an einem Morgen einmal einen Augenschein zu nehmen und sich davon zu überzeugen, wie es tatsächlich aussieht und riecht. Gerade für diejenigen Personen, die durch den Bahnhof gehen, ist es nicht schön. Von der Visitenkarte, die der Bahnhof selbst darstellt, will ich gar nicht sprechen. Wenn man auf den öffentlichen Verkehr (öV) setzen will, und es schon im Bahnhof, in dem man ankommt, so aussieht, macht das keinen guten Eindruck. Sodann gibt es auch Bettler, die teilweise relativ aggressiv sind. Ich erinnere an eine Frau mit Rucksack und relativ hohen Schuhen, die penetrant und böse wird, wenn man ihr nichts gibt. Offenbar ist diese Frau regelmässig vor Ort, verfügt aber, wie ich gehört habe, über ein ansehnliches Konto. Hier müsste man wohl genauer hinschauen und eingreifen. Auch das Thema mit dem Privateigentum und den Leisten muss man überprüfen. Der Vorstoss wurde am 6. Dezember 2017 eingereicht. In der Antwort des Gemeinderats steht, die Situation werde im 1. Quartal 2018 erneut überprüft. Ich mache dem Gemeinderat keinen Vorwurf, aber inzwischen ist Frühling 2019 und wir wissen immer noch nicht, was diese Überprüfung ergeben hat. Ich kann den vorliegenden Bericht daher nicht als Prüfungsbericht akzeptieren. Uns liegt ein altes Papier vor und es ist schade um die Zeit. Man sollte auch einmal den Mut haben, etwas nicht anzunehmen, dann kann man auch nochmals über die Angelegenheit sprechen. Grundsätzlich halte ich am Vorstoss als Motion fest. Falls ein grosser Teil des Rats bereit wäre, den Vorstoss als Postulat anzunehmen, wäre ich bereit, in ein solches zu wandeln. Im Übrigen lade ich auch die Presse ein, an einem Sonntagmorgen einmal einen Augenschein im Bahnhof zu nehmen.

Fraktionserklärungen

Nora Kruppen (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Fraktion SP/JUSO lehnt den vorliegenden Vorstoss sowohl als Motion als auch als Postulat aus mehreren Gründen ab. Einerseits befindet sich die Sauberkeit in Bern unseres Erachtens auf einem guten Niveau, dies geht auch

aus Befragungen der Bevölkerung hervor. Der grösste Teil der Befragten zeigt sich zufrieden mit der Sauberkeit. Den Weg des Gemeinderats erachten wir daher als ausreichend und ziel-führend. Zu den sogenannten Randständigen: Der ständige Angriff auf diese Personen er-scheint uns müssig. Auch Menschen mit der Gasse als Lebensmittelpunkt sind Teil unserer Gesellschaft und haben ein Anrecht auf Raum und Partizipation am Leben rund um den Bahnhof und in der ganzen Stadt. Im Moment ist die Situation für uns zufriedenstellend, da ein Kompromiss gefunden werden konnte zwischen der Gewährung von Raum und dem Ver-hindern von aggressivem Betteln. Der Dank geht insbesondere auch an die Kirchgemeinde Heiliggeist, die mit ihren zahlreichen Bemühungen viel zur momentan guten Stimmung im Raum Bahnhof beiträgt.

Seraina Patzen (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Dass die SVP nach Ruhe, Ordnung und Sau-berkeit ruft, ist nichts Neues und erstaunt uns nicht. Sehr erstaunt sind wir hingegen über die Antwort des Gemeinderats auf die vorliegende Motion. Wir leben wohl in einer der saubersten Städte der Welt, was wir der guten Arbeit des Tiefbauamtes zu verdanken haben. Das ist schön und wir sind dafür auch dankbar. Der Gemeinderat schreibt, dass der öffentliche Raum allen zur Verfügung stehen soll. Damit sind wir sehr einverstanden. Mit «allen» müssen aber auch wirklich alle gemeint sein. Im nächsten Satz hebt der Gemeinderat positiv hervor, dass sich die Anzahl, ich zitiere, «sogenannt randständiger Personen kontinuierlich verringert hat». Eine solche Bemerkung ist deplatziert. Wir erwarten, dass sich der Gemeinderat tatsächlich für einen öffentlichen Raum für alle einsetzt. Wenn sich immer mehr Menschen im öffentli-chen Raum aufhalten, ist das schön. Es darf aber nicht bedeuten, dass dadurch Menschen, die sich seit je her im öffentlichen Raum aufhalten und die von gewissen Kreisen als störend wahrgenommen werden, verdrängt werden und keinen Platz mehr haben. Zu betteln oder Bier zu trinken ist nicht per se eine Störung oder Belästigung. Man hat kein Recht darauf, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und sich dabei ungestört zu fühlen. Auch gibt es kein Recht auf ein sogenannt sauberes und schönes Stadtbild. Hingegen gibt es ein Grundrecht, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten. Dieses Recht gilt für alle. Wir wollen eine lebendige und laute Stadt für alle, kein Museum. Die vorliegende Motion lehnen wir ab.

Manuel C. Widmer (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP sagt Nein zum vorliegenden Vorstoss, sowohl als Motion als auch als Postulat. Dies alleine schon deshalb, weil wir dagegen sind, dass man unsere schöne Stadt schlechtredet. Wir sind dagegen, dass Bern als schmutzig und ungastlich beschrieben wird. «Bern ist die schönste Stadt der Welt.» Das behauptet jede Stadt von sich, aber bei uns stimmt es. Dieses Bonmot von Reynold Tschäppät stimmte schon in den 70er-Jahren und es stimmt auch heute noch. Wenn man den Vorstoss liest, könnte man meinen, es werde ein Slum oder ein Ghetto aus einem schlechten Film beschrieben. Unsere Bundesstadt wird schlechtgeredet, und das von einer Partei, die von sich stets behauptet, für diese Stadt hinstehen zu wollen. Wer eine Stadt liebt, redet sie nicht schlecht oder erfindet Schauermärchen. Wer eine Stadt liebt, sagt schöne Dinge über diese Liebe. Wer liebt, bleibt bei der Wahrheit. Eine Stadt, die dem gezeichneten Bild ent-spräche, würde es nicht seit Jahren im jährlichen Mercer Ranking weltweit unter die ersten 15 Plätze schaffen. Sie würde sich in diesem Mercer Ranking beim Thema Sicherheit auch nicht auf Platz 2 befinden. In einer solchen Stadt würden sich nichts 83% der Menschen si-cher und wohl fühlen, wie es die nationale Sicherheitsbefragung im Jahr 2016 ergab. Wer diese Stadt wirklich gern hat, verlangt nicht mehr Sauberkeit und ist gleichzeitig nicht bereit, dafür Geld locker zu machen oder sogar einen Sauberkeitsrapen zu bekämpfen. Aus all die-sen Gründen und weil wir unsere Stadt lieben, weil wir sie nicht durch eine ideologisch ge-färbte Brille anschauen, vor allem aber, weil wir die grossartige Arbeit der Frauen und Männer

der Abfallentsorgung schätzen, die diese täglich leisten, sagen wir Nein dazu, dass unsere Stadt schlechtgeredet wird, indem sie als schmutzig und unsicher bezeichnet wird.

Oliver Berger (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Die Fraktion FDP/JF unterstützt die Motion der SVP mehrheitlich. Der Bahnhof ist das Eingangstor zu Bern und gleichzeitig auch eine Visitenkarte für unsere Stadt. Bei der Berner Innenstadt, insbesondere bei der Altstadt, handelt es sich um ein UNESCO-Weltkulturerbe, zu welchem man Sorge tragen muss und soll. Es lohnt sich, insbesondere in die Sauberkeit zu investieren. Wir befürworten die Sauberkeits-Motion und begrüßen auch das geplante partizipative Vorgehen mit dem Gewerbe und den Laden-Besitzern.

Einzelvotum

Alexander Feuz (SVP): Offenbar stösst unsere Motion auf wenig Begeisterung. Wir wandeln sie nicht in ein Postulat. Ich danke denjenigen Parteien und Personen, die sie unterstützen. Ich möchte betonen, dass ich die Stadt Bern nicht schlechtrede. Ich habe diese Stadt sehr gern. Aber ich lade alle Leute ein, am Sonntagmorgen einmal beim Bahnhof einen Augenschein zu nehmen und auch auf die Gerüche zu achten. Anschliessend können Sie entscheiden, ob Sie sich an die Tatsachen halten wollen oder an die internationalen Statistiken und Umfragen. Mir geht es um den Ist-Zustand. Ich weiss, dass sich die Leute von der Abfallentsorgung sehr einsetzen, aber es ist eine Tatsache, dass es manchmal einfach unappetitlich ist. Davon kann man sich jedes Wochenende überzeugen. Auch haben mich bereits viele TouristInnen, BesucherInnen und Bekannte darauf aufmerksam gemacht. Aus diesem Grund haben wir die vorliegende Motion eingereicht. Ich gehe davon aus, dass Sie abgelehnt wird. Wenn das nächste Mal ein Kind oder Patenkind oder eine Grossmutter zu Ihnen sagt, es sei widerlich in Bern am Sonntagmorgen, werden Sie vielleicht eher an mich denken als an die internationale Statistik.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich danke Ihnen für die positiven Voten für die Strassenreinigung. Ich leite das Lob sehr gerne weiter, falls es nicht morgen schon in der Zeitung steht. Sie können sich sicherlich vorstellen, dass es sich für uns um ein Dauerthema handelt, und zwar unabhängig davon, ob Sie den vorliegenden Bericht als Prüfungsbericht annehmen oder nicht. Das Thema ist für uns seit 2017 wichtig und wird es auch in Zukunft bleiben. Sie dürfen mir glauben, dass ich schon mehrfach um 4.00 Uhr morgens mit der Strassenreinigung unterwegs war und dass es effektiv nicht schön ist, was man dabei antrifft, sei es in der Aarberggasse oder auf dem Bahnhofplatz. Wir haben die Innenstadt-Reinigung nochmals verstärkt und intensiver auf den Perimeter Bahnhofplatz und Aarberggasse ausgerichtet, auch an den Wochenenden, damit es möglichst sauber ist, wenn die Leute am Wochenende morgens unterwegs sind. Es gibt effektiv Themen, mit welchen wir uns nach wie vor befassen, so zum Beispiel mit den Kaugummis, die am Boden kleben. Es ist sehr mühsam, diese zu entfernen. Zurzeit probieren wir aus, mit welchen chemischen Lösungen diese Kaugummirückstände am besten entfernt werden können. Weiter befassen wir uns nach wie vor auch mit dem monierten Uringeruch, der hauptsächlich nachts auftritt, und zwar offenbar aufgrund eines mangelhaften Angebots an Pissoirs. Ich kann das nicht nachvollziehen, aber ich habe mir sagen lassen, dass Männer offenbar manchmal einen solchen Druck verspüren, dass sie nicht warten können, bis sie bei der nächsten Toilette angelangt sind, und ihre Notdurft daher an den Stellen verrichten, an welchen im Moment noch Plakate hängen. Dies führt dazu, dass es am Morgen nach Urin stinkt. Damit das nicht mehr vorkommt, werden wir diese Stelen entfernen. Da dafür eine grosse Maschine benötigt wird, die die Stelen absägt, werden wir diese Arbeiten in den Sommerferien vornehmen. Anstelle der Stelen werden wir Sitzgelegenheiten an-

bringen. Ich freue mich darüber, weil es damit zusammenhängt, dass sich die Situation in der Innenstadt allgemein und besonders auf dem Bahnhofplatz entspannt hat und die Angst nicht mehr so gross ist, dass bei jedem Stuhl oder bei jeder Bank, die wir hinstellen, diese Sitzgelegenheit sofort von Alkoholikern, Drogenabhängigen und dergleichen in Beschlag genommen wird. Mittlerweile ist die Stimmung entspannt und man ist der Meinung, dass auch solche Personen dort sitzen dürfen. Je mehr Angebote es gibt, desto weniger umstritten sind die einzelnen Sitzgelegenheiten und desto mehr Platz hat es für alle. Diese Entspannung haben wir einerseits sehr stark den Leuten von der Heiliggeistkirche zu verdanken. Sie sind ein wichtiger Player auf dem Bahnhofplatz und leisten in grossem Umfang unterstützende Arbeit. Andererseits haben wir die Entspannung aber auch den Leuten der Interventionsgruppe Pinto zu verdanken, die auf dem genannten Perimeter ebenfalls sehr wichtige Arbeit leisten, was zu einer allgemeinen Beruhigung führt, und zwar sowohl tagsüber als auch in der Nacht.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt Punkt 1 der Motion ab. (15 Ja, 48 Nein) *Abst.Nr. 014*
3. Der Stadtrat lehnt Punkt 2 der Motion ab. (16 Ja, 48 Nein) *Abst.Nr. 015*

2017.SR.000214

15 Motion Fraktion SVP (Roland Iseli, SVP): Mehr Parkplätze für Roller und Motorräder

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 28. Februar 2018

Motionär *Alexander Feuz* (SVP): Wir wollen, dass auch Roller und Motorräder einen Parkplatz finden. Sie sehen, dass wir für diese Fahrzeuge kaum noch Parkplätze haben. Auch für Mofas gibt es kaum noch Parkplätze. Für Velos hingegen werden immer mehr Parkplätze gebaut, 10 000 sind projektiert. Ich bin der Meinung, dass man auch die raschen E-Bikes mit gelbem Nummernschild als Klein-Motorräder anschauen müsste. Die Situation für Lenkerinnen und Lenker von Motorrädern in der Stadt Bern ist äusserst unbefriedigend. Wenn Bern eine Stadt der Begegnungen sein soll und eine Stadt für alle, dann bitte ich Sie, die nötigen Parkplätze zu erstellen. Denken Sie daran, dass die Zeit kommen wird, in welcher Motorräder und Roller teilweise mit Elektromotor unterwegs sein werden. Sie müssen daher jetzt schon für solche Parkplätze sorgen. Sie alle kennen die entsprechenden Vorstösse der GLP, damit werden für Elektrofahrzeuge spezielle Parkplätze gefordert. Wir verlangen dasselbe für Roller und Motorräder. Ich bitte Sie, dem Vorstoss zuzustimmen. Falls ich genügend Unterstützung für unser Anliegen wahrnehme, bin ich bereit, die Motion in ein Postulat zu wandeln. Ich bin gespannt, welche Stellungnahmen von Ihrer Seite vorgebracht werden.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt die Motion ab. (19 Ja, 40 Nein) *Abst.Nr. 016*

2017.SR.000191

16 Motion Fraktion SVP (Roland Iseli, SVP): Behinderten-Parkplätze am Bärenpark

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.
Bern, 28. Februar 2018

Motionär *Alexander Feuz* (SVP): Ich danke Ihnen für die Unterstützung und dafür, dass Sie sich für die Behinderten einsetzen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion als Richtlinie erheblich.

2018.SR.000017

17 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GLP/JGLP (Michael Sutter, SP/Melanie Mettler, GLP): Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.
Bern, 13. Juni 2018

Motionär *Michael Sutter* (SP): In der früheren Sitzung haben wir eine bessere Verbindung vom Europaplatz zur Fachhochschule beschlossen. Im vorliegenden Vorstoss geht es um eine Verbesserung der Verbindung von dort bis zum Inselspital. Innerhalb weniger Jahre wird die Buslinie 11 zum zweiten Mal verlängert, zuerst quer durch das Inselareal bis zum Bremgartenfriedhof und bald auch bis zur Überbauung Warmbächli. Wir kritisieren diese Verlängerung nicht, im Gegenteil, aber wir kritisieren das Vorgehen, das weder zweckmässig noch nachhaltig ist, sowie die Lage der Endstation, so wie sie im Moment vorgesehen ist. Bei jeder dieser Verlängerungen wird aufwändig eine neue Wendemöglichkeit mit Oberleitung gebaut. Für kurze Zeit wird also relativ viel Infrastruktur aufgebaut und anschliessend wieder abgebaut, mit entsprechender Kostenfolge, obwohl die Trolleybusse bereits heute über Akkus verfügen, mit welchen sie auch weitere Strecken ohne Stromzufuhr aus einer Oberleitung bewältigen können. Man sieht das in der Innenstadt fast täglich. Statt ein solches Flickwerk Stück für Stück umzusetzen, hätte man besser zu Beginn überlegt, wo die Buslinie 11 sinnvollerweise enden sollte, nämlich beim Europaplatz. Die Vorteile dafür liegen auf der Hand: Man hat Anschluss an nicht weniger als zehn öV-Linien, der Hauptbahnhof kann entlastet werden, da man nicht mehr dort umsteigen muss, und auch die Linie 11 zwischen dem Hauptbahnhof und dem Inselspital könnte ein wenig entlastet werden, da alle, die aus der Gegenrichtung kommen, mit der S-Bahn bereits am Europaplatz umsteigen könnten. Eine solche Lösung entspräche auch dem Ziel des Stadtentwicklungskonzepts (STEK), nämlich eine Ausbildung der S-Bahn-Haltestellen zu multimodalen Umsteigeorten. Sodann entspricht es auch dem Wunsch des Quartiers. Die Quartierorganisation QM3 hat das Anliegen diskutiert und unterstützt es. Ich habe nun ein wenig Vergangenheitsbewältigung betrieben. Natürlich ist nicht nur die Stadt oder der Gemeinderat dafür verantwortlich. Bei der öV-Bestellung handelt es sich um ein hochkomplexes tripartites Verfahren, an welchem die Stadt, die Regionalkonferenz und der Kanton beteiligt sind. Alle reden mit und am Ende versuchen auch die öV-Unternehmungen, ihre Interessen umzusetzen. Ich freue mich, dass der Gemeinderat gegenüber unserem An-

liegen offen ist und die Motion als Richtlinie entgegennehmen will. Ich hoffe aber auch, dass er sich trotz des Richtliniencharakters dafür einsetzt, die Option der Verlängerung nicht nur zu prüfen, sondern dass er auch auf deren Umsetzung hinarbeitet. Ich bitte Sie, der vorliegenden Motion zuzustimmen.

Einzelvoten

Manuel C. Widmer (GFL): Es ist nicht das erste Mal, dass wir dieses Thema im Rat diskutieren, daher sage ich die folgenden Worte auch nicht zum ersten Mal. Die Verlängerung der Buslinie 11 könnte durchaus sinnvoll sein, aber es gäbe Alternativen dazu, die man gleichzeitig prüfen müsste. Aus meiner Sicht gäbe es sinnvollere Linienführungen für die Buslinie 11 als die Freiburgstrasse, die heute zum Glück vollumfänglich gesperrt ist. Ich befürworte es nicht, diese Sperrung aufzuheben und damit eine Schleuse zu öffnen. Man weiss nie, was danach kommt. Was wir heute nicht haben, ist eine Anbindung der Güterstrasse oder des Krematoriums an den öV. Auch der Campus, der errichtet wird, ist nicht an den öV angeschlossen. Wenn man das Ganze schon prüft, müsste man unbedingt auch eine Linienführung prüfen, die von der heutigen Wendestation aus genau diese Orte anfährt, die noch über keine Zufahrt verfügen, nämlich das Krematorium, die Güterstrasse, den Campus, und die danach vorne entlang dem Warmbächliweg zurück zur Inselareal fährt. Eine solche Linienführung wäre viel sinnvoller als eine weitere öV-Strecke bis hinauf zum Europaplatz, an welchem wir heute schon die Tramlinien 7 und 8 sowie eine kleine Buslinie haben. Wenn man überhaupt etwas machen will, bitte ich Sie, auch meinen Vorschlag in Betracht zu ziehen, anstatt eine momentan gesperrte Strasse zu öffnen, ohne zu wissen, wer danach dort hindurchfährt.

Alexander Feuz (SVP): Wir haben überhaupt nichts gegen den öV, gewisse Dinge unterstützen wir sogar. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die neue Linie 31. Im vorliegenden Fall sind wir aber der Meinung, dass es sinnvollere Lösungen gibt. Am Europaplatz haben wir auch eine S-Bahn-Haltestelle, überdies verkehrt dort auch die Buslinie 31. Ich habe den Eindruck, dass es etwas viel wäre, wenn die Buslinie 11 auch noch dorthin führen würde. Es ist fraglich, ob ein Bedürfnis dafür vorhanden ist. Auch ich bin der Meinung, dass gewisse Orte besser an den öV angebunden werden müssen, aber dafür sollte man eine Gesamtbeurteilung vornehmen. Ich bringe dieses Argument bei allen öV-Diskussionen immer wieder vor. Ich erinnere an alle Vorstösse, die wir eingereicht haben. Ich plädiere dafür, nicht nur beim Warmbächliweg etwas zu machen. Auch die physische Sperrung der Freiburgstrasse ist ein Thema. Wir bestreiten den vorliegenden Vorstoss. Sie würden einmal mehr den Verkehr abriegeln, und ich befürchte, dass es Ihnen einmal mehr nur darum geht, dem Privatverkehr das Leben schwer zu machen, und nicht darum, etwas zu realisieren, das dem öV wirklich hilft. Ich bitte Sie, eine Gesamtbeurteilung vorzunehmen. Solche Insellösungen wie im vorliegenden Fall erscheinen mir gefährlich, insbesondere wenn es um Sperrungen für andere Verkehrsteilnehmende geht. Der Teufel liegt im Detail.

Henri-Charles Beuchat (SVP): Wenn ich den vorliegenden Vorstoss der ökologisch bewegten Mehrheit dieses Parlaments lese, insbesondere Punkt 3, muss ich Ihnen sagen, dass Sie nichts anderes fordern als fahrenden Sondermüll auf dem genannten Streckenabschnitt. Wenn Sie sich das einmal richtig überlegen, müssen Sie zugeben, dass es sich aus ökologischer Sicht um absoluten Irrsinn handelt. Sie alle wissen, dass es sich beim Abbau von Lithium für Batterien um eine der grössten Umweltsünden überhaupt handelt. Diesbezüglich wollen Sie von ökologischer Nachhaltigkeit überhaupt nichts hören. Sie fordern vielmehr, dass Busse mit Akkus eine gewisse Strecke zurücklegen, und verlangen, dass man nicht mit Oberleitungen fahren soll. Einerseits fordern Sie Ihre Kinder auf, für das Klima zu demonstrieren

und stellen sie sozusagen als Kindersoldaten hin. Andererseits verlangen Sie im Parlament Dinge wie unter Punkt 3 der vorliegenden Motion. Das Ganze beisst sich in den Schwanz, so etwas versteht niemand mehr.

Michael Sutter (SP): Manchmal würde es helfen, wenn man einen Vorstoss liest, bevor man dazu etwas sagt. Zum Votum von Manuel C. Widmer: Punkt 2 fordert eben gerade, die physische Sperrung der Freiburgstrasse aufrecht zu erhalten. Zum Votum von Alexander Feuz: Es geht nicht um eine zusätzliche Sperre, die Freiburgstrasse ist heute schon gesperrt. Zu Punkt 3 der Motion: Trolleybusse, die heute angeschafft werden, haben alle Akkus. Man kann täglich sehen, wie sie ohne Oberleitungen durch die Innenstadt fahren. Das ist also nichts Neues und hat auch nichts zu tun mit Kindern, die in der Stadt für ihre Zukunft demonstrieren. Ich bin einverstanden, wenn wir punktweise abstimmen. Sodann bin ich überzeugt davon und stimme Manuel C. Widmer zu, dass es möglicherweise andere Varianten gibt, die man prüfen könnte. Als Richtlinien-Motion lässt der vorliegende Vorstoss solches offen. Auch die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Insel würde für die Erschliessung der Bereiche Warmbächli, Weyermannsstrasse, Güterbahnhof und Bremgartenfriedhof möglicherweise bessere oder andere Optionen offenlassen.

Manuel C. Widmer (GFL): Ich möchte in diesem Saal nicht mehr hören, dass man demonstrierende Jugendliche als Kindersoldaten bezeichnet. Wahrscheinlich weiss Henri-Charles Beuchat nicht, was das Los von Kindersoldaten bedeutet. Wenn man solche Vergleiche vornimmt, verharmlost man etwas, das in der Welt viele Kinder und Jugendliche das Leben gekostet hat. Gleichzeitig verunglimpft Herr Beuchat alle Jugendlichen in der Schweiz, es handelt sich um 10 000, 20 000, ja 50 000 Jugendliche, die aus eigenem Antrieb und aus Sorge um ihre Zukunft auf die Strasse gehen, weil sie die gleichen Chancen wollen, wie er sie in seinem Leben hatte. Sie wollen nichts anderes als die gleichen Chancen, nämlich in einer einigermaßen intakten Umwelt und auf einer einigermaßen intakten Erde ihr Leben so zu führen, wie es Herr Beuchat im Moment geniesst. Mehr wollen sie nicht und sie demonstrieren friedlich dafür. Ich bin der Meinung, dass man einschreiten und sagen müsste, dass solche Dinge in unserem Rat nicht gesagt werden dürfen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt Punkt 1 der Motion als Richtlinie erheblich. (65 Ja, 2 Nein) *Abst.Nr. 017*
3. Der Stadtrat erklärt Punkt 2 der Motion als Richtlinie erheblich.
(54 Ja, 8 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 018*
4. Der Stadtrat erklärt Punkt 3 der Motion als Richtlinie erheblich.
(56 Ja, 3 Nein, 5 Enthalten) *Abst.Nr. 019*

2017.SR.000227

18 Motion Fraktion GLP/JGLP (Matthias Egli, GLP): SmartCity Bern mit selbstfahrenden Shuttles für eine bessere Erschliessung der Quartiere

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.
Bern, 25. April 2018

Marianne Schild (GLP) für den Motionär Matthias Egli: Ich spreche für Matthias Egli, der nach Wabern umgezogen ist und daher aus dem Stadtrat austreten musste. Wir danken dem Gemeinderat für die Antwort auf die vorliegende Motion und für den Willen, diese als Richtlinie erheblich erklären zu wollen. Eigentlich danken wir ihm dafür, dass er sogar schon aktiv geworden ist. Mit dem vorliegenden Vorstoss werden wir einmal mehr unserem Image als Technologie-Nerds gerecht. Es handelt sich um eine Technologie, an die wir glauben, aber es soll keine Technologie zum Selbstzweck sein, sondern es muss immer klar sein, wer dadurch gestärkt wird und wer davon profitiert beziehungsweise wem sie etwas nützt. Im vorliegenden Fall nützt die Technologie dem öV. Dieser hat Schwächen, auch wenn man das nicht immer sehen will. In wenig dicht besiedelten Gebieten sowie zu Randstunden ist der öV häufig nicht geeignet. Wenn die Masse von Menschen, die man transportieren kann, fehlt, hat der öV ökonomische und ökologische Nachteile. Gleichzeitig benötigt man die hohe Verfügbarkeit des öV auch zu Randstunden oder in wenig dicht besiedelten Gebieten, damit er überhaupt eine Alternative zum Auto darstellt. Der Gemeinderat kommt ebenfalls zum Schluss, dass das Gaswerkareal ein geeignetes Areal ist, um das automatisierte Fahren im öV zu testen. Übrigens geht man in der Verkehrsbranche nicht davon aus, dass das automatisierte Fahren vor allem deshalb gut ist, weil man beim Personal sparen kann. Nach zehn Jahren bei der SBB in der Geschäftsentwicklung darf ich das sagen. Ich führte und leitete viele Gespräche über Chancen und Risiken des automatisierten Fahrens. Die Einsparung beim Personal war nie ein Treiber. Bei den SBB beispielsweise geht man davon aus, dass es immer Lokomotivführer geben wird, dass diese aber möglicherweise andere Aufgaben haben werden als diejenigen, die sie heute haben. Das Ziel des automatisierten Fahrens ist Flexibilität. Es geht darum, den öV auch mit kleineren Fahrzeugen anbieten zu können und damit eine echte Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu sein, und dies zu Randstunden oder dort, wo wenige Leute wohnen. Die grosse Stärke des MIV ist die hohe Verfügbarkeit. Er ist immer dort, wo man ihn braucht. Dasselbe ermöglicht das automatisierte Fahren mit kleinen öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir lassen punktweise abstimmen. Ich freue mich, wenn Sie unseren Vorstoss unterstützen.

Fraktionserklärungen

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die selbstfahrenden Fahrzeuge lassen niemanden kalt. Die einen sehen darin die Zukunft der Mobilität, für andere sind sie angsteinflössend. Es gibt auch Leute, die es einfach niedlich finden, wenn sich der neue selbstfahrende Shuttle von Bernmobil, der zurzeit gerade getestet wird, vor dem Regen fürchtet und stehenbleibt, weil er die Regentropfen für ein Hindernis hält. Auch in der Fraktion GB/JA! sind die Meinungen zu selbstfahrenden Fahrzeugen unterschiedlich. Einig sind wir uns aber darin, dass sie eine Realität sein werden. Schon heute sind Autos mit einer Unzahl verschiedener Assistenzsysteme zur Unfallvermeidung ausgestattet, und es ist nur eine Frage der Zeit, bis sie ganz ohne Mensch unterwegs sein können. Aus diesem Grund ist es für unsere Fraktion klar, dass sich eine Stadt mit selbstfahrenden Fahrzeugen auseinandersetzen muss. Es ist wichtig, das Feld nicht einfach den grossen Technikkonzernen zu überlassen, sondern proaktiv zu überlegen, wie die neuen Technologien unser Leben beeinflussen werden und wie beziehungsweise wo wir sie einsetzen wollen. Selbstfahrende Autos haben viele Risiken. Sie können beispielsweise Unfälle verursachen, wenn die Systeme nicht richtig reagieren oder ganz aussteigen. Es wird auch befürchtet, dass es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommen könnte, da diese Autos auch leer herumfahren können. Weiter ist die rechtliche Situation noch ungeklärt: Wer ist schuld an einem Unfall? Wäre das beispielsweise Bernmobil oder der Hersteller des Autos? Die selbstfahrenden Fahrzeuge bieten aber auch Chancen, gerade wenn sie im öV eingesetzt werden. Plötzlich kann eine Gegend erschlossen werden,

in welcher sich ein regulärer Busbetrieb nicht lohnen würde, da es zu wenige Passagiere hätte. Die Shuttles können also Menschen dazu bringen, den öV zu benutzen, anstatt mit dem eigenen Auto unterwegs zu sein. Es wird zudem vorhergesagt, dass selbstfahrende Autos weniger Platz benötigen als reguläre Autos, da sie sich optimaler an die Strasse anpassen können. Die Fraktion GB/JA! interessiert es, wie solche Fahrzeuge eingesetzt werden könnten, um die Verkehrssituation zu beruhigen, Platz zu sparen und den Modal Split weg vom MIV zu lenken. Selbstfahrende Shuttles sollten eine Chance sein, weniger Verkehr zu generieren, und nicht nur ein Spielzeug. Sie sollten nicht nur deshalb eingesetzt werden, weil diese Technologien spannend sind. Neben den technologischen Aspekten geht es uns auch um die Situation auf dem Stellenmarkt. Digitalisierung ist nicht per se schlecht, aber es muss immer eine soziale Digitalisierung sein, die den Menschen zugutekommt, insbesondere den Angestellten. Diesbezüglich muss man evaluieren, wie sich die Situation ändern wird. Gibt es beispielsweise Weiterbildungsmöglichkeiten? Wo kann das Personal in Zukunft eingesetzt werden? Wenn die Shuttles nur eingesetzt werden, um Personal einzusparen, werden wir das Ganze nicht unterstützen. Wir sind gegenüber neuen Technologien nicht grundsätzlich verschlossen, aber es geht uns um den Grundsatz, wo und wie sie sinnvoll und zum Wohl aller eingesetzt werden können. Der Vorstoss geht uns daher etwas zu weit. Er fordert nicht nur eine kritische Prüfung selbstfahrender Systeme, sondern bereits die Planung und Einführung derselben, beispielsweise auf dem Gaswerkareal, im Viererfeld oder in Brünnen. Für uns hat das Ganze eher den Anschein einer Bubenfantasie als der einer kritischen Auseinandersetzung mit der Thematik. Bernmobil führt bereits einen Testlauf im Mattequartier durch, das ist aus unserer Sicht mehr als genug. Die Stadt soll nicht vorpreschen, sondern sich offen und proaktiv mit den Chancen und Risiken selbstfahrender Shuttles auseinandersetzen. Weitergehende Massnahmen, wie sie der Vorstoss vorsieht, sind aus unserer Sicht im Moment noch nicht wünschenswert. Wir lehnen die Motion mehrheitlich ab, teilweise enthalten wir uns der Stimme.

Bernadette Häfliger (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Fraktion SP/JUSO unterstützt die Stossrichtung der Motion und ist ebenfalls der Meinung, dass die Chancen der neuen Technologien für ein besseres Angebot im öV genutzt werden sollen. In einer optimalen Versorgung durch öV-Angebote sehen wir ebenfalls Potenzial, den Privatverkehr in neuen beziehungsweise weniger zentral gelegenen Quartieren zu reduzieren. Wenn dies mit solchen Fahrzeugen erreicht werden kann, entspricht das genau der von uns vertretenen Verkehrspolitik. Wenn selbstfahrende Shuttlebusse ein Mittel dafür sind, dass mehr Menschen von MIV auf den öV umsteigen, gewinnen nicht nur die Quartierbewohnerinnen und -bewohner, sondern auch die Umwelt. Hingegen gilt es, bei den unbestrittenen Chancen der neuen Technologien immer auch eine saubere Risikoabwägung vorzunehmen. Um eine breite Akzeptanz des technischen Fortschritts zu erreichen, braucht die Bevölkerung die Gewissheit, dass gerade im Verkehr höchste Sicherheitsstandards angewendet werden. Auf diese Garantien sind insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, ältere Menschen, Fussgängerinnen und Fussgänger, aber auch Velofahrende angewiesen. Automatisierte Fahrzeuge dürfen diese Verkehrsteilnehmenden nicht gefährden oder verdrängen. Es ergäbe wenig Sinn, wenn der Strassenverkehr durch automatisierte Fahrzeuge weiter zunehmen würde. Die Fraktion SP/JUSO ist derselben Meinung wie der Gemeinderat: Das Potenzial selbstfahrender Fahrzeuge soll vorerst primär im öV getestet und genutzt werden. Dies garantiert, dass den Sicherheitsfragen ein hoher Stellenwert zukommt und mögliche Innovationen allen Bürgerinnen und Bürgern dieser Stadt gleichberechtigt zur Verfügung stehen. Aus diesen Gründen stimmen wir den Punkten 1 und 3 der Motion zu und unterstützen insbesondere den von Bernmobil lancierten Pilotversuch im Matte- und Marziliquartier. Die Punkte 2, 4, 5 und 6 der Motion lehnen wir ab. Wir erachten es als falsch, bestehende oder funktionierende Linien des öV

durch selbstfahrende Kleinbusse zu ersetzen. Damit dürfte sich die Anzahl der Fahrzeuge auf diesen Strecken erhöhen, da die gleiche Anzahl Passagiere mit kleineren Fahrzeugen transportiert werden müsste und diese Fahrzeuge auch leer herumfahren würden. Das erscheint uns weder effizient noch einfacher. Zudem kann eine fehlende Infrastruktur im öV nicht einfach durch Shuttlebusse ersetzt werden. Weiter stellt sich die bisher noch nicht gelöste Frage der Verkehrssicherheit, die für die Akzeptanz neuer Technologien entscheidend sein wird. Ebenso sind wir dagegen, den öV durch private Unternehmen betreiben zu lassen. Da wir der Sicherheit und dem gleichberechtigten, das heisst kostengünstigen Zugang zum öV für alle Bürgerinnen und Bürger höchste Priorität einräumen, erachten wir eine teilweise Privatisierung des öV als kein probates Mittel, um die zukünftige Mobilität zu organisieren. Der Aspekt der Angestellten war in unserer Fraktion selbstverständlich ebenfalls ein Thema. Wir sind allerdings davon überzeugt, dass Technologiefeindlichkeit keine Arbeitsplätze erhält. Wir fordern den Gemeinderat und insbesondere auch Bernmobil auf, sorgsam mit ihren Angestellten umzugehen und sie entsprechend weiterzubilden und weiterzuentwickeln, damit sie die neuen Funktionen übernehmen können.

Erich Hess (SVP) für die Fraktion SVP: Die Fraktion SVP stimmt beim vorliegenden Vorstoss nicht einheitlich. Wir sind alle der Meinung, dass wir vor der zukünftigen Entwicklung in allen Bereichen unsere Augen nicht verschliessen dürfen. Dies betrifft insbesondere die technologischen Entwicklungen, die uns weiterbringen können. Andererseits gibt es in unserer Fraktion aber auch welche, die der Meinung sind, dass es nicht die Aufgabe eines so kleinen Verkehrsunternehmers wie Bernmobil oder die Aufgabe des Steuerzahlers ist, solche Modelle zu entwickeln. Das ist auch meine Meinung. Ich bin sicher, dass man solche Fahrzeuge in ein paar Jahren ab der Stange kaufen kann, ohne dass wir irgendwelche Entwicklungskosten gehabt hätten. Für den Steuerzahler wird dies massiv günstiger sein. Sie sehen, dass einige Mitglieder unserer Fraktion den Vorstoss unterschrieben haben, andere hingegen nicht.

Zora Schneider (PdA) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Wir sind zwar nicht technologiefeindlich, aber wir sind auch nicht der Meinung, dass man unbedingt technologiegläubig sein muss. Unseres Erachtens ist die Technik dieser selbstfahrenden Shuttles noch zu wenig ausgereift, weshalb es sich nicht unbedingt lohnt, sie zu prüfen. Die technische Unausgereiftheit zeigt sich beispielsweise darin, dass selbstfahrende Autos schwarze Menschen schlecht erkennen und häufiger anfahren als weisse Menschen. Dies zeigen Studien aus den USA. Bei selbstfahrenden Fahrzeugen hat man also den Rassismus inklusive. Aus diesem Grund stehen wir dem vorliegenden Vorstoss skeptisch gegenüber.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Wir unterstützen die Motion, da wir das Ganze als sehr spannend erachten. Relativ viele Punkte des Vorstosses zeigen auf, was geschehen kann. Es geht darum, diese Fragen in die Planung einzubeziehen und zu prüfen. Wir haben es mit einer technologischen Entwicklung zu tun, die wir heute schlichtweg noch nicht abschätzen können. Wir wissen nicht, mit welcher Geschwindigkeit die Entwicklung voranschreitet und in welcher Zeit welche Möglichkeiten zur Verfügung stehen werden. Aus diesem Grund sind wir selbstverständlich auch nicht der Meinung, dass wir das Ganze selber entwickeln sollen. Davon spricht niemand. Es geht vielmehr darum, die stattfindende Entwicklung aktiv zu begleiten. Bernmobil macht das aktuell mit dem erwähnten Shuttle, der seine Probefahrten zurzeit noch auf dem Testgelände absolviert und im Verlauf dieses Jahres sozusagen in die freie Wildbahn der Aareschleife entlassen werden soll. Wir werden dann sehen, was geschieht, wenn Katzen oder auch Schülerinnen und Schüler vor dem Fahrzeug stehen. Ich bin sehr gespannt und teile die Meinung, dass es wichtig ist, diese Entwicklung sowohl als Stadt als auch als Transportunternehmung des öV ernst zu nehmen, zu begleiten und zu schauen, welche

Chancen wir daraus ziehen können. Es wäre schade, wenn wir die anderen die Entwicklung machen lassen und unsere eigenen Kompetenzen nicht voranbringen würden. Ich stehe der Thematik aber gelassen gegenüber, weder mache ich euphorische Sprünge, noch will ich das Ganze verteufeln.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt Punkt 1 der Motion erheblich. (43 Ja, 11 Nein, 12 Enthalten)
Abst.Nr. 020
3. Der Stadtrat lehnt Punkt 2 der Motion ab. (24 Ja, 32 Nein, 11 Enthalten) *Abst.Nr. 021*
4. Der Stadtrat erklärt Punkt 3 der Motion erheblich. (41 Ja, 18 Nein, 8 Enthalten) *Abst.Nr. 022*
5. Der Stadtrat lehnt Punkt 4 der Motion ab. (24 Ja, 35 Nein, 7 Enthalten) *Abst.Nr. 023*
6. Der Stadtrat lehnt Punkt 5 der Motion ab. (24 Ja, 35 Nein, 8 Enthalten) *Abst.Nr. 024*
7. Der Stadtrat lehnt Punkt 6 der Motion ab. (25 Ja, 37 Nein, 5 Enthalten) *Abst.Nr. 025*

2017.SR.000171

19 Postulat Freie Fraktion AL/GPB-DA/PdA (Tabea Rai, AL): Mehr urbane Aare-Lebensqualität für alle durch Brückenlifte

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.

Bern, 20. Dezember 2017

Postulantin *Tabea Rai* (AL): Beim Aareraum handelt es sich um ein wichtiges Naherholungs-, Freizeit-, Wohn- und Gewerbegebiet. Dieses hat allerdings insbesondere zwischen der Lorraine und dem Marzili einen Nachteil, nämlich den, dass man hinauf in die Stadt laufen muss. Für diesen oft steilen, anstrengenden und im Sommer schweisstreibenden Aufstieg gibt es leider nur wenige schonende Alternativen zum Fussmarsch, trotz des Mattelifts, des Lifts auf der Monbijoubrücke, des Matte-Marzili-Busses und last but not least der Marzilbahn. Ältere und weniger leistungsfähige Menschen, Kinderwagenschiebende, Gehbeeinträchtigte und Rollstuhlfahrende schätzen die bestehenden Angebote. Keine Möglichkeit zu einem schonenden Aufstieg haben aber Menschen, die sich zwischen der Matte und der Lorraine am Aareufer bewegen. Die AL schlägt daher vor, den Bau von Brückenliften zu prüfen, um mehr Lebensqualität für verschiedene Aarenutzende zu erreichen und den Aareraum auch für Menschen zu erschliessen, die diese Möglichkeit bis jetzt nicht haben. Der Gemeinderat wird mit dem vorliegenden Postulat aufgefordert, zu prüfen, an welchen Standorten Brückenlifte realisiert werden könnten und welche finanziellen Auswirkungen dies hätte. Dabei soll auf modernste, umweltverträgliche Lifttechnik zurückgegriffen werden. Ideal wären Lifte, die mit innovativer und umweltverträglicher Technik wie beispielsweise Solarstrom, Abwasser oder möglicherweise auch Aarewasser betrieben werden. Denkbar sind auch elektromagnetische Synchronlinearmotoren. Vielleicht denken Sie jetzt, dass sich die AL nur noch Gedanken zum Auf- und Abstieg am Aareufer macht. Ich kann Sie beruhigen, dass dem nicht so ist. Neben der Rutschbahn, die in erster Linie Freude machen soll, ist ein Lift notwendig, wenn man den Aareraum noch barrierefreier erschliessen will. Wir sind gespannt, ob der Gemeinderat eine geeignete Lösung findet, einen solchen Lift auf preiswerte und ökologische Weise umzusetzen. Ich bitte Sie, das Postulat anzunehmen.

Fraktionserklärungen

Seraina Patzen (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Im Gegensatz zu Rutschbahnen erachten wir Brückenlifte als durchaus seriöses Verkehrsmittel, das den Zugang zur Aare verbessern könnte und prüfenswert ist. Wir stimmen dem Vorstoss daher zu. Uns erscheint es wichtig, dass darauf geachtet wird, dass die Lifte auch mit Velos benutzt werden können, schliesslich sind Steigungen bei der Veloförderung in der Stadt Bern kein unerhebliches Problem. Möglicherweise könnten die Lifte dabei etwas Abhilfe schaffen. Weiter ist uns wichtig, dass man nicht aufhört, die Fuss- und Velowege an die Aare und an der Aare zu verbessern.

Hans Ulrich Gränicher (SVP) für die Fraktion SVP: Die Fraktion SVP stimmt dem Antrag des Gemeinderats zu, das Postulat erheblich zu erklären. Lifte von der Aare hinauf in die Oberstadt sind durchaus sinnvoll. Vor Jahren führte ich ein Gespräch mit dem damaligen Stadtpräsidenten über die Idee, einen Bogenlift in die Kirchenfeldbrücke zu integrieren, der das Schwellenmätteli erschliessen würde. Mit diesem Lift hätte man hinauf auf die Brücke fahren und auf der anderen Seite hinab in die Aarstrasse gelangen können. Der damalige Gemeinderat erachtete diese Idee nicht per se als schlecht, verwarf sie aber aus denkmaltechnischen Gründen und betrachtete einen solchen Lift als Hirngespinnst. Es gibt heute solche Lifte, nicht nur von der Aare in die obere Stadt. Ich denke beispielsweise an den Freudenbergerplatz, bei welchem ein Lift von der Tramhaltestelle hinauf auf das Niveau der Giacomettistrasse führt. Dieser ist für Behinderte oder für Personen mit Kinderwagen sehr hilfreich und wird rege benutzt. Es handelt sich also bei solchen Liften durchaus um eine prüfenswerte Option. Vor vielen Jahren war im Zusammenhang mit dem Ärztehaus der Hirslandengruppe im Bereich der Kornhausbrücke die Mehrwertabschöpfung ein Thema. Damals versprach man dem Altenbergquartier, mit diesem Geld eine Lösung zu realisieren, beziehungsweise einen Lift zu bauen, mit welchem man vom Quartier hinauf auf die Kornhausbrücke gelangen kann. Das ist mittlerweile 15 bis 20 Jahre her, aber der Altenberglift existiert noch immer nicht. Aus dieser Überlegung heraus empfiehlt Ihnen die Fraktion SVP, dem vorliegenden Postulat zuzustimmen.

Marianne Schild (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Anders als der Fraktion GB/JA! gefallen uns die Rutschbahnen viel besser als die Lifte. Der Vorstoss verlangt, dass geprüft werden soll, ob es möglich ist, die vorgeschlagenen Angebote günstig zu realisieren, und zwar beidseitig der Aare. Ich kann Ihnen jetzt schon sagen, dass die Angebote nicht günstig realisierbar sind und dass sie nur ab und zu einmal genutzt würden. Es ist sinnvoller, die Aareufer zu erschliessen, indem man sie punktuell mit öV-Angeboten ergänzt. Wir sehen keinen Grund für eine Prüfung, wie sie im Vorstoss verlangt wird.

Luzius Theiler (GaP) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Die freie Fraktion unterstützt den Vorstoss. Die Idee ist ein sinnvoller Beitrag zur Förderung des Fussverkehrs und zur Erreichung der Barrierefreiheit und damit zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Viele Menschen haben Mühe, den steilen Hang von der Aare hinauf in die Stadt zu Fuss zu bewältigen. Wenn man noch einen Kinderwagen oder dergleichen dabei hat, ist es noch mühsamer. Ein Lift wäre eine vernünftige Lösung. Wir haben ja bereits einen Lift von der Monbijoubücke hinunter ins Gaswerkareal. Dieser fährt 24 Stunden am Tag und kann von jeder Person selbst bedient werden. Insbesondere wenn man nachts nach Hause will, ist man sehr schnell auf der Brücke oben und damit in der Nähe des öV. Eine solche Lösung stellen wir uns vor. Leider sind andere solche Lifte oder liftähnliche Einrichtungen in Bern bereits um 20.30 Uhr oder um 21.00 Uhr geschlossen, was für viele Menschen nicht dienlich ist. Ich denke dabei an den Mattelift und an die Marzilibahn. Beim Mattelift muss man zudem bezahlen, es gilt weder das

GA noch das Libero-Abonnement. Dies entspricht nicht dem, was wir uns vorstellen. Wir denken an Einrichtungen, die 24 Stunden pro Tag zur Verfügung stehen und damit einen Beitrag zum öV anderer Art leisten. Ein Problem wäre vermutlich, dass es sich bei unseren Brücken um Kulturdenkmäler handelt. Die Planung müsste sehr sorgfältig erfolgen, damit man nicht mit dem Denkmalschutz in Konflikt gerät. Es müsste auch nicht zwingend ein Senkeltram sein, sondern es könnte ein Schräglift sein wie beim Bärenpark, der sich ans Gelände anpasst. Es lassen sich bestimmt Lösungen finden, wenn man sich Mühe gibt und sorgfältig plant, mit Respekt für die Dinge, die bereits vorhanden sind. Natürlich würden solche Lösungen etwas kosten, aber sie wären ein Beitrag an die Lebensqualität in der Stadt, gerade für diejenigen Menschen, die nicht so gut zu Fuss gehen können. Wir hoffen, dass der Vorstoss mit möglichst grosser Mehrheit angenommen wird.

Oliver Berger (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Die Fraktion FDP/JF hat zum vorliegenden Postulat Stimmfreigabe beschlossen. In unserer Partei gibt es durchaus Sympathien für das Vorhaben. Senkeltrams wurden in anderen Städten, beispielsweise in Lissabon, durchaus zu einer Attraktion und tragen zur Belebung von Quartieren bei. Andererseits gibt es aber auch Stimmen, die von einem Wohlstandsprojekt sprechen, das denkmaltechnisch zu Schwierigkeiten führen könnte. Für einige von uns handelt es sich schlicht um eine Geldverschwendung, da solche Projekte nie günstig realisiert werden können.

Einzelvotum

Alexander Feuz (SVP): Ich gehöre zu denjenigen, die dem Vorstoss zustimmen. Es handelt sich um ein Postulat und nicht um eine Motion. Das Bedürfnis ist vorhanden, Hans Ulrich Gränicher hat bereits ausgeführt, in welchen Gegenden eine Realisierung sinnvoll wäre. Die Kosten und die denkmalschützerischen Aspekte müssen abgeklärt werden. Ich kann mir vorstellen, dass es sehr wohl möglich wäre, einen Bogenlift oder einen Brückenlift ästhetisch so zu bauen, dass es sich um eine Bereicherung handeln würde. Wir haben viele Brücken, bei welchen man sich anpassen müsste. Der Vorstoss ist offen formuliert, die nötigen Abklärungen eilen nicht. Ich sehe auch in städtebaulicher Hinsicht Chancen bei solchen Projekten. Weiter ist durchaus denkbar, dass es sich für einen Liftbauer um ein Referenzprojekt handeln könnte, welches auch für den Wirtschaftsstandort Bern Ausstrahlung haben könnte. Abgesehen davon wären solche Lifte auch für Menschen mit Behinderungen oder Personen mit Kinderwagen eine gute Lösung. Der wertvolle Aareraum würde an Attraktivität gewinnen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich. (54 Ja, 9 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 026*

2018.SR.000019

20 Interpellation Melanie Mettler (GLP) und Barbara Nyffeler (SP): Rückgang des Fussverkehrs?

- Die Diskussion wird verlangt. -
- Das Quorum für die Diskussion wird erreicht. (23 Ja, 38 Nein, 1 Enthalten) -

Interpellantin *Melanie Mettler* (GLP): Die Antwort des Gemeinderats auf unsere Interpellation hat unsere Befürchtungen leider mehrfach bestätigt. Erstens geht der Zuwachs an Weg, der

mit dem öV zurückgelegt wird, mehrheitlich auf Kosten der Wege, die vorher zu Fuss zurückgelegt wurden. Dasselbe gilt für den Zuwachs an Weg, der mit dem Velo zurückgelegt wird, auch dieser geht teilweise auf Kosten der Wege, die vorher zu Fuss zurückgelegt wurden. Unter dem Strich hat die Veränderung des Modal Split nicht dazu geführt, dass nun eine umweltverträglichere, ressourcenschonendere Mobilität stattfindet. Die Gründe dafür liegen im Ausbau des öV-Angebots und der Infrastruktur. Damit wir uns richtig verstehen: Mit der Anzahl an Wegen, die zu Fuss zurückgelegt werden, ist nicht der Fussweg zur öV-Station gemeint, sondern es geht darum, dass bei den drei bis vier Wegen, die ein Person in Bern im Durchschnitt pro Tag zurücklegt, jeweils nur das Hauptverkehrsmittel gezählt wird. Wie beim Kapazitätsausbau der Strassen zeigt sich auch beim Kapazitätsausbau des öV, dass man mit dem Ausbau der Infrastruktur nicht nur Engpässe beseitigt, sondern auch neue Bequemlichkeiten, Ansprüche und Nutzungen schafft. Der Gemeinderat ist mit uns Interpellantinnen einig, dass dies ein Problem darstellt. Es liegt im Interesse der Stadt, wenn sich die Leute möglichst mit dem ressourcenschonendsten Verkehrsmittel bewegen, das heisst, dass sie zu Fuss gehen. Zu Fuss zu gehen benötigt im Vergleich mit allen anderen Fortbewegungsmitteln mit Abstand am wenigsten Platz, es braucht weder einen Parkplatz noch einen Abstellplatz. Dem Velofahren wird das Potenzial zugeschrieben, den Modal Split zugunsten ressourcenschonenderer Mobilität zu beeinflussen, dem Fussverkehr hingegen nicht. Das ist seltsam und, wie aus den Zahlen hervorgeht, auch nicht sinnvoll. Unsere Stadt kann man in rund eineinhalb Stunden komplett zu Fuss durchqueren, man kann in dieser Zeit vom Stade de Suisse bis Brünnen Westside gehen. In 15 bis 20 Minuten Gehzeit kommt man in Bern weit. Man würde daher annehmen, dass sich der Gemeinderat mit vollem Engagement dafür einsetzt, dass möglichst viele Wege zu Fuss zurückgelegt werden. Dies ist aber nicht der Fall. Der Richtplan Fussverkehr präsentiert sich relativ uninspiriert. Das Grundprinzip lautet, Wege und Infrastruktur für die Schwächsten zugänglich zu machen, beispielsweise, indem Sitzgelegenheiten zur Verfügung gestellt werden und die Aufenthaltsqualität auf den Fusswegen und Plätzen verbessert wird. Das ist gut und wichtig, sollte aber eine Selbstverständlichkeit sein. Auch die Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, zum Füllung von Lücken und zur Forcierung von Umwegen sind gut und richtig. Man liest aber schon im Bericht selbst, dass die Hälfte davon nicht als prioritär eingestuft wird und niemals eine Chance haben wird, umgesetzt zu werden. Es ist unverständlich, dass für die ressourcenschonendste Verkehrsform kein Geld vorhanden ist, während man auf Kosten der Allgemeinheit in Verkehrsinfrastruktur von öV bis MIV investiert. Ich wiederhole, dass es dringend notwendig ist, dass die externen Kosten für die Gesellschaft bei den Kosten und Preisen aller Verkehrsformen einbezogen werden, zum Beispiel mit einem cleveren Mobility-Pricing-System. Andernfalls versinken wir nicht nur im Verkehr, sondern es geschehen auch so kontraproduktive Entwicklungen, wie sie aus der Antwort auf unsere Interpellation hervorgehen. Man steigt von einem ressourcenschonenderen auf ein ressourcenintensiveres Verkehrsmittel um, weil es bequem und billig ist. Bei den drei Säulen im Richtplan geht es nicht nur um die Infrastruktur. Die dritte Säule steht für die Stärkung des Bewusstseins, die Akzeptanz und das Image des Fussverkehrs zu fördern, sowie für die Information und Sensibilisierung der Bevölkerung. Gerade diesem wichtigen Aspekt, nämlich die Bevölkerung abzuholen, wird aber keine Priorität eingeräumt. Keine einzige Massnahme ist dafür vorgesehen. Die Situation ist vergleichbar mit der Energiewende: Wir verfügen schon lange über die Technik und die Möglichkeiten, die Energiewende umzusetzen. Die Leute müssten diese aber auch benutzen. Es reicht nicht, wenn man Technik und Infrastruktur zur Verfügung stellt, man muss die Leute auch abholen, wenn sie sich anpassen sollen. Es müssen verschiedene Zielgruppen auf verschiedenen Wegen und Kanälen angesprochen werden. Eine Änderung im Verhalten muss für jede einzelne Person im Alltag sinnvoll sein, sonst geschieht nichts. Weshalb lancieren wir nicht eine «Walk to work»-Kampagne? Weshalb stellen wir an den öV-Stationen nicht Schilder auf, auf welchen die Gehzeit bis zur

nächsten Station oder bis zur nächsten Sehenswürdigkeit angegeben ist, anstatt nur die Wartezeit bis zum nächsten Tram oder Bus zu melden? Weshalb gibt es für Pendlerinnen und Pendler, die zu Fuss gehen, keine steuerlichen Anreize? Das wäre sinnvoller, als für die Studierenden ein Tram von der Welle 7 bis zur Unitobler vorzuschlagen, damit sie nicht 10 Minuten zu Fuss gehen müssen. Bezüglich der Umsetzung einer effektiven Förderung des Fussverkehrs stehen wir mit der TVS in einem guten Austausch. Wir konnten auch bereits einige unserer Ideen einbringen. Wir behalten uns dennoch vor, entsprechende Vorstösse einzureichen, falls wir feststellen, dass trotz der Bekenntnisse des Gemeinderats politischer Druck notwendig ist.

Fraktionserklärungen

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Viele Fragen statistischer Art wurden aufgeworfen. Ich kann das auf einfache Weise auf den Punkt bringen: Natürlich reduziert sich der Fussverkehr auch deswegen, weil mit dem Velo auf dem Trottoir gefahren werden darf. So beispielsweise in der Thunstrasse, mit einer Rampe von 4 cm. Wenn Sie Situationen schaffen, in welchen man auf dem Trottoir gefährlicher unterwegs ist als auf der Strasse, ist klar, dass der Fussverkehr an Attraktivität verliert. Aus diesem Grund wollten wir die Diskussion gewähren. Einmal mehr wird die Veloförderung, die politisch offenbar gewünscht ist, auf Kosten der Fussgängerinnen und Fussgänger, der schwächsten Verkehrsteilnehmenden also, vorangetrieben.

Barbara Nyffeler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wir danken dem Gemeinderat für die präzisen Antworten und insbesondere für die Anerkennung derjenigen Personen, die zu Fuss gehen und die sich, wie die Velofahrenden, für ein flächensparendes Verkehrsmittel entschieden haben. Für uns geht es nicht darum, die Velofahrenden und die Personen, die zu Fuss gehen, gegeneinander auszuspielen. Ich möchte aber festhalten, dass Menschen, die zu Fuss gehen, in der Regel nicht nur flächensparend unterwegs sind, sondern überhaupt keine Abstellplätze benötigen, es sei denn, sie sind mit Kinderwagen, Einkaufswagen oder Rollator unterwegs. Zu Frage 5: Sitzbänke und Begegnungszonen sind positiv. Wer zu Fuss geht, will aber in der Regel nicht sitzen, sondern von A nach B gelangen. Die Sicherheit ist wichtig, genauso wichtig sind aber gute Wegverbindungen. Wir wissen, dass einiges in Gang ist, aber es könnte durchaus noch mehr sein. Für uns wären auch Fusswegweiser ein guter Ansatz, man würde sehen, wie weit es zu Fuss von einem Ort zum nächsten ist. In vielen Städten sind solche Wegweiser heute gang und gäbe. Es ist uns ein Anliegen, dass man nicht nur ankündigt, was man für Fussgängerinnen und Fussgänger machen will, sondern dass man die Massnahmen auch umsetzt.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich danke Ihnen für die Diskussion und für das politische Engagement zugunsten des Fussverkehrs. Wir nehmen die Zahlen immer mit einer gewissen Sorge zur Kenntnis. Einerseits haben wir Zahlen, andererseits haben wir das, was wir draussen umsetzen. Ich hoffe sehr, dass wir mit dem Richtplan zusätzliche Massnahmen ergreifen können, bei welchen die Infrastruktur und die Sicherheit klar im Vordergrund stehen. Ich bin überzeugt, dass wir in diesem Bereich auch dank dem Behindertengleichstellungsgesetz einen Schritt weiterkommen werden. Als Stadt Bern werden wir die Massnahmen nicht nur auf die nationale gesetzliche Zwangsvorgabe reduzieren, nämlich darauf, die öV-Haltestellen hindernisfrei zu machen, sondern wir möchten den gesamten öffentlichen Raum hindernisfrei gestalten, in der Überzeugung, dass dies sehr vielen anderen, vermeintlich nicht behinderten Personen genauso zugutekommen wird. Bei allem, was wir in der Vergangenheit gemacht haben, haben wir erkannt, dass sehr viele Personen davon profitieren, so beispielsweise auch ältere

Menschen oder solche, die nicht so dynamisch unterwegs sind. Sehr viele Menschen profitieren von einer sicheren Infrastruktur für die zu Fuss Gehenden. Dazu gehört auch, dass wir die Veloinfrastruktur ausbauen, damit wir sie einerseits von den Fusswegen, andererseits aber auch vom motorisierten Verkehr wegbringen. Der Ausbau der Veloinfrastruktur legt den Fokus zu einem wesentlichen Teil auch auf die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger. Natürlich kann man sagen, dass die Aufenthaltsqualität selbstverständlich sein sollte. Wir sind uns aber alle bewusst, dass diese vor allem im Strassenraum alles andere als selbstverständlich ist. Es geht um die Frage, welche Prioritäten wir setzen und ob wir auch dann dahinter stehen, wenn es darum geht, im Sinne der Verkehrsberuhigung an einem Ort Tempo 20 einzuführen. In diesem Zusammenhang danke ich Ihnen sehr für die heutige Unterstützung betreffend Viktoriaplatz. Es gibt aber noch zahlreiche andere Beispiele, bei welchen es um dieselbe Auseinandersetzung gehen wird. Wir sind davon überzeugt, dass die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beziehungsweise im Strassenraum wesentlich dazu beitragen wird, dass die Leute eher bereit sind, eine Strecke zu Fuss zurückzulegen, die sie sonst mit dem öV zurücklegen würden. Wir werden den Fokus daher weiterhin sehr stark auf diese Thematik legen. Meines Erachtens gehören auch Sitzgelegenheiten dazu, dies gerade auch aus der Perspektive älterer Menschen. Selbstverständlich stimmt es, dass man hauptsächlich von A nach B gelangen will, wenn man zu Fuss unterwegs ist. Sehr viele Menschen schaffen dies aber nicht in einem Anlauf, weshalb Verweilmöglichkeiten gerade für ältere Menschen ein wesentliches Element darstellen. Wir betrachten unsere Stadt und unseren öffentlichen Raum stark aus der folgenden Perspektive: Wenn es für 80-Jährige und für 8-Jährige funktioniert, sollte es eigentlich auch für diejenigen dazwischen funktionieren. Wenn wir mit Sitzgelegenheiten argumentieren, haben wir vor allem die 80-Jährigen im Fokus. In einem nächsten Schritt wollen wir versuchen, den Fokus auch auf die 8-Jährigen zu legen. Als Stichwort erwähne ich die beispielbare Stadt. Gibt es Möglichkeiten, Spielgelegenheiten nicht nur auf Spielplätzen einzurichten? Könnte man solche Gelegenheiten auch unterwegs bieten, damit Familien mit Kindern es vorziehen würden, eine Strecke zu Fuss zurückzulegen? Es geht um Massnahmen, die wir testen müssen. Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie mir einerseits helfen, eine politische Diskussion darüber zu führen, und andererseits auch die dafür benötigten finanziellen Mittel zur Verfügung stellen. Falls Sie zusätzliche politische Forderungen stellen, gehe ich davon aus, dass diese sehr in unserem Sinn sein werden.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantinnen sind mit der Antwort teilweise zufrieden.

2017.SR.000202

21 Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Bernhard Eicher, FDP): Parkplatzkompromiss bei Velos

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 der Motion erheblich zu erklären und Punkt 2 und 3 abzulehnen.

Bern, 14. März 2018

Motionär *Bernhard Eicher* (FDP): Unsere Grundüberlegung ist die, dass wir eine knappe Fläche haben, die zwischen verschiedensten Ansprüchen und Verkehrsteilnehmenden aufgeteilt werden soll. Einerseits hat das Gewerbe gewisse Ansprüche, daneben stehen die Ansprüche

der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, von Fussgängerinnen und Fussgängern über Velofahrende und den MIV bis zum öV. Weiter gibt es Personen, die sich im öffentlichen Raum anderweitig aufhalten wollen. Letztendlich haben wir zu wenig Platz, um alle Ansprüche erfüllen zu können. Ausgehend von dieser Überlegung stellt sich die Frage, wie wir den knappen Platz am besten aufteilen. Am wenigsten sinnvoll wird der Platz sicherlich vom ruhenden Verkehr genutzt, seien es Parkplätze für den MIV oder solche für Velos. Es ergibt wenig Sinn, diese Parkplätze an der Oberfläche zur Verfügung zu stellen, da der Platz dort wesentlich sinnvoller genutzt werden kann. Diese Überlegung war auch die Ausgangslage des sogenannten Parkplatz-Kompromisses bezüglich des MIV. Man sagte damals, dass man die Parkplätze an der Oberfläche möglichst reduzieren und stattdessen unterirdische Parkplätze zur Verfügung stellen möchte. In Anbetracht der Entwicklung insbesondere in der Innenstadt, beispielsweise am Hirschengraben oder rund um den Bahnhof, sind wir überzeugt, dass es sich um eine Platzverschwendung handelt, wenn viele Velos herumstehen und man den Platz nicht anders und sinnvoller nutzen kann. Wir möchten daher den sogenannten Parkplatz-Kompromiss beim MIV analog auf den Veloverkehr übertragen. Glücklicherweise geht bereits die eine oder andere Bestrebung in diese Richtung. So wird rund um den Bahnhof versucht, die Veloabstellflächen unterirdisch zu realisieren. Wir wollen, dass dies konsequenter durchgesetzt wird. Es ist selbstverständlich zu begrüssen, wenn die Menschen mit dem Velo in die Stadt fahren. Einerseits soll dafür gesorgt werden, dass genügend unterirdische Parkplätze für die Velos zur Verfügung stehen. Andererseits sollen die Velos aber insbesondere rund um den Bahnhof, wo sehr viel Publikums- und Fussverkehr vorhanden ist, konsequent abgeräumt werden, sobald genügend unterirdische Parkplätze vorhanden sind. Wir bitten Sie, diesen Überlegungen zu folgen und mitzuhelfen, dass man, wie vor 10 oder 15 Jahren bei den Autos, auch für die Velos neue Ideen und Kompromisse findet, damit alle, die ihr Velo parkieren wollen, dies auch tun können, und zwar auch im Raum Bahnhof möglichst nahe. Dies soll nicht oberirdisch geschehen, sondern unterirdisch. Damit wird für alle Verkehrsteilnehmenden und für alle Menschen, die sich in der Stadt aufhalten und ihre Ansprüche an den Platz geltend machen, eine Win-Win-Situation geschaffen.

Fraktionserklärungen

Marcel Wüthrich (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP unterstützt die Vorgehensweise des Gemeinderats und lehnt die Motion der FDP ab. Im Gegensatz zum Gemeinderat unterstützen wir auch Punkt 1 der Motion nicht. Auch wenn wir mit den Motionären darin einig sind, dass der knappe vorhandene Platz nicht primär für den ruhenden Verkehr verwendet werden soll und die Situation insbesondere am Hirschengraben unansehnlich ist, sind wir der Meinung, dass es kein strategisches Ziel sein kann, sämtliche Velos in den Untergrund zu verbannen. Oberirdische Veloabstellplätze müssen in geordneter Form möglich bleiben, auch in Bahnhofnähe. Es wird immer oberirdisch parkierte Velos geben und das ist gut so. Es braucht aber eine Ergänzung mit unterirdischen Veloparkplätzen, dies auch angesichts der zu erwartenden Zunahme des Veloverkehrs. Es wird somit auf ein sinnvolles Miteinander von oberirdischen und unterirdischen Veloparkplätzen hinauslaufen. Unterirdische Parkplätze haben einen gigantischen Nachteil, nämlich die hohen Kosten. Gerade das Projekt am Hirschengraben im Rahmen von Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) zeigt dies deutlich. Wenn gesagt wird, dass auch Bundes-Subventionen fliessen werden, weise ich darauf hin, dass wir nicht nur in der Stadt Bern Steuern zahlen, sondern auch auf eidgenössischer Ebene. Die Strategie des Gemeinderats, in der Innenstadt mehr unterirdische Parkierungsmöglichkeiten für Velos zu schaffen und oberirdische Veloparkplätze rund um den Bahnhof nach Möglichkeit zu reduzieren, unterstützen wir grundsätzlich, aber der Wortlaut der Motion geht uns zu weit.

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Fraktion SP/JUSO folgt dem Gemeinderat und stimmt Punkt 1 im Wortlaut zu, ohne die vorangehende Begründung. Das Anliegen, in der Innenstadt genügend unterirdische Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen, teilen wir. Die Grundüberlegung, die Bernhard Eicher soeben dargelegt hat, ist grundfalsch. Der Verkehrskompromiss ist überholt, starr und unflexibel. Er funktioniert bis heute nicht. Für die Autos hat es zu viele unterirdische Parkplätze, die Parkhäuser sind halbleer und die Gassen in der Altstadt immer noch illegal vollparkiert. Es wird eine starre Zahl festgeschrieben. Auch wenn der MIV in den letzten Jahren massiv zurückgegangen ist, bleibt die Anzahl an Parkplätzen gleich. Beim Veloverkehr wird es sich umgekehrt verhalten: Je mehr der Veloverkehr zunimmt, desto mehr Veloparkplätze werden benötigt. Daher ist das Festlegen einer starren Zahl an Parkplätzen, seien diese oberirdisch oder unterirdisch, ebenfalls falsch. Daneben gibt es weitere grundlegende Unterschiede. So ist das Parkieren von Velos im öffentlichen Raum grundsätzlich erlaubt, solange es nicht explizit verboten ist und sofern genug Platz für den Fussverkehr übrig bleibt. Beim Velo handelt es sich überdies um ein stadtverträgliches und platzsparendes Verkehrsmittel, dies ist ein weiterer Unterschied zum Auto. Alle Analogien, die der vorliegende Vorstoss aufzeigen will, laufen ins Leere respektive gehen in die falsche Richtung. Aus dem Votum von Bernhard Eicher nehme ich jedoch gerne mit, dass er die Aufhebung von Parkplätzen, also auch von Auto-Parkplätzen, befürwortet. Solche Äusserungen sind selten. Weiter gefällt mir an diesem Vorstoss, dass die FDP den Bau von Velostationen unterstützt. Ich hoffe, dass den schönen Worten auch Taten folgen werden.

Lea Bill (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich danke meinem Vorredner, dass er klargestellt hat, dass in der Stadt Bern mit Autos anders umgegangen werden sollte als mit Velos. Ich pflichte ihm bei, dass man Velos nicht mit Autos gleichsetzen kann. Die Fraktion GB/JA! hat im Zusammenhang mit Veloparkplätzen in der Innenstadt schon sehr viele Vorstösse eingereicht. Dies wird in der Antwort des Gemeinderats auch erwähnt. Wir haben über Jahre hinweg stets die gleichen Forderungen gestellt: Es braucht genügend Veloparkplätze, was in den letzten Jahren bedeutet hat, dass es mehr davon braucht. Weiter müssen diese Parkplätze gratis sein, wenn man erreichen will, dass mehr Leute auf das Velo umsteigen. Es kann nicht sein, dass die Leute dafür bezahlen müssen, wenn sie ihr Velo abstellen. Aus unserer Sicht ist es nicht zentral, ob die Parkplätze unterirdisch oder oberirdisch vorhanden sind. Es ist auch uns klar, dass die Platzverhältnisse oberirdisch begrenzt sind, insbesondere rund um den Bahnhof. Eine Kombination von oberirdischen und unterirdischen Parkplätzen wäre optimal, dieser Meinung ist auch der Gemeinderat. In diesem Zusammenhang muss man allerdings sehen, dass unterirdische Parkplätze bei der Realisierung viel kosten. Velostationen sind immer sehr teuer. Obwohl die Fraktion GB/JA! seit Jahren fordert, dass die Parkplätze in den Velostationen gratis sind, ist der Gemeinderat bis heute nicht bereit, diesbezüglich etwas zu unternehmen. Es ist sogar so, dass im Masterplan der Veloinfrastruktur explizit steht, dass Velostationen kostenpflichtig sein sollen. Vor diesem Hintergrund sind wir dagegen, dass Veloparkplätze grundsätzlich unterirdisch angeboten werden sollen, denn es würde bedeuten, dass sie grundsätzlich auch kostenpflichtig wären. Als Konsequenz daraus stellen aus unserer Sicht oberirdische Veloparkplätze die einzige Variante dar, um genügend gratis Parkplätze zur Verfügung stellen zu können, solange der Gemeinderat nicht bereit ist, Velostationen gratis anzubieten. Weiter bedeutet es auch, dass dementsprechend ein Teil des öffentlichen Raums für Veloparkplätze verwendet werden muss, auch wenn das nicht sehr schön aussieht. Allerdings störe ich mich ein wenig an der Aussage, dass Veloparkplätze ästhetisch sehr hässlich seien. Natürlich würde es mir auch besser gefallen, wenn der Hirschengraben frei begehbar wäre, wobei sich auch die Frage stellt, ob der Platz wirklich frei wäre oder ob das Hotel National möglicherweise ein Café realisieren würde. Man könnte sich fragen, was besser wäre,

ein Café oder ein Veloparkplatz, aber darum geht es hier nicht. Aus diesen Gründen lehnt die Fraktion GB/JA! die vorliegende Motion in allen drei Punkten ab.

Hans Ulrich Gränicher (SVP) für die Fraktion SVP: Die Fraktion SVP tut sich schwer mit der vorliegenden Motion. Man spricht zwar von einem Parkplatz-Kompromiss für Velos, aber ich gehe davon aus, dass wir uns in diesem Rat alle einig sind, dass man die Velos in der Innenstadt nie von der Oberfläche wegbringen wird. Aus Gründen der Bequemlichkeit stellt man das Velo dort ab, wo man hin will, und nicht in einer unterirdischen Halle. Wir haben Mühe damit, wenn man unterirdische Parkplätze fordert und verlangt, dass diese gratis sein sollen. Für die Fraktion SVP geht diese Rechnung nicht auf. Wenn man viel Geld in eine unterirdische Parkierungsanlage für Velos investiert, ist klar, dass es einen Return of Investment braucht. Ein gewisser Kostenbeitrag für das Parkieren ist unumgänglich. Ich bin der Meinung, dass dies die Crux beim vorliegenden Kompromissvorschlag ist. Ich gehe davon aus, dass wir uns in diesem Rat auch alle einig sind, dass wir eine Situation wie beim Hirschengraben, auf welchem alles mit Velos vollgestellt ist, in Zukunft nicht mehr haben wollen. Wenn im Raum Bahnhof die ganze Anlage ausgebaut wird, ist klar, dass bezüglich der Veloabstellplätze etwas geschehen muss. Auch der Kornhausplatz hätte mehr verdient, als als Veloabstellplatz missbraucht zu werden. Aber ob dort eine unterirdische Parkierungsanlage für Velos möglich ist, ist für die Fraktion SVP fraglich. Wir nehmen an, dass das kaum möglich sein wird. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass es sich beim Kornhausplatz und auch beim Hirschengraben um historisch schwierige Gebiete handelt. Wenn gegraben wird, muss man damit rechnen, dass archäologische Funde zum Vorschein kommen. Das bedeutet, dass möglicherweise auch die Denkmalpflege mitredet. In diesem Fall hätten wir ein Problem. Man hätte zwar die gute Idee, unterirdische Parkplätze zu realisieren, aber möglicherweise würden Dritte ein Veto dagegen einlegen. Aus dieser Optik hat die Fraktion SVP beschlossen, Punkt 1 der Motion in der vorliegenden Form nicht zu unterstützen. Es werden «genügend» unterirdische Veloabstellplätze gefordert. Genügend solche Plätze werden wir nie realisieren können. Es wird uns höchstens gelingen, einen Teil der heute oberirdisch parkierten Velos in den Untergrund zu bringen. Weiter fehlt uns bei Punkt 1 die Bemerkung, ob die Parkplätze kostenlos oder kostenpflichtig sein sollen. Bei Punkt 3 sind wir mit dem Gemeinderat mehr oder weniger einig. Es muss möglich sein, dass auf den Plätzen genügend öffentlicher Raum vorhanden ist, damit die Zugänglichkeit primär für die Bevölkerung gewährleistet ist. Plätze wie der Hirschengraben, der Kornhausplatz und weitere sollen der Bevölkerung zur Verfügung stehen und nicht als langfristige Abstellplätze für Velos genutzt werden. Es ist auch denkbar, dass man bei oberirdischen Parkplätzen ein System wählt, bei welchem man das Velo abstellt und mit einem Chip oder einer Münze fixiert, damit es gegen Diebstahl gesichert ist. Damit hätte man eine qualitative Verbesserung erreicht. So haben wir beispielsweise heute Abend beschlossen, dass die Rathausgasse Abstellplätze mit einer Anbindemöglichkeit erhalten soll. Die Fraktion SVP würde dem vorliegenden Vorstoss in der Form eines Postulats zustimmen, als Motion können wir dem Vorstoss nicht zustimmen.

Einzelvotum

Bernhard Eicher (FDP): Zur Forderung nach dem Tatbeweis, dass die FDP helfen soll, unterirdische Veloabstellplätze zu realisieren: Bei der Diskussion über das Projekt ZBB konnten Sie sehen, dass wir diverse unterirdische Velostationen unterstützen, solange sie in einem vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen. Der Tatbeweis wurde also erbracht. Zur Frage, ob die Abstellplätze kostenpflichtig sein sollen oder nicht: Für uns ist klar, dass diese Veloabstellplätze, langfristig betrachtet, früher oder später kostenpflichtig sein werden. Diesbezüglich sind wir gleicher Meinung wie der Gemeinderat. Wir haben auch schon entsprechende

Vorstösse eingereicht, da wir der Ansicht sind, dass die Bewirtschaftung der Veloabstellplätze einigermaßen kostendeckend sein muss. Vor 10 oder 20 Jahren war es noch nicht so tragisch, wenn man das Velo irgendwo abstellte. Man konnte das tolerieren, da es damals noch nicht so viele Velos gab wie heute. Wenn man die Strategie des Gemeinderats anschaut und davon ausgeht, dass diese halbwegs umgesetzt werden kann, werden wir heute mit Velos überflutet. Diese Situation muss in Bahnen gelenkt werden und es ist selbstverständlich, dass diejenigen, die von der Infrastruktur profitieren, auch mithelfen sollen, sie zu finanzieren. Es wäre zu begrüßen, wenn die betreffenden Personen in der heutigen Zeit ankämen. Bezieht man auch die E-Bikes in die ganze Diskussion ein, wird das Problem noch viel dringlicher. Es geht nicht mehr um den romantischen Velofahrer, der über Land fährt, sondern um einen E-Bike-Fahrer, der mich mit Tempo 40 auf dem Trottoir überholt. Zu guter Letzt möchte ich sagen, dass ich erstaunt bin, wie von linker Seite argumentiert wird. Man sagt, die Velos seien nicht so unästhetisch. Ich möchte betonen, dass es nicht um Ästhetik geht, sondern schlicht darum, dass viele Leute den Platz brauchen und sich darauf aufhalten möchten. Dies ist aber nicht möglich, weil an 23 Stunden täglich Blech in Form von Velos herumsteht, die den Platz versperren. Dasselbe gilt für Autos. Wenn wir es schaffen, genügend unterirdische Parkplätze anzubieten, die einigermaßen preiswert sind, darf man selbstverständlich oberirdische Parkplätze aufheben. Das war die Idee des von mir erwähnten Parkplatz-Kompromisses und ist nicht umstritten. Er gilt selbstverständlich immer noch. Entscheidend ist für mich nicht, ob die Parkplätze oberirdisch oder unterirdisch sind, wenn ich mein Auto oder mein Velo parkiere, sondern wichtig ist, dass der Parkplatz möglichst nahe am gewünschten Standort ist, dass ich mein Fahrzeug einigermaßen preiswert abstellen kann und dass es noch da und unversehrt ist, wenn ich zurückkomme. Bei den unterirdischen Veloparkplätzen darf man nicht vergessen, dass sie in der Regel wesentlich sicherer sind als oberirdische Abstellplätze. Man muss zwar etwas bezahlen, aber man darf davon ausgehen, dass das Velo am Abend noch dort steht und unversehrt ist. Ich bitte Sie nochmals, unsere Idee zu unterstützen. Die Abstimmung erfolgt punktweise.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt Punkt 1 der Motion erheblich. (35 Ja, 26 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 028*
3. Der Stadtrat lehnt Punkt 2 der Motion ab. (18 Ja, 45 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 029*
4. Der Stadtrat lehnt Punkt 3 der Motion ab. (16 Ja, 46 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 030*

2018.SR.000175

22 Interpellation Erich Hess (SVP): Spart sich Bernmobil die Beiträge an die Pensionskasse?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Interpellant ist mit der Antwort teilweise zufrieden.

2018.SR.000113

23 Interfraktionelle Motion GLP/JGLP, CVP/BDP, FDP/JF (Matthias Egli, GLP/Michael Daphinoff, CVP/Bernhard Eicher, FDP): Sicherstellen der Abfallentsorgung an allen Arbeitstagen

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 21. November 2018

Bernhard Eicher (FDP) für die Motionäre: Es handelt sich um einen Vorstoss, der von einem Mitglied der Fraktion GLP/JGLP eingereicht wurde, das nicht mehr im Stadtrat ist. Wir sind der Überzeugung, dass es wichtig ist, dass an allen Feiertagen und Freitagen, insbesondere auch am 1. Mai, die Dienstleistungen zuhanden der Bevölkerung nach wie vor sichergestellt werden. Der Gemeinderat argumentiert in seiner Antwort sehr stark aus der Sicht der Angestellten. Das ist selbstverständlich eine legitime Sicht, die insbesondere der Personalverantwortliche des Gemeinderats präsentieren darf. Letztendlich ist der Gemeinderat aber nicht nur den eigenen Angestellten verpflichtet, sondern auch der Bevölkerung dieser Stadt. Aus Sicht der Bevölkerung ist klar, dass die wesentlichen Teile der Infrastruktur funktionieren müssen, Feiertage hin oder her. Wir sind der Auffassung, dass die Bevölkerung darauf angewiesen ist, dass die Abfallentsorgung funktioniert, dies insbesondere dann, wenn man sich vor Augen führt, in welche Richtung sie sich entwickelt und dass das mehrfarbige Trennsystem auch entsprechend viel Platz benötigt. Wir bitten Sie daher, als Parlament ein klares Zeichen zu setzen und unseren Vorstoss zu überweisen, damit die logistische Arbeit und die Grundinfrastruktur der Stadt Bern jederzeit aufrechterhalten werden können. Selbstverständlich sollen die Personen, die an den Feiertagen arbeiten müssen, dies kompensieren dürfen. Es geht nicht darum, den Angestellten einen Feiertag oder einen freien Tag streitig zu machen, sondern es geht darum, dass der Job, für den man angestellt ist, und die Arbeit, die man zuhanden der Bevölkerung leistet, Priorität hat. Die freien Tage sollen selbstverständlich bezogen werden können. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Fraktionserklärungen

Henri-Charles Beuchat (SVP) für die Fraktion SVP: Die Forderung ist wohl schon so alt wie unsere Forderungen nach einer Steuersenkung. Auch die Fraktion SVP stellte die Forderung nach einer geordneten Müllentsorgung am 1. Mai schon einige Male. Immer wieder gelangt diese Forderung also ins Parlament, dieses Mal sogar zur richtigen Zeit, nämlich vor dem 1. Mai und nicht nachher. Ich verstehe nicht, dass der Gemeinderat argumentiert, der 1. Mai sei ein Feiertag, der dem Personal zustehe. Selbstverständlich steht der Feiertag dem Personal zu. Ich würde aber nicht so weit gehen wie die FDP, die von einer selbstverständlichen Kompensation spricht. Für die SVP ist die Kompensation weniger selbstverständlich, aber wir akzeptieren sie zähneknirschend. Trotz des freien Tags werden die wilden Deponien vor den geschlossenen Entsorgungshöfen aber weggeräumt, wie man im letzten Jahr in den Medien lesen konnte und wie es auch im Vortrag des Gemeinderats steht. Zusätzlich hat man im Quartier, das am betreffenden Wochentag von der fehlenden Räumung betroffen ist, den Abfall dennoch entsorgt. Man hat also auf das Bedürfnis der Entsorgung bereits reagiert und kann daher genauso gut noch einen Schritt weitergehen und eine ordentliche Entsorgung durchführen. Letztendlich käme es wohl auf dasselbe hinaus, da man es eigentlich schon praktiziert, falls jemand reklamiert.

Johannes Wartenweiler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Positionen sind klar: Sie verlangen, dass man am 1. Mai entsorgen kann. Wir halten demgegenüber fest, dass das Personal der Stadt Bern am 1. Mai nicht arbeitet. Es handelt sich um einen Feiertag für die städtischen Angestellten. Wir erachten es als zumutbar, dass die Leute in der Stadt Bern nach 100 Jahren oder mehr akzeptieren, dass am 1. Mai nicht entsorgt wird. Wir halten es auch für machbar und denkbar, dass die Leute einen Tag warten. Diejenigen, die es nicht begreifen, müssen einen Moment lang damit leben, dass der Abfall nicht sofort weggeräumt wird. Im Übrigen funktioniert die TVS ohnehin so intelligent, dass sie verhindert, dass es allzu chaotisch wird. Niemand will ein Chaos in dieser Stadt, daher schaut man, dass es irgendwie geht. Bitte verzichten Sie in Zukunft auf solche Vorstösse bezüglich der Entsorgung am 1. Mai.

Einzelvoten

Manuel C. Widmer (GFL): Es gibt einen guten Film mit Bill Murray, er heisst «Täglich grüsst das Murmeltier». Ich komme mir ein wenig so vor wie in diesem Film. Ich sitze seit zehn Jahren in diesem Rat und diskutiere bestimmt schon zum zehnten Mal darüber, ob man am 1. Mai den Abfall entsorgen soll oder nicht. Bei diesem Anliegen handelt es sich um einen Dauerbrenner und es ist klar, dass es nicht um den Inhalt geht, sondern um die Form. Diejenigen, die die Entsorgung wünschen, haben Mühe damit, dass der 1. Mai als Feiertag gilt. Der Tag der Arbeit ist ihnen ein Dorn im Auge, und das ist der Hauptgrund dafür, dass solche Vorstösse immer wieder eingereicht werden. Ich nehme nicht an, dass die Einreichenden dermassen an den Angestellten zweifeln, ob sie den Abfall entsorgen können oder nicht. Es geht um etwas ganz anderes. Es stört mich, dass wir jedes Jahr oder alle zwei Jahre über dasselbe Thema sprechen müssen. Dies stört mich auch deshalb, da damit etwas nicht mehr akzeptiert wird, was eigentlich selbstverständlich wäre. Es wäre doch selbstverständlich, einmal im Jahr an diejenigen Personen zu denken, die für die gesamte Wertschöpfung zuständig sind, an diejenigen Menschen, die arbeiten und «chrampe». Es geht um die Menschen, die in Fabriken arbeiten oder am Computer arbeiten. Diese Menschen sollen einen Tag haben, der ihnen gilt. Selbst im Amerika des Donald Trump, den die SVP immer wieder so lobt, ist der Labour Day überall akzeptiert und es würde niemandem einfallen, zu fordern, dass die Abfallentsorgung auch an diesem Tag funktioniert. Wenn wir in Bern Zustände hätten wie in Neapel vor 15 oder 20 Jahren, würde ich die Forderung verstehen, aber wir haben keine solchen Zustände. Vorher wurde gesagt, man müsse das Ganze mit Blick auf die Zukunft anschauen. Worum geht es denn in Zukunft? In Zukunft wollen wir ein Containersystem, das einem einerseits ermöglicht, den Abfall in den Quartieren dann zu entsorgen, wann man will, und das andererseits die Angestellten der Abfallentsorgung entlastet, die, wie wir schon mehrfach gehört haben, unter starken Schmerzen leiden, da sie täglich mehrere Tonnen Abfall in die Lastwagen befördern müssen, was eine grosse körperliche Anstrengung bedeutet. Zum zweiten Mal heute wird in diesem Rat die Arbeit der Entsorgung und der dafür zuständigen Personen desavouiert. Dagegen verwahre ich mich und danke diesen Menschen nochmals für ihre grossartige Arbeit.

Alexander Feuz (SVP): Auch ich möchte den Angestellten der Abfallentsorgung danken, sie leisten meistens gute Arbeit. Zum 1. Mai: Ich habe soeben rasch nachgeschaut, wann der Umzug am 1. Mai 2018 stattfand. Dieser war nicht morgens um 8.00 Uhr oder 9.00 Uhr, sondern um 16.00 Uhr nachmittags. Dasselbe gilt für den Heiligen Abend, dieser ist auch am Abend, die Geschäfte sind bis um 16.00 Uhr offen. Am 31. Dezember gilt dasselbe. Ich bin der Meinung, dass es eine Frage der Organisation ist. Man kann es entsprechend einteilen. Gemäss Integriertem Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) gibt es ohnehin mehr zusätzliche freie Tage. Es gibt viele Leute, für die weder der 1. Mai noch der 24. Dezember ein Feiertag sind.

Gerade über die Festtage an Weihnachten kann es lange dauern, bis der Abfall abgeholt wird. Wenn er am 24. Dezember nicht abgeholt wird, muss man manchmal lange warten, was dazu führen kann, dass die Situation draussen nicht mehr so appetitlich ist. Aus diesen Gründen befürworten wir die vorliegende Motion. Ich bitte Sie, das Ganze differenziert zu betrachten. Wenn der Umzug am 1. Mai wie früher um 10.15 Uhr gewesen wäre, hätte man die Situation vielleicht ein wenig anders anschauen können, aber wenn die Besammlung um 16.00 Uhr ist, ist eine vorgängige Abfallentsorgung technisch lösbar. Es handelt sich um dieselbe Situation wie die des Verkaufspersonals samstags, diese Menschen müssen auch bis um 17.00 Uhr arbeiten. Man kann das Problem lösen, indem die freien Tage kompensiert werden dürfen. Vielleicht wollen ja gar nicht alle Arbeitnehmenden am 1.-Mai-Umzug teilnehmen, es gibt auch solche, die dem 1. Mai kritisch gegenüberstehen. Unser Ja zur vorliegenden Motion ist auch im Sinne des Personals.

Erich Hess (SVP): Die Motion geht viel zu wenig weit. Grundsätzlich sollten aus meiner Sicht alle städtischen Mitarbeitenden am 1. Mai arbeiten oder aber einen Ferientag beziehen oder Überstunden kompensieren, falls sie am 1. Mai frei haben wollen. Es kann nicht sein, dass in der Privatwirtschaft der überwiegende Teil aller Menschen arbeitet und die Privatwirtschaft mit ihren Steuern den Lohn der städtischen Mitarbeitenden bezahlt, dass diese aber auf Kosten der Steuerzahler am 1. Mai auf der faulen Haut liegen. Sie dürfen den 1. Mai feiern, wenn sie das wollen, aber bitte auf eigene Kosten. Ich wäre froh, wenn man einen weiteren Vorstoss einreichen würde, dass der 1. Mai für alle städtischen Angestellten ein normaler Arbeitstag ist.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Ich musste vorhin lachen, weil es effektiv so ist, dass wir diese Angelegenheit entweder vor oder nach dem 1. Mai diskutieren, auf jeden Fall aber im Jahresrhythmus. Das letzte Votum scheint mir das ehrlichste zu sein. Machen Sie doch einen Vorschlag, dass am 1. Mai alle arbeiten müssen. Ich finde es bemühend, wenn Sie an dieser Stelle immer wieder auf diejenigen zielen, die eine der härtesten Arbeiten verrichten, die man in dieser Stadt überhaupt verrichten kann, nämlich auf die Belader der Kehrrichtwagen, die Tonne um Tonne Abfall in die Lastwagen werfen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt die Motion ab. (20 Ja, 38 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 031*

Traktandenliste

Das Traktandum 24 wird auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

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

1. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Gaswerkareal: Schmutzige Hinterlassenschaften der Besetzer. Lernt die Stadt aus den Fehlern oder muss immer noch der Steuerzahler für die Kosten der Räumung und Reinigung aufkommen?
2. Kleine Anfrage Luzius Theiler (GaP): Zur Sanierung Ostring: Mehr Autos auf Kosten der Fussgänger?
3. Dringliche Motion Fraktion SP/JUSO (Nora Krummen/Ingrid Kissling-Näf/Benno Frauchiger, SP): CO2-Neutralität bis 2030
4. Dringliche Motion Zora Schneider (PdA), Angela Falk (AL), Tabea Rai (AL): Klimamassnahmen prioritär umsetzen
5. Dringliche Interpellation Luzius Theiler (GaP): Wie gedenkt der Gemeinderat die städtebauliche Qualität bei der Neugestaltung des Bubenbergplatzes sicherzustellen?
6. Dringliche Interpellation Henri-Charles Beuchat (SVP): Nicht Einhaltung von Verfügungen des Regierungsstatthalters durch die Reitschule. Verstösse gegen das GGG
7. Motion Henri-Charles Beuchat (SVP): Ältere Menschen und Kinder vor Hundeattacken besser schützen – Hundeverordnung anpassen und grundsätzliche Leinenpflicht in der Stadt Bern einführen
8. Motion Freie Fraktion AL/GaP/PdA (Angela Falk/Tabea Rai, AL/Zora Schneider, PdA/Luzius Theiler, GaP): Unterstützung durch die Stadt Bern bei den 16 Tagen gegen Gewalt an Frauen
9. Interfraktionelle Motion AL/GaP/PdA und SVP (Luzius Theiler, GaP/Tabea Rai, AL/Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher, SVP): Die Existenz der bestehenden Kleintheater in der Altstadt ist zu sichern!
10. Interpellation Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL): Werden Gewährleistungsansprüche in Anspruch genommen – und wenn nein, warum nicht?
11. Interpellation Oliver Berger (FDP), Bernhard Eicher (FDP), Michael Daphinoff (CVP): Sachbeschädigungen: Wie gross ist die Problematik betreffend illegaler Sprayereien

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

27.08.2019

X 

Signiert von: Philip Jany Kohli (Qualified Signature)

Die Protokollführerin

27.08.2019

X 

Signiert von: Marianne Hartmann (Qualified Signature)