



Stadtratssitzung

Donnerstag, 01. November 2018, 17.00 Uhr und 20.35 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäftsnummer
1. Kleine Anfrage Michael Daphinoff (CVP): Klarheit bei GüWR-Wohnungen (FPI)	2018.SR.000206
2. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rüeegsegger, SVP): Sanierung Thunstrasse: Werden endlich die Lehren aus Zürich gezogen? (TVS)	2018.SR.000203
3. Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Gratis-Abo von Publibike (PRD)	2018.SR.000204
4. Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Quartierküche Zieglerspital (2017.PRD.000055) – Wie organisiert die Stadt den Transport der vorbereiteten Mahlzeiten (BSS)	2018.SR.000205
5. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Iseli, SVP): Fragen zur ausgewogenen Ernährung; Teil I (BSS)	2018.SR.000201
6. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Iseli, SVP): Fragen zur ausgewogenen Ernährung in den KITAS; Teil II (BSS)	2018.SR.000202
7. Wasserstrategie der Stadt Bern (SBK: Thomas Berger / BSS: Franziska Teuscher) <i>verschoben vom 28.06.2018</i>	2017.BSS.000113
8. Anstaltsreglement der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) vom 28. September 1997 (SSSB 764.11)/Teilrevision; 1. Lesung (AK: Claude Grosjean / TVS: Ursula Wyss)	2018.TVS.000132
9. Parkanlage Holligen Nord; Projektierungskredit (TVS: Benno Frauchiger / TVS: Ursula Wyss)	2017.TVS.000116
10. Stadtteilpark Wyssloch: Entwicklung; Projektierungskredit (PVS: Franziska Grossenbacher / TVS: Ursula Wyss)	2015.TVS.000037
11. Motion Michael Daphinoff (CVP): Veloroutennetz neu denken – ab auf schnellere und sicherere Nebenstrassen!; <i>Ablehnung</i> (TVS: Ursula Wyss)	2016.SR.000216
12. Postulat Michael Daphinoff (CVP): Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Direkte Veloverbindung vom Glasbrunnen zum Falkenplatz abseits der Länggassstrasse; <i>Annahme und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (TVS: Ursula Wyss)	2016.SR.000221
13. Motion Fraktion FDP (Barbara Freiburghaus/Bernhard Eicher, FDP): Mobility Pricing – Stadt Bern macht nicht mit; <i>Ablehnung</i> (TVS: Ursula Wyss)	2016.SR.000173
14. Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler, GLP): Effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur mittels Mobility-Pricing; <i>Punkt 1 Ablehnung/Punkt</i>	2016.SR.000263

- 2 *Annahme als Richtlinie* (TVS: Ursula Wyss)
15. Bauernhaus und Stöckli Hubel (Hubelweg 5 + 9, 3086 Englisberg): Entwidmung und Übertragung vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen (FSU: Johannes Warteiweiler / FPI: Michael Aebersold) 2018.FPI.000036
 16. WLAN für städtische Volksschulen; Krediterhöhung (FSU: Matthias Stürmer / FPI: Michael Aebersold) 2017.FPI.000014
 17. Motion Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Luzius Theiler, GPB-DA): Aufhebung der „Maulkorbrichtlinien“ zu Äusserungen städtischer MitarbeiterInnen in der Öffentlichkeit; *Ablehnung* (FPI: Michael Aebersold) 2016.SR.000213
 18. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Zwischennutzungen städtischer Areale: Gleich lange Spiesse für alle! Transparenz und nicht rotgrüne Klientelpolitik ist gefordert!; *Ablehnung* (FPI: Michael Aebersold) 2017.SR.000126
 19. Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP, AL/GPB-DA/PdA (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB/Marcel Wüthrich GFL/Matthias Stürmer, EVP/Daniel Egloff, PdA/Luzius Theiler, GPB-DA/Christa Ammann, AL/Tamara Funicello, JUSO): Keine Rentengelder für die Kriegsmaterialproduktion!; *Ablehnung* (FPI: Michael Aebersold) 2017.SR.000110
 20. Motion Fraktion SP/JUSO (Tamara Funicello, JUSO/Johannes Warteiweiler, SP/Mohamed Abdirahim, JUSO): Hot Dogs für alle statt für wenige!; *Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht* (FPI: Michael Aebersold) 2017.SR.000165
 21. Interfraktionelle Motion FDP/JF, BDP/CVP, GLP/JGLP, GFL/EVP, SP/JUSO (Thomas Berger, JF/Vivianne Esseiva, FDP/Lionel Gaudy, BDP/Milena Daphinoff, CVP/Manuel C. Widmer, GFL/Lukas Meier, SP/Maurice Lindgren, JGLP): Gastronomiebetriebe in Stadtberner Bädern vom Badebetrieb trennen; *Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht* (FPI: Michael Aebersold) 2017.SR.000256

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 19	981
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.05 Uhr	984
Mitteilungen der Vorsitzenden	985
Traktandenliste.....	985
1 Kleine Anfrage Michael Daphinoff (CVP): Klarheit bei GüWR-Wohnungen	985
2 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger, SVP): Sanierung Thunstrasse: Werden endlich die Lehren aus Zürich gezogen?	986
3 Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Gratis-Abo von Publibike	986
4 Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Quartierküche Zieglerspital (2017.PRD.000055) – Wie organisiert die Stadt den Transport der vorbereiteten Mahlzeiten	987
5 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Iseli, SVP): Fragen zur ausgewogenen Ernährung; Teil I.....	987
6 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Iseli, SVP): Fragen zur ausgewogenen Ernährung in den KITAS; Teil II	987
7 Wasserstrategie der Stadt Bern	988

8	Anstaltsreglement der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) vom 28. September 1997 (SSSB 764.11)/Teilrevision; 1. Lesung	997
9	Parkanlage Holligen Nord; Projektierungskredit	1004
10	Stadtteilpark Wyssloch: Entwicklung; Projektierungskredit	1005
	Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.30 Uhr	1010
	Traktandenliste	1011
10	Stadtteilpark Wyssloch: Entwicklung; Projektierungskredit, <i>Fortsetzung</i>	1011
11	Motion Michael Daphinoff (CVP): Veloroutennetz neu denken – ab auf schnellere und sicherere Nebenstrassen!	1014
12	Postulat Michael Daphinoff (CVP): Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Direkte Veloverbindung vom Glasbrunnen zum Falkenplatz abseits der Länggassstrasse	1017
15	Bauernhaus und Stöckli Hubel (Hubelweg 5 + 9, 3086 Englisberg): Entwidmung und Übertragung vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen.....	1018
16	WLAN für städtische Volksschulen; Krediterhöhung	1018
13	Motion Fraktion FDP (Barbara Freiburghaus/Bernhard Eicher, FDP): Mobility Pricing – Stadt Bern macht nicht mit	1019
14	Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler, GLP): Effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur mittels Mobility-Pricing	1027
	Traktandenliste	1027
	Eingänge.....	1028

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.05 Uhr

Vorsitzend

Präsidentin Regula Bühlmann

Anwesend

Devrim Abbasoglu-Akturan
 Mohamed Abdirahim
 Timur Akçasayar
 Katharina Altas
 Ruth Altmann
 Peter Ammann
 Ursina Anderegg
 Oliver Berger
 Thomas Berger
 Henri-Charles Beuchat
 Lea Bill
 Laura Binz
 Gabriela Blatter
 Danielle Cesarov-Zaugg
 Yasemin Cevik
 Dolores Dana
 Michael Daphinoff
 Milena Daphinoff
 Joëlle de Sépibus
 Matthias Egli
 Bernhard Eicher
 Vivianne Esseiva
 Angela Falk
 Alexander Feuz

Benno Frauchiger
 Barbara Freiburghaus
 Rudolf Friedli
 Katharina Gallizzi
 Lionel Gaudy
 Hans Ulrich Gränicher
 Claude Grosjean
 Franziska Grossenbacher
 Lukas Gutzwiller
 Bernadette Häfliger
 Erich Hess
 Brigitte Hilty Haller
 Roland Iseli
 Bettina Jans-Troxler
 Dannie Jost
 Nadja Kehrli-Feldmann
 Ladina Kirchen Abegg
 Ingrid Kissling-Näf
 Fuat Köçer
 Philip Kohli
 Eva Krattiger
 Martin Krebs
 Marieke Kruit

Maurice Lindgren
 Peter Marbet
 Melanie Mettler
 Barbara Nyffeler
 Seraina Patzen
 Tabea Rai
 Rahel Ruch
 Kurt Rüeegsegger
 Marianne Schild
 Edith Siegenthaler
 Lena Sorg
 Matthias Stürmer
 Bettina Stüssi
 Michael Sutter
 Luzius Theiler
 Regula Tschanz
 Ayse Turgul
 Johannes Wartenweiler
 Christophe Weder
 Manuel C. Widmer
 Lisa Witzig
 Marcel Wüthrich
 Patrik Wyss

Entschuldigt

Michael Burkard
 Claudine Esseiva
 Ueli Jaisli

Nora Krummen
 Daniel Lehmann
 Patrizia Mordini

Leena Schmitter
 Zora Schneider
 Patrick Zillig

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD
 Reto Nause SUE

Franziska Teuscher BSS

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

Michael Aebersold FPI

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin
 Barbara Waelti, Protokoll

Joel Leber Ratsweibel
 Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Monika Binz, Vizestadtschreiberin

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

Mitteilungen der Vorsitzenden

Präsidentin *Regula Bühlmann*: Wir dürfen heute die Lernenden der Stadt Bern auf der Tribüne begrüßen. Ich wünsche Ihnen zwei interessante Stunden und viel Vergnügen. Schreiben Sie die Fragen, die während der Sitzung aufkommen, bitte auf. Sie werden in der Sitzungspause Gelegenheit haben, mir Fragen zu stellen. Da ich an der Abendsitzung nicht teilnehmen kann, wird Philip Kohli die zweite Sitzung leiten. Im Weiteren gebe ich den Rücktritt von Roland Iseli bekannt. Er verliest sein Rücktrittsschreiben selbst.

Roland Iseli (SVP): Werte Kolleginnen und Kollegen, dies ist meine letzte Stadtratssitzung. Wie Sie vielleicht in der Presse gelesen haben, werde ich im Frühjahr die Untere Gantrischhütte am Gurnigel übernehmen. Bis zur Eröffnung im Mai 2019 sind noch Umbauarbeiten zu erledigen und wir müssen Personal suchen. Sie werden sicherlich mitbekommen, wann der Betrieb startet. Ich würde mich über Ihren Besuch freuen, wenn Sie dereinst einen Ausflug ins Gurnigelgebiet unternehmen. Ich war ungefähr drei Jahre Mitglied des Stadtrats. Diese Zeit war für mich sehr interessant und lehrreich. Ich durfte viele Leute kennenlernen, aus dem Gemeinderat und aus dem Stadtrat, von links bis rechts. Ich möchte diese Zeit nicht missen und bin froh, dass ich diese Aufgabe wahrnehmen durfte. Besonders lustig waren auch die Stadtratsausflüge, zum Beispiel nach Zürich oder nach Basel, die immer sehr gut organisiert waren. Ich danke herzlich, dass ich dabei sein konnte und im Stadtrat mitwirken durfte. Ich wünsche Ihnen alles Gute für die Zukunft, viel Mut und Zuversicht.

Applaus im Saal.

Präsidentin *Regula Bühlmann*: Meine Nachfolgerinnen und Nachfolger haben Ihr Angebot für einen Ausflug gehört. Ich selbst werde die Gantrischhütte gerne einmal besuchen. Ich erinnere daran, dass die Stadtratssitzung vom 8. November 2018 bereits um 15 Uhr beginnt. Es handelt sich um eine sogenannte «Aufräumsitzung». Der Beginn ist auf Wunsch der Fraktionspräsidienkonferenz früh angesetzt worden, damit mehr Zeit bleibt, um den Pendenzenberg abzutragen. Wir konnten in diesem Jahr keine weiteren zusätzlichen Sitzungen anberaumen. Wie Sie der Sitzungsplanung entnehmen können, werden im nächsten Jahr mehr Stadtratssitzungen durchgeführt.

Traktandenliste

Die Traktanden 11 und 12, 13 und 14 sowie 20 und 21 werden jeweils gemeinsam behandelt.

2018.SR.000206

1 Kleine Anfrage Michael Daphinoff (CVP): Klarheit bei GüWR-Wohnungen

Michael Daphinoff (CVP): Besten Dank für die Antwort des Gemeinderats, die uns in der Meinung, dass die Objektfinanzierung für Wohnungen im Segment Günstiger Wohnraum (GüWR) der falsche Weg ist, bestätigt. Man sollte unbedingt zur Subjektfinanzierung wechseln. Im

Portfolio sind im Prinzip genügend GüWR-fähige Wohnungen vorhanden. Der Antwort des Gemeinderats ist zu entnehmen, dass die GüWR-fähigen Wohnungen, welche nicht an Bedürftige – dieser Ausdruck ist nicht wertend zu verstehen –, sondern an normal zahlungskräftige Leute vermietet werden, zu Kostenmieten abgegeben werden. Dadurch entgehen der Stadt Bern namhafte Beträge. Wenn diese Wohnungen zu marktgerechten Mietzinsen abgegeben würden, könnte die Stadt mehr Einnahmen verbuchen. Für den Fall, dass es mehr bedürftige Personen gäbe, könnten die Wohnungen entsprechend auch an sie vermietet werden. Die Situation ist unbefriedigend, wir bleiben an dieser Sache dran.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2018.SR.000203

2 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger, SVP): Sanierung Thunstrasse: Werden endlich die Lehren aus Zürich gezogen?

Alexander Feuz (SVP): Ich danke dem Gemeinderat für seine Antwort, mit der ich teilweise zufrieden bin. Es geht um die alte Problematik der schnellen E-Bikes, die auf den Trottoirs fahren. Die Fussgänger leben auf den Trottoirs fast gefährlicher als auf der Strasse, weil E-Bikes mit 45 km/h auf derselben Verkehrsfläche zirkulieren, und zwar auch in den Quartieren, in denen Tempo 30 gilt. E-Bike-Lenker, die stadtauswärts die Thunstrasse hinauffahren, stellen auf dieser Strecke den Motor nicht ab. Ich weiss von Anwohnenden, dass der Fussgängerbereich streckenweise nur 1,5 m breit ist; dies bestätigt auch ein mir vorliegendes Schreiben. Laut der Antwort soll die minimale Breite des Fussverkehrsbereichs künftig rund 1,9 m betragen. Ob das stimmt, wird sich nach der Realisierung des Projekts Thunstrasse zeigen. Es wäre nicht das erste Mal, dass anders gebaut wird, als vom Stadtrat beschlossen wurde. Der Schutz der Fussgänger wird vom Gemeinderat nach wie vor vernachlässigt und muss unbedingt verbessert werden.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2018.SR.000204

3 Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Gratis-Abo von Publibike

Barbara Freiburghaus (FDP): Die Antwort des Gemeinderats zeigt, dass Publibike einseitig und auf verschiedene Arten unterstützt und irgendwie auch subventioniert wird. Das ist nicht redlich und widerspricht den früheren Aussagen, dass das Veloverleihsystem die Stadt nichts kostet. Ich danke dem Gemeinderat für die ausführliche Antwort, mit der ich zufrieden bin.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2018.SR.000205

4 Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Quartierküche Zieglerspital (2017.PR.D.000055) – Wie organisiert die Stadt den Transport der vorbereiteten Mahlzeiten

Barbara Freiburghaus (FDP): Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort. Es ist bedauerlich, dass die Stadt nicht mit gutem Beispiel vorangeht, indem sie sich darum bemüht, eine unkonventionelle Transportmethode zu finden und einen Versuch mit Cargo-Bikes startet. Ich werde dieses Thema weiterverfolgen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2018.SR.000201

5 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Iseli, SVP): Fragen zur ausgewogenen Ernährung; Teil I

Alexander Feuz (SVP): Unserer Ansicht nach sollte in den Kitas nicht nur einmal, sondern mehrmals pro Woche Fleisch serviert werden. Auf diesen Punkt wird in der Antwort nicht eingegangen, es erfolgt bloss ein Hinweis auf die Richtlinien des Gemeinderats. Es ist ein Beschiss, wenn man für teure Menüs bezahlen muss, die hauptsächlich vegetarisch sind. Ich kenne die Ernährungsvorschriften des Militärs und ich weiss, dass Gefängnisinsassen wesentlich mehr Fleisch zu essen bekommen als die Kinder in den Kitas. Das sind ungleich lange Spiesse. Ich bin ein Gegner der zentralen Quartierküche. Es wäre besser gewesen, ein auf Restaurants in der Umgebung der Kitas basiertes System aufzubauen, wodurch eine vielfältige und abwechslungsreiche Menüauswahl angeboten werden könnte, was mit der Küche im Zieglerspital nicht möglich ist. Offensichtlich hat man bei diesem Projekt in erster Linie an die Arbeitslosen gedacht, aber leider nicht an die Kinder, denen keine Auswahlmöglichkeiten geboten werden. Wir werden weitere Vorstösse zu diesem Thema einreichen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2018.SR.000202

6 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Iseli, SVP): Fragen zur ausgewogenen Ernährung in den KITAS; Teil II

Roland Iseli (SVP): In der Antwort steht, dass die Ernährung in den Kitas in Abstimmung mit Empfehlungen ernährungswissenschaftlicher Dienste zusammengestellt wird. Ich bin mit dieser Antwort einverstanden, die Spezialisten wissen bestimmt, was für die Kinder gut ist. Die Antwort bestätigt, dass gelegentlich Schweinefleisch serviert wird. Ich bin kein riesiger Fan von Schweinefleisch, aber es handelt sich dabei um ein schweizerisches Produkt aus einheimischer Zucht. Dass den Kindern ab und zu auch Schweinefleisch serviert wird, ist in Ordnung. Es wäre falsch, aus Rücksicht auf Glaubensansichten gänzlich auf Schweinefleisch zu verzichten.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2017.BSS.000113

7 Wasserstrategie der Stadt Bern

Sprecher SBK *Thomas Berger* (JF): Die Zeit drängt. Dieser letzte Satz in der Strategie fasst die Situation sehr gut zusammen. Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Sportamts für die hervorragende Arbeit. Die Wasserstrategie ergänzt die bereits existierenden Strategien zu den Rasen- und Eisflächen. Schön, aber sanierungsbedürftig – so lassen sich die Stadtberner Bäder passend beschreiben. Die Sanitär- und Wasseraufbereitungsanlagen sind teilweise veraltet und müssen dringend erneuert werden. Auch die Gebäudehüllen müssen zum Teil dringend saniert werden, weil sie die heutigen Anforderungen punkto Wärmedämmung sowie weitere Auflagen nicht erfüllen.

Wie bei den anderen Strategien hat sich das Sportamt die Mühe gemacht, den aktuellen sowie den künftigen Bedarf zu erheben, dabei ist man zum Schluss gelangt, dass das Schwimmen heute schon sehr beliebt ist, und dass die Nachfrage, aufgrund verschiedener Faktoren wie der Klimaerwärmung oder des angestrebten Wachstums der Stadt noch zunehmen wird. Das Ziel der Strategie besteht darin, die Richtung vorzugeben, in die man sich in den nächsten 15 Jahren bewegen will, und aufzuzeigen, wie die bestehenden Anlagen optimiert und saniert werden können. Weiter werden die bestehenden Abhängigkeiten unter den verschiedenen Anlagen und die Mankos dieser Anlagen erfasst. Wichtig ist, dass man sich von der erarbeiteten Gesamtschau erhofft, den Sanierungsprozess beschleunigen zu können. Aktuell gibt es in der Stadt Bern fünf Freibäder, drei Hallenbäder und drei Lehrschwimmbecken. Was die Nutzungskapazität der Hallenbäder anbelangt, ist die Grenze erreicht. Alle Optimierungsmöglichkeiten, zum Beispiel verlängerte Öffnungszeiten und Vereinbarungen mit den nutzenden Vereinen und Schulen, sind ausgeschöpft. Optimierungspotenzial besteht hingegen bei den Freibädern, indem bei den Sanierungen darauf geachtet wird, dass die Schwimmbecken künftig anders positioniert und dadurch grösser gestaltet werden können. Geplant ist einzig der Bau einer Schwimmhalle, es sind keine neuen Freibäder in Planung.

Die Strategie liefert einen guten Überblick zu diversen Querschnittsthemen: Wichtig ist das Kapitel mit dem Titel «allgemeiner Zustand», in dem aufgezeigt wird, in welchem Zustand sich die Anlagen heute befinden und in welchem Zustand sie sich im Jahr 2029 befinden werden. Einzelne Anlagen sind bereits «wertverzehrend», das heisst, die Instandhaltung verschlingt über 20 Jahre mehr Geld, als in eine Sanierung investiert werden müsste. Spätestens 2029 müsste ein Teil der Anlagen ganz geschlossen werden, wie es beim «Bueber» im Marzilbad bereits geschehen ist. Weitere Querschnittsthemen sind die Öffnungs- und Betriebszeiten, die Sicherheit und Aufsicht sowie die Gastronomie: Was die Sicherheit anbetrifft, kann die Stadt Bern auf eines der schweizweit besten Aufsichtssysteme stolz sein. Zum Thema Gastronomie ist die heutige Nachfrage untersucht worden und die Frage, ob das bestehende Angebot noch zeitgemäss ist. Man ist zum Schluss gelangt, dass warme Malzeiten vor allem in den Hallenbädern kaum mehr nachgefragt werden; diesbezüglich besteht Optimierungsbedarf. Das Thema Garderoben und Umkleidezonen gab in der Kommission Anlass zur Diskussion. Wie sich zeigt, ist der Bedarf nach Garderoben in den Freibädern gering. Durch die Reduktion der Garderobenflächen liesse sich mehr Platz für Liege- oder Wasserflächen gewinnen. Ganz wichtig ist das Kapitel «Hindernisfreiheit und Zugänglichkeit»: Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ist das Baden in den Berner Schwimmbädern schwierig, denn die Anlagen werden den Anforderungen in Bezug auf die Hindernisfreiheit nicht gerecht. Im Marzili soll ein Projekt zur besseren Zugänglichkeit umgesetzt werden. Die 50-Meter-Schwimmhalle wird so gebaut, dass sie den Ansprüchen an die Hindernisfreiheit genügt. Zu reden gab auch

das Kapitel «Sauna und Wellness»: Im «Mubeeri»-Hallenbad existiert heute noch eine öffentliche, von der Stadt betriebene Sauna. Das Stadtparlament wird dereinst die Frage beantworten müssen, ob dies noch zeitgemäss ist. Weiter werden in der Strategie in je eigenen Kapiteln die Themen «Energie, Umwelt und Mobilität», «Schulschwimmen» und «Aareschwimmen» behandelt.

Zu den Anlagen: Bei den Freibädern stehen die Instandsetzung und die Erneuerung der bestehenden Anlagen im Fokus, es ist nicht geplant, neue Freibäder zu bauen. Die Sanierungsarbeiten sollen möglichst etappiert erfolgen, so dass die betreffenden Bäder nicht geschlossen werden müssen. Man macht sich Gedanken zur Nutzung der verschiedenen Anlagen: Die Freibäder sollen ausserhalb der Badesaison vermehrt als Parkanlagen genutzt werden. Die Situation mit den Gastronomiebetrieben und den Garderobenanlagen ist noch vertieft zu untersuchen. Im Bereich der Hallenbäder kann man auf eine massive Verbesserung der Situation hoffen: Der Bau der 50-Meter-Schwimmhalle wird bald in Angriff genommen. Aktuell gibt es in Bern 14 Bahnen à 25 Meter. Allein in der neuen Schwimmhalle wird es 10 Bahnen à 50 Meter geben, die durch eine mobile Abtrennung in 20 Bahnen à 25 Meter umgewandelt werden können. Die Kapazität an gedeckten Wasserflächen kann somit mehr als verdoppelt werden. Da die bestehenden Hallenbäder nicht ohne Schliessungen saniert werden können, kann mit der Sanierung dieser Anlagen erst nach der Fertigstellung der neuen Schwimmhalle begonnen werden. Es ist sehr zu hoffen, dass alle Fraktionen im Rat mithelfen, dass die 50-Meter-Schwimmhalle bis 2023 fertiggestellt werden kann, wie es der Zeitplan vorsieht.

Abschliessend geht die Strategie auf die Auswirkungen der diversen Sanierungen und des Baus der 50-Meter-Schwimmhalle auf das Personal und die Finanzen ein: Bei einem Teil der Anlagen kann durch eine intelligente Sanierung und durch eine Neugestaltung des Eingangsbereichs eine Einsparung an personellen Ressourcen erzielt werden. Es liegt auf der Hand, dass die 50-Meter-Schwimmhalle nicht ohne neues Personal betrieben werden kann. Es ist von einem Aufwand von ca. 1200 Stellenprozenten auszugehen. Die Schliessung des Hallenbads Hirschengraben würde eine Einsparung von neun Vollzeitstellen ergeben. Zu den Finanzen: Aktuell liegt der Eigenfinanzierungsgrad bei den Hallenbädern bei 40,4% und bei den Freibädern bei 14%; dies ist der Tatsache geschuldet, dass für die Freibäder – mit einer Ausnahme – keine Eintrittsgebühren erhoben werden. Eine Verbesserung des Eigenfinanzierungsgrades lässt sich bewerkstelligen, indem der verschwenderische Energiekonsum der bestehenden Anlagen durch Sanierungen reduziert wird. Diese Sanierungen verursachen enorme Kosten: Je nachdem, welche Variante – insbesondere beim Hallenbad Hirschengraben – gewählt wird, bewegen sich die Kosten für die Sanierungen im Zeitraum von 2018 bis 2026 im Rahmen von rund 300 Mio. Franken. In der SBK wurde in Bezug auf die Finanzen über die Möglichkeit diskutiert, in den Freibädern Eintrittsgebühren zu verlangen. Wir diskutierten auch über die Möglichkeit, freiwillige Beiträge von den Besucherinnen und Besuchern zu erhalten oder allenfalls die Agglomerationsgemeinden stärker in die Pflicht zu nehmen, zumal ja ein Grossteil der Besucherinnen und Besucher der Berner Freibäder von ausserhalb kommt. Was die Garderoben anbetrifft, wurde über den Aspekt diskutiert, dass es in der heutigen Zeit angemessen ist, auch an die Personen zu denken, die sich keinem Geschlecht zugehörig fühlen. Ihre Bedürfnisse sind bei der Neugestaltung der Garderoben zu berücksichtigen, ebenso wie die Bedürfnisse von Familien und von Schulklassen. Das heisseste Eisen der Wasserstrategie ist das Hallenbad «Mubeeri»: Soll es geschlossen, umgenutzt oder an Private abgegeben werden? Sie alle haben wahrscheinlich eine Meinung zu diesem Thema; die Wasserstrategie schlägt diesbezüglich keine Pflöcke ein. Es besteht jedoch ein Prüfauftrag: Die PRD und die BSS haben den Auftrag, zu untersuchen, was mit dem Hallenbad Hirschengraben geschehen soll, ob diese Anlage saniert und weitergenutzt werden soll, respektive, ob sie teilweise saniert und teilweise an Private abgegeben oder ganz geschlossen werden soll. Die Strategie liefert bewusst keine abschliessende Antwort, weil dies nicht ihre Aufgabe ist.

Ein weiterer Punkt, über den die Kommission diskutiert hat, ist, dass das Aareschwimmen künftig vermehrt einbezogen wird. Mittlerweile erreicht die Aare im Sommer Temperaturen, die es zulassen, dass die Leute vornehmlich in der Aare schwimmen gehen. Man muss sich überlegen, an der Aare zusätzliche Liegeflächen zu schaffen. Dadurch könnte eine Entlastung des Marzilis, des Eichholzs und des Lorrainebads erreicht werden. Die SBK beantragt dem Stadtrat einstimmig, bei 1 Enthaltung, die Wasserstrategie zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Fraktionserklärungen

Thomas Berger (JF) für die Fraktion FDP/JF: Wir begrüßen diese Strategie und wir danken dem Sportamt für die gute Aufarbeitung der vielen in der Strategie enthaltenen Informationen. Wir nehmen die Wasserstrategie zustimmend zur Kenntnis. Natürlich bleiben einige Detailfragen offen, die noch geklärt werden müssen. Natürlich wird zu jeder Sanierung ein separates Projekt mit einem Kreditantrag erstellt werden und wir werden beurteilen müssen, ob diese Vorlagen in die richtige Richtung gehen. Und natürlich werden wir auch die grosse Frage zum Hallenbad «Mubeeri» klären müssen. Unsere Fraktion begrüsst, dass es mit der Schwimmhalle vorangeht. Wir werden alles daransetzen, dass dieses Projekt planmässig realisiert werden kann und dass es in der Volksabstimmung durchkommt, damit das neue Hallenbad 2023 eröffnet werden kann. In der Strategie geht es um den Zustand, die Nutzung der Anlagen und den Bedarf an Bädern. Diese Fragen können jedoch nicht beantwortet werden, ohne an die Finanzen zu denken, weshalb wir bedauern, dass der Finanzdirektor heute nicht anwesend ist. Es besteht ein massiver Sanierungsstau, das gilt allgemein und besonders bei den Bädern. Jahrzehntlang wurden in der Stadt Bern die Zahlen geschönt, indem vermeintlich Schulden abgebaut wurden. Der Schuldenabbau wurde jedoch in den Sanierungsstau der städtischen Anlagen umgelagert. Das Sportamt stellt richtigerweise fest, dass eine Verzichtsplannung bei den Bädern ein Ding der Unmöglichkeit ist. Niemand will weniger Wasserflächen, weder in den Frei- noch in den Hallenbädern. Eine Verzichtsplannung ist jedoch beim Konsum der Stadt Bern möglich, so dass die dringenden Sanierungen in den nächsten Jahren stattfinden können, ohne dass es zu einer massiven Neuverschuldung kommt. Unsere Fraktion begrüsst insbesondere, dass die Freibäder künftig ausserhalb der Badesaison anderweitig genutzt werden können, sei es als Parkanlagen, als Standorte für gastronomische Angebote oder als Veranstaltungsorte, zum Beispiel für den Radquer-Weltcup, der neulich stattfand. Dieser Anlass trug hervorragende und wunderschöne Bilder der Stadt Bern in die Welt hinaus. Wir nehmen diese Strategie positiv zur Kenntnis – was die Finanzen anbelangt, halten wir jedoch den Mahnfinger auf: Wir werden darauf achten, dass die Sanierungen der Anlagen ohne massive Neuverschuldung erfolgen.

Seraina Patzen (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Unsere Fraktion begrüsst die vorliegende Strategie, die sehr deutlich macht, dass die Zeit drängt und dass die nötigen Sanierungen nicht mehr länger hinausgezögert werden dürfen. Es ist wichtig und richtig, dass die Wasserstrategie den Handlungsbedarf und die Vorgehensweise aufzeigt. Die Berner Hallen- und Freibäder sind wichtige Infrastrukturen, die nicht vernachlässigt werden dürfen. Dem steigenden Bedarf nach Wasserflächen muss langfristig nachgekommen werden. Ein paar Punkte aus der Strategie sind besonders hervorzuheben: Eine mögliche Aufgabe des «Mubeeri»-Hallenbads versehen wir mit einem Fragezeichen. Diesbezüglich ist Vorsicht geboten, weil es immer mehr Wasserflächen braucht. Es ist fraglich, dass die – in der Tat teure – Sanierung des Hallenbads Hirschengraben mehr kosten würde als der Bau eines neuen Hallenbads. Selbst wenn dieses Hallenbad aufgegeben werden sollte, darf es nicht zur Privatisierung dieser städtischen Liegenschaft kommen. Es liegt auf der Hand, dass nebst einem Bad in privater Hand

noch weitere Nutzungsformen für dieses Gebäude geprüft werden müssen. Ähnlich verhält es sich mit dem Lernschwimmbecken im Kleefeld: Wir sind nicht sicher, dass eine Aufgabe dieses Beckens angesichts der steigenden Nachfrage langfristig sinnvoll ist. Wir begrüßen speziell, dass die erweiterte Zugänglichkeit der Freibäder im Sinne von Parks geprüft wird. Diese Anlagen sind wichtige Erholungsgebiete für die Bevölkerung; es ist wichtig und richtig, diese so oft wie möglich zugänglich zu machen. Wir nehmen die Wasserstrategie zustimmend zur Kenntnis.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Wir begrüßen die Wasserstrategie, allerdings haben wir dazu einige Bedenken anzumelden. Zu begrüßen sind insbesondere positive Punkte wie die Hindernisfreiheit und das Vorhaben, die nötigen Sanierungen an die Hand zu nehmen. Ein grosses Fragezeichen setzen wir in Bezug auf die Ka-We-De im Kirchenfeld. Ich habe dazu eine kleine Anfrage eingereicht. Es ist eine Umfrage bei Kindern und Jugendlichen durchgeführt worden, um zu erfahren, wie sie zu den geplanten Massnahmen stehen. Die Auswertung hat ergeben, dass sie am liebsten den aktuellen Zustand bewahren möchten. Wenn die künftige Vorgehensweise in der Strategie schon festgelegt ist, erweist sich diese Mitwirkung als obsolet. Es ist wichtig, dass der Strategie hinzugefügt wird, dass die Meinung der Kinder und Jugendlichen respektiert werden muss. Andernfalls geht die vorliegende Strategie als Vorgabe ins Wettbewerbsprogramm ein und gilt als Axiom, wonach die bestehende Anlage zwangsläufig aufgehoben werden müsste. Wie wir uns zu dieser Wasserstrategie stellen, hängt im Wesentlichen von der Antwort der zuständigen Gemeinderätin zu der Frage ab, wie man dem Problem begegnet, dass die Strategie einer laufenden Mitwirkung vorgreift. Auf der Basis der vorliegenden Strategie können die in der Mitwirkung geäusserten Wünsche relativ einfach ausgehebelt werden. Was die Ka-We-De anbetrifft, bedaure ich, dass der Stadtrat die Eisstrategie zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Luzius Theiler war einer der wenigen, die sich damals dagegen aussprachen. In der Eisstrategie findet sich die apodiktische Formulierung, dass der Eishockeybetrieb nach der Sanierung nicht mehr in der Ka-We-De, sondern im Weyermannshaus stattfindet. Ich trete nicht für den Spitzensport ein, sondern habe mich immer für einen niederschweligen, nicht organisierten Eishockey-Sport ausgesprochen. Dass es kein Eishockeyfeld in der Ka-We-De mehr geben soll, überrascht mich, zumal ich bei allen Diskussionen davon ausgegangen bin, dass eine unorganisierte, «softe» Form von Eishockey nach wie vor möglich ist. Aber in der Eisstrategie ist dieser Punkt apodiktisch formuliert, was Anlass zur Befürchtung gibt, dass die Strategie präjudizierend wirkt und das Eishockeyspielen in der Ka-We-De dadurch verunmöglicht wird. Der Fluch der bösen Tat führt dazu, dass nach dem Wegfall des Eishockeys in diesem Teil der Anlage Schwimmbecken von unterschiedlicher Form und von unterschiedlicher Tiefe angelegt werden können, um zusätzliche Spielflächen für Kinder zu schaffen und Platz für mehr Liegeflächen zu gewinnen. Die Ergebnisse der erwähnten Umfrage werden wahrscheinlich bald herausgegeben; leider konnte man mir zum Zeitpunkt, als ich meine kleine Anfrage einreichte, noch keine definitiven Auskünfte erteilen. Der Wunsch der Kinder und Jugendlichen, dass die bisherige Anlage bewahrt und einzig ein weniger rauer Bodenbelag aufgetragen werden soll, steht im Widerspruch zur vorliegenden Strategie. Die Befragten wollen die grosse Wasserfläche beibehalten. Es besteht das Bedürfnis, das bestehende Becken in voller Länge zu bewahren. Die Ka-We-De ist ein Familienbad, viele Leute – einschliesslich mir – sind keine sportlichen Schwimmer und planschen lieber nur in diesem Becken. Das bestehende Becken darf nicht leichtfertig aufgehoben werden. Zum Garderobengebäude heisst es in der vorliegenden Strategie, dass dieses umgebaut oder anderweitig genutzt werden kann. Aber der Quartierverein hat in der Mitwirkung gesagt, dass das Garderobengebäude eine psychologische Lärmbarriere für das angrenzende Quartier darstellt. Ich pflege zu sagen, dass der Verkehr lauter ist, wenn man die Strasse direkt sieht und kein Haus und keine Baumgruppe die Sicht versperrt.

In der Ka-We-De könnte auf dem Dach des Garderobengebäudes eine Liegefläche angelegt werden, die Garderoben könnten weiterhin dazu dienen, Eishockeysausrüstungen, Schlittschuhe und Sportgeräte aufzubewahren. Es ist zu befürchten, dass wir uns durch die Zustimmung zu dieser apodiktisch formulierten Wasserstrategie dieser Möglichkeiten berauben. Unsere Zustimmung würde auch als Zustimmung zur Eisstrategie aufgefasst. Im Hinblick auf den Wettbewerb ist zu sagen, dass die in den Strategien erwähnten Pläne zwar als Möglichkeiten zu erwägen sind, dass aber die Ergebnisse aus der Mitwirkung des Quartiers vorgehen. Wir erwarten gespannt die Reaktion des Gemeinderats auf die Anliegen des Quartiers. Wir müssen vermeiden, dass wir mit der Wasserstrategie, wie seinerzeit mit der Eisstrategie, die Sache übersteuern. Was das Hallenbad Hirschengraben anbelangt, ist zu sagen, dass es sich an einem ideal gelegenen, zentralen Standort befindet, der für die Leute aus allen Quartieren gut erreichbar ist. Man muss sich sehr gut überlegen, was mit diesem denkmalgeschützten Gebäude geschehen soll. Die Möglichkeiten sind eingeschränkt, vielleicht kann dieses einzigartige Bad privat weiterbetrieben werden. Man darf diese Karte nicht leichtfertig verspielen. Die 50-Meter-Schwimmhalle wird vor allem auch von verschiedenen Schwimmvereinen aus der ganzen Schweiz beansprucht werden. Das «Mubeeri» bietet Möglichkeiten für weniger sport- und wettkampforientierte Schwimmer. Wir können die Wasserstrategie in vielen Punkten mittragen, aber die aufgeführten Punkte – Präjudizierung versus Mitwirkung, Fortbestand des Eishockeybetriebs in der Ka-We-De – sind für uns ausschlaggebend. Je nachdem, wie die Antwort der zuständigen Gemeinderätin ausfällt, werden wir uns entscheiden, wie wir abstimmen.

Katharina Altas (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Mein Vorredner sollte zur Kenntnis nehmen, dass wir über die Wasser- und nicht über die Eisstrategie diskutieren. Aber ein Titel kann auch irreführend sein, denn die Wasserstrategie der Stadt Bern handelt nicht von der Trinkwasserversorgung und es geht auch nicht um Flüsse, Seen und Bäche. Die Wasserstrategie der Stadt Bern ist eigentlich eine Strategie zu den städtischen Frei- und Hallenbädern; betrachtet man das planschende Kind auf der Vorderseite, wird das schnell klar. Wir legen dem Gemeinderat nahe, die Bezeichnung «Wasserstrategie» zu überdenken. Das Hallen- und Freibäderangebot in der Stadt Bern ist attraktiv und dezentral, aber ziemlich veraltet. Der Sanierung der drei Hallenbäder mit 25m-Becken und der fünf Freibäder stehen wir deshalb grundsätzlich positiv gegenüber. Um die etappenweise Sanierung an die Hand zu nehmen, bietet diese Bäderstrategie einen guten Überblick. Die 50-Meter-Schwimmhalle nimmt langsam Form an: Das Siegerprojekt wurde bereits vorgestellt. Wir freuen uns über diese Planung, möchten aber unterstreichen, dass die neue Schwimmhalle im Neufeld in erster Linie dem Breitensport zur Verfügung gestellt werden soll. Der Änderung der Öffnungszeiten der bestehenden Hallenbäder stehen wir kritisch gegenüber. Die Hallenbäder erst ab 9 Uhr zu öffnen, bedeutet, einen Engpass zu schaffen und beraubt viele Nutzerinnen und Nutzer der Möglichkeit, vor Arbeitsbeginn ein paar Längen schwimmen zu gehen. Schülerinnen und Schüler sollten für das Schulschwimmen die Bäder in ihrer Umgebung nutzen können. Wir legen Wert darauf, dass die Lehrschwimmbecken erhalten bleiben. Die Abschaffung der Saunabetriebe lehnen wir ab. In der Strategie wird festgestellt, dass die Saunas einen Kostendeckungsgrad von «nur» 60% aufweisen. Das sehen wir anders, denn ein Kostendeckungsgrad von 60% ist eine beachtliche Leistung im Vergleich zu den Kosten, die ein Hallenbad verursacht. Deswegen verlangen wir, dass die Saunabetriebe möglichst aufrechterhalten bleiben, damit auch Leute mit kleinem Portemonnaie eine Sauna besuchen können. Den ökologischen Verbesserungen stehen wir selbstverständlich positiv gegenüber. Die Vorteile der Abdeckung der Energieversorgung durch erneuerbare Energien und durch Fernwärme liegen auf der Hand. Die Gastronomiebetriebe in den Hallen- und Freibädern waren in der Vergangenheit Sorgenkinder. Wir begrüßen die Umstellung von warmen Mahlzeiten auf Take-Away-

Angebote in den Hallenbädern. Damit die Pächter rentabel arbeiten können, unterstützen wir die Prüfung einer Ganzjahresnutzung. Es sollte darauf geachtet werden, dass es Mahlzeiten im günstigen Segment gibt. Wir finden die Idee, die Freibäder ausserhalb der Badesaison als Parks zu nutzen, attraktiv. Selbstverständlich muss die Sicherheit in jedem Fall gewährleistet bleiben. Dass im Zuge der Sanierungen im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Schwimmhalle der hindernisfreie Zugang zu den Bädern verbessert wird, erachten wir als unabdingbar. Die Aare gehört zum Stadtbild, genauso wie das sommerliche Aareschwimmen zu den liebsten Freizeitbeschäftigungen der Bernerinnen und Berner gehört. Vor den Gefahren des Flussschwimmens gewarnt zu werden, ist gerade für Touristinnen und Touristen und für Zugezogene wichtig. Darum soll die Kampagne «Aare You Safe?» weitergeführt werden. Dass der «Bueber» nun saniert wird, ist eine Herzensangelegenheit unserer Fraktion. Damit einhergehend soll es den «Aareböötlern» ermöglicht werden, besser auswassern zu können, ohne den Schwimmerinnen und Schwimmern in die Quere zu kommen. All das begrüssen wir sehr. Der Idee, den alten Aarearm im Marzilbad zu öffnen, stehen wir offen gegenüber. Wir danken dem Gemeinderat und der Verwaltung für die ausführliche Ausarbeitung der vorliegenden Strategie. Die SP/JUSO-Fraktion wird die Wasserstrategie, die eigentlich eine Bäderstrategie ist, positiv zur Kenntnis nehmen.

Brigitte Hilty Haller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion nimmt die Wasserstrategie wohlwollend und positiv zur Kenntnis. Der vorliegende Bericht ist umfassend, die Informationen sind offen und transparent. Wir danken der Verwaltung herzlich dafür. Ich kann mich in grossen Teilen den vorangegangenen Voten anschliessen und verzichte darauf, auf Details einzugehen. Es ist offensichtlich, dass der Sanierungs- und Investitionsbedarf enorm ist. Wir sind froh, dass die Missstände endlich angegangen werden. Wir hoffen, dass künftig den Infrastrukturen mehr Sorge getragen wird. Es darf keinen solchen Rückstau mehr geben. Jetzt haben wir es in der Hand, die Finanzlage der Stadt ist gut, also gehen wir es an! Wer in den städtischen Hallenbädern seine Bahnen schwimmt, weiss um die knappen Platzverhältnisse, beziehungsweise, um die gute Auslastung der Hallenbäder, egal zu welchen Zeiten man sie besucht, sei es am Morgen um 6.40 Uhr oder am Abend nach Feierabend. Die 50-Meter-Schwimmhalle wird sicher eine Entlastung bringen. Wir sind froh, dass dieses Projekt aufgegleist ist, und dass es mit der Planung vorangeht. Aber der Mensch ist ein Gewohnheitstier, viele unter den regelmässigen Schwimmerinnen und Schwimmer werden nach wie vor ihr Lieblingsbecken aufsuchen, entweder im Quartier oder in der Innenstadt. Es ist wichtig, die Sanierungen gut zu planen, damit die Einschränkungen möglichst geringgehalten werden können. Wir begrüssen die Strategie, die Freibäder ausserhalb der Saison zu öffnen, aber die Zeiten, in denen man dort schwimmen kann, dürfen nicht gekürzt werden. Wir begrüssen auch die innovativen Gastrokonzepte und insbesondere auch die Schaffung von zusätzlichen Liegeflächen. Wir danken für die Strategie und hoffen auf eine zügige Umsetzung.

Marianne Schild (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Wir danken der Verwaltung für diese gute Strategie, die – wie Katharina Altas gesagt hat, besser «Bäderstrategie» heissen sollte. Wir nehmen diese Strategie zustimmend zur Kenntnis. Da schon viel Gutes gesagt worden ist, gehe ich nur auf den Leitsatz 12 zur Zentrumsfunktion ein, weil dieser Aspekt nur sehr knapp behandelt wird: In diesem Leitsatz steht, dass man, aufgrund der den Bädern in der Stadt Bern zukommenden Zentrumsfunktion, einen differenzierten Tarif für Bernerinnen und Berner und für Auswärtige anwenden möchte. Wir unterstützen diesen Grundsatz, sehen aber ein, dass dieser nur umgesetzt werden kann, wenn der bürokratische Aufwand nicht allzu gross ist. Wir sehen jedoch nicht ein, wieso dieser nicht auf die Einzeleintritte angewendet werden kann, selbst dann, wenn andere Städte auf differenzierte Eintritte verzichten. Die unbürokratischste Lösung sieht folgendermassen aus: Wenn eine Kundin oder ein Kunde an die Kasse

kommt, wird sie oder er gefragt, ob sie oder er in der Stadt wohnt und, falls die Antwort «Ja» lautet, wird der Tarif für Einheimische verlangt, andernfalls kommt der Tarif für Auswärtige zur Anwendung. Offenbar geht der Gemeinderat davon aus, dass eine solche Tariffdifferenzierung nur sinnvoll ist, wenn sie kontrolliert werden kann; das heisst, er geht davon aus, dass die meisten Leute lügen würden. Obschon es gerade im Trend liegt, zu lügen, glauben wir daran, dass es nach wie vor die Norm ist, die Wahrheit zu sagen, weil die Leute nämlich nicht gerne lügen, das trifft auch auf diejenigen aus Ostermundigen, Köniz oder Muri zu. Ich würde darauf wetten, dass die Zahlen der auswärtigen Besucher bei diesem System in Zukunft ähnlich hoch ausfallen wie heute, dass also der Anteil der auswärtigen Besucherinnen um Besucher nach wie vor bei 40% liegt. Es wäre nicht unfreundlich gegenüber der Kundschaft, wenn man beim Eintritt in ein Freibad eine Kopie der Niederlassungsbewilligung vorweisen müsste. Natürlich hat man diese Kopie beim ersten Mal nicht dabei und bezahlt den höheren Tarif, aber daraus wird man eine Lehre ziehen und eine Kopie der Niederlassungsbewilligung ins Portemonnaie legen, so dass man beim nächsten Mal nicht mehr mit diesem Problem konfrontiert ist. Die Eintritte der auswärtigen Besuchenden machen mit 40% eine namhafte Summe aus. Wir bitten den Gemeinderat, diesen Punkt erneut zu prüfen und unseren Einwand zu berücksichtigen.

Einzelvotum

Martin Krebs (SP): Ich schliesse mich Alexander Feuz an, weil ich seine Empathie für die Ka-We-De, sowohl betreffend den Sommer- als auch den Winterbetrieb, teile. Mit der vorliegenden Wasserstrategie dürfen weder die Mitwirkung torpediert noch die weiteren Nutzungsarten im Winter präjudiziert werden. Was das Hallenbad «Mubeeri» anbelangt, bin ich immer ganz Ohr: Wie die meisten der Anwesenden habe ich dort in meiner Jugend viele Badenachmittage verbracht und mir dabei auch mal einen Fusspilz geholt. Es geht nicht an, diese zentrale Anlage der Stadt Bern aufzugeben. Dass die Stadt Bern aus Heimatschutzgründen diese Anlage allem Anschein nach nicht mehr betreiben kann, aber ein Privater schon, ergibt keinen Sinn. Wir haben den Konkurs einer privaten Wellnessoase am Bollwerk miterlebt. Es ist keine gute Idee, auf solche Gedanken zu kommen. Ich bitte den Gemeinderat, diese Sache nochmals zu überdenken und die Sanierung dieser Anlage schleunigst an die Hand zu nehmen. Diese Kritik bedeutet nicht, dass ich Franziska Teuschers und Christian Biglers Arbeit nicht würdige, im Gegenteil: Sie leisten sehr viel Gutes und dafür danke ich Ihnen herzlich.

Luzius Theiler (GaP): In Sachen Ka-We-De kann ich mich meinen Vorrednern anschliessen: Auch die Quartierkommission Ost, also die Quavier, vertritt die einhellige Haltung, dass diese Anlage weitgehend so belassen werden soll, wie sie ist. Die Ka-We-De ist ein Bau- und Kulturdenkmal und sie dient dem Quartier. Deren Nutzerinnen und Nutzer sind eindeutig der Meinung, dass das Grundkonzept dieser Anlage weiterbestehen soll. Was das «Mubeeri» betrifft, überrascht es mich, dass diese Anlage in der Tabelle zu den voraussichtlichen Terminen in der Wasserstrategie nicht aufgeführt ist. Zum «Mubeeri» heisst es bloss in irgendeiner Anmerkung, dass dem Stadtrat betreffend die weitere Nutzung verschiedene Varianten vorgelegt werden. Ich als völlig unsportlicher Mensch stelle fest, dass das Hallenbad «Mubeeri» die niederschwelligste Möglichkeit ist, um in unserer Stadt schwimmen zu gehen. Dieses Angebot entspricht einem Bedarf. Es ist unsinnig, dass das Bauprojekt für die 50-Meter-Schwimmhalle, das hauptsächlich aufgrund des Drucks der Sportverbandslobby forciert worden ist, der Sanierung des «Mubeeris» vorgezogen wird. Zum «Mubeeri» wurde dem Stadtrat – zum Zwecke der Abschreckung – ein wahnsinnig hoher Kostenvoranschlag im Umfang von 36 Mio. Franken vorgelegt. Dass man sich nicht darum tut, eine günstige und sanftere Sanierung dieser Anlage aufzugleisen, ist unverständlich. Die 50-Meter-Schwimmhalle ist sicherlich «nice to

have», vor allem für die Leute, die Schwimmen als Sport betreiben und lange Schwimmbahnen brauchen. Aber dieses Projekt ist in keiner Weise ökologisch; vielmehr müssen eine riesige Wasserfläche und eine riesige Kubatur räumlicher Art erwärmt und beheizt werden. Dass die Wärmegewinnung auf ökologische Art erfolgt, ändert nichts an der Tatsache, dass es sich um einen zusätzlichen Energieaufwand handelt. Man muss sich sehr fragen, ob der Aufwand für die neue Schwimmhalle wirklich nötig ist. Das «Mubeeri» hingegen hat seine Notwendigkeit längst bewiesen.

Direktorin BSS *Franziska Teuscher*: Ich danke dem Kommissionssprecher für die gute Vorstellung dieser Vorlage. Auch ich will mein Votum mit einem Zitat beginnen, das nicht aus der Wasserstrategie, sondern aus der Antike stammt: «Nur wer sein Ziel kennt, findet den Weg». Dieser Leitsatz gilt nicht nur für Orientierungsläuferinnen oder -läufer, sondern generell im Sport; aber wahrscheinlich gilt er für die meisten auch im Beruf und vielleicht auch allgemein im Leben. Mit der Eisstrategie von 2013, der Rasenstrategie von 2016 und der Wasserstrategie von 2018 sind die Ziele in den verschiedenen Bereichen nunmehr festgelegt. Mit den Strategien haben wir den Weg aufgezeigt und dargelegt, zu welchem Ziel er führt. Dies besichert Klarheit, sowohl für die Verwaltung und die Politik als auch für die Bevölkerung. Bei den zeitlichen und qualitativen Vorgaben der Strategien handelt es sich um sportliche Ziele. Es liegen grosse Herausforderungen vor uns, aber das passt zu einer Stadt, die sich «Sportstadt» nennt. Die Wasserstrategie weist zwei Besonderheiten auf: Zum einen ist es klar, dass die Stadtbernerinnen und -berner die Bäder lieben. Das Baden erfreut sich in der Stadt Bern grosser Beliebtheit. Schwimmen ist eine der beliebtesten Sportarten überhaupt. Das Bundesamt für Sport (BASPO) hat in einer Studie festgestellt, dass Schwimmen die am drittmeisten ausgeübte Sportart ist. In Anbetracht der Tatsache, dass die Sommer immer wärmer werden und dass immer mehr Leute in der Stadt Bern wohnen wollen, ist es zwingend, dass wir genügend Frei- und Hallenbäder zur Verfügung stellen können. Eine weitere Besonderheit ist, dass im Bereich der Bäder ein enormer Sanierungsbedarf besteht. Wir haben keine Zeit zu verlieren, wir können nichts verschieben, sondern müssen vorwärtsmachen und die Bäder sanieren, damit sie weiterhin genutzt werden können. Die 50-Meter-Schwimmhalle hat oberste Priorität, weil, anschliessend an deren Fertigstellung, auch die anderen Hallenbäder saniert werden können. Entsprechend dem grossen Sanierungsbedarf werden die Investitionskosten hoch ausfallen. Wir legen die Summe von gesamthaft 250 Mio. bis 300 Mio. Franken offen auf den Tisch. Um die Berner Bäder zu erhalten und sie auch in Zukunft nutzen zu können, lohnen sich diese Investitionen.

Ich danke den Fraktionen für die gute Aufnahme der Wasserstrategie. Ich hoffe, mit meinen Ausführungen auch die SVP von der Güte dieser Strategie überzeugen zu können. Ich räume ein, dass der Titel «Wasserstrategie» etwas verwirrt ist, aber er bildet eine Einheit mit den Titeln der anderen Strategien. Die Aare haben wir bewusst nicht einbezogen, weil der Fokus auf den Anlagen liegt. Zudem würde es die Kompetenzen der BSS übersteigen, uns Gedanken über die Schaffung zusätzlicher Liegeflächen an der Aare zu machen. Dieser Aufgabe soll sich die Stelle für Freiraumplanung beim Stadtplanungsamt annehmen. Diese Frage muss natürlich in Verbindung mit dem Thema Hochwasserschutz an der Aare diskutiert werden, der in die Zuständigkeit der TVS fällt. Zu den die Finanzen betreffenden Fragen: Privatisierungen von Hallenbädern sind zumeist nicht erfolgreich, weil die Bäder nicht kostendeckend betrieben werden können. Es wird sich kaum ein privater Anbieter finden lassen, der das Hallenbad Hirschengraben gemeinsam mit der Stadt übernehmen und in bestehender Form weiterbetreiben will. Das haben die ersten Abklärungen ergeben. Die Fraktion GLP/JGLP schlägt vor, dass die Stadt, anstatt zu sagen, die Freibäder der Stadt Bern gehörten zu den Zentrumslasten und seien damit abgegolten, eine innovative Tarifierung anwenden soll. Aber in Zukunft werden die Leute ihre Eintritte nicht mehr an einer bedienten Kasse, sondern per Handy an

einer automatischen Kasse lösen. Da stellen sich noch einige technische Schwierigkeiten, aber die Entwicklung muss in die Richtung gehen, dass die Differenzierung auch bei den Einzeleintritten greift. Bei der neuen Schwimmbhalle soll dieses System als Bestandteil des Billettverkaufskonzepts umgesetzt werden. Zu den zusätzlichen Nutzungen der Freibäder: Die Bäder wurden in der Vergangenheit als Parks genutzt. Die Freibäder Marzili, Eichholz, Wyler und Weyermannshaus sind im Winter geöffnet. Ich darf Ihnen eine Neuigkeit betreffend Nutzung des Lorrainebads mitteilen: Dort hat heute die Eröffnung einer Saunalandschaft mit Jurtezelten stattgefunden, die von einem privaten Anbieter betrieben wird. Ich kann Ihnen einen Besuch empfehlen. Dies ist eine gute Art, unsere Bäder Privaten zur Verfügung zu stellen, die ein gutes Konzept mitbringen. Der Saunaeintritt im «Mubeeri» kostet 18 Franken, im Lorrainebad kostet er 20 Franken. Zum «Mubeeri»: Dieses Hallenbad ist nicht Teil der vorliegenden Wasserstrategie, in der einzig der Stand der Dinge deklariert wird. Zum «Mubeeri» existiert ein Gemeinderatsbeschluss aus dem Jahr 2012. Reto Nause hat diesen, als einziges Mitglied des Gemeinderats in seiner heutigen Zusammensetzung, mitgetragen. Eine neue Vorlage zu den sich bietenden Optionen sollte bis Ende Jahr vorliegen. Wir haben das «Mubeeri» nicht aufgegeben, dieser Eindruck täuscht. Vor ca. drei Jahren wurden Notmassnahmen an den Wasserpumpen vorgenommen. Diesen Sommer fanden weitere Sanierungen an den technischen Anlagen statt, weitere Arbeiten sind für nächsten Sommer vorgesehen. Sie können beruhigt sein, wir werden sicherlich dafür sorgen, dass dieses Bad in Betrieb bleibt, zumindest, bis ein anderer Entscheid gefällt wird. Ich stimme mit Ihren Wortmeldungen darin überein, dass man sich gut überlegen muss, ob eine Schliessung des «Mubeeris» sinnvoll ist. Allerdings sind wir auch zu einem sorgsamem Umgang mit den Finanzen verpflichtet, eine Sanierung des «Mubeeri»-Hallenbads wird teuer. Darüber wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden, bis dahin bleibt das Bad in Betrieb. Dank der vergangenen und kommenden Sanierungsarbeiten kann es noch für ein paar Jahre weiterbetrieben werden.

Zur Ka-We-De: Ich verstehe den Einwand, dass die Inhalte der Wasserstrategie in Widerspruch zu den Planungen für die Ka-We-De stehen, nicht. In der Wasserstrategie steht, dass Becken in unterschiedlichen Formen, mit unterschiedlichen Wassertiefen angelegt werden können. Dass man das tun kann, heisst nicht, dass man es tun muss. Diese Frage wurde bei der Behandlung des Projektierungskredits im Stadtrat diskutiert. Die Partizipation der Kinder und Jugendlichen nicht zu berücksichtigen, liegt mir fern. Ich selbst habe vorgeschlagen, nicht nur die Erwachsenen, sondern auch die Kinder und Jugendlichen zu ihrer Meinung betreffend die weitere Nutzung der Ka-We-De zu befragen. Ich bin gespannt auf die Ergebnisse dieser Umfrage. Selbstverständlich gehören die Resultate aus den Partizipationen zu den Punkten, die wir weiterverfolgen werden. In der vorliegenden Wasserstrategie ist keine Rede davon, das bestehende Becken aufzuheben. Es steht nirgendwo, dass die Idee mit den verschiedenen Beckenformen und unterschiedlichen Beckentiefen zwingend umgesetzt werden soll. In der Strategie wird lediglich hervorgehoben, dass diese Option besteht.

Ich hoffe auf Ihre positive Kenntnisnahme. Weiter hoffe ich, dass Sie bei den einzelnen künftigen Projekten auf Kurs bleiben, denn all diese Einzelprojekte bringen uns auf dem Weg zu einer intakten Bäderlandschaft in der Stadt Bern schrittweise voran.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt die Wasserstrategie der Stadt Bern zustimmend zur Kenntnis (66 Ja, 2 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 007*

2018.TVS.000132

8 Anstaltsreglement der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) vom 28. September 1997 (SSSB 764.11)/Teilrevision; 1. Lesung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend Anstaltsreglement der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) vom 28. September 1997 (SSSB 764.11); Teilrevision.
2. Er beschliesst die Teilrevision des SVB-Reglements wie folgt (Änderungen kursiv):

Art. 10a (Informationspflicht)

aufgehoben

Art. 14 (Revisionsstelle)

¹ *Der Gemeinderat wählt eine unabhängige, mit dem erteilten Leistungsauftrag vertraute Revisionsstelle zur Beurteilung des internen Rechnungs- und Kontrollsystems (Controlling) sowie zur Prüfung der formellen und materiellen Richtigkeit der konsolidierten Buchhaltung und Jahresrechnung.*

² (unverändert)

³ *Die Revisionsstelle erstattet dem Gemeinderat mindestens jährlich Bericht und stellt Antrag auf Genehmigung oder Nicht-Genehmigung der Jahresrechnung. Der Bericht der Revisionsstelle muss den Mindestumfang der Revision für Gemeinden einhalten.*

⁴ und ⁵ (unverändert)

Artikel 14a (neu) (Informationspflicht)

¹ *Die SVB unterbreiten dem Gemeinderat den Geschäftsbericht mit Jahresrechnung und Gewinnverwendung, das Budget des folgenden Jahres sowie eine detaillierte Investitions- und Finanzplanung der nächsten vier Jahre.*

² *Geschäftsbericht und Jahresrechnung enthalten sämtliche Angaben gemäss den Artikeln 663b^{bis} und 663c Obligationenrecht.*

³ *Die Informationspflicht gilt auch für Unternehmen, die von den städtischen Verkehrsbetrieben kapital- oder stimmenmässig beherrscht werden.*

Art. 15 (Aufsicht)

¹ *Der Gemeinderat beaufsichtigt die SVB.*

² *Er genehmigt den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung und erteilt dem Verwaltungsrat die Entlastung (Décharge).*

³ *Der Gemeinderat kann Weisungen erteilen, wenn die SVB den ihr erteilten Leistungsauftrag überschreiten oder in anderer Weise nicht oder schlecht erfüllen.*

⁴ *Der Gemeinderat informiert den Stadtrat mindestens jährlich über die Umsetzung des Leistungsauftrags und gibt ihm Kenntnis vom Geschäftsbericht. Erteilt der Gemeinderat den SVB Weisungen gemäss Absatz 3, orientiert er den Stadtrat über bevorstehende Massnahmen.*

⁵ *Der Stadtrat übt die Oberaufsicht aus. Der zuständigen Aufsichtskommission kommen alle dafür notwendigen Einsichts- und Informationsrechte zu.*

3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen des Reglements

4. Das Ratssekretariat wird mit der Publikation dieses Beschlusses unter Hinweis auf das fakultative Referendum gemäss Artikel 37 der Gemeindeordnung der Stadt Bern vom 3. Dezember 1998 beauftragt.

Bern, 9. Mai 2018

Nichteintretensantrag SVP

Auf die Teilrevision sei nicht einzutreten.

Rückweisungsantrag der Aufsichtskommission (AK)

Das Geschäft sei an den Gemeinderat mit folgenden Auflagen zurückzuweisen:

1. Dem Stadtrat sei anstelle von zwei getrennten Teilrevisionen eine einzige, umfassende, inhaltlich kohärente Revision des Anstaltsreglements SVB zu unterbreiten, wo möglich und sinnvoll auch unter Einbezug einer entsprechenden Revision des ewb-Reglements im Sinne der angestrebten Public Corporate Governance;
2. der Stadtrat sei frühzeitig in geeigneter Weise in diesen Prozess der Ausarbeitung der umfassenden Revision miteinzubeziehen.

Rückweisungsantrag der SVP

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, dass der Stadtrat weiterhin – wie bis anhin – seine Rechte wahrnehmen kann; insbesondere, dass der Geschäftsbericht von Bernmobil der zuständigen Kommission nach wie vor vorgelegt wird.

Sprecher AK *Claude Grosjean* (GLP): Der Gemeinderat legt uns das Reglement der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) – sprich: Bernmobil – vor. Dass im Titel immer noch die Bezeichnung SVB steht, liegt daran, dass in Artikel 26 des Reglements steht, dass gewisse Änderungen zwingend der Volksabstimmung unterliegen; dies betrifft unter anderem auch den Namen, aber darum geht es hier nicht. Das Reglement muss revidiert werden, da es den Anforderungen der Public Corporate Governance nicht mehr genügt. Folgende Bereiche sind zu unterscheiden: Die Steuerung, namentlich der Leistungsauftrag, die Struktur, insbesondere die Zusammensetzung des Verwaltungsrats, und die Aufsicht, das heisst die Kontrolle und die Oberaufsicht über die ausgelagerten Betriebe, im vorliegenden Fall Bernmobil. Im Bereich der Aufsicht hat der Gemeinderat dringenden Handlungsbedarf erkannt, weil nach dem bestehenden Reglement niemand den Mitgliedern des Verwaltungsrats die Décharge erteilt. Der Gemeinderat hat deshalb beschlossen, diesen Teil des Reglements vorgezogen zu revidieren und dem Stadtrat vorzulegen. Weitere Punkte, die korrigiert werden müssen, insbesondere in Bezug auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrats und die Eignerstrategie, sollen zu einem späteren Zeitpunkt in einer zweiten Teilrevision angegangen werden. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat weiter, dass er die Revisionsstelle wählen kann, dass die Revisionsstelle dem Gemeinderat den Jahresbericht, die Jahresrechnung und die Gewinnverwendung mit einer Empfehlung vorlegt, und dass in diesem Zusammenhang den Mitgliedern des Verwaltungsrats vom Gemeinderat die Décharge erteilt werden kann. Dem Stadtrat kommt die Oberaufsicht zu, das heisst, er hat die Kontrolle über die Umsetzung des Leistungsauftrags, nimmt den Geschäftsbericht zur Kenntnis und verfügt über die Einsicht- und Informationsrechte im Rahmen der Oberaufsicht. Wichtig ist, dass der Verwaltungsrat nach wie vor vom Stadtrat gewählt wird und dass die Direktorin der TVS nach wie vor Verwaltungsratspräsidentin von Bernmobil ist.

Die AK stellt einen Rückweisungsantrag zu diesem Geschäft, mit der Forderung, dass anstelle einer vorgezogenen Teilrevision eine Vollrevision des Reglements vorgenommen werden soll. Gleichzeitig soll auch das ewb-Reglement beleuchtet werden. Der Stadtrat soll bei dieser Revision einbezogen werden. Zur Begründung: Der Gemeinderat argumentiert mit der Dringlichkeit. Aber die frühere Budget- und Aufsichtskommission des Stadtrats hat bereits im Jahr 2006 eine Studie in Auftrag gegeben, in der festgestellt wird, dass Handlungsbedarf besteht. Seit 12 Jahren wurde in dieser Sache nichts unternommen. Darum kann die AK nicht einse-

hen, wieso die Erteilung der Décharge und die Wahl der Revisionsstelle nun plötzlich möglichst schnell in einer vorgezogenen Teilrevision geregelt werden sollen, während alle anderen Elemente weiter verschoben werden. Das Pièce de Résistance bei diesem Reglement ist die Frage, wer die Mitglieder des Verwaltungsrats wählt. Diese Frage soll in der zweiten Teilrevision bearbeitet werden. In der genannten Studie wird empfohlen, dass der Verwaltungsrat bei ausgelagerten Betrieben von der Exekutive und nicht mehr von der Legislative gewählt wird. Dieser Punkt wird politisch am meisten Anlass zu Diskussionen geben. Ein weiterer wichtiger Punkt ist: Wenn der Gemeinderat dem Verwaltungsrat von Bernmobil die Décharge erteilt, erteilt zumindest eine Person sich selbst die Décharge, weil sie als Direktorin der TVS Präsidentin im Verwaltungsrat von Bernmobil ist. Im besonderen Fall von Bernmobil ist es angebracht, dass eine Gemeinderätin oder ein Gemeinderat im Verwaltungsrat Einsitz nimmt, da die Stadt Bern als Eignerin, der Kanton als Besteller und die umliegenden Gemeinden als Kundinnen von Bernmobil figurieren. Im Verwaltungsrat sind auch Exekutivmitglieder aus den umliegenden Gemeinden vertreten; dies wird nicht bestritten. Aber die Doppelrolle als VerwaltungsratspräsidentIn und Mitglied des Gremiums, das die Décharge erteilt, erachtet die AK als problematisch. Mit dieser Begründung beantragt die AK die Rückweisung dieses Geschäfts. Es ist besser, die Revision des Reglements in einem Guss zu realisieren. Wenn alle Aspekte auf einmal behandelt werden, kann vermieden werden, dass in den einzelnen Teilen vorweg Fakten geschaffen werden.

Henri-Charles Beuchat (SVP): Wir sehen nicht ein, wieso dieses Reglement geändert werden soll. Vor allem ist für uns nicht einsichtig, warum die Kompetenzen des Parlaments und der parlamentarischen Kommissionen mit einer Revision beschnitten werden sollen. Wir erkennen keinen Verstoß gegen übergeordnetes Recht. Falls dem so wäre, würde der jetzige Zustand nicht dem Gesetz entsprechen, wäre also ungesetzlich. Da dies offenbar nicht der Fall ist, sehen wir nicht ein, wieso man Anpassungen vornehmen will. Wir verlangen, dass auf diese Teilrevision nicht eingetreten wird. Für den Fall, dass unser Nichteintretensantrag abgelehnt wird, stellen wir einen Rückweisungsantrag: Das Geschäft soll an den Gemeinderat zurückgewiesen werden, verbunden mit der Auflage, dass der Stadtrat seine Rechte weiterhin – wie bis anhin – ausüben kann. Laut der vorgeschlagenen Teilrevision zu Artikel 15 sollen dem Stadtrat die Aufsichtsrechte entzogen werden und alle Kompetenzen an den Gemeinderat übergehen. In allen Absätzen wird neu nur noch der Gemeinderat angeführt und erst am Schluss, in Absatz 5 steht: «Der Stadtrat übt die Oberaufsicht aus». Aber welche Mittel hat der Stadtrat, um diese Aufsicht auszuüben? – Hier wird es ziemlich lächerlich, denn gemäss der neuen Regelung kommen der AK lediglich die «notwendigen Einsichts- und Informationsrechte zu». Wie soll der Stadtrat auf der Grundlage von Informationsrechten die Oberaufsicht ausüben? – Für die Ausübung der Aufsicht braucht man weit mehr Rechte, vor allem braucht man Entscheidkompetenzen. Über die nötigen Informationsrechte verfügt der Stadtrat ohnehin schon. Mit dieser Begründung bitte ich Sie, den Anträgen der SVP-Fraktion Folge zu leisten.

Eintretensdebatte

Manuel C. Widmer (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir stimmen dem Rückweisungsantrag der AK zu, weniger aus inhaltlichen, sondern vor allem aus formalen Gründen. Grundsätzlich begrüßen wir die Absicht des Gemeinderats, dieses Reglement an die heutigen Anforderungen anzupassen und die Verantwortlichkeiten zu klären. Dass bis heute niemand dem Verwaltungsrat von Bernmobil die Décharge erteilt, ist eine deutliche Lücke. Dass dieses Manko behoben werden muss, ist wohl unbestritten, genauso wie die Tatsache, dass die Verantwortlichkeiten der verschiedenen Organe geklärt und festgeschrieben werden müssen. Wir bekunden Mühe mit dem Umstand, dass die Revision aufgeteilt und nicht in einem Guss präsen-

tiert wird. Wenn wir der vorliegenden Teilrevision zustimmen, legen wir fest, dass der Gemeinderat dem Verwaltungsrat in Zukunft die Décharge erteilt. Über die Kompetenzen des Verwaltungsrats, des Gemeinderats und des Stadtrats soll jedoch erst im Rahmen einer späteren Revision befunden werden. Wenn wir heute die Kompetenz zur Erteilung der Décharge an den Gemeinderat übertragen, kommt dies dem Entscheid gleich, dass in Zukunft nicht mehr der Stadtrat, sondern der Gemeinderat die Mitglieder des Verwaltungsrats wählen wird, denn heute ist es allgemein üblich, dass das Wahlorgan eines Verwaltungsrats die Décharge erteilt, was sinnvoll ist. Allerdings ist dies im Fall von Bernmobil insofern problematisch, als heute zwei Mitglieder des Gemeinderats im Verwaltungsrat einsitzen, namentlich die Verkehrsministerin Ursula Wyss und der Finanzminister Michael Aebersold. Nach unserer Lesart bedeutet dies, dass sich in Zukunft zwei Gemeinderatsmitglieder selbst die Absolution erteilen, respektive, im Gemeinderat in den Ausstand treten müssten. Das ist kein marginales Problem und bedarf der Klärung, bevor die Verantwortlichkeiten zugeteilt werden können. Allein an diesem Beispiel zeigt sich, warum Punkt 1 des Rückweisungsantrags der AK sinnvoll ist. Es ist nicht so, dass wir den vom Gemeinderat eingeschlagenen Weg absolut falsch finden, aber wir wollen über das grosse Ganze diskutieren, und zwar im Wissen um alle Fakten. Wir stimmen auch Punkt 2 des Rückweisungsantrags zu. Der Wunsch nach einer Einbindung des Stadtrats in die Genese dieser Revision ist Ausdruck einer gewissen Skepsis in Bezug auf seine künftigen Kontroll- und Einflussmöglichkeiten. In der AK ist es dem Gemeinderat und der Verwaltung nicht gelungen, die Bedenken punkto Teilhabe des Parlaments zu zerstreuen. Der jährliche Austausch zwischen Bernmobil, der AK und dem Stadtrat ist als wichtige Massnahme zur gegenseitigen Vertrauensbildung und -förderung zu erachten. Im Vortrag schreibt der Gemeinderat zu Artikel 14a betreffend die Informationspflicht: «Sie ist insofern neu gefasst, als die Informationspflicht des Unternehmens auf den Gemeinderat als Aufsichtsorgan beschränkt wird.» Wir sind sehr skeptisch, dass dieser Paradigmenwechsel richtig ist. Da der zweite Teil der Revision noch fehlt, kann dieser Punkt nicht eingehend diskutiert werden. Zum heutigen Zeitpunkt können wir noch nicht sagen, ob wir uns vorstellen können, dass der Stadtrat in Zukunft bei den Wahlen des Verwaltungsrats nichts mehr zu sagen hat; selbst, wenn dies im Sinne der Public Corporate Governance logisch scheint. Wir würden diese Frage gerne im Wissen um das grosse Ganze diskutieren und beantworten. Wir halten es für sinnvoll, dass nicht nur die Revision des SVB-Reglements als Ganzes angegangen wird, sondern dass auch das ewb-Reglement revidiert wird, um somit beide Reglemente in Einklang zu bringen. Aus diesen Gründen stimmen wir dem Rückweisungsantrag der AK zu. Den Nichteintretens- und den Rückweisungsantrag der SVP lehnen wir ab, weil mit Punkt 2 des Rückweisungsantrags der AK garantiert ist, dass der Stadtrat seine Stellung im Revisionsprozess behaupten kann.

Eva Krattiger (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Unsere Fraktion schliesst sich dem Rückweisungsantrag der AK an. Für uns ist klar, dass die heutige Situation, in der niemand dem Verwaltungsrat die Décharge erteilen kann, nicht ideal ist. Wir sehen aber nicht ein, wieso diese Änderung plötzlich dermassen eilt, so dass die geplante Revision in zwei Teilschritte aufgeteilt werden soll, wobei die beiden Teilrevisionen nur einige Monate auseinanderliegen. Zur vorliegenden Teilrevision sind für uns noch viele Fragen offen: Die Tatsache, dass zwei Mitglieder des Gemeinderats gleichzeitig in ebendem Verwaltungsrat einsitzen, dem sie in ihrer Rolle als Exekutivmitglieder die Décharge erteilen sollen, stellen wir infrage, vor allem, weil unklar ist, wie dies genau geregelt ist und wer wem, im Besitz welcher Informationen, die Décharge erteilt. Dem Stadtrat soll nur noch die Oberaufsicht zukommen, dadurch hält die Legislative zwar nicht weniger Kompetenzen als jetzt in der Hand, allerdings ist nicht klar, welche Informations- und Einsichtsrechte dem Stadtrat künftig zukommen werden. Im Moment werden der AK jeweils der Jahresbericht sowie die Investitions- und die Finanzplanung vorge-

stellt, was ihr die Möglichkeit gibt, direkte Rückfragen zu stellen. Ob dies in Zukunft gleich gehandhabt wird oder ob der Informationsfluss nur noch über den Gemeinderat laufen wird, bleibt unklar. Weil es hier um eine grosse Revision geht, ist es wichtig, die Sache vorsichtig anzugehen und nicht jetzt schon Entscheidungen zu treffen, die wir im Zuge der zweiten Teilrevision bereuen werden. Zudem halten wir es für richtig, dass der Stadtrat und die AK nicht nur anhand eines fertiggestellten Dokuments entscheiden können, sondern in den Revisionsprozess eingebunden werden, denn es geht schliesslich um die Kompetenzen dieser beiden Gremien. Den Rückweisungsantrag der SVP lehnen wir ab, weil auch dieser eine Entscheidung vorwegnimmt, die wir so nicht treffen wollen. Wir wollen nicht darauf beharren, dass der Stadtrat seine aktuellen Einsichtsrechte behält. Dieser Punkt ist eingehend zu untersuchen und die Entscheidung soll an das gewählte Modell angepasst werden. Fazit: Wir unterstützen den Rückweisungsantrag nicht, weil wir die Revision inhaltlich nicht gut finden, sondern aus prozessualen Gründen, weil wir es nicht richtig finden, jetzt etwas zu beschliessen, ohne zu wissen, wie der zweite Teil unseres Beschlusses lauten wird.

Edith Siegenthaler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion ist mit der vorliegenden Teilrevision des SVB-Reglements einverstanden und wird den Rückweisungsantrag der AK und die Anträge der SVP-Fraktion ablehnen. Wir erachten diese Teilrevision als dringlich. Ich erinnere daran, dass die Aufsicht über den Verwaltungsrat von Bernmobil nicht klar ist; das heisst, niemand ist befugt, dem Verwaltungsrat die Décharge zu erteilen. Dieser Zustand ist unhaltbar und schlechter als die vorgesehene Lösung, bei der zwei Mitglieder des Gemeinderats bei der Erteilung der Décharge in den Ausstand treten müssen. Dieser Missstand muss dringend korrigiert werden, so dass Bernmobil ein Anstaltsreglement bekommt, das den heutigen Standards entspricht. Wir bringen dem Anliegen der AK ein gewisses Verständnis entgegen. Wir sind jedoch der Ansicht, dass mit der vorliegenden ersten Revisionstranche kein Präjudiz für die zweite Tranche geschaffen wird. Vielmehr wird durch die Etappierung garantiert, dass die Aufsicht über Bernmobil möglichst schnell geklärt wird. Nur so kann die Rechtssicherheit garantiert werden. Zum Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion: Wir verstehen nicht genau, welches Anliegen dieser Antrag beinhaltet. Es wird verlangt, der Geschäftsbericht von Bernmobil sei der zuständigen Kommission vorzulegen. In Artikel 15 Absatz 4 des revidierten Reglements steht: «Der Gemeinderat informiert den Stadtrat mindestens jährlich über die Umsetzung des Leistungsauftrags und gibt ihm Kenntnis vom Geschäftsbericht». Dies entspricht wörtlich der Forderung der SVP, deswegen ist es unverständlich, wieso sie einen Rückweisungsantrag stellt.

Claude Grosjean (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Wir treten auf diese Vorlage ein, weisen sie aber zurück. Wir schliessen uns der Begründung der AK an. Die Anträge der SVP-Fraktion lehnen wir ab. Wir finden, dass grundsätzlich diskutiert werden muss, wer den Verwaltungsrat von Bernmobil wählt. Wir tendieren zur Meinung, dass die Mitglieder des Verwaltungsrats nicht vom Stadtrat gewählt werden sollen. Den Mitgliedern der AK rufe ich die Schwierigkeiten in Erinnerung, die das heutige System mit sich bringt, indem der Gemeinderat dem Stadtrat Antrag stellt, wobei unklar ist, wer im antragstellenden Gremium bei der Auswahl der Kandidaten in welcher Form mitarbeitet. Die AK ist – seit ich mich erinnern kann – mit der Überarbeitung von Prozessdiagrammen beschäftigt, die beschreiben, wer wie und wann in den Prozess zur Auswahl der Verwaltungsmitglieder involviert ist. Diese Problematik kann mit einem Schlag gelöst werden, wenn das Antrags- und das Wahlrecht in die Kompetenz des Gemeinderats fallen. Die Steuerung erfolgt über die Eignerstrategie. Man muss keine Betriebe auslagern, wenn man die Zügel in der Hand behalten will, wie es im Antrag der SVP vorgeschlagen wird. Aber über diese Frage können wir diskutieren, wenn die Gesamtrevision vorliegt.

Bernhard Eicher (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Unsere Fraktion anerkennt den Handlungsbedarf, sowohl betreffend Bernmobil als auch – wie im Antrag der AK aufgeführt – betreffend ewb. Es ist nötig, sich zu Public Corporate Governance Gedanken zu machen. Viele Städte beschäftigen sich zurzeit mit der gleichen Thematik oder haben dies bereits getan. Die Stadt Bern gehörte früher zu den Vorreiterinnen in Sachen Public Corporate Governance, aber die Standards haben sich mittlerweile weiterentwickelt. Deswegen ist es angezeigt, wieder einmal eine Auslegeordnung zu machen, um zu sehen, wem welche Kompetenzen zukommen, d.h. welche Kompetenzen der Verwaltungsrat der ausgelagerten Betriebe, die Regierung und das Parlament wahrnehmen. Wir unterstützen den Rückweisungsantrag der AK. Es bringt nichts, jetzt einzelne Korrekturen vorzunehmen und in einigen Monaten weitere Einzelkorrekturen nachzuholen. Es braucht eine Auslegeordnung, sowohl bei Bernmobil als auch bei ewb. Es wäre sinnvoll, bei beiden Betrieben ähnliche Regelungen betreffend Public Corporate Governance zu implementieren. Da wir den bestehenden Handlungsbedarf anerkennen, lehnen wir den SVP-Antrag auf Nichteintreten ab. Nichteintreten bedeutet, dass der Gemeinderat gar nichts unternehmen soll; das wäre ein falsches Signal. Den Rückweisungsantrag der SVP lehnen wir ab, weil er bereits erste Vorgaben beinhaltet. Stattdessen müssen wir in einen offenen Prozess eintreten, in dem das Parlament eine wichtige Rolle wahrnehmen muss, sei es, indem die AK frühzeitig in die Aushandlung der Kompetenzverteilung einbezogen wird oder indem ein spezieller Ausschuss oder eine Begleitgruppe gebildet wird. Über die konkrete Vorgehensweise ist noch zu diskutieren, dazu erwarten wir die entsprechenden Vorschläge des Gemeinderats.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich danke für die breite inhaltliche Unterstützung und nehme zur Kenntnis, dass sich die Differenz zwischen den meisten Rednerinnen und Redner und dem Gemeinderat auf die Vorgehensweise bezieht, genauer auf die Frage, ob die Änderungen im Rahmen einer einzigen Revision oder in zwei Schritten vorgenommen werden sollen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Revision in zwei Schritten erfolgen soll. Die Aufsicht soll sofort geregelt werden, so dass dem Verwaltungsrat durch die Genehmigung der Jahresberichte durch den Gemeinderat die Décharge erteilt werden kann. Die Kontrolle des Handels des Gemeinderats erfolgt durch den Stadtrat, indem die Aufsichtsverpflichtung, in Form der Genehmigung der Jahresberichte, beim Gemeinderat liegt und der Stadtrat die Oberaufsicht wahrnimmt, indem er die Umsetzung des Leistungsauftrags und den Bericht über den Geschäftsbericht des Gemeinderats erwartet. Ich muss Ihnen sagen, dass Sie sich etwas vormachen, wenn Sie den Eindruck haben, dass dem Stadtrat irgendein Aufsichtsrecht zukommt. Der Stadtrat hat eigentlich gar nichts, bis auf die Möglichkeit, die Unternehmung zum gegenseitigen Austausch und zur Information einzuladen, die er lediglich zur Kenntnis nehmen kann. Die direkte Information durch die Unternehmung und der Austausch mit der Unternehmung werden auch weiterhin möglich sein. Neu kommt hinzu, dass der Stadtrat die Oberaufsicht darüber wahrnehmen kann, ob der Gemeinderat seine Aufsichtspflicht erfüllt. Sie werden also nicht nur die Unternehmung anhören, sondern auch kontrollieren, ob der Gemeinderat das Unternehmen richtig führt und ob das Unternehmen den Aufgaben, die wir gemeinsam in der Eignerstrategie definiert haben, nachkommt. Der Gemeinderat ist davon ausgegangen, dass dieser Teil unbestritten ist. Im ewb-Reglement ist dies bereits entsprechend geregelt: Laut dem ewb-Reglement müssen die Jahresberichte alljährlich vom Gemeinderat genehmigt werden. In diesem Jahr wurde unter Traktandum 17 an der betreffenden Gemeinderatssitzung der Jahresbericht von ewb genehmigt und unter Traktandum 18 wurde der Jahresbericht von Bernmobil zur Kenntnis genommen. Dieser Anachronismus könnte heute Abend beseitigt werden, da dieser Punkt inhaltlich unbestritten ist. Der zweite Teil der Revision betrifft die Strukturen: Hier wird die Frage gestellt, wie der Verwaltungsrat zusammengesetzt ist: Ist es in Zukunft noch richtig, dass der Direktor oder die Direktorin TVS reglementarisch das Verwal-

tungsratspräsidium innehat? Dazu kommt die Frage, ob es richtig ist, dass die Wahl der Verwaltungsratsmitglieder durch das Parlament erfolgt – was in der Schweiz einmalig ist – oder ob es nicht besser ist, wenn der Gemeinderat diese Wahl durchführt. In dieser Sache ortet der Gemeinderat Diskussionsbedarf. In diesem Zusammenhang ist der Hinweis in der schriftlichen Begründung zum Rückweisungsantrag der AK, der auf die Diskussion von 2006 verweist, sehr anschaulich: Schon damals diskutierten der Gemeinderat und der Stadtrat miteinander und stellten fest, dass Handlungsbedarf bestehe. Man war sich jedoch uneins in der Frage, insbesondere im Hinblick auf ewb, ob eines oder zwei Gemeinderatsmitglieder im Verwaltungsrat vertreten sein sollen. Leider ist in dieser Diskussion alles vermischt worden, einschliesslich des an sich unumstrittenen Teils zur Aufsicht, den wir mit Ihnen heute Abend gerne klären möchten. Ich will niemanden, weder dem Stadtrat noch dem Gemeinderat, die Verantwortung beziehungsweise die Schuld dafür zuweisen, dass die Revision seitdem nicht durchgeführt worden und einfach versandet ist; was wohl daran liegt, dass der Stadtrat kein Interesse daran hatte, als Wahlgremium entmachtet zu werden und der Gemeinderat nicht daran interessiert war, aus den Verwaltungsräten auszuschneiden. Die Folge davon ist, dass heutzutage eine ungesetzliche Situation besteht – wie der Sprecher der SVP-Fraktion richtig festgestellt hat – weil die Décharge noch nie erteilt wurde. Wie gesagt, ist dieser Missstand seit 2006 bekannt, aber leider hat man es nie geschafft, diesen Teil wirklich anzugehen. Man kann sagen, wir seien gescheiter geworden. Tatsächlich stehen wir, angesichts aktueller Governance-Diskussionen etwas unter Druck. Heute sind diese Aspekte nicht nur «nice to have» wie vor zehn Jahren, deswegen soll diese Angelegenheit in ein Gesamtpaket gefasst werden; laut der AK am besten zusammen mit einer Revision des ewb-Reglements. Ich verstehe den Antrag der AK so, dass der Stadtrat findet, dass er die Verantwortung dafür, dass der Verwaltungsrat keine Décharge erhält, weiterhin tragen kann. Falls die vorliegende Teilrevision mit der Auflage, dass eine Gesamtrevision durchgeführt werden soll, zurückgewiesen wird, werde ich diesen Auftrag sehr ernst nehmen. Dieses Vorhaben wird aufgrund der inhaltlichen Diskussion schwieriger werden und es wird dadurch, dass die Reglemente von Bernmobil und ewb gleichzeitig erarbeitet werden müssen, komplizierter. Ich gehe nicht davon aus, dass eine solche Gesamtrevision innerhalb weniger Monate umgesetzt werden kann. Der Gemeinderat wird sich darum bemühen, den Auftrag des Stadtrats zu konkretisieren und Ihnen einen Vorschlag zu unterbreiten. Mir persönlich wäre es lieber, wenn zumindest der Teil betreffend die Décharge heute geklärt werden könnte.

Henri-Charles Beuchat (SVP): Die Aussage, dass das Parlament nichts machen kann, provoziert mich zu einer Replik: Frau Gemeinderätin Wyss, mit dieser Aussage legen Sie ein seltsames Demokratieverständnis an den Tag. Das Stadtparlament ist der Souverän, selbst wenn es sich beim aktuellen Stadtrat um einen links-grünen Mehrheits-Souverän handelt. Der Souverän kann alles. Sie, Frau Gemeinderätin, sind als Mitglied der Exekutive Befehlsempfängerin dieses Parlaments. So funktioniert unser System der Gewaltentrennung. Ihre Behauptung, der Stadtrat könne nichts, zeugt von einem seltsamen Verständnis einer funktionierenden Demokratie. Das Parlament als Souverän kann alles und tut auch alles, mit den Mehrheiten, die sich bilden.

Direktorin TVS Ursula Wyss: Mir liegt es fern, dem Stadtrat in irgendeiner Weise die Souveränität abzuspochen. Mein Hinweis bezieht sich einzig auf den Gegenstand der heutigen Diskussion, nämlich die Frage der Aufsicht über den Verwaltungsrat von Bernmobil. In der heutigen Situation existiert keine formalisierte Aufsicht über den Verwaltungsrat, weil keine Genehmigung des Jahresberichts stattfindet, auch nicht durch das Parlament. In diesem Sinne wird dem Stadtrat durch den vorliegenden Vorschlag nichts weggenommen. Vielmehr wird dadurch festgeschrieben, dass dem Stadtrat die Oberaufsicht über den Gemeinderat zu-

kommt, während der Gemeinderat die Aufsicht über das Unternehmen wahrnimmt. Diese Regelung hat sich mittlerweile schweizweit bei allen ausgelagerten Betrieben durchgesetzt. Die vorgeschlagene Regelung würde dem Stadtrat deutlich mehr Macht zuteilwerden lassen, insbesondere gegenüber dem Gemeinderat. Es liegt ganz in meinem Sinn, Ihnen die Kraft zu geben, die Sie in dieser Sache innehaben möchten.

Beschluss

1. Der Stadtrat entscheidet auf Eintreten und lehnt den Nichteintretensantrag SVP ab (59 Ja, 8 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 008*
2. Der Stadtrat stimmt dem Rückweisungsantrag AK zu (44 Ja, 21 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 009*
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag SVP ab (7 Ja, 60 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 010*

2017.TVS.000116

9 Parkanlage Holligen Nord; Projektierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat bewilligt für die Parkanlage Holligen Nord einen Projektierungskredit von Fr. 530 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung I5200151 (Kostenstelle 520100, PG 520200).
2. Er beschliesst, einen Betrag von Fr. 298 000.00 aus der Spezialfinanzierung Konto Nr. 1500/ 29300500 betreffend «Planungsmehrwertabschöpfung altrechtlich» zu entnehmen. Dieser Beitrag wird dem Investitionsbetrag angerechnet und nur der Nettoinvestitionsbetrag wird aktiviert.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 4. April 2018

Sprecher PVS *Benno Frauchiger* (SP): Es kommt nicht oft vor, dass in der Stadt Bern neue Parkanlagen geschaffen werden. Diese schöne Gelegenheit bietet sich nun beim Areal Mutachstrasse beziehungsweise Holligen Nord. Für die Schaffung einer neuen Parkanlage beantragt der Gemeinderat einen Projektierungskredit von 530 000 Franken. Die Stimmbevölkerung genehmigte 2011 die neue Überbauungsordnung Holligen. Die Wohnüberbauung Mutachstrasse wird im Bereich nördlich der Schlossstrasse entstehen, inklusive einer an die Strasse angrenzenden Parkanlage. Südlich der Schlossstrasse soll später ein noch grösserer Stadtteilpark entstehen. Der vorliegende Projektierungskredit dient der Konkretisierung des nördlichen Parkteils. Immobilien Stadt Bern (ISB) hat im vergangenen Jahr einen kombinierten zweistufigen Investoren- und Projektwettbewerb ausgeschrieben. Die Beurteilungskriterien waren vor allem die städtebauliche und gestalterische Qualität des Wohnumfelds, das sozialplanerische Konzept sowie die Möglichkeiten für Begegnungen im öffentlichen Raum. Für den Park war gefordert, dass er für das Quartier identitätsstiftend wirkt, Platz für Ballspielflächen und einen Kinderspielplatz bietet und dass das Element Wasser integriert wird. Zudem muss der Park generationenübergreifend, für alle Altersgruppen, attraktiv sein. Für dessen Erstellung ist ein Kostendach von 3 Mio. Franken vorgegeben. Die Jury beurteilte das Gesamtprojekt, das heisst, die Kombination von Überbauung und Park. Das Projekt «Huebergass» ging als Siegerprojekt aus dem Wettbewerb hervor. Die Empfehlungen aus der Jurierung waren einstimmig. Ich selbst habe ebenfalls den Eindruck, dass dies das schönste Projekt ist, davon ist auch die Kommission PVS überzeugt. Für den Park wird eine Dreiteilung

vorgeschlagen, mit einer grossen Grünfläche als Spielwiese, mit einer Bespielung der Ränder, mit einer Wasserfläche sowie mit einem Hartplatz am Rand. Das Kostendach von 3 Mio. Franken kann mit dem gewählten Projekt eingehalten werden. Wir befinden über den Projektierungskredit von 530 000 Franken für den Park: 300 000 Franken werden effektiv für die Projektierung verwendet, 232 000 Franken hat der Gemeinderat bereits für die Altlastenbereinigung respektive den Rückbau des Familiengartenareals gesprochen. Der Rückbau ist nicht im vorgegebenen Höchstbetrag von 3 Mio. Franken enthalten, sondern wird als separater Aufwand geführt, der geleistet werden muss, damit das Terrain für die neue Nutzung zur Verfügung steht. Dieser Aufwand wird aus dem Fonds für Planungsmehrwertabschöpfungen finanziert. Nach der Erarbeitung des Bauprojekts soll die Parzelle aufgeteilt werden, und zwar in einen Teil für die Wohnüberbauung, der im Baurecht abgegeben wird, und in einen Teil für die Parkanlage, diese Parzelle wird vom Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen übertragen. Den Pächtern der Familiengärten wurde per Ende 2018 gekündigt, so dass das Terrain im Winter geräumt werden kann. Nächstes Jahr soll mit der Bebauung begonnen werden. Für alle Pächter, die dies wünschten, konnte ein Ersatz gefunden werden. Die Betroffenen wurden im Rahmen einer Mitwirkung informiert. Es existiert eine Steuergruppe, an der verschiedene Interessenvertreter aus dem Quartier beteiligt sind, die die Projektierung weiterhin begleitet wird. Die relevanten Ansprechpartner sind eingebunden, namentlich der Quartierverein, das Jugendamt, die Fachstelle für Gleichstellung, die Vereinigung Berner Gemeinwesenarbeit (VBG), der Trägerverein für die offene Jugendarbeit der Stadt Bern (TOJ) usw. Die Projektverfasser sehen den Park als eigenständigen Stadtraum und als etwas wilde Quartieroase, zum Nutzen der künftigen Siedlungsbewohner und der Allgemeinheit. Man will möglichst auf Hartbelagsflächen verzichten und eine grosse, vielseitig nutzbare Spielwiese schaffen. Im östlichen Bereich geht der Grünraum sanft in eine Wasserfläche über, die auf der Ostseite durch eine grosse Treppe abgeschlossen wird, die zum Sitzen einlädt. Entlang der Böschung zur Schlossstrasse sind weitere Spielmöglichkeiten vorgesehen und es gibt ökologisch wertvolle Wildhecken, damit auch die Natur etwas von diesem Park hat. Die Kommission hat dem Projektierungskredit einstimmig, mit 11 Ja-Stimmen, zugestimmt, ebenso der Entnahme von 298 000 Franken aus der Spezialfinanzierung «Abgeltung der Planungsmehrwerte». Bitte stimmen Sie diesem Projektierungskredit zu.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit zu (63 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 011*

2015.TVS.000037

10 Stadtteilpark Wyssloch: Entwicklung; Projektierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Stadtteilpark Wyssloch: Entwicklung; Projektierungskredit.
2. Der Stadtrat bewilligt für den Stadtteilpark Wyssloch einen Projektierungskredit von Fr. 1 284 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung von Stadtgrün, Konto I5200060 Wyssloch Stadtteilpark, Kostenstelle 520100, PG 520200.
3. Der Stadtrat bewilligt für den Stadtteilpark Wyssloch einen Projektierungskredit von Fr. 300 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung Hochbau, Konto PB18-004, Machbarkeitsstudie Nachnutzung Muristrasse 21e.
4. Der Gemeinderat wird dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 4. Juli 2018

Änderungsantrag der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)

Zu Ziffer 2: Der Stadtrat bewilligt für den Stadtteilpark Wyssloch einen Projektierungskredit von Fr. **1 268 000.00** Fr. ~~1 284 000.00~~ zu Lasten der Investitionsrechnung von Stadtgrün, Konto 15200060 Wyssloch Stadtteilpark, Kostenstelle 520100, PG 520200.

Ergänzungsantrag SVP

Es sei im Rahmen der Projektierung besonderes Augenmerk auf den Erhalt einer naturnahen Umgebung ohne neue Bauten und die Bewahrung des Wysslochs als wertvolles Schutzgebiet zu legen; dabei sei insbesondere die Wegführung und die Pflege und Reinigung des Sees zu verbessern.

Sprecherin PVS *Franziska Grossenbacher* (GB): Wir behandeln den Kredit für die Projektierung bis und mit der Ausschreibung der Etappe 1 und der Vorstudie beziehungsweise der Machbarkeitsstudie für die Phase 2 des Stadtteilparks Wyssloch. Der beantragte Kredit beläuft sich auf insgesamt 1,584 Mio. Franken. Dieses Geschäft hat eine lange Vorgeschichte: 2003 wurde eine Motion der FDP-Fraktion erheblich erklärt, die einen Quartierpark Bern Ost verlangte. Es fand ein Ideenwettbewerb für ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept statt, das 2006 vom Gemeinderat genehmigt wurde. Dieses Konzept legt die wichtigen Rahmenbedingungen der Parkgestaltung fest. 2009 folgte ein interfraktionelles Postulat, das eine Realisation des Stadtteilparks mit tragbarem Aufwand forderte. Das war eine Reaktion auf das Problem, dass damals die Gelder fehlten, um die Gestaltung der ganzen Parkanlage in Angriff zu nehmen, weswegen eine etappierte Realisierung vorgeschlagen wurde. In der Folge wurde ein Vorprojekt für die Etappe 1 ausgearbeitet, das den Bereich von der Egelgasse bis zur Laubeggstrasse umfasst. Dieses Vorprojekt war 2014 fertiggestellt und wurde an Stadtgrün Bern übergeben. Ein Jahr später beschloss der Gemeinderat, die weitere Projektierung zu verschieben, weil sich abzeichnete, dass der Schulraum im Osten knapp werden würde und man das Park-Projekt mit der Umnutzung der Tagesschule an der Laubeggstrasse 111 kombinieren wollte. Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 sieht vor, dass der Grünraum Egelsee-Wyssloch in einen Stadtteilpark umgestaltet wird. 2017 fällte der Gemeinderat den Entscheid für den definitiven Schulstandort Wyssloch mit dem Konzept «Schule im Park» und entschied, dass die Arbeiten für den Park wieder aufgenommen und vorangetrieben werden sollen. Der Stadtteilpark soll in Verbindung mit dem Schulhausprojekt in der Etappe 1 realisiert werden. Da der Entsorgungshof am Egelsee 2015 aufgehoben wurde, entschied der Gemeinderat 2017, dass das Areal des ehemaligen Entsorgungshofs Teil des künftigen Stadtteilparks wird und der Bevölkerung als Grünraum zur Verfügung gestellt werden soll. Der Gemeinderat beauftragte Stadtgrün Bern, gemeinsam mit der FPI und der BSS die weiteren Planungsschritte an die Hand zu nehmen.

Der Grünraum Wyssloch ist heute noch weitgehend unbaut. Es handelt sich um ein ökologisch wertvolles Gebiet, das durch die Autobahn, die Laubeggstrasse, die Egelgasse und die Muristrasse in verschiedene Kammern unterteilt ist. Der Wysslochbach, der durch den ganzen Perimeter fliesst, speist den Egelsee. Dieser Bach war bis 1996 komplett zugedeckt und wurde später zwischen Laubeggstrasse und Autobahn offengelegt. Das Gestaltungskonzept aus dem Jahr 2006 spricht die Erlebbarkeit des Gesamttraums an, definiert die übergeordneten Freiraum-Verbindungen, sieht die Offenlegung des Wysslochbachs vor und beschreibt den Raum als durchgängigen Wiesenraum mit sanfter Topographie und dem renaturieren Bach als «rotem Faden». Zur Etappe 1 verabschiedete der Stadtrat letztes Jahr den Kredit für einen Projektwettbewerb, der den Neubau der Volksschule Wyssloch, den Umbau des Wysslochguts und die erste Etappe des Stadtteilparks einschliesst. Es handelt sich um einen einstufigen, anonymen Projektwettbewerb. Die Aufgabe lautet, die Gebäude als Teil der

Parkanlage zu denken und sie in den Grünraum einzubetten. Die Resultate dieses Projektwettbewerbs sollten im Frühjahr 2019 vorliegen. Der Gemeinderat beschloss 2015, im Bereich der Etappe 1 eine Zwischennutzung zuzulassen. Diese Zwischennutzung besteht aus einer Spiel- und Liegewiese, aus Gemeinschaftsgärten, einem Brachland-Spielplatz, einem Pumptrack und dem im Sommer 2016 fertiggestellten Modulbau Wyssloch, der als Schulraum genutzt wird.

Die Etappe 2 umfasst den Bereich zwischen Muristrasse und Egelgasse, in dem auch die Zwischennutzung auf dem Areal des ehemaligen Entsorgungshofs stattfindet. Der Entsorgungshof am Egelsee ist seit der Eröffnung des Entsorgungshofs Schermenhof Ost geschlossen. Der Stützpunkt der Strassenreinigung wird noch bis 2020 auf diesem Areal verbleiben und dann in die sanierte Volksschule Spitalacker umziehen. 2016 hat eine vom «Verein am See» betriebene Zwischennutzung auf dem Areal am Egelsee den Betrieb aufgenommen. Der «Verein am See» hat ein Leitbild für diese Zwischennutzung erarbeitet. Ein Bestandteil ist ein Quartiercafé, welches in verschiedenen parlamentarischen Vorstössen unterstützt worden ist. 2017 wurde der Versuchsbetrieb des Bar au Lac genannten Quartiercafés aufgenommen. Ein Weiterbetrieb wäre bis zum Ende der Zwischennutzung gewünscht, wird aber von der Nachbarschaft bestritten. Der Barbetrieb wurde 2017 im Rahmen einer Veranstaltungsbewilligung für drei Monate bewilligt. Da dies nicht auf lange Frist möglich ist, bewilligte der Gemeinderat für die für den weiteren Betrieb der «Bar au Lac» nötigen baulichen Massnahmen einen Kredit von 239 000 Franken. Gegen die Baubewilligung gingen Einsprachen ein. Die Einsprechenden monieren, dass diese Nutzung nicht zonenkonform ist und dass der Gewässerabstand nicht eingehalten wird. Im Moment ist nicht klar, wie weit die Sache eskalieren wird. Der Betrieb dieser Bar entspricht einem Anliegen aus dem Quartier.

Was ist für die Nachnutzung des Areals am Egelsee vorgesehen? – Der Gemeinderat nahm 2017 das Nutzungskonzept zur Nachnutzung zur Kenntnis. Dieses Konzept wurde vom Stadtplanungsamt in einem partizipativen Prozess mit Vertretungen des Quartiers und allen involvierten Amtsstellen erarbeitet. Es wurden verschiedene Varianten geprüft; diese sahen entweder eine ausschliessliche Quartiernutzung oder eine kombinierte Quartier- und Schulraumnutzung vor. Die ausgewählte Variante heisst «Quartiernutzung im Bestand»; das bedeutet, dass die bestehenden Gebäude umgenutzt werden und dass eine Umgestaltung und eine Aufwertung der Umgebung stattfinden. Eine Nutzung in Form von Schulraum ist auf dem Areal des ehemaligen Entsorgungshofs nicht vorgesehen. Mit dieser Entscheidung ist die langfristige Nachnutzung der heutigen Zwischennutzung sehr ähnlich: Es soll eine quartierorientierte öffentliche Nutzung des Areals und der Gebäude stattfinden. In bau- und planungsrechtlicher Hinsicht liegen die Bereiche der Etappen 1 und 2 in der Zone im öffentlichen Interesse FA oder FB. Gemäss kantonalem Baugesetz müssen für diese Zonen die Zweckbestimmung und die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung festgelegt werden, was bislang noch nicht geschehen ist, aber im Rahmen eines Nutzungsplanungsverfahrens nachgeholt werden soll.

Der Bereich der Etappe 3, der Perimeter zwischen der Laubeggstrasse und der Autobahn, liegt in der Landwirtschaftszone. Für einen Stadtteilpark in diesem Bereich wäre eine Umzonung in eine Zone im öffentlichen Interesse notwendig. Es existiert ein Dienstbarkeitsvertrag aus dem Jahr 1909 zum Areal rund um den Egelsee. Die darin enthaltenen Regelungen sind inzwischen veraltet: Das Egelmoos darf nicht austrocknen und nicht überbaut werden, der Wasserspiegel des Egelsees ist zu regulieren und Überschwemmungen sind zu vermeiden. Für die künftige Nutzung könnte jedoch die folgende in diesem Dienstbarkeitsvertrag enthaltene Beschränkung relevant sein, die verlangt, dass «zu keinen Zeiten ein lärmendes, übelriechendes oder aussergewöhnlichen Rauch verursachendes Gewerbe ausgeübt und geduldet werden soll». Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll auch geprüft werden, inwiefern die alten Dienstbarkeiten in die neue Nutzung zu überführen sind.

Was entscheidet der Stadtrat heute mit dem Projektierungskredit? Es geht um die Projektierung bis zur Ausschreibung der Etappe 1 und um eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung der rechtlichen Ausgangslage und der verschiedenen Raumansprüche für die Etappe 2. Zum Terminplan: Die Resultate aus dem Projektwettbewerb zur Etappe 1 sollten im Frühjahr 2019 vorliegen. Es wird damit gerechnet, dass das Bauprojekt 2020 vorliegt. Die Eröffnung der Schulgebäude und des ersten Teils des Stadtteilparks ist 2023 vorgesehen. Für die Etappe 2, also das Gebiet rund um den Egelsee, wird nun eine Machbarkeitsstudie zur Abklärung der langfristigen Nutzung durchgeführt, anschliessend folgt ein qualitätssicherndes Verfahren. Welches Verfahren gewählt wird, ist abhängig von den Ergebnissen der Vorstudie. Das Ziel ist, einen Leerstand der Gebäude auf dem Areal des ehemaligen Entsorgungshofs zu vermeiden. Man rechnet damit, dass das Bauprojekt ungefähr 2021 vorliegen wird und dass die Nachnutzung des Areals 2023 den Betrieb aufnehmen kann. Die Etappe 3 des Stadtteilparks soll im Zusammenhang mit der allfälligen Umnutzung der A6 zu einer Stadtstrasse angegangen werden. In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Umzonung gegeben sind. Zur Organisation des komplexen Projekts: Die Entwicklung des Stadtteilparks Wyssloch bedingt einen integralen und ämter- beziehungsweise direktionsübergreifenden Prozess, in den sämtliche Direktionen involviert sind. Die Federführung bei der Planung und Projektierung des Stadtteilparks liegt bei Stadtgrün Bern. Zur Partizipation und zur Kommunikation: Es fand ein breit abgestützter Partizipationsprozess mit der Quartierbevölkerung für die Zwischen- und die Nachnutzung des Areals des ehemaligen Entsorgungshofs statt. Diese Partizipation soll nun, mit Bezug auf die ganze Parkanlage, ausgedehnt werden. Für den Teil, der eine Umzonung erfordert, läuft ein Mitwirkungsverfahren zur Änderung des Zonenplans. Zu den Kosten: Die Kostenschätzung für die Realisierung der Etappe 1 der Parkanlage Wyssloch beläuft sich auf 6 Mio. Franken, inklusive eines Betrags von ca. 1 Mio. Franken für die Räumung des Familiengartenareals. Nicht enthalten sind die Kosten für die Aussenanlagen des Schulhauses und der Tagesschule, die dem Stadtrat separat, im Rahmen des Baukredits, beantragt werden. Das bestehende Rasenspielfeld wird durch ein Feld gleicher Grösse im selben Perimeter ersetzt. Es wird zusammen mit dem Neubau der Volksschule Wyssloch realisiert werden. Alle Arbeiten, die die Offenlegung des Wysslochbachs betreffen, erfolgen unter der Federführung des Tiefbauamts; dieses Projekt wird über die Sonderrechnung Stadtentwässerung finanziert. 300 000 Franken des beantragten Projektierungskredits gehen zulasten des Investitionsbereichs von Hochbau Stadt Bern (HSB), der restliche Betrag kommt aus dem Topf für Grünraumanlagen und -planung. Der nächste Kredit für diesen Perimeter wird dem Stadtrat für das qualitätssichernde Verfahren zur Etappe 2 beantragt, gemeinsam mit diesem Kreditantrag werden dem Stadtrat auch die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgelegt werden. Die Kosten für die Zwischennutzung in Form des Quartiercafés Egelsee von 239 000 Franken werden in einem separaten Kredit geführt.

In der PVS wurde vor allem darüber diskutiert, dass die rechtliche Situation sorgfältig geklärt werden muss, damit die Nachnutzung auf diesem Areal nicht anfechtbar sein wird. Die Kommission legt Wert darauf, dass in den Perimeter der Nachnutzung auf dem ehemaligen Entsorgungshof das «Laubsägelihaus» und das «SOML-Haus» einbezogen werden. Es ist wichtig, zu klären, was langfristig mit diesen Gebäuden geschehen soll und ob sie einer quartierbezogenen Nutzung zugeführt werden können. Die PVS legt einen Änderungsantrag vor, der der Korrektur eines Fehlers im Vortrag des Gemeinderats dient: Im Vortrag sind unterschiedliche Beträge für den Projektierungskredit aufgeführt. Korrekt ist die auf Seite 9 genannte Summe von 1,584 Mio. Franken. Der Irrtum des Gemeinderats ist darauf zurückzuführen, dass die Beiträge für die Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) bereits beim Projektierungskredit berücksichtigt worden sind; diese werden aber erst aus dem Baukredit errechnet. Laut dem Antrag der PVS soll die in Punkt 2 des Antrags des Gemeinderats aufgeführte Kreditsumme

entsprechend um 16 000 Franken gekürzt werden. Die Kommission beantragt dem Stadtrat einstimmig die Zustimmung zu diesem Geschäft und zum Änderungsantrag.

Die Sitzung wird um 19.05 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

12.02.2019

X *Regula Buhlmann*

Signiert von: Regula Buhlmann (Qualified Signature)

Die Protokollführerin

12.02.2019

X *B. Wälti*

Signiert von: Barbara Wälti (Authentication)

Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.30 Uhr

Vorsitzend

Vizepräsident Philip Kohli

Anwesend

Devrim Abbasoglu-Akturan	Barbara Freiburghaus	Maurice Lindgren
Mohamed Abdirahim	Rudolf Friedli	Peter Marbet
Timur Akçasayar	Katharina Gallizzi	Melanie Mettler
Katharina Altas	Lionel Gaudy	Patrizia Mordini
Ruth Altmann	Hans Ulrich Gränicher	Barbara Nyffeler
Ursina Anderegg	Claude Grosjean	Seraina Patzen
Oliver Berger	Franziska Grossenbacher	Tabea Rai
Thomas Berger	Lukas Gutzwiller	Rahel Ruch
Henri-Charles Beuchat	Bernadette Häfliger	Kurt Rügsegger
Lea Bill	Erich Hess	Marianne Schild
Laura Binz	Brigitte Hilty Haller	Edith Siegenthaler
Gabriela Blatter	Roland Iseli	Lena Sorg
Danielle Cesarov-Zaugg	Ueli Jaisli	Matthias Stürmer
Yasemin Cevik	Bettina Jans-Troxler	Bettina Stüssi
Dolores Dana	Dannie Jost	Michael Sutter
Michael Daphinoff	Nadja Kehrl-Feldmann	Luzius Theiler
Milena Daphinoff	Ladina Kirchen Abegg	Ayse Turgul
Joëlle de Sépibus	Ingrid Kissling-Näf	Johannes Wartenweiler
Bernhard Eicher	Fuat Köçer	Christophe Weder
Vivianne Esseiva	Eva Krattiger	Lisa Witzig
Angela Falk	Martin Krebs	Marcel Wüthrich
Alexander Feuz	Marieke Kruit	Patrik Wyss
Benno Frauchiger	Daniel Lehmann	

Entschuldigt

Peter Ammann	Claudine Esseiva	Regula Tschanz
Regula Bühlmann	Nora Krummen	Manuel C. Widmer
Michael Burkard	Leena Schmitter	Patrick Zillig
Matthias Egli	Zora Schneider	

Vertretung Gemeinderat

Michael Aebersold FPI	Ursula Wyss TVS	
-----------------------	-----------------	--

Entschuldigt

Alec von Graffenried PRD	Reto Nause SUE	Franziska Teuscher BSS
--------------------------	----------------	------------------------

Ratssekretariat

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

Stadtkanzlei

Monika Binz, Vizestadtschreiberin

Traktandenliste

1. Die Traktanden 11 und 12 und die Traktanden 13 und 14 werden gemeinsam behandelt.
2. Traktanden 15 und 16 werden vorgezogen.

2015.TVS.000037

10 Stadtteilpark Wyssloch: Entwicklung; Projektierungskredit, Fortsetzung

Gemeinderatsantrag

5. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Stadtteilpark Wyssloch: Entwicklung; Projektierungskredit.
6. Der Stadtrat bewilligt für den Stadtteilpark Wyssloch ein Projektierungskredit von Fr. 1 284 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung von Stadtgrün, Konto I5200060 Wyssloch Stadtteilpark, Kostenstelle 520100, PG 520200.
7. Der Stadtrat bewilligt für den Stadtteilpark Wyssloch ein Projektierungskredit von Fr. 300 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung Hochbau, Konto PB18-004, Machbarkeitsstudie Nachnutzung Muristrasse 21e.
8. Der Gemeinderat wird dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 4. Juli 2018

Ergänzungsantrag der SVP

Es sei im Rahmen der Projektierung besonderes Augenmerk auf den Erhalt einer naturnahen Umgebung ohne neue Bauten und die Bewahrung des Wysslochs als wertvolles Schutzgebiet zu legen; dabei sei insbesondere die Wegführung und die Pflege und Reinigung des Sees zu verbessern.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Hans Ulrich Gränicher und ich teilen uns das Votum auf. Ich begründe zuerst unseren Ergänzungsantrag. Wir haben diesen Antrag sinngemäss ebenfalls anlässlich der Mitwirkung eingereicht. Wir verlangen nicht, dass es im Wyssloch nie mehr neue Bauten geben darf. Es soll jedoch ein besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden. Die naturnahen Lungen der Stadt Bern sind besonders wertvoll. Dazu gehören der Dählhölzli-Wald, die Manuel-Matte und das Wyssloch. Diese Gebiete sollen der Erholung und der Natur vorbehalten bleiben. Schulraum, der an anderen Orten vergessen wurde, darf nicht hier erstellt werden. Im neuen Quartier Schönberg-Ost hat es die Stadt verpasst, Schulraum aufzustellen. Es kann nicht sein, dass dieser nun ausgerechnet in einem Schutzgebiet gebaut werden soll. Aus diesem Grund ist auch ein Grossteil von uns gegen die Viererfeld-Überbauung. Bevor heikle Gebiete überbaut werden, sollen zuerst Industriebrachen wie das Gaswerkareal zum Zuge kommen. Ansonsten muss damit gerechnet werden, dass Betroffene und Naturschutzorganisationen mit guten Aussichten Rechtsmittel einlegen werden. Wir wollen dieses Schutzgebiet bewahren. Es soll ein friedliches Zusammenleben der verschiedenen Akteure möglich sein. All das muss bedacht werden, wenn auf das vorliegende Geschäft eingetreten wird.

Hans Ulrich Gränicher (SVP) für die Fraktion SVP: Ich habe mich über die Ausführungen von Franziska Grossenbacher gefreut. Sie hat den Sachverhalt gut dargelegt. Der Stadtteilpark

Wyssloch ist für Bern Ost bedeutsam. Uns ist wichtig, dass in diesem Gebiet nicht allzu viel gebaut wird. Es braucht nur wenige bauliche Interventionen. Östlich der Laubeggstrasse befindet sich im Winter der Schlittelhang des Quartiers. Dieser soll erhalten bleiben. Die Planer sollen eine naturnahe Planung gemäss unserem Ergänzungsantrag vorlegen. Heute fehlt eine direkte Fussverbindung vom Wyssloch in das Gebiet des Zentrums Paul Klee. Hier besteht Verbesserungspotenzial. Ich bitte, unserem Antrag zuzustimmen.

Fraktionserklärungen

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Wir stimmen dem Kredit zu. Die komplexe Planung ist sehr gut aufgegleist. Wir wünschen uns, dass das Quartier auch weiterhin gut einbezogen wird.

Zur Zwischennutzung am Egelsee: Im Stadtrat sind sich alle einig, dass das Areal des ehemaligen Entsorgungshofes quartierbezogen genutzt werden soll. Dazu gehört auch ein Café. Leider unterstützen die direkt betroffenen Anwohner dieses Ansinnen nicht. Der Gemeinderat muss die rechtliche Situation für die Nachnutzung gut abklären. Damit soll vermieden werden, dass es wieder zu Rechtsstreitigkeiten kommt.

Obwohl unsere Fraktion grosse Sympathien für ökologische Anliegen hat, werden wir den Antrag der SVP ablehnen. Es sind sehr viele Nutzungsansprüche vorhanden. Die verschiedenen Interessen werden ausgewogen berücksichtigt. Mit dem Entscheid zur «Schule im Park» werden neue Gebäude erstellt werden. Diese Idee überzeugt uns, denn sie ermöglicht ein Nebeneinander von Schulraum und Quartierpark.

Marieke Kruit (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wir begrüssen, dass der Gemeinderat die Planung und die Realisierung des Stadtteilparks Wyssloch in Angriff nimmt. Dort wird qualitativ guter Schulraum erstellt. Gleichzeitig entsteht für alle ein multifunktionaler und nutzungsöffener Freiraum. Wichtig ist, den Charme des Gebietes zu erhalten und es, wo nötig, aufzuwerten. Es braucht jedoch keinen Park aus dem Hochglanzprospekt. Die unterschiedlichen Bedürfnisse der Quartierbewohnerinnen und -bewohner sollen Platz haben. Die jetzigen Naturwerte sollen bestmöglich erhalten bleiben. Es ist wichtig, dass eine saubere, rechtliche Klärung stattfindet. Damit sollen Probleme, wie sie bei der Zwischennutzung aufgetreten sind, vermieden werden. Die Frage des Gewässerabstandes muss beantwortet werden. Wir sollten uns und dem Quartier den Gang vor das Bundesgericht ersparen. Im Raum Egelsee müssen alle Optionen geprüft werden. Neben dem ehemaligen Entsorgungshof sollen auch die anderen Liegenschaften in die Planung einbezogen werden. Dazu sind Gespräche mit den heutigen Nutzerinnen und Nutzern nötig.

Das gute Projekt bringt einen Mehrwert für den Osten von Bern. Für und mit dem Quartier entsteht ein spannender und vielfältiger Freiraum. Die Fraktion SP/JUSO wird dem Projektierungskredit zustimmen. Sie unterstützt ebenfalls den Antrag der PVS. Den Antrag der SVP lehnen wir hingegen ab. Eine naturnahe Umgebung und ein sorgfältiges Vorgehen sind auch uns wichtig. Dem Einschub «ohne neue Bauten» können wir jedoch nicht zustimmen. Wir müssen uns in der Projektierungsphase verschiedene Optionen offenhalten.

Lukas Gutzwiller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion unterstützt den Projektierungskredit von rund 1,5 Mio. Franken. Wir sind dem Gemeinderat dankbar, dass er sein Versprechen endlich erfüllt, indem er die Entwicklung des Wyssloch-Parks an die Hand nimmt. Schon 2003 hat der Stadtrat eine Motion überwiesen, welche den Gemeinderat aufforderte, einen Quartierpark Bern Ost zu entwickeln. Traut man der heutigen Planung, wird der Park, und damit die Aufwertung dieser Freifläche, 20 Jahre später realisiert sein. Ein wichtiges

Element dieser Aufwertung ist die Freilegung des Wysslochbachs bis zur Laubeggstrasse. Aus ökologischer Sicht ist dieser Schritt sehr begrüßenswert.

Zur Qualität des Gemeinderatsvortrags: Dieser ist nicht zielgruppengerecht dargestellt. Ein solches Geschäft verlangt zwingend nach einer Grafik mit Situationsplan.

Den Antrag der PVS wird die GFL/EVP-Fraktion annehmen. Der Antrag der SVP konnte in der Fraktion leider nicht diskutiert werden.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich bedanke mich für das Lob zur guten Planung. Ich werde es gerne an Christoph Schärer weitergeben, welcher die Federführung innehat. Es ist gelungen, im Quartier eine Vertrauensbasis zu schaffen. Die unterschiedlichen Interessen werden einbezogen und in fairer Weise gegeneinander abgewogen.

Die Schwierigkeit bei der Zwischennutzung entstand nicht, weil die rechtlichen Grundlagen nicht sauber geklärt wurden. Vielmehr gibt es einzelne Anwohnende, welche die aktuell bestehende Rechtslage maximal ausnutzen, um jegliche Quartiernutzung zu verhindern.

Der Antrag der PVS ist selbstverständlich in unserem Sinne. Es tut uns leid, dass uns dieser Fehler unterlaufen ist. Wir haben daraus entsprechende Lehren gezogen und danken Franziska Grossenbacher für die aufmerksame Vorbereitung des Geschäfts.

Ich bitte darum, den Ergänzungsantrag der SVP nicht anzunehmen. Er schränkt die Planung zum heutigen Zeitpunkt zu sehr ein. Bei diesem Gebiet handelt es sich nicht um ein Naturschutzgebiet. Das Ufergehölz ist schützenswert. Selbstverständlich tragen wir diesem wertvollen Raum Rechnung. Der Zusatz «ohne neue Bauten» würde uns Probleme bereiten. Wir wissen nicht mit Sicherheit, ob das bestehende Gebäude auf dem Gebiet des ehemaligen Entsorgungshofes sinnvoll nachgenutzt werden kann. Stellt sich im Laufe der Machbarkeitsstudie heraus, dass dieses Gebäude nicht erhalten werden kann, wären wir dankbar, dort einen Neubau vorsehen zu können. Mit dem Antrag der SVP würde ein solches Vorgehen ausgeschlossen. Christoph Schärer, der heute anwesend ist, hört uns gut zu und ist sich dieser Sensibilität sehr wohl bewusst.

Alexander Feuz (SVP): Offenbar sind die SVP und die Demokratische Alternative die einzig wahren Grünen. Wir haben den Antrag vorsichtig formuliert und sagen lediglich, dass ein «besonderes Augenmerk auf den Erhalt einer naturnahen Umgebung ohne neue Bauten» gelegt werden soll. Wird ein bestehendes Gebäude abgerissen, kann ein neues gebaut werden. Als Jurist weiss ich, dass es heikel ist, in diesem Schutzgebiet Bauten zu planen. In unserem Antrag reden wir nicht von einem Ausschluss oder einem Verbot.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Änderungsantrag der PVS zu (58 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 014*
2. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag der SVP ab (6 Ja, 48 Nein, 4 Enthaltungen).
Abst.Nr. 015
3. Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit zu (59 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 016*

- Die Traktanden 11 und 12 werden gemeinsam diskutiert. -

2016.SR.000216

11 Motion Michael Daphinoff (CVP): Veloroutennetz neu denken – ab auf schnellere und sicherere Nebenstrassen!

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 8. März 2017

Motionär *Michael Daphinoff* (CVP): Wir sind zufrieden mit der Antwort des Gemeinderats. Wir sehen betreffend Ziel viele Gemeinsamkeiten. Bei der Frage, wie das Velo gefördert werden soll, bestehen in den Einschätzungen jedoch grosse Unterschiede. Wir anerkennen die Anstrengungen, die der Gemeinderat, und insbesondere die Gemeinderätin Ursula Wyss, in den letzten Jahren zur Förderung des Velos unternommen hat. Es ist jedoch nicht sinnvoll, den Veloverkehr über die Haupttrouten zu leiten. Wie in Holland soll er über Nebenrouten geführt werden. Bei der Signalisierung besteht Verbesserungspotenzial. Ich denke dabei an den Perimeter Wankdorf, wo die bisherigen Massnahmen nicht zu einer Verbesserung der Situation für die Velofahrenden geführt haben. Gemäss unseren Beobachtungen wurde dort die Zahl der Velofahrenden auch nicht erhöht. Wir plädieren für qualitativ gute Routen mit klarer Signalisation und wenigen Hindernissen und Ampeln. Wir fordern nicht in absoluter Form, dass der Veloverkehr ausschliesslich über Nebenstrassen geführt werden muss. Wir verlangen, dass Velorouten «wo immer möglich» abseits der Hauptverkehrsachsen geführt werden. Wir bitten den Gemeinderat und den Stadtrat um einen Paradigmawechsel.

Wir kritisieren, dass zwischen 2005 und 2015 jährlich 4 Mio. Franken für die Veloförderung wirkungslos verpufft sind. Diese Kritik richtet sich an die Vorgänger und Vorgängerinnen des jetzigen Gemeinderates. Es ist ein Aufruf an die mitte-bürgerliche Seite, bei jeder Ausgabe zu prüfen, ob das Geld auch wirklich effektiv eingesetzt und gebraucht wird.

Mit der Antwort zum Postulat sind wir ebenfalls zufrieden. Der Gemeinderat stellt Massnahmen in Aussicht. Wir werden die Ergebnisse prüfen und beurteilen, ob sich die Situation verbessert hat. Sollte dereinst ein Tram in die Länggasse fahren, wird sich die Situation für die Velofahrenden nicht verbessern, sondern merklich verschlechtern. Deshalb sollen bereits jetzt die Velorouten über Nebenstrassen in den Bremgartenwald geführt werden. Wir bitten um Zustimmung zu den Vorstössen.

Fraktionserklärungen zu den Traktanden 11 und 12

Seraina Patzen (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Wir unterstützen das Vorgehen des Gemeinderats. Die Velohaupttrouten sind demnach die Grundpfeiler des Veloroutennetzes und diese sollen im Normalfall auf einer Hauptverkehrsachse verlaufen. In den meisten Fällen macht das Sinn, weil es sich dabei um die schnellsten Verbindungen handelt, die von einer Mehrheit der Velofahrenden benutzt werden. Auf diesen Strassen muss die Situation für Velos verbessert werden, um schnelle und sichere Verbindungen zu schaffen. Gleichzeitig schliesst der Gemeinderat nicht aus, dass eine Velohauptroute, wo sinnvoll, auch auf einer Nebenstrasse verlaufen kann. Es gehört zum Konzept, zusätzlich zu den Velohaupttrouten auch Velorouten auf Nebenstrassen zu führen. Auch hier soll ein sicheres Vorwärtskommen garantiert werden. Es besteht Verbesserungspotenzial. Wir erwarten gespannt die Ergebnisse des partizipativen Prozesses zum Veloroutennetz und zum Pilotversuch der Velostrassen im Breitenrain und in der Länggasse. Wir lehnen die vorliegenden Vorstösse ab.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Unsere Fraktion ist gespalten. Eine Mehrheit ist für den Vorstoss, ein Teil ist dagegen. Wir haben vor vielen Jahren eine ähnliche Forderung aufgestellt. Es ist sinnvoll, dass die schnellen E-Bikes auf den Hauptverkehrsachsen fahren.

Die schwächeren Velofahrer benutzen lieber die Nebenstrassen, da bei ihnen die Sicherheit im Vordergrund steht. Die Gegner des Vorstosses argumentieren, dass es darum geht, die Automobilisten aus dem Strassenraum zu verbannen. Wenn auch noch auf den Nebenstrassen Velorouten eingeführt werden, kann am Ende nirgends mehr mit dem Auto gefahren werden.

Benno Frauchiger (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wir teilen die Einschätzung, dass Velorouten auch auf Nebenstrassen geplant werden sollen. Wir sind jedoch nicht der Meinung, dass die Veloförderung ein Riesenflop ist. Ein Flop ist allenfalls, dass Zahlen nur bis 2010 bemüht werden und danach ausser Acht gelassen wird, was seither passiert ist. Vielmehr erachten wir die Veloförderung als Erfolg. Andere Städte sind an unserer Velooffensive interessiert. Die bürgerlich dominierte Stadt Frauenfeld hat beispielsweise diesen Sommer einen Auftrag an ein Berner Planungsbüro erteilt. Es soll, inspiriert von der Berner Velooffensive, ein Velokonzept erstellen. Dabei soll zwischen Direkt- und Komfortrouuten unterschieden werden. Erstere führen schnell und direkt an Hauptverkehrsachsen entlang, was einem Anliegen von vielen Leuten entspricht. Die Komfortrouuten werden für diejenigen geplant, die mehr Zeit haben und gern gemütlicher unterwegs sind. Sie sollen nicht den Hauptverkehrsachsen folgen. Es stimmt nicht, dass in Bern Velorouten ausschliesslich den Hauptverkehrsachsen entlang geplant sind. Die Erlachstrasse und die Militärstrasse sind explizite Velorouten auf Nebenstrassen. Aus diesem Grund braucht es diese Motion nicht.

Zum Postulat: Die Freiestrasse und die Erlachstrasse sind Velostrassen, weshalb die Forderung aus unserer Sicht erfüllt ist. Die Länggassstrasse soll trotzdem auch als Veloroute geführt werden. Sie stellt die direkte Verbindung zur Halenstrasse Richtung Herrenschwanden und Glasbrunnen dar. Die Fraktion SP/JUSO wird das Postulat überweisen und die Stellungnahme als Prüfungsbericht gutheissen.

Erich Hess (SVP) für die Fraktion SVP: Ich wäre unter einer Bedingung für die beiden Vorstösse: Wenn die neuen Velorouten effektiv durch die Quartiere geführt und dafür keine Velos mehr auf den Hauptverkehrsrouten fahren und den motorisierten Verkehr behindern würden. Dieser wird in der Stadt Bern seit Jahren schikaniert. Er muss sich an alle Regeln und Vorschriften halten. Bei den Velofahrern drückt man beide Augen zu. Letzte Woche tat sich am Politikhimmel der Stadt Bern ein Lichtblick auf: Ursula Wyss hat angekündigt, dass sie glücklicherweise nicht mehr kandidieren wird. Ich hoffe, dass wir in Zukunft keine Verkehrsbehinderungspolitik mehr haben werden. Ich hoffe, es wird zukünftig eine Person zuständig sein, die versteht, dass es nebst Velos auch noch einen motorisierten Verkehr gibt. Diese zwei Fortbewegungsarten kommen bei vernünftiger Planung nämlich gut aneinander vorbei. Ich beantrage, die beiden Vorstösse abzulehnen. Jeder soll das Verkehrsmittel selber wählen dürfen. Freie Fahrt für alle Bürger!

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Seit einigen Dekaden wird die rot-grüne Politik in der Stadt Bern durch eine Mehrheit der Bevölkerung unterstützt. Das hat damit zu tun, dass die Regierung die Lebensqualität in der Stadt Bern wesentlich gesteigert hat. Als einen wichtigen Punkt nenne ich die Verkehrsberuhigung in den Quartieren. Sie werden damit ruhiger und sicherer. Die Strasse wird dadurch auch als Lebensraum für Kinder und Erwachsene zurückgewonnen. Die Velooffensive hat, insbesondere durch die intensive Unterstützung und Förderung durch Gemeinderätin Ursula Wyss, endlich Erfolg. Das findet grossen Anklang in der Bevölkerung. Ich bin zuversichtlich, dass diese Erfolgsgeschichte weitergehen wird. Viele Velos sind auf den Velorouten unterwegs. In den Quartieren wollen wir jedoch keinen Verkehr. Schnelle Velos sind für spielende Kinder gefährlich. Deshalb unterstützt die GFL/EVP-

Fraktion den Ansatz des Gemeinderats, nur dort, wo nicht anders möglich, Velohaupttrouten in den Quartieren zu planen. Wir werden deshalb die Motion Daphinoff ablehnen.

Beim Postulat folgen wir im Wesentlichen der Argumentation des Gemeinderats und werden entsprechend abstimmen.

Tabea Rai (AL) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Es ist sinnvoll, dass es nebst den Haupttrouten Alternativen gibt für Velofahrende. Es soll aber nicht Ziel sein, die Velos von den Hauptstrassen zu verbannen. Der motorisierte Individualverkehr soll vielmehr so stark reduziert werden, dass genug Platz für Velofahrende zur Verfügung steht. Die Haupttrouten für Velofahrende sollen sicher gestaltet werden. Dem Problem soll nicht ausgewichen werden. Wir lehnen die Vorstösse deshalb ab.

Oliver Berger (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Die Fraktion FDP/JF wird der Motion der CVP, welche die Velorouten neu denken will, zustimmen. Velos als Ergänzung im System sind sinnvoll. Die zwanghafte und krampfhaftige Einführung von Velohaupttrouten erachten wir aber als verfehlt. Der Veloverkehr soll gefördert werden. Das soll aber nicht zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gehen. Der Ablauf ist immer derselbe: Zuerst wird Mischverkehr mit einer überbreiten Velospur eingeführt. Dann wird eine MIV-Spur abgebaut, das Tempo reduziert und schliesslich werden die Parkplätze aufgehoben. Der MIV soll so unattraktiv wie möglich gemacht werden. Dieser staatliche Eingriff ist unnötig und rein politisch gefärbt. Wir stehen für ein konstruktives Miteinander respektive Nebeneinander der Verkehrsträger ein. Velos gehören, wo immer möglich, auf verkehrsarme Nebenstrassen. Das ist eine sinnvolle, pragmatische und zielführende Lösung. Wir unterstützen deshalb die Motion.

Das Postulat ist eine Konkretisierung der Absicht, Velos auf verkehrsarme Nebenstrassen zu leiten. Daraus ergibt sich eine weitgehende Trennung der einzelnen Verkehrsträger. Die Velos kommen hindernisfrei und sicher ans Ziel, der MIV ebenso. Es gibt, abgesehen von ideologischen und politischen Argumenten, nichts, was gegen das Postulat sprechen würde. Wir unterstützen es deshalb.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich bin überzeugt, dass beide Ansätze richtig sind. Die Erfahrungen der letzten Jahre bestätigen uns, dass wir damit auf dem richtigen Weg sind. Die Velohaupttrouten auf den Hauptstrassen sind die direktesten Verbindungen und sollen so sicher wie möglich gemacht werden. Daneben sollen aber auch Nebenrouten bestehen. Die Stadt Bern ist mit den Hochbrücken über die Aare doch in einer etwas anderen Situation als andere Städte. Oft lässt diese keine Alternativen für Nebenrouten zu. Damit ist die Zentralisierung auf den Haupttrouten naturgegeben. Wo Alternativen jedoch möglich sind, werden sie selbstverständlich gefördert. Im Breitenrain und in der Länggasse gibt es Velostrassen. Aus unserer Sicht handelt es sich dabei um positive Versuche. Wir sind gespannt auf die Bewertung durch das ASTRA. Das Bedürfnis nach Sicherheit ist auf den Haupttrouten gross. Wir haben zunehmend ein anderes Publikum auf dem Velo. Es sind dies hauptsächlich ältere Velofahrende, die in Anspruch nehmen, sicher unterwegs zu sein. Wir sind sehr gefordert, auch für die Bedürfnisse dieser Velofahrenden zu bauen.

Aktuell wird eine Befragung des Städteverbandes durchgeführt. Sieben grössere Städte wurden auf die Verkehrszufriedenheit hin geprüft. In Bern ist diese Zufriedenheit am höchsten. Dies hat sicher damit zu tun, dass wir immer wieder Kompromisse finden und auf eine Infrastruktur zur Veloförderung setzen. Wir haben in den letzten vier Jahren eine Zunahme von sagenhaften 35 Prozent von Velofahrenden auf den Velohaupttrouten zu verzeichnen. Diese Zunahme schafft keine andere Stadt. Betrachten wir ausschliesslich die Pendlerzeiten morgens und abends kommen wir auf eine Zunahme des Veloverkehrs von über 40 Prozent! Das ist ein sehr grosser Zuspruch und fordert uns gleichzeitig heraus, gute Infrastruktur zu bauen.

Zur ersten Velohauptroute wurde eine Zufriedenheitsbefragung durchgeführt. Die Zufriedenheitswerte sind sehr hoch. Die Velofahrenden nehmen zur Kenntnis, wenn ihre Infrastruktur verbessert wird.

Ich danke Michael Daphinoff für die positive Rückmeldung zu unserer Antwort zum Postulat. Wir versuchen, auch dort die beste Lösung zu finden.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt die Motion ab (18 Ja, 49 Nein). *Abst.Nr. 017*

2016.SR.000221

12 Postulat Michael Daphinoff (CVP): Sicheres, stressfreies und schnelles Vorwärtskommen auf den Velorouten: Direkte Veloverbindung vom Glasbrunnen zum Falkenplatz abseits der Länggassstrasse

Gemeinderatsantrag

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

Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 8. März 2017

Diskussion siehe Traktandum 11

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (60 Ja, 4 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 018*
3. Die Stellungnahme des Gemeinderats gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht (67 Ja, 0 Nein).
Abst.Nr. 019

Ordnungsantrag Matthias Stürmer

Die Traktanden 15 und 16 werden vorgezogen.

Matthias Stürmer (SP): Es ist wichtig, dass diese beiden Geschäfte noch heute behandelt werden. Anschliessend kann der Stadtrat wieder ausführlich über Mobilität diskutieren.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag zu (49 Ja, 12 Nein, 5 Enthaltungen). *Abst.Nr. 020*

- Die Traktanden 15 und 16 werden vorgezogen. -

2018.FPI.000036

15 Bauernhaus und Stöckli Hubel (Hubelweg 5 + 9, 3086 Englisberg): Entwidmung und Übertragung vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen

Gemeinderatsantrag

Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderates betreffend Bauernhaus und Stöckli Hubel (Hubelweg 5+9, 3086 Englisberg); Entwidmung und Übertragung vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen.

Das Grundstück Wald (Englisberg) 2/28 (Bauernhaus und Stöckli, Hubelweg 5 + 9, 3086 Englisberg) wird entwidmet und per 1. Januar 2018 (rückwirkend) zum Buchwert von Fr. 0.00 vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen (PG620200 Liegenschaften im öffentlichen Interesse (light)) übertragen.

Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 19. September 2018

Sprecher FSU *Johannes Wartenweiler* (SP): Es geht bei diesem Geschäft um ein Bauernhaus und ein Stöckli in Englisberg in der Nähe von Zimmerwald. Sie gehörten einst zum Betrieb des Alters- und Pflegeheims Kühlewil, werden jetzt jedoch in diesem Zusammenhang nicht mehr benötigt. Deswegen sollen diese Gebäude vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen übertragen werden. Der Stadtrat ist dafür zuständig, da der Verkehrswert der beiden Gebäude über eine Million Franken beträgt. Im Verwaltungsvermögen ist das Areal momentan mit 0 Franken eingestellt. Die Gebäude sind nicht in einem guten Zustand. Es wird Aufgabe des Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik sein, diesbezüglich mittelfristig eine sinnvolle Lösung zu finden. Entweder werden die Gebäude saniert oder im Baurecht abgegeben. Dieses Vorgehen sieht die städtische Politik mit eigenen Liegenschaften vor. In der FSU wurde das Geschäft mit 10 Stimmen einstimmig angenommen. Die Kommission beantragt dem Stadtrat, der Entwidmung und Übertragung zuzustimmen.

Als Sprecher der SP beantrage ich ebenfalls Zustimmung zu diesem Geschäft.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt der Entwidmung und Übertragung zu (57 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 021*

2017.FPI.000014

16 WLAN für städtische Volksschulen; Krediterhöhung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend WLAN für städtische Volksschulen; Krediterhöhung.
2. Der bewilligte Kredit (I6500083) von Fr. 1 095 000.00 wird um Fr. 900 000.00 auf Fr. 1 995 000.00 erhöht.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 19. September 2018

Sprecher FSU *Matthias Stürmer* (EVP): Im Frühling haben wir für die Einführung von WLAN für städtische Volksschulen einem Kredit von rund einer Million Franken zugestimmt. Damals ging vergessen, dass die Gebäude für den WLAN-Anschluss verkabelt werden müssen. Es genügt nicht, alleine über Router und die entsprechenden Geräte zu verfügen. Es braucht eine Verkabelung in den Schulzimmern. Um diese in 350 Räumlichkeiten zu installieren, ist ein Betrag von 900 000 Franken nötig. Er ist notwendig, damit der Internetanschluss an den Schulen tatsächlich klappt. Wir haben das Geschäft in der Kommission ausführlich behandelt.

Die FSU beantragt dem Stadtrat mit 8 Ja-Stimmen, bei 2 Enthaltungen, der Krediterhöhung zuzustimmen. Die Sache ist zwar unschön, das WLAN-Geschäft kann damit jedoch abgeschlossen werden. In der Verwaltung wurden die Lehren aus dem Fehler gezogen. Die GFL/EVP-Fraktion beantragt ebenfalls Zustimmung zur Krediterhöhung.

Direktor FPI *Michael Aebersold*: Es ist ein Fehler passiert. Die ID haben nicht daran gedacht, dass bei den vielen alten Gebäuden auch baulichen Massnahmen nötig sein werden. Wir haben die Konsequenzen gezogen. In Zukunft werden bei allen Informatikprojekten auch allfällige themenfremde Investitionen systematisch geprüft und mitberücksichtigt.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt der Krediterhöhung zu (55 Ja, 0 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 022*

- Die Traktanden 13 und 14 werden gemeinsam diskutiert. -

2016.SR.000173

13 Motion Fraktion FDP (Barbara Freiburghaus/Bernhard Eicher, FDP): Mobility Pricing – Stadt Bern macht nicht mit

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 22. März 2017

Motionär *Bernhard Eicher* (FDP): Mobility Pricing ist ein Begriff, der in aller Munde ist. Die FDP-Fraktion befürwortet weder Mobility Pricing noch Road Pricing. Es ist falsch, die Mobilität via Einkommen zu steuern. Wird Mobilsein, ob per öV, mit dem Auto, Velo oder gar zu Fuss, zu bestimmten Zeiten verteuert, ist das sozial ungerecht. Wer Vermögen und Einkommen hat, kann es sich leisten, zu jeder Tages- und Nachtzeit unterwegs zu sein. Wer wenig Einkommen hat, muss sich gut überlegen, ob und wann er sich bewegt. Jeder Mensch soll sich jedoch, unabhängig vom Einkommen, frei in dieser Stadt und diesem Land bewegen können. Problematisch wird Mobility Pricing besonders dann, wenn es um die Hauptverkehrszeiten der Pendler geht. Leute mit geringem Einkommen, die Mühe haben, eine Arbeit zu finden und diese ausserhalb ihres Wohnortes ausüben müssen, werden durch dieses System bestraft. Als letzte Konsequenz müssen sie auf ihren Job verzichten und werden damit ins Elend getrieben. Diese Idee ist weder sozial noch liberal. Der Millionär stört sich nicht an diesem System, der einfache Angestellte wird dagegen massiv darunter leiden. In einer liberalen Gesellschaft können die Menschen frei wählen, wo sie wohnen und wo sie arbeiten. Das führt zu einer Durchmischung der sozialen Milieus. Mobility Pricing ist deshalb antiliberal. Wir bitten darum, ein klares Zeichen gegen Mobility Pricing und gegen Road Pricing zu setzen.

Unsere zunehmende Mobilität ist eine Herausforderung. Es gibt intelligentere Lösungsansätze, um diese Probleme zu beheben. Der Gemeinderat erwähnt, dass die Stundenpläne der Schulen angepasst werden könnten, um den Nahverkehr zu entlasten. In Gymnasien sollte dies problemlos möglich sein. Bei Firmen könnten Anreize gesetzt werden. Mit Home-Office und flexiblen Arbeitszeiten sind Bestrebungen zur Entlastung im Gang. In den Niedriglohn-Bereichen ist es jedoch gerade nicht möglich, die Arbeitszeiten flexibel zu gestalten. Verkauf und Service verlangen fixe Arbeitszeiten. Diese Angestellten können nicht auf die sogenannten preislichen Anreize reagieren. Wir bitten deshalb darum, andere Lösungsansätze als Mobility Pricing zu unterstützen.

Motionärin *Melanie Mettler* (GLP): Ich muss kurz Luft holen ob der abenteuerlichen Argumentation der neuen Sozis in der FDP-Fraktion. Es ist spannend, was hier mit ernstem Gesicht vorgetragen wird. Ich bin voller Achtung für meinen Kollegen Bernhard Eicher.

Der Mensch ist ein bequemes Tier. Er bevorzugt, wenn immer möglich, den leichteren Weg. Das hat uns sinnvolle Erfindungen wie Heizungen, warme Kleider, isolierte Häuser und Sparschäler beschert. Diese Bequemlichkeit hat uns aber auch viele Probleme eingehandelt: übermässigen Konsum, Abhängigkeiten und einen Lebensstil, der zulasten ärmerer Gesellschaften und der kommenden Generationen geführt wird.

Ein seit Jahrzehnten in internationalen Studien belegter, etablierter Fakt der Verkehrspolitik ist der folgende: Ein Ausbau des Angebots erhöht die Nachfrage. Dennoch funktioniert das ASTRA immer noch nach diesem Prinzip: Kapazitätsengpässe können mit Kapazitätsausbau behoben werden.

Dasselbe gilt für den öV: In der Zeitung lesen wir, dass bis 2035 ein Bahnausbau im Umfang von 12 Mia. Franken geplant sei – für den Dienstleistungsausbau, den Viertelstundentakt Bern-Zürich und den Halbstundentakt zu allen grösseren Ortschaften. Wir mögen es eben gern bequem.

Mobilität wird in der Schweiz massiv durch die Allgemeinheit subventioniert. Dies gilt vor allem für den motorisierten Individualverkehr (MIV), aber auch für den öffentlichen Verkehr (öV). Diese Preisverzerrung ist nicht zielführend und gesellschaftlicher und volkswirtschaftlicher Unsinn, da sie stetig zum Kapazitätsausbau führt. Ein solcher ist aber nicht nachhaltig. Das Ziel einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Mobilität müssten die bessere Bewirtschaftung bestehender Infrastruktur und ein Stopp beim Angebotsausbau sein. Ein Kapazitätsausbau ist nur dann sinnvoll, d.h. ökonomisch und ökologisch nachhaltig, wenn er gleichzeitig durch sinnvolle Mobilitätsmanagementmassnahmen begleitet wird. Wenn also sowohl das Angebot als auch die Nachfrage besser gelenkt werden.

Eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur ergibt sich beispielsweise durch Mobilitätsvermeidung: Stadt der kurzen Wege und dezentrales Arbeiten gehören dazu. Auch das Besteuerungssystem könnte hier sinnvolle Anreize setzen, beispielsweise bei den Abzügen oder durch Angehen der Probleme, die sich durch die einseitige Besteuerung am Wohnort ergeben. Die Harmonisierung des Schulsystems macht einen Schulwechsel einfacher.

Eine bessere Nutzung des Bestehenden gibt es auch durch die gleichmässigeren Verteilung der Nutzung, beispielsweise mit flexiblen Arbeitszeiten.

Neue Formen der Mobilität, von «sharing» zu «blended» bis «autonom», bieten ebenfalls Chancen, bestehende Infrastruktur besser zu nutzen, ohne neue Nachfrage zu generieren. Dies geschieht aber nur, wenn die Anreize entsprechend gesetzt werden. Zwar kann PostAuto jetzt mithilfe einer App ein nachfragegeneriertes Angebot anbieten, damit weniger leere Autos fahren. Das ist begrüssenswert. Gleichzeitig lässt die Leiterin Innovation bei der PostAuto Schweiz AG aber verlauten, dass das Vorbild Helsinki spannend sei. Dort können die Leute mit einer Flatrate Verkehrsmittel nach Lust und Laune brauchen und kombinieren. Das ist genau ein solches Geschäftsmodell, mit welchem das Angebot, und damit auch die Nachfrage, erweitert wird.

Das alles wäre kein Problem, wenn die negativen Effekte dieses ständig steigenden Mobilitätswahns eingeplant wären. Das sind sie aber nicht. Es gibt keine Vollkostenrechnung in der Mobilität. Vielmehr funktioniert unser System mit Flatrates und Pauschalen wie Autobahnvignetten und öV-Abos. Und während die Politik predigt, so viel wie möglich zu Fuss zu gehen oder zumindest mit dem Velo, weil der Langsamverkehr am gesündesten und ressourcenschonendsten ist, baut sie gleichzeitig das Angebot von bequemeren Verkehrsmitteln aus, die zu einem günstigen Preis konsumiert werden können. Sie wundert sich dann, dass die Leute

dieses Angebot auch nutzen und sich der Modalsplit somit kaum verändert. Die, welche die Angebote wenig nutzen sind, im Gegenteil, benachteiligt gegenüber jenen, die sie viel nutzen. Mobility Pricing hilft mit, diese Vollkostenrechnung einzubeziehen. Es ist ein Ansatz, mit dem die tatsächliche Verkehrsnutzung abgerechnet wird. Dies kann nach verschiedenen Kriterien erfolgen: Zeit, Ort, Streckenlänge, Art des Fahrzeugs oder nach Kriterien, die anderen gesellschaftlichen Zielen entgegenkommen. Ein schlaues Mobility-Pricing-Modell muss entworfen und getestet werden. Es hat das Potenzial, die genannten Probleme massgeblich zu reduzieren. Road Pricing alleine, wie dies unsere Ratslinke bevorzugt, reicht hier eben nicht.

Die Mobilitätsangebote werden sich in der Zukunft massiv verändern. Jetzt haben wir die Möglichkeit, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen, mit einer Vollkostenrechnung die richtigen Anreize zu setzen und zu vermeiden, dass alte Geschäftsmodelle repliziert werden. Diese beruhen ausschliesslich darauf, dass die Nachfrage nach dem Produkt ständig steigt. Es braucht kein Volkswirtschaftsstudium und auch kein Studium an der HSG, um zu verstehen, dass wir mit politischen Rahmenbedingungen dazu beitragen können, Anreize für die Entwicklung von nachhaltigen Geschäftsmodellen zu setzen.

Die Antwort des Gemeinderats ist mutlos und, ehrlich gesagt, ein bisschen entmutigend. Seit 2016 möchte der Bund Mobility Pricing testen. Wenn sich nicht einmal die Städte an den Pilotversuchen beteiligen wollen – wo soll es dann passieren? Die Städte müssen mit Innovationsgeist vorangehen und Leadership übernehmen, wenn es darum geht, unseren nächsten Generationen anständige Rahmenbedingungen zu übergeben. Es kann nicht sein, dass der Fokus des Gemeinderats auf den Langsamverkehr auf Gemeindeboden eine langfristige Sicht auf Mobilitätssysteme verunmöglicht. Zudem dient das auch nicht dem Zweck der Veränderung des Modalsplits in die gewünschte Richtung. Das sagt der Gemeinderat selbst in einer Antwort auf eine Interpellation von Barbara Nyffeler und mir im Mai dieses Jahrs, auf die Frage, ob der Fussverkehr tatsächlich abnimmt. Der Gemeinderat antwortet, dass das ressourcenschonendste Verkehrsmittel, nämlich der Fussverkehr, unter dem Ausbau des Angebots für Velo und öV leidet. Lernen wir doch aus diesen Erkenntnissen und passen wir unsere Strategie entsprechend an! Stattdessen agiert der Gemeinderat rein ideologisch und repliziert in seiner Antwort die Argumentation meiner Motion und nimmt auch nicht weiter Stellung zu den aufgeworfenen weiterführenden Fragen. Der Gemeinderat sagt, er sei gegenüber einem Pricing-System grundsätzlich skeptisch, wenn es die Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum motorisierten Verkehr verteuere. Das ist auch richtig so, denn ein solches Pricing-System schlägt die Motion ja auch gar nicht vor! Die Motion fordert lediglich, dass sich die Stadt daran beteiligt, wenn sich die Schweiz Gedanken darüber macht, wie eine verantwortliche, nachhaltige und zukunftssträchtige Mobilität als Gegenanreiz zum weiteren Infrastrukturausbau aussehen könnte.

Man muss nicht Angst haben vor den sozialen Auswirkungen des Mobility Pricing im öffentlichen Verkehr. Wie viele Prozent der Nutzenden geben tatsächlich einen relevanten Teil ihres Haushaltsbudgets für die Mobilität aus? Hier macht ein Giesskannenprinzip keinen Sinn. Auf das Argument, das sei asozial für die Menschen, die es sich nicht leisten können, erwidern wir: Wie asozial ist es denn, die Last der externen Kosten einfach unseren Kindern aufzubürden?

Wir bitten den Rat deshalb, die Motion in beiden Punkten zu unterstützen. Falls das nicht möglich ist, bitte ich den Gemeinderat, die Durchführung eines Pilotversuches nach den Kriterien seiner eigenen Verkehrspolitik zu prüfen und zu diskutieren.

Fraktionserklärungen zu den Traktanden 13 und 14

Ingrid Kissling-Näf (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Vor Jahren hat Gemeinderat Michael Aebersold eine Motion mit dem Titel «Road Pricing löst auch Berns Verkehrsprobleme» einge-

reicht. Ich lasse Sie raten, wann sie eingereicht wurde. Im Jahre 2004! Dieser Vorstoss wurde vom Stadtrat überwiesen, mit der Forderung, dass ein Konzept verfassungsrechtliche Grundlagen schaffen solle für ein gesamtstädtisches Road Pricing. Dem Stadtrat sollte ein Projektionskredit für die Umsetzung vorgelegt werden. Die Diskussion um Mobility Pricing und Road Pricing ist alt. Sie befasst sich mit der Frage, wie externe Kosten wie die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung internalisiert werden können. Als Umweltökonomin bin ich platt, dass wir es nicht geschafft haben, die externen Kosten bis zu einem gewissen Grad bei den Umweltabgaben zu internalisieren. Vor 15 Jahren hat der Stadtrat beschlossen, ein solches Vorhaben an die Hand zu nehmen. Wir stellen fest, dass wir dazu jedoch immer noch keinen Pilotversuch durchgeführt haben. Ein solcher würde erlauben, die Auswirkungen von Road- und Mobility Pricing zu überprüfen. Ich verstehe nicht, wieso sich unsere liberalen Kollegen dagegen wehren.

Die Fraktion SP/JUSO folgt der Position des Gemeinderats. Es ist uns ein Anliegen, dass die Kosten der Mobilität verursachergerecht abgegolten werden. Es muss empirisch abgeklärt werden, ob es diesbezüglich zu Ungleichgewichten bei den sozialen Schichten kommt. Die Belastung hängt vom Steuermodell ab. Mit Rückerstattungen könnte allenfalls korrigiert werden. Wir weisen darauf hin, dass Road- und Mobility-Pricing eine gute Sache ist und ein Instrument zur Mobilitätssteuerung in der Stadt Bern darstellt.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Der Vorteil eines Pendenzenberges ist, dass sich gewisse Dinge von alleine erledigen. Mit unserer Entscheidung können wir nicht wirklich beeinflussen, ob die Region Bern tatsächlich an einem Pilotversuch zu Mobility Pricing teilnimmt oder nicht. Die Pilotprojekte, die der Bund 2016 geplant hat, sind alle gestorben. Keine Region der Schweiz hatte ein Interesse daran, unter den gegebenen Voraussetzungen ein solches Pilotprojekt durchzuführen.

Die Fraktion GB/JA! folgt grundsätzlich der Haltung des Gemeinderats. Der Ansatz, das zu zahlen, was effektiv gebraucht wird, ist richtig. Die Kostenverteilung nach dem Verursacherprinzip ist sehr liberal. Aus diesem Grund verblüfft uns die Haltung der Fraktion FDP. Natürlich müssen die sozialen Fragen gestellt werden. Das Pilotprojekt des Bundes hatte zum Ziel, die Überlastungsprobleme beim öV und auf den Strassen während der Hauptverkehrszeiten mit Mobility Pricing zu lösen. Auch wir haben hier eine ähnlich kritische Haltung dazu wie der Sprecher der Fraktion FDP. Trotz Flexibilisierung der Arbeitszeiten und Home-Office wird immer ein grosser Druck auf den Morgen- und Abendzeiten liegen. Will man dieses Problem alleine über Preise lösen, müssten die Kosten massiv steigen. Das würde zu vielen sozialen Fragen führen, die diskutiert werden müssten.

Die Kosten für den öV sind gegenüber jenen für die Nutzung der Strasseninfrastruktur in letzter Zeit überproportional gestiegen. Hebt man mit Mobility Pricing gleichzeitig die Kosten von öV und MIV zu Spitzenzeiten an, widerspricht dies der angestrebten Verlagerungspolitik der Stadt Bern. Die öV-Nutzung wird damit gegenüber dem MIV nicht attraktiver. Zielt das Mobility Pricing darauf ab, die negativen Auswirkungen des Verkehrs verursachergerecht zu bepreisen, stimmen wir dem Ansatz zu. Zu den negativen Auswirkungen gehören Lärm, Abgase, gesundheitliche Beeinträchtigungen und die Flächenbeanspruchung durch die Infrastruktur. Müsste dafür ein fairer Preis bezahlt werden, würde der MIV gegenüber dem öV massiv verteuert. Damit findet eine Verlagerung statt. In diesem Sinne würden wir Mobility Pricing, oder eher Road Pricing, zustimmen.

Wir lehnen die Motion der FDP ab und stimmen dem Punkt 2 der Motion GLP zu.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Ich bin überrascht, dass die Ratslinke für Mobility Pricing ist. Schon als die Quartierparkkarten massiv verteuert werden sollten, habe ich moniert, dass damit ein Teil der Bevölkerung ausgeschlossen wird und nicht mehr beruflich tätig

sein kann in Bern. Die SVP lehnt solche Vorstösse ab. Es geht um Gerechtigkeit. Menschen, die Schicht arbeiten und im Gesundheitsbereich tätig sind, sind auf das Auto angewiesen. Müssen diese Leute Geld bezahlen, um in die Stadt zu kommen, ist das unsozial.

Die Fraktion SVP unterstützt die Motion der Fraktion FDP. Es ist auch aus Sicht des Bundesgesetzes nicht zulässig, einen Strassenzoll einzuführen. Ich nenne dieses Vorgehen moderne Wegelagerei. Diese Zahlungsschranken stehen auch im Widerspruch zum Bekenntnis der Linken zu Grossbern. Damit wird die Stadt nämlich von der Agglomeration abgeschottet.

Die Motion der Fraktion GLP lehnen wir ab. Mobility Pricing ist unsozial und verfassungsmässig nicht zulässig. Ich hoffe, dass die eidgenössischen Räte gegen ein solches Vorgehen sind. Auswärtige werden ausgeschlossen. Für sie rentiert es nicht mehr, in die Stadt zu kommen.

Marcel Wüthrich (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wie die GLP im Motionstext einleitend zu recht festhält, gibt es eine massive Subventionierung der Mobilität durch die Allgemeinheit. Dies führt zu Überlastungen und zu Stau. Die Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr (öV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) müssen auf Spitzenzeiten ausgerichtet werden. Im öV führt dies dazu, dass er, auf den ganzen Tag gesehen, v.a. im Regionalverkehr schlecht ausgelastet ist. Damit wären eigentlich insgesamt riesige freie Kapazitäten vorhanden. Dazu kommen Belastungen wie Lärm, Bodenverbrauch, Luftverschmutzung und Unfälle. Es bestehen Anreize zur Zersiedelung, obwohl kürzlich der Pendlerabzug reduziert wurde. Die Grundannahme, dass die externen Kosten gleich null sind, ist falsch und setzt völlig falsche Anreize. Insbesondere werden die Umweltkosten nicht abgegolten. Wir betreiben mit diesem System Zechprellerei auf Kosten der Natur!

Zur GLP-Motion: Leider will sich der Kanton Bern offenbar nicht an den Pilotversuchsangeboten des Bundes beteiligen. Diese Ablehnung ist etwas vorschnell passiert. Es könnten, auch ohne preisliche Anreize, gewisse Elemente umgesetzt werden. Die Entlastung von Spitzenzeiten durch die Verschiebung von Unterrichtszeiten und durch Verkehrssteuerung sind Massnahmen, welche umsetzbar wären. Das Ziel müsste sein, das richtige Verkehrsmittel für den richtigen Weg und richtigen Zweck zur richtigen Zeit zu benützen. Das ist ein Konzept der Smart Mobility. Es müsste durch organisatorische und betriebliche Massnahmen weiterentwickelt werden. Preisliche Massnahmen müssen dabei nicht unbedingt im Vordergrund stehen. Die Teilnahme an Pilotversuchen macht weiterhin Sinn. Darum werden wir auch Punkt 1 der GLP-Motion zustimmen.

Es soll jedoch nicht alles gefördert und subventioniert werden. Vielmehr soll schädliches Verhalten nach dem Verursacherprinzip besteuert werden. Der Gemeinderat führt unter dem Punkt «andere Massnahmen» als Beispiel den Ausbau des Bahnhofs und der Tramlinien auf. Es darf und soll nicht sein, dass dies die einzige Säule der künftigen Verkehrspolitik ist. Ein isoliertes Road Pricing für den MIV greift zu kurz. Auch der öV verursacht externe Kosten, die ebenfalls einzupreisen sind. Sollten dadurch die öV-Preise höher als diejenigen des MIV sein, müssten die Verlagerungsziele hinterfragt werden. Ich kann mir das jedoch nicht vorstellen. Im Gegensatz zum Gemeinderat haben wir deshalb keine Angst, dass das Verlagerungsziel durch Mobility Pricing gefährdet wird. Darum werden wir auch Punkt 2 der GLP-Motion zustimmen.

Zur FDP-Motion: Ich verstehe nicht, warum hier von sozialer Ungerechtigkeit gesprochen wird. Die Bürgerlichen wehren sich gegen jede Internalisierung von externen Kosten. Eigentlich wäre das doch ein liberales Konzept.

Das Gut «Mobilität» ist kein reines öffentliches Gut, ebenso nicht das Gut «Umwelt»! Ich erkläre das anhand eines Beispiels: Es ist Samstagabend, ich will einen Sonntagszopf backen. Ich brauche Mehl, Milch, Hefe, Salz, Butter und zwei Eier. Dummerweise sind keine Eier zuhause. Die Läden haben bereits geschlossen. Eine Lösung ist: Ich gehe zu den Nachbarn und

leihe mir die zwei fehlenden Eier. Wie reagiere ich? Zumindest sage ich «Danke», rein aus Respekt. Vielleicht werde ich die beiden Eier bezahlen. Möglicherweise werde ich den Nachbarn die zwei Eier am Montag zurückbringen. Ich werde ihnen jedoch sicher nicht zwei faule Eier zurückbringen! Da wurde ich anders erzogen! Mit unserem Wirtschaften machen wir aber genau das. Wir verbrauchen saubere Luft und stossen schmutzige Luft in die Natur aus, ohne dafür zu bezahlen. Kostenwahrheit ist nötig, sonst betreiben wir dauerhafte Zechprellerei auf Kosten der Natur! Der Atmosphäre ist es egal, ob ein Millionär oder ein Armer eine Tonne CO₂ ausstösst. Ich schlage der FDP-Fraktion vor, mit ihren Bundesparlamentariern zu reden, damit diese sich für eine CO₂-Abgabe stark machen. Damit werden Einnahmen generiert, mit denen wiederum etwas gemacht werden kann. Man kann sie beispielsweise der Bevölkerung zurückerstatten. Das ist ein sehr soziales Konzept.

Der ökologische Systemwechsel ist nicht gratis. Der Aufbau der Sozialwerke hat auch etwas gekostet. Im ökologischen Bereich ist die Einführung des Verursacherprinzips und der Kostenwahrheit die wichtigste Massnahme, die wir jetzt, anfangs des 21. Jahrhunderts, vorantreiben müssen. Durch unser Verhalten, der Zechprellerei auf Kosten der Natur, drohen uns irreversible globale Schäden, für welche wir verantwortlich sind. Dies gilt nicht nur für die Verkehrs-, sondern auch für die Energiepolitik!

Die GFL/EVP-Fraktion unterstützt die GLP-Motion in beiden Punkten und lehnt die FDP-Motion ab.

Bernhard Eicher (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Liberal bedeutet, dass alle Menschen dieselben Chancen haben, sich zu entfalten, sich fortzubewegen und einen gewissen Grad an Ressourcen zu verbrauchen. Der Ruf nach Lenkungsabgaben und Verursacherprinzip kann nur aus der warmen Stube der gehobenen Elite ertönen. Das ist sehr zynisch. Man erreicht keine Chancengleichheit, wenn die Leute in ihrer Mobilität und in ihrem Energiekonsum eingeschränkt werden. Mit Einführung der CO₂-Abgabe wird selektioniert, wer noch bestimmte wichtige Güter konsumieren darf und wer nicht. Es ist auch zynisch zu sagen, dass die Kosten für die Mobilität einen geringen Anteil der Ausgaben ausmachen. Das Generalabonnement (GA) kostet 3860 Franken im Jahr, was für gewisse Leute einen Monatslohn bedeutet! Das haben einige in diesem Saal vergessen! Diese Leute werden sich das GA nicht mehr leisten können, wenn es durch Lenkungsabgaben um 10 bis 20 Prozent verteuert wird. Die Betroffenen werden nicht mehr zu ihrer Arbeitsstelle pendeln können. Die Idee des Verursacherprinzips und der Lenkungsabgaben stammt von einer vermögenden, gutverdienenden Schicht. Sie versuchen damit, das Problem auszulagern. Wir wissen, dass wir zu viel konsumieren, uns zu viel bewegen, zu viel CO₂ und zu viel Energie verbrauchen. Die Lösung sehen Sie darin, dass Menschen mit wenig Einkommen dafür sorgen, dass weniger Energie verbraucht wird. Es ist doch egal, wenn die sich nicht mehr so viel bewegen können! Dagegen wehren wir uns! Das hat nichts mit Sozialismus zu tun. Alle Menschen sollen die wichtigen Güter wie Mobilität und Energie konsumieren können! Es geht um Chancengleichheit! Es ist nicht bestritten, dass wir Probleme haben. Es ist jedoch asozial und nicht liberal, diese über das Einkommen zu lösen.

Marianne Schild (GLP) für die Fraktion GLP: Mobilität zu Flatrate ist kein Grundrecht und kein Menschenrecht. Der Preis für das GA führt dazu, dass Leute, die viel reisen, einen günstigen Preis pro Kilometer bezahlen. Wer wenig reist, zahlt hingegen einen hohen Preis. Diese Logik liegt unserem heutigen Mobilitäts-Preissystem zugrunde. Ich sehe hier den Zusammenhang zu einer Erhöhung der Chancengleichheit nicht.

Ich beschäftige mich aus beruflichen Gründen täglich mit diesem Thema. Ich kenne jede Studie, die in den letzten 15 Jahren betreffend Brechung der Verkehrsspitzen verfasst wurde. Es sind vor allem Kantone und Gemeinden, aber auch die SBB und die ETH, welche sie gemacht

haben. Alle wissen, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein Fass ohne Boden ist. Es stellt sich lediglich die Frage nach dem Zeitpunkt, wann die nächste Tranche an Infrastrukturgeldern freigegeben werden muss. Irgendwann wird auch die letzte Fläche verbaut sein. Aber auch dann wird es noch mehr Verkehrsinfrastruktur brauchen. Wir bauen ein Verkehrssystem, das sich auf die Spitzenzeiten des Tages, also auf rund 4 Stunden, ausrichtet. Für den Rest des Tages verfügen wir über mehr als genug Kapazitäten. Beim Autoverkehr können wir nicht von einem Kapazitätsengpass sprechen. Es sitzen maximal 1,2 Personen in einem Fahrzeug. Hier handelt es sich vielmehr um ein Auslastungsproblem. Wir haben keine Kapazitätsengpässe auf den Strassen!

Die Verkehrspolitik der Schweiz muss sich vom einseitigen Fokus auf die Infrastruktur lösen. Vielmehr müssen wir beginnen zu lenken. Es wurden bereits verschiedene Ideen zur Lenkung der Nachfrage erwähnt. Ich beschäftige mich damit, wie Arbeitgeber dazu bewegt werden können, dass sie freiwillig flexiblere Arbeitszeiten anbieten und wie Schulen motiviert werden können, ihre Stundenpläne leicht anzupassen. Manchmal genügt schon eine Verschiebung um eine Viertelstunde, um ausserhalb der Stosszeiten zu reisen. Wir fragen uns, wie die Pendler ermutigt werden können, ihre Arbeitstage so zu gestalten, dass sie ausserhalb der Hauptverkehrszeiten unterwegs sind.

Daneben gibt es den sogenannten transaktionalen Weg. Dazu haben wir die Schlagworte Mobility Pricing, Road Pricing und dynamisches Preismanagement gehört. In anderen Ländern sind diese Systeme bereits Standard. Holland ist ein dicht besiedeltes Land. Keine einzige Provinz erhält Geld für Verkehrsinfrastruktur, wenn sie nicht gleichzeitig aufzeigen kann, wie sie den Verkehr besser lenken wird. Wir sind es zukünftigen Generationen schuldig, dass wir uns Gedanken zu Mobility Pricing machen. Die Stadt Bern soll das unterstützen.

Ordnungsantrag Patrik Wyss

Die Rednerliste wird geschlossen.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag zu (41 Ja, 18 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 023*

Roland Iseli (SVP) für die Fraktion SVP: Schweizweit wollte sich niemand an den Pilotversuchen beteiligen. Das lässt hoffen, dass es doch noch vernünftige Leute gibt. Drei Wörter gehen mir zunehmend auf die Nerven: Nachhaltigkeit, Leuchtturmprojekt und Lenkungsabgaben. Road Pricing ist eine Schnapsidee der Stadt. Mobility Pricing ist eine nationale Schnapsidee. Man könnte sie als «lenkungsmassnahmenabhängiges, nachhaltiges Leuchtturmprojekt» bezeichnen. Es geht darum, den privaten, motorisierten Individualverkehr mit Lenkungsmassnahmen massiv zu verteuern. Ich habe noch nie etwas von Tarifen gehört. Was soll das Zufahren und das Autofahren denn zukünftig kosten? Ich schlage vor, alles beim Alten zu belassen. Jeder zahlt seine Strassenverkehrssteuer und die Abgaben auf das Benzin. Mit Mobility Pricing wird alles verteuert. Ich beantrage, die entsprechenden Vorstösse abzulehnen.

Einzelvoten zu Traktanden 13 und 14

Erich Hess (SVP): Automobilisten und Schwerverkehr werden immer wieder als Milchkühe missbraucht. Dabei finanzieren sie die Strassen schon heute. Der Schwerverkehr hat einen Kostendeckungsgrad von weit über 130 Prozent. Der normale motorisierte Autoverkehr hat einen solchen von über 110 Prozent. Es kann nicht sein, dass dem Automobilisten und dem Schwerverkehr weitere Kosten aufgebürdet werden. Die Verkehrsprobleme der Stadt Bern sind hausgemacht. Alle Strassen und Einfahrtsrouten werden verlangsam, Spuren gestri-

chen. Dank der schlechten Verkehrspolitik von Ursula Wyss und ihrer Vorgängerin haben wir in den Stosszeiten nun Verkehrsprobleme.

In den letzten Jahren ist die Stadt Bern, auch dank der Zuwanderung, massiv gewachsen. Da fährt mancher Jugo gern mit dem BMW in die Stadt. Die Argumente im Vorstoss sind überhaupt nicht sachlich. Road Pricing führt nicht zur Verringerung des Verkehrs. Die Stadt Bern weiss genau, dass sie damit zusätzliche Einnahmen hätte. Eine Lenkung wird damit nicht erreicht. Die meisten Leute fahren zur Arbeit in die Stadt. Die Stadt will diesen Leuten einmal mehr im Weg stehen. Jeder Handwerker müsste das Road Pricing zahlen. Alles würde dadurch verteuert. Die Bevölkerung würde auch nicht unter weniger Lärm leiden. Durch das Road Pricing gäbe es im Gegenteil wohl noch mehr Lärm. Ich bitte, den Vorstoss zum Mobility Pricing abzulehnen. Seit Römerzeiten wissen wir: Je besser die Verkehrswege sind, desto besser geht es der Wirtschaft.

Henri-Charles Beuchat (SVP): Ich zweifle keinen Moment daran, dass dieses Parlament eine fiskalische Behinderung des freien Verkehrs beschliessen wird. Zum Glück handelt es sich dabei jedoch um einen Briefträgervorstoss. In der Bundesverfassung in Artikel 82 Absatz 3 steht nämlich, dass die Benutzung der öffentlichen Strassen gebührenfrei sein soll. Es ist korrekt, dass bei der Gründung des Bundesstaates die Strassenzölle abgeschafft wurden. Dies geschah zum Schutz des freien Verkehrs. Der Stadtrat kann beschliessen, was er will. Solange das Bundesgesetz nicht geändert wird, handelt es sich lediglich um eine Bemühung der Exekutive der Stadt Bern. Im Bericht des ASTRA über Mobility Pricing wird ein Zeithorizont von 15 Jahren angegeben. Bis dann hat es viele Wechsel im Stadtrat gegeben. Ich hoffe deshalb, dass dieser Vorstoss eines fernen Tages auf der langen Traktandenliste einer sogenannten Aufräumsitzung erscheinen und so beerdigt werden wird.

Oliver Berger (FDP): Mobility Pricing ist wirtschaftsfeindlich, behindert den Wettbewerb und den freien Personen- und Warenverkehr. Es löst keine Probleme, sondern schafft neue oder verlagert die alten.

Lionel Gaudy (BDP): Mobility Pricing ist nicht nur wirtschaftsfeindlich, sondern auch asozial. Es trifft genau die Bevölkerungsschichten, die es sich am wenigsten leisten können und am dringendsten darauf angewiesen sind, von A nach B zu gelangen. Welcher Geschäftsführer ist darauf angewiesen, weite Pendelstrecken zurückzulegen? Diese Leute können es sich leisten, dort zu wohnen, wo sie arbeiten. Menschen, die Schicht arbeiten, brauchen ein Fahrzeug. Durch das Aufheben von Parkplätzen hat man Leute, die zur tiefsten Einkommenschicht gehören, bereits bestraft. Sie können sich ein Auto nicht mehr leisten, bräuchten dieses jedoch für ihre Arbeit. Nun sollen sie auch noch durch Gebühren für die Benutzung der Strassen und Schienen bestraft werden. Ich werde deshalb dem Vorstoss der FDP zustimmen und die Motion der GLP ablehnen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Manchmal bleibt mir die Dynamik in diesem Rat nach wie vor unerschlossen. Die Anträge zu den Pilotversuchen erübrigen sich, da es schlicht keine solche Versuche gibt. Der Bund hat sich entschieden, im Kanton Zug eine Wirkungsanalyse durchzuführen. Wohl deshalb sieht er keine solchen Pilotversuche mehr vor. Möglicherweise schätze ich das aber auch falsch ein. Da der Gemeinderat aber die gleiche Einschätzung teilt, hat er die Motion der FDP zur Ablehnung empfohlen. Durch den Entscheid des Regierungsrats hat sie sich erübrigt.

Die Debatte auf nationaler Ebene zu Mobility Pricing drehte sich stark um den öffentlichen Verkehr. Aus diesem Grund zogen sich sämtliche städtischen Agglomerationen zurück, da eine solche Stossrichtung nicht in ihrem Interesse liegt. Wir fassen jedoch eine Änderung der

Strassenfinanzierung ins Auge. Für die Zeit nach dem treibstoffbetriebenen Verkehr müssen andere Möglichkeiten geschaffen werden, um die Strassen zu finanzieren. Wir unterstützen deshalb Punkt 2 der Motion GLP. Punkt 1 lehnt der Gemeinderat jedoch aus denselben Gründen wie zur Motion FDP ab.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt die Motion ab (18 Ja, 45 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 024*

2016.SR.000263

14 Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler, GLP): Effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur mittels Mobility-Pricing

Gemeinderatsantrag

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

Bern, 22. März 2017

Diskussion siehe Traktandum 13

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt Punkt 1 der Motion ab (14 Ja, 48 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 025*
3. Der Stadtrat erklärt Punkt 2 der Motion als Richtlinie erheblich (45 Ja, 17 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 026*

Traktandenliste

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

Eingänge

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

1. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli, SVP): Tramabstimmungen: Corriger la fortune oder die erfolgreiche Manipulation der Stimmbürger durch den Gemeinderat?
2. Kleine Anfrage Manuel C. Widmer (GFL): Herbizideinsätze durch die Gemeinde Bern?
3. Dringliches Postulat Henri-Charles Beuchat (SVP): Keine Entlassungen für Menschen mit einer körperlichen Behinderung «Stiftung Rossfeld»

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Vizepräsident

12.02.2019

X 

Signiert von: Philip Jany Kohli (Authentication)

Die Protokollführerin

25.02.2019

X 

Signiert von: Caroline Baldenweg Ziyout (Authentication)