



Stadtratssitzung

Donnerstag, 28. April 2016, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäftsnummer
1. Protokollgenehmigungen Stadtrat 2016 (Protokoll Nr. 5 vom 03.03.2016, Nr. 6 vom 10.03.2016 und Nr. 7 vom 17.03.2016)	2016.SR.000001
2. Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Wahlen Legislatur 2013-2016; Ersatzwahl	2013.SR.000439
3. Ersatzwahlen in Schulkommissionen: Kirchenfeld-Schosshalde und Heil-pädagogische Schule (BSS: Teuscher)	2013.GR.000313
4. Sozialhilfekommission: Amtsperiode 2013-2016; Ersatzwahl (BSS: Teuscher)	2013.GR.000070
5. Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt (PVS: Frauchiger / TVS: Wyss) <i>verschoben vom 07.04.2016</i>	2015.TVS.000153
6. Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer, SP): Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 29.10.2015, 10.12.2015 und 07.04.2016</i>	2014.SR.000006
7. Interpellation Alexandra Thalhammer (FDP): Zukunft Bahnhof Bern: Wie viel Baustellenverkehr und Einschränkungen werden den „LänggasslerInnen“ zugemutet? (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 07.04.2016</i>	2015.SR.000241
8. Interpellation Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Luzius Theiler, GPB-DA): Planung Bahnhofumbau: Wie kann die Mitbestimmung der Stadt gewährleistet werden, bevor Sachzwänge geschaffen werden? (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 07.04.2016</i>	2015.SR.000171
9. Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV) (PVS: Sutter / TVS: Wyss)	2014.TVS.000139
10. Motion Oskar Balsiger (SP): Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse; Abschreibung(PVS: Stampfli / TVS: Wyss)	2004.SR.000009
11. Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP (Regula Tschanz, GB/Michael Steiner, GFL): Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss)	2015.SR.000006
12. Schwarztorstrasse: Einführung Velogegeverkehr: Anpassung und Erneuerung der Lichtsignalanlagen sowie Strassen- und Kanalsanierung im Abschnitt Belpstrasse-Monbijoustrasse; Projektierungskredit (PVS: Sutter / TVS: Wyss)	2013.TVS.000002

- | | |
|--|-----------------|
| 13. Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleiser-satz mit Brückenoberbausanierung; Projektierungskredit (Bauprojekt), Kostenanteil der Stadt Bern (PVS: Feuz / TVS: Wyss) | 2016.TVS.000021 |
| 14. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli/Hans Ulrich Gränicher, SVP): Aufhebung Parkplätze in der Schützenmatte und Sperrung Schützenmattstrasse: Was sind die Konsequenzen für den motorisierten Privatverkehr und die KMUs? Will die Stadt die Cham-pignonzucht im Neufeldtunnel aufnehmen?; <i>Annahme und gleichzei-tig Prüfungsbericht</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 07.04.2016</i> | 2014.SR.000155 |
| 15. Motion David Stampfli (SP): Velonetzlücke beim Bubenbergplatz schliessen; <i>Annahme als Richtlinie</i> (TVS: Wyss) | 2014.SR.000274 |
| 16. Postulat Fraktion SP (David Stampfli/Stefan Jordi, SP): Sicheres Ve-lofahren auf der Viktoriastrasse; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss) | 2015.SR.000034 |
| 17. Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Freie Bahn für den 10er-Bus durch die Einführung einer Umweltspur für öV und Velo; <i>Annahme als Richtlinie</i> (TVS: Wyss) | 2014.SR.000269 |
| 18. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Velowege am Aare-ufer: Übungsabbruch auch in Bern oder soll gleichwohl auf Kosten der Steuerzahler munter weitergeplant werden?; <i>Ablehnung</i> (TVS: Wyss) | 2014.SR.000183 |
| 19. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser/Rudolf Friedli, SVP): Schutz der Fussgänger vor rowdyhaften Velofahrern! Keine Freigabe der Trottoirs für Velofahrer!; <i>Ablehnung/Annahme als Postu-lat</i> (TVS: Wyss) | 2014.SR.000090 |
| 20. Postulat Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Vermeidung von Kon-flikten zwischen Fussgängern und Velofahrern: Klare Trennung auf Trottoirs; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss) | 2015.SR.000070 |
| 21. Motion David Stampfli (SP): Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende gestatten; <i>Ablehnung/Annahme als Richtlinie Punkt 2</i> (TVS: Wyss) | 2014.SR.000273 |
| 22. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz, GB/Seraina Patzen, JA!): Velofreundliche Lichtsignalanlagen – Rechtsabbiegen bei Rot an Kreuzungen ermöglichen; <i>Ablehnung/Annahme als Richtlinie Punkt 2</i> (TVS: Wyss) | 2014.SR.000270 |
| 23. Postulat Fraktion FDP (Peter Erni, FDP): Bewirtschaftung der Velo-parkplätze beim Bahnhof; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 07.04.2016</i> | 2015.SR.000055 |
| 24. Motion Fraktion SVP (Manfred Blaser/Alexander Feuz, SVP): Kosten-pflichtige Parkplätze für Velos. Solidarität unter den Zweiradfahrern!; <i>Ablehnung</i> (TVS: Wyss) | 2014.SR.000069 |
| 25. Motion Fraktion SP (Stefan Jordi, SP): Velohauslieferdienst für die Stadt Bern; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss) | 2014.SR.000029 |

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 10	469
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	472
Mitteilungen des Präsidenten	473

Traktandenliste	473
1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2016 (Protokoll Nr. 5 vom 03.03.2016, Nr. 6 vom 10.03.2016 und Nr. 7 vom 17.03.2016)	473
2 Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Wahlen Legislatur 2013-2016; Ersatzwahl.....	473
3 Ersatzwahlen in Schulkommissionen: Kirchenfeld-Schosshalde und Heilpädagogische Schule.....	474
4 Sozialhilfekommission: Amtsperiode 2013-2016; Ersatzwahl.....	474
5 Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt	474
6 Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer, SP): Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben.....	492
5 Fortsetzung: Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt.....	492
7 Interpellation Alexandra Thalhammer (FDP): Zukunft Bahnhof Bern: Wie viel Baustellenverkehr und Einschränkungen werden den „LänggasslerInnen“ zugemutet?.....	493
8 Interpellation Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Luzius Theiler, GPB-DA): Planung Bahnhofumbau: Wie kann die Mitbestimmung der Stadt gewährleistet werden, bevor Sachzwänge geschaffen werden?	494
9 Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV) ...	494
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.45 Uhr	498
9 Fortsetzung: Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV).....	499
10 Motion Oskar Balsiger (SP): Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse; Abschreibung	505
11 Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP (Regula Tschanz, GB/Michael Steiner, GFL): Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen	506
12 Schwarztorstrasse: Einführung Velogegeverkehr: Anpassung und Erneuerung der Lichtsignalanlagen sowie Strassen- und Kanalsanierung im Abschnitt Belpstrasse-Monbijoustrasse; Projektierungskredit.....	509
Traktandenliste	518
Eingänge.....	519

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsident Thomas Göttin

Anwesend

Katharina Altas	Lukas Gutzwiller	Marco Pfister
Christa Ammann	Isabelle Heer	Halua Pinto de Magalhães
Peter Ammann	Erich Hess	Marco Robertini
Ursina Anderegg	Kurt Hirsbrunner	Kurt Rügsegger
Cristina Anliker-Mansour	Mario Imhof	Sandra Ryser
Mess Barry	Roland Jakob	Leena Schmitter
Henri-Charles Beuchat	Bettina Jans-Troxler	Lena Sorg
Manfred Blaser	Dannie Jost	Andrin Soppelsa
Regula Bühlmann	Nadja Kehrli-Feldmann	David Stampfli
Danielle Cesarov-Zaugg	Ingrid Kissling-Näf	Matthias Stürmer
Yasemin Cevik	Philip Kohli	Bettina Stüssi
Michael Daphinoff	Fuat Köçer	Michael Sutter
Daniel Egloff	Martin Krebs	Alexandra Thalhammer
Bernhard Eicher	Marieke Kruit	Luzius Theiler
Alexander Feuz	Nora Krummen	Regula Tschanz
Claudio Fischer	Annette Lehmann	Gisela Vollmer
Benno Frauchiger	Peter Marbet	Johannes Wartenweiler
Barbara Freiburghaus	Lukas Meier	Janine Wicki
Rudolf Friedli	Melanie Mettler	Manuel C. Widmer
Jacqueline Gafner Wasem	Roger Mischler	Marcel Wüthrich
Lionel Gaudy	Patrizia Mordini	Patrik Wyss
Katharina Gallizzi	Seraina Patzen	Patrick Zillig
Hans Ulrich Gränicher	Stéphanie Penher	Christoph Zimmerli
Franziska Grossenbacher		

Entschuldigt

Michel Burkard	Daniel Imthurn	Stefan Jordi
Rithy Chheng	Roland Iseli	Hans Kupferschmid
Claude Grosjean	Ueli Jaisli	Martin Mäder

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD	Alexandre Schmidt FPI	Franziska Teuscher BSS
Reto Nause SUE		

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel
Christine Gyax, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

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

Mitteilungen des Präsidenten

Vorsitzender *Thomas Göttin*: Ich möchte zwei neue Mitglieder im Rat begrüßen. Es sind dies Marcel Wüthrich und Marco Robertini für die GFL. Ich begrüße beide herzlich im Stadtrat und wünsche ihnen für ihre Arbeit viel Erfolg, viel Genugtuung und alles Gute.

Im Folgenden habe ich zwei Mitteilungen: Es liegt eine Einladung nach Langnau vor. Für diejenigen, die es noch nicht notiert haben: Wir fahren am Freitag, 20. Mai 2016, um 16.00 Uhr, nach Langnau, um eine Kulturinstitution ausserhalb der Stadt Bern, das Chüechlihus, zu besuchen. Ich glaube, man freut sich in Langnau. Es wird sicher eine spannende Sache sein und auch ein Zeichen, wenn Mitglieder des Stadtrats von Bern, die Interesse haben, dabei sein können. Anmeldungen werden erbeten bis am 13. Mai 2016. Es würde mich freuen, wenn wir als Gruppe diese Kulturinstitution besuchen und zusammen diesen kurzen Ausflug unternehmen könnten. Wir wären am Abend wieder zu Hause. Die zweite Mitteilung betrifft eine Veranstaltung: Bekanntlich mache ich für unserer Band nicht allzu viel Werbung. Aber der Fraktionszwang wird am 7. Juli 2016 im Innenhof des Burgerspitals spielen. Wir haben mit der Burgergemeinde vereinbart, dass wir um 17.30 Uhr den Stadtrat und den Grossen Burgerrat zu einem kleinen Apéro einladen. Diejenigen, die Lust haben, können sich dort treffen und danach das öffentliche Konzert besuchen.

Traktandenliste

Die Traktanden 5 und 6 sowie 19 und 20 werden gemeinsam behandelt.

2016.SR.000001

1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2016 (Protokoll Nr. 5 vom 03.03.2016, Nr. 6 vom 10.03.2016 und Nr. 7 vom 17.03.2016)

1. Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 5 vom 03.03.2016.
2. Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 6 vom 10.03.2016.
3. Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 7 vom 17.03.2016.

2013.SR.000439

2 Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Wahlen Legislatur 2013-2016; Ersatzwahl

Der Stadtrat wählt einstimmig für die zurückgetretene Cristina Anliker Mansour die von der Fraktion GB/JA! nominierte Ursina Anderegg als Mitglied in die Kommission SBK.

2013.GR.000313

3 Ersatzwahlen in Schulkommissionen: Kirchenfeld-Schosshalde und Heilpädagogische Schule

1. Frau Karin Koç-Zimmermann ist am 31. Juli 2014 als Mitglied der Schulkommission Kirchenfeld-Schosshalde zurückgetreten. Der Stadtrat nimmt von diesem Rücktritt – verbunden mit dem Dank für die geleistete Arbeit – Kenntnis.
2. Der Stadtrat wählt einstimmig als neues Mitglied der Schulkommission Kirchenfeld-Schosshalde ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis am 31. Juli 2017: Herr Raphael Karlen (FDP), 1973, Wildermettweg 37, 3006 Bern.
3. Frau Ursula Gosteli-Bucher tritt am 31. Juli 2016 als Mitglied der Schulkommission der Heilpädagogischen Schule zurück. Der Stadtrat nimmt von diesem Rücktritt – verbunden mit dem Dank für die geleistete Arbeit – Kenntnis.
4. Der Stadtrat wählt einstimmig als neues Mitglied der Schulkommission der Heilpädagogischen Schule ab dem 1. August 2016 für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis am 31. Juli 2017: Frau Semiramis Mordasini (FDP), 1995, Rütlistrasse 10, 3014 Bern.

2013.GR.000070

4 Sozialhilfekommission: Amtsperiode 2013-2016; Ersatzwahl

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Sozialhilfekommission: Amtsperiode 2013-2016; Ersatzwahl.
2. Er wählt mit sofortiger Wirkung bis Ende 2016 gemäss Anhang III Ziffer 4 des Kommissionsreglements Herrn Philipp Mäder (GLP) in die Sozialhilfekommission.

Beschluss

Der Stadtrat wählt einstimmig mit sofortiger Wirkung bis Ende 2016 als Vertretung der Fraktion GLP Herrn Philipp Mäder in die Sozialhilfekommission.

Ordnungsantrag Benno Frauchiger (SP)

Nach der gemeinsamen Behandlung der Traktanden 5 (ZBB) und 6 (Motion Entflechtung Hirschengraben) soll zuerst über die Motion abgestimmt werden.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag Frauchiger zu (47 Ja, 5 Nein). *Abst.Nr. 003*

- Die Traktanden 5 und 6 werden gemeinsam behandelt. Die Abstimmung zu Traktandum 6 findet vor der Beschlussfassung zu Traktandum 5 statt. -

2015.TVS.000153

5 Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Neuer Zugang Bubenberg und Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit.

2. Für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt wird der bestehende Kredit zu Lasten der Investitionsrechnung Konto I5100331 (KST 510200) von Fr. 880 000.00 um Fr. 1 850 000.00 auf neu Fr. 2 730 000.00 erhöht.
3. Der gesamte Projektierungskredit ist später in den Baukredit bzw. in die Baukredite aufzunehmen.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 28. Oktober 2015

Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit

Das Geschäft wird an den Gemeinderat zurückgewiesen mit dem Auftrag, anstelle einer Krediterhöhung zum Zugang Bahnhof Bubenberg zwei separate Projektierungskredite vorzulegen:

1. Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Bubenberg und Länggasse sowie Flankierende Massnahmen
2. Personenunterführung Bubenberg.

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

Antrag Nr. 1

Die Verkehrsmassnahmen sind so zu gestalten, dass der Bubenbergplatz weitestgehend vom MIV freigehalten wird. Es wird mindestens eine Halbierung des Verkehrsaufkommens sichergestellt.

Antrag Nr. 2

Im Rahmen der weiteren Projektierung ist für die Personenunterführung eine Variante mit einer unterirdischen Veloparkieranlage, welche südseitig über eine befahrbare Zugangsrampe erreichbar ist, auszuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen. In der kombinierten Unterführung/Veloparkieranlage ist genügend Zirkulationsraum für den Fussverkehr freizuhalten.

Antrag Nr. 3

Auf der Schanzenstrasse sind in beiden Richtungen Velostreifen von mindestens 1.5 Meter zu realisieren.

Antrag Nr. 4

Auf der Laupenstrasse sind in beiden Richtungen Velostreifen von mindestens 1.5 Meter zu realisieren.

Minderheitsanträge der PVS

Minderheitsantrag Nr. 1

In der Projektierung der Verkehrsmassnahmen im Umfeld Bubenberg ist die Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben entsprechend der Motion Frauchiger/Vollmer aufzunehmen.

Minderheitsantrag Nr. 2

Die Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben entsprechend der Motion Frauchiger/Vollmer ist in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept aufzunehmen und in das Agglomerationsprogramm (3. Generation) des Bundes zu integrieren.

Minderheitsantrag Nr. 3

Es sei bei der Planung die Auflage zu machen, dass die bisherige Kapazität für den motorisierten Individualverkehr erhalten werden muss und keine Planungen erfolgen dürfen, die zu dessen Beeinträchtigung führen.

Minderheitsantrag Nr. 4

Es sei bei der Planung die Auflage zu machen, dass die bisherigen Abbiegemöglichkeiten für den Privatverkehr in alle Richtungen erhalten bleiben.

Minderheitsantrag Nr. 5

Es sei bei der Planung die Auflage zu machen, dass der freie und ungehinderte Zugang zum Bahnhof aus allen Richtungen (West, City West, Länggasse, Neufeld, Innenstadt, Lorraine, Ost, Kirchenfeld etc.) für den motorisierten Individualverkehr sichergestellt ist.

Minderheitsantrag Nr.6

Es sei bei der Planung die Auflage zu machen, dass die Achse und Verbindung zum Neufeldzubringer sowohl aus Richtung Hodlerstrasse und Schützenmattstrasse als auch aus Richtung City West/Laupenstrasse zum Bahnhof und Länggasse, resp. Neufeldzubringer via Bahnhof erhalten bleiben.

Minderheitsantrag Nr.7

Auf den Velogegenverkehr im Raum Neubrückstrasse sei zu verzichten.

Minderheitsantrag Nr.8

Es sei die Vorlage gemäss Art. 46 GO den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.

Ergänzungsantrag Fraktion SP

Die Personenunterführung zum Hirschengraben ist zusammen mit dem neuen Zugang Bubenberg zu realisieren.

Ergänzungsantrag Fraktion GB/JA

Im Rahmen des Projekts ZBB ist im Bahnhofumfeld das Angebot an leicht zugänglichen gratis Veloabstellplätzen insgesamt zu erhöhen.

Anträge Fraktion SVP

Antrag Nr.1

Es sei bei der Planung die Auflage zu machen, dass die Planung darauf auszurichten sei, dass auch der Anteil des Privatverkehrs in den nächsten 20 Jahren um 30% zunimmt und hier keine Planungen erfolgen dürfen, die zu dessen Beeinträchtigung führen, sondern vielmehr die Planung habe entsprechende Ausbau der Kapazitäten vorzusehen.

Antrag Nr.2

Es sei bei der Planung die Auflage zu machen, dass keine Planungen erfolgen, die einen später nötigen Ausbau für den motorisierten Privatverkehr einschränken.

Antrag Nr.3

Es seien keine Planungen zu machen, die mögliche Tunnelverbindungen für den MGPV (MIV) im Raum Bahnhof (Raum Richtungen City-West-/Belpstrasse; Raum Länggasse/Neufeld-Belpstrasse) verunmöglichen oder negativ präjudizieren.

Antrag Nr.4

Es sei sicher zu stellen, dass die Notfalldienste keine Nachteile erleiden und die bisherigen Abbiegebeziehungen erhalten bleiben.

Eventualantrag zu Antrag Nr.4

Es sei sicher zu stellen, dass die Notfalldienste keine Nachteile erleiden.

Sprecher *Benno Frauchiger* (SP) für die PVS-Mehrheit: Beim vorliegenden Geschäft geht es um eine Krediterhöhung für den neuen Zugang Bubenberg. Bereits zum vierten Mal berät der Stadtrat in diesem Zusammenhang über das Projekt ZBB. Ich hole etwas aus: Am 29. Oktober 2009 hat der Stadtrat das erste Mal einen Planungskredit für die Gesamtkoordination der Arbeiten um das Projekt ZBB genehmigt. Im Mai 2012 wurde dieser Kredit um 1.1 Mio. Franken auf 1.8 Mio. Franken erhöht. Vor zwei Jahren, im April 2014, hat der Stadtrat einen separaten Projektierungskredit von 880 000 Franken gesprochen, als Anteil der Stadt Bern an die Kosten des neuen Ausgangs zur zukünftigen Westpassage, die im Bereich Bubenberg ZBB geplant ist. Wie ich damals bereits als Referent der PVS ausgeführt habe, ging es bei diesem Projektierungskredit lediglich um die Projektierung dieses neuen Bahnhofzugangs, also um

den eigentlichen Aufgang. Heute geht es um eine Kreditaufstockung um 1,85 Mio. auf 2,73 Mio. Franken, um vier weitere Bausteine in den Projektierungskredit hineinzunehmen, die nicht mehr direkt den Aufgang oder den Zugang betreffen: Bei Baustein 1, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bubenberg geht es um die neue Verkehrsführung im Knoten Laupenstrasse, Schanzenstrasse und Bubenbergplatz. Für die Projektierung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts sind 400 000 Franken vorgesehen. Ursprünglich wurden vier Stossrichtungen geprüft. Die erste, weiter wie bisher, diese wurde schnell verworfen, weil durch den neuen Bahnhofzugang der Fussgängerstrom über den Bubenbergplatz nicht mehr zu bewältigen wäre und die Ampelkapazitäten nicht mehr ausreichen würden. Eine weitere Variante war: weiter wie bisher, aber mit einer Personenunterführung zum Hirschengraben; diese Variante wurde ursprünglich, insbesondere aufgrund der hohen Kosten der Personenunterführung, verworfen. Zudem wurde geprüft, die Hauptverkehrsachse von der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse hinaufzuführen und den Bubenbergplatz weitgehend vom Individualverkehr freizuhalten und für den öffentlichen Verkehr zu reservieren. Das käme einem autofreien Bahnhofplatz sehr nahe, aber diese Variante wurde auch verworfen; dies ist aus heutiger Sicht nicht mehr so klar, aber ursprünglich war eine zweite Tramachse durch die Laupenstrasse geplant. Diese Variante hätte eine Tramhaltestelle vor dem Bubenbergzentrum nahegelegt. Weil deswegen eine „rote Wand“ befürchtet wurde, haben wir sie ebenfalls verworfen. Die Frage der zweiten Tramachse ist allerdings noch offen. Nach dem neuen Entscheid von Ostermundigen ist davon auszugehen, dass diese zweite Tramachse früher oder später kommen wird, auch wenn der Ast nach Köniz nicht ausgeführt wird.

Die Lösung, welche in der Projektierung weiterverfolgt werden soll, und welche als erster von vier Bausteinen vorliegt, sieht vor, dass die Hauptverkehrsachse über die Laupenstrasse und den Bubenbergplatz geführt wird. Ein Linksabbiegen in die Schanzenstrasse soll unterbunden werden. Mit der Ampelsteuerung sollte die Situation ohne Fussgängerunterführung gelöst und damit Platz auf der Laupenstrasse gewonnen werden. Unterdessen hat man festgestellt, dass für das Postauto weiterhin eine Linksabbiegespur nötig sein wird. Für den Individualverkehr soll das Linksabbiegen aber trotzdem untersagt bleiben. Damit das Ganze funktioniert, soll ausserdem der Verkehr auf der Achse Laupenstrasse-Bubenbergplatz um ein Drittel reduziert werden. Nur so kann die öV-Priorisierung in diesem Knoten angemessen gewährleistet werden. Diese Variante hätte ursprünglich ohne Personenunterführung auskommen sollen.

Mit diesem Stichwort kommen wir zu Baustein 2, der Personenunterführung: Anders als ursprünglich geplant, soll sie nun so oder so realisiert werden. Anfänglich waren die Kosten der Unterführung der Grund, diese Variante auszuschliessen, und mit 30 Mio. Franken sind diese tatsächlich sehr hoch. Dies, weil etliche Werkleitungen, aus meiner Sicht wohl auch der Stadtbach, in die Tiefe verlegt werden müssen. Eine technische Machbarkeitsstudie hat aber gezeigt, dass eine Personenunterführung technisch grundsätzlich machbar ist. Es ging dabei allerdings nur um bautechnische Fragen, der Nutzen dieser Personenunterführung wurde bis anhin nicht näher untersucht; auch eine detaillierte Personenflussstudie fehlt. Trotzdem soll sie projektiert werden; es werden 800 000 Franken für die Krediterhöhung benötigt. Die Personenunterführung soll im Tagbau, also offen erfolgen; alles andere wäre noch teurer. Es soll zwei Bauabschnitte geben. Für das Tram stadtauswärts wird eine Hilfsbrücke erstellt, weil die Unterführung unter der Tramlinie durchführt, falls die Tramgleise nicht verschoben werden. Stadteinwärts würde das Gleis vorübergehend abgerissen und das Tram durch die Wallgasse und Schwanengasse umgeleitet. In der Unterführung ist ein über sechs Meter breiter Zirkulationsbereich vorgesehen, dazu beidseitig je ungefähr sechs Meter Nutzungsfläche. Die Kommission PVS beantragt, dass diese Nutzungsfläche als Veloparkieranlage genutzt und dass eine befahrbare Zugangsrampe geschaffen wird. Herr Adrian Bubenberg bzw. sein Denkmal muss je nach Realisierungsvariante verschoben oder zumindest muss sein Sockel verkleinert werden.

Für Baustein 3 dieser Krediterhöhung sind 500 000 Franken vorgesehen. Dieser umfasst flankierende Verkehrsmassnahmen im weiteren Umfeld. Man wird die Steuerung der Lichtsignalanlage beim Henkerbrännli zwecks Dosierung anpassen müssen, weil auf der Neubrückstrasse zwischen Bollwerk und Henkerbrännli der Bus und der Veloverkehr im Gegenverkehr geführt werden sollen. Weil die Zufahrt zum Bubenbergplatz aus der Belpstrasse und Laupenstrasse reduziert werden soll und linksabbiegen in die Schanzenstrasse nicht mehr möglich sein wird, muss der Verkehr, der in die Länggasse oder ins Bahnhofparking möchte, über den Inselplatz und die Stadtbachstrasse umgeleitet werden. Damit dann der Verkehr am Inselplatz bewältigt werden kann, soll der Zugang zum Inselplatz über die Zieglerstrasse aufgehoben werden. Vom Inselplatz Richtung Effingerstrasse soll der Verkehr nur noch im Einbahnregime geführt werden.

Der letzte Baustein 4 ist vergleichsweise harmlos und wenig kontrovers. Für den Zugang aus der neuen Bahnhofsunterführung, der Westpassage, zur Länggasse sind vier Aufzüge geplant, welche beim heutigen Veloparking, beim Mad Wallstreet an die Oberfläche kommen. Für die Projektierung der Umgebungs- beziehungsweise Platzgestaltung in diesem Zugangsbereich sind 150 000 Franken vorgesehen.

Nun möchte ich noch auf die Anträge der Kommission eingehen. Zuerst zum Rückweisungsantrag: Der Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit wurde mit 4 zu 6 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt. Die Frage der Kreditzusammenrechnung wurde kontrovers diskutiert. Es gibt gute Argumente, warum man für die verschiedenen Bausteine separate Projektierungskredite hätte beantragen können. Man hat uns jedoch dargelegt, und es ist auch zulässig, warum man die verschiedenen Projektierungskredite zusammennimmt. Die Mehrheit der Kommission wollte das Geschäft nicht wegen finanztechnischer Fragen verzögern und hat deshalb den Rückweisungsantrag abgelehnt. Einerseits nimmt man damit in Kauf, dass über die Verkehrsmassnahmen und über die Personenunterführung nicht separat abgestimmt werden kann, andererseits, dass der Kredit dem fakultativen Referendum untersteht.

Die Kommission stellt vier Ergänzungsanträge: Antrag Nr. 1 betrifft den Verkehr über die Achse Laupenstrasse-Bubenbergplatz: Wie erwähnt ist vorgesehen, das Linksabbiegen in die Schanzenstrasse zu unterbinden. Es wird befürchtet, dass dadurch Mehrverkehr auf der Hauptachse vor dem Bahnhof entsteht. Mit diesem Antrag soll mit Nachdruck gefordert werden, dass die Verkehrsmassnahmen so gestaltet werden, dass das Verkehrsaufkommen vor dem Bahnhof oder beim Bubenbergplatz auch tatsächlich abnimmt. Dieser Antrag wurde mit 7 zu 4 Stimmen verabschiedet.

Antrag Nr. 2 fordert, dass bei der geplanten Personenunterführung eine Variante mit Veloparkieranlage ausgearbeitet wird, weil nach wie vor zu wenige Veloparkplätze vorhanden sind. Wenn die neue Westpassage kommt, werden wieder 500 Veloparkplätze, die dort entstehen, aufgehoben. Die Parkplätze, die nun für PostParc reserviert sind, liegen in einem Bereich, wo später diese Westpassage realisiert wird. Wenn man die Parkplätze im Hirschengraben, die als Provisorium gedacht sind, auch noch irgendwo versorgen möchte, würde sich diese Personenunterführung sehr gut als Veloparkieranlage anbieten. Die Kommission hat diesem Antrag mit 6 zu 3 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, zugestimmt. Antrag Nr. 3: Die Schanzenstrasse gehört zu den Velohaupttrouten; daher soll in beiden Richtungen ein Velostreifen von mindestens 1,5 Metern Breite realisiert werden. Dieser Antrag wurde mit 6 zu 5 Stimmen überwiesen. Der Antrag Nr. 4 betrifft dasselbe für die Laupenstrasse. Die Kommission empfiehlt diesen Antrag mit 7 zu 4 Stimmen zur Annahme.

Nun möchte ich noch zwei Minderheitsanträge begründen: Der erste Minderheitsantrag fordert, dass bei den Verkehrsmassnahmen die Entflechtung der Fussgängerinnen und Fussgänger von Trams und Velos gemäss Motion Frauchiger/Vollmer aufgenommen wird. Dieser Antrag ist mit 5 zu 6 Stimmen knapp gescheitert, weil einzelne PVS-Vertreter zuerst Klarheit

über die Haltung des Stadtrats zur Motion Frauchiger/Vollmer wollten. Deshalb mein Ordnungsantrag, dass man zuerst über die Motion abstimmt.

Der Minderheitsantrag Nr. 2 betrifft dasselbe Projekt. Dort geht es um die Finanzierung, falls die Entflechtung mit dieser Gleisverschiebung gewünscht wird. Diese soll ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden, genau so wie die übrigen Verkehrsmassnahmen. Damit kann quasi eine Mitfinanzierung von Bund und Kanton gewährleistet werden. Die Minderheitsanträge Nr. 3–8 wurden jeweils mit 4 zu 7 Stimmen abgelehnt. Dazu werde ich dem Sprecher Alexander Feuz für die PVS-Minderheit das Wort übergeben.

Die Anträge der SP- und der SVP-Fraktion wurden bereits in der Kommission gestellt. Der Antrag der SP-Fraktion zur sofortigen Realisierung der Personenunterführung wurde mit 3 zu 6 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, abgelehnt. Die Anträge der SVP-Fraktion wurden alle mit 3 zu 8 Stimmen abgelehnt. Der Antrag der GB/JA!-Fraktion lag der Kommission nicht vor. Die Kommission hat der Erhöhung des Projektierungskredits mit 7 zu 3 Stimmen, bei einer Enthaltung, zugestimmt.

Sprecher *Alexander Feuz* (SVP) für die PVS-Minderheit: Ich äussere mich zuerst zum Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit. Wir möchten, dass das Geschäft zurückgewiesen wird mit dem Auftrag, anstelle einer Krediterhöhung für den Zugang Bahnhof Bubenberg zwei separate Projektierungskredite vorzulegen. Einen ersten zu Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Bubenberg und Länggasse sowie flankierende Massnahmen, und einen zweiten zur Personenunterführung Bubenberg. Weshalb wünschen wir zwei separate Projektierungskredite? Ich verweise auf die schriftlichen Unterlagen, die wir abgegeben haben. – Die Gründe sind doch klar: Für den Stadtbeitrag an die Umsetzung der beiden Vorhaben wurden zwei separate Kreditvorlagen unterbreitet. Da ist es doch sinnvoll, auch zwei separate Kreditvorlagen für die Ausführung zu haben, da zwei separate Projektierungen realisiert werden. Wenn die Bevölkerung das eine oder das andere nicht will, kann die Übung abgebrochen werden. Wir sind der Meinung, das Volk solle möglichst viele Rechte haben und es solle dazu Stellung nehmen können. Von dieser Päcklipolitik ist endlich wegzukommen. Man kann für oder gegen die Personenunterführung sein, aber es ist ein Punkt, der sicher zu reden geben wird. Wir haben bereits bei einer früheren Erhöhung geltend gemacht, dass es ein wenig unsauber ist, solche Punkte am Volk vorbeizuschmuggeln. Zuerst sagt man, es werde nicht zusammengekommen, dann macht man es doch. Haben Sie den Mut: Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sollen diese Frage entscheiden. Deshalb sind wir klar der Meinung, dass das Geschäft zurückgewiesen werden muss.

Ich spreche nun über die Minderheitsanträge der PVS Nr. 3–8. Wir möchten, dass bei der Planung die Auflage gemacht wird, dass die bisherige Kapazität für den motorisierten Individualverkehr erhalten werden muss und dass keine Planungen erfolgen, die zu dessen Beeinträchtigung führen. Ich verweise dazu auf eine Studie von Bernmobil: Bis ins Jahr 2030 nimmt auch der Individualverkehr um 20 bis 25 Prozent zu. Bahnhof: Das ist ein Ort, wo wir alle hingehen wollen und es gibt auch den Dringlichkeitsschalter der Post etc. Ausgerechnet dort wollen Sie den Verkehr abwürgen. Es kann doch nicht sein, dass man eine wichtige Verkehrsbeziehung vom Raum West, Kirchenfeld, aber auch vom Fischermätteli-Weissenbühl zum Bahnhof in die Länggasse abklemmt. Denken Sie an die KMUs, die vielleicht am Abend eine Sendung beim Dringlichkeitsschalter aufgeben wollen. Sollen diese zuerst über die Autobahn oder durch die ganze Stadt fahren? Das ist doch eine heillose unverantwortliche Kostensache, bei der die Privaten schikaniert werden. Und die Luft wird dadurch nicht besser. Wir bitten Sie, dem Antrag Nr. 3 der PVS-Minderheit und ebenfalls dem Minderheitsantrag Nr. 4 zuzustimmen: Wir möchten, dass die bisherigen Abbiegemöglichkeiten im Bereich Bahnhof erhalten bleiben. Denn es ist unverantwortlich, wenn riesige Umwege gefahren werden müssen. Der Bahnhof hat eine Zentrumsfunktion und sollte von allen Seiten erreichbar sein. Ich

komme zum Minderheitsantrag Nr. 5. Wir wollen die Auflage machen, dass die Abbiegebeziehungen von allen Seiten – West, City West, Länggasse, Neufeld, Innenstadt, Lorraine, Ost, Kirchenfeld – erhalten werden. Entsprechendes gilt für Antrag Nr. 6: Es sei bereits bei der Planung die Auflage zu machen, dass die Achse und Verbindung zum Neufeldzubringer sowohl aus Richtung Hodlerstrasse und Schützenmattstrasse als auch aus Richtung City West/Laupenstrasse zum Bahnhof und in die Länggasse resp. Zum Neufeldzubringer via Bahnhof erhalten bleiben. Wir haben für viel Geld den Neufeldzubringer erstellt. Die Meinung ist, dass die Leute möglichst lange auf der Autobahn bleiben und dann in die Parkhäuser fahren. Ausgerechnet die Verbindung zum Neufeldzubringer wollen Sie kappen, indem Sie die Abbiegemöglichkeiten drastisch reduzieren. So würden die Leute wieder durch das Quartier fahren. Wir haben einmal einen boshaften Vorstoss eingereicht: Wollen Sie dann im Neufeldzubringer eine Champignonzucht machen? – Nun ohne Witz: Ist Ihnen bewusst, welches Verkehrschaos Sie anrichten, wenn Sie diesen wichtigen Zubringer kastrieren und es von dort keine Abbiegebeziehungen mehr gibt? Mit Antrag Nr. 7 fordern wir, dass kein Velogegegenverkehr im Raum Neubrückestrasse eingeführt wird. Wir erachten den Velogegegenverkehr als gefährlich. Es gibt zig Situationen, bei denen gerade Ortsfremde, die mit den Verhältnissen nicht vertraut sind, dann überrascht werden. Für uns ist klar: keine unklaren und gefährlichen Verkehrsführungen; deshalb Verzicht auf den Velogegegenverkehr. Nun komme ich zum Minderheitsantrag Nr. 8: Wir wurden für diese Anträge kritisiert. Für mich sind sie selbstverständlich. Haben Sie den Mut, den Stimmberechtigten das Geschäft zu unterbreiten, damit sie Stellung nehmen können. Das ist keine Erfindung der Kommissionsminderheit oder der bösen SVP; Artikel 46 der Gemeindeordnung (GO) sieht es vor. Das vorliegende Geschäft ist umstritten und wenn es frühzeitig abgelehnt wird, entstehen keine zusätzlichen Planungskosten; die Sache kann beendet und es kann neu geplant werden. Ansonsten würde es sofort heissen, man habe bereits derart viel Geld ausgegeben, dass man das andere auch noch weiterverfolgen müsse. Deshalb, haben Sie den Mut, seien Sie Demokraten und überlassen Sie der Stimmbürgerschaft den Entscheid. Ich danke für das Gutheissen dieser Anträge.

Fraktionserklärungen zu Traktanden 5 und 6

David Stampfli (SP) für die SP-Fraktion: Benno Frauchiger hat als Vertreter der PVS die wichtigsten Punkte zu dieser Vorlage erwähnt. Die SP-Fraktion begrüsst die Vorlage vollumfänglich. Wir erachten es als vollkommen richtig, dass die Stadt Bern alles unternimmt, um die Auswirkungen des Ausbaus des Bahnhofs Bern rund um den Bahnhof und den Bahnhofplatz aufzufangen. Wenn sich künftig die Anzahl Pendlerinnen und Pendler, die aus dem Bahnhof kommen, noch erhöht, sind entsprechende Massnahmen auf dem Bahnhofplatz unumgänglich. In diesem Zusammenhang ist die SP-Fraktion auch überzeugt, dass es, falls der Bahnhofausgang beim Bubenbergzentrum realisiert wird, nicht möglich wäre, die tausenden von Menschen, die morgens und abends dort vorbeikommen, ohne eine Personenunterführung zu den Tramhaltestellen auf die andere Seite zu führen. Man muss sich einmal vorstellen, wie es beim heutigen Bahnhofausgang hinter der Heiliggeistkirche aussähe, wenn es dort keine Unterführung gäbe und alle Leute oberirdisch aus dem Bahnhof gelangen würden. Der Bedarf ist offensichtlich und der Gemeinderat schreibt in seinem Vortrag denn auch: „Folglich lautet die Frage nicht ob, sondern wann eine ergänzende Personenunterführung realisiert werden soll.“ Wir sind der Meinung, statt nun lange zuzuwarten, planen wir doch jetzt, wo und wie wir die Unterführung realisieren wollen. Ich bitte, diesen Antrag der SP-Fraktion zu unterstützen.

Im Weiteren lehnen wir alle PVS-Minderheitsanträge sowie alle SVP-Anträge ab. Den Anträgen der Kommissionsmehrheit dagegen stimmen wir zu. Wir sind der Meinung, dass es dringend nötig ist, die Velostreifen auf der Laupenstrasse und auf der Schanzenstrasse zu realisieren. Weil das Personenaufkommen auf dem Bahnhofplatz weiterhin steigt, sind wir auch

der Ansicht, dass es unumgänglich ist, den motorisierten Individualverkehr weiter zu reduzieren. Wir dürfen nicht vergessen: Es wird nie einen verkehrsfreien Bahnhofplatz geben. Ein Bahnhofplatz hat viel Verkehr: Den öffentlichen Verkehr, Taxis, Notfallfahrzeuge und natürlich Velos. Aber es gibt Verkehr, der dort nicht nötig ist, und da spreche ich nun nicht von Gewerbeverkehr und der Anlieferung, sondern vom Transitverkehr. Diesen zu reduzieren, ist nicht so schlimm. Dafür kommen alle anderen Verkehrsteilnehmenden besser durch.

Seraina Patzen (JA!) für die GB/JA!-Fraktion: Die Situation rund um den Bahnhof Bern ist in Bezug auf die Veloabstellplätze mehr als nur unbefriedigend. Mit dem Umbau des Bahnhofs bietet sich die Chance, die Situation zu verbessern. In der bisherigen Planung wird aber einzig auf Velostationen gesetzt. Im Vortrag steht nichts dazu, wo und wie die Anzahl der Gratis-Abstellplätze erhöht werden soll. Für uns ist es jedoch zentral, dass Velos auf leicht zugänglichen Abstellplätzen gratis parkiert werden können. Die kostenpflichtigen Velostationen stellen für uns eine Ergänzung zum Angebot dar und nicht umgekehrt. Der Bau der Velostation beim neuen Zugang Länggasse ginge auf Kosten von heute sehr beliebten Veloabstellplätzen. Dies kann für uns nicht die Lösung sein. Deshalb verlangen wir mit unserem Antrag, dass auch das Angebot an gratis Abstellplätzen an zentraler Lage erhöht wird. Wir könnten uns beispielsweise vorstellen, dass anstelle der Velostation beim Zugang Länggasse einfach ein Raum mit Veloparkplätzen gebaut wird, damit die Veloabstellplätze an dieser guten Lage weiterhin gratis sind. Wir möchten, dass gratis Abstellplätze in der Planung ZBB eine wichtige Rolle spielen. Die JA! wird, um dieses Anliegen zu unterstreichen, heute Abend auch noch einen Vorstoss zu diesem Thema einreichen. Wir bitten, dem vorliegenden Antrag zuzustimmen.

Franziska Grossenbacher (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Wir unterstützen in den Grundsätzen die vorgesehenen Verkehrsmassnahmen rund um das Projekt ZBB. Wir werden deshalb der Erhöhung des Projektierungskredits zustimmen. Ich möchte auf drei Bereiche dieser Planung eingehen: Die Unterführung Hirschengraben, die Entflechtung im Hirschengraben und die Veloabstellplätze. Zur Unterführung: Wir unterstützen den Gemeinderat darin, dass die Unterführung als Variante weiter geplant werden soll. Die GB/JA!-Fraktion wird jedoch den Antrag der SP-Fraktion nicht unterstützen, den Entscheid für die Unterführung jetzt zu fällen. Für uns ist klar: Wenn eine Unterführung gebaut wird, soll sie für eine gute Veloparkierungsanlage genutzt werden und nicht für ein zusätzliches unterirdisches Einkaufszentrum. Solche sind bereits ausreichend vorhanden. Aber die bisherigen Entwicklungen in den Schweizer Städten und Bahnhöfen machen uns wenig Mut, dass es so kommen wird. Das Problem sind die hohen Kosten dieser Unterführung, die auf 22 bis 30 Mio. Franken geschätzt werden. Laut den Prognosen wird es diese Unterführung im Jahr 2035 brauchen. Wir alle wissen jedoch, dass diese Prognosen ungewiss sind. Wird die Anzahl öV-Passagiere wirklich so stark zunehmen? Wir wissen es nicht. Die GB/JA!-Fraktion will deshalb den Entscheid für diese kostspielige Variante nicht heute fällen. Schliesslich zählt für uns aber noch ein verkehrspolitisches Argument: Unterführungen zu bauen und Fussgängerinnen und Fussgänger in den Untergrund zu verbannen, damit oberirdisch freie Fahrt für freie Bürger herrscht, ist Verkehrspolitik der 70er-Jahre. Zeitgemässe Verkehrspolitik sucht oberirdische Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden. Wenn es nun halt mehr Fussgängerinnen und Fussgänger gibt, die aus dem Bahnhof strömen und wenn mehr Velos unterwegs sind, brauchen diese Verkehrsträger im Umfeld des Bahnhofs mehr Platz. Und dieser ist ihnen auf Kosten der anderen Verkehrsträger zu gewährleisten. Ich komme zur Entflechtung: Wir verstehen nicht, weshalb sich der Gemeinderat mit dieser Entflechtung im Hirschengraben so schwer tut. Die Nord-Süd-Querung für den Fuss- und Veloverkehr ist im Hirschengraben im Moment äusserst unbefriedigend. Wichtiger als die Unterführung wäre deshalb für den Fuss- und Veloverkehr die Entflechtung. ZBB wird Auswirkungen auf den Hirschengraben haben. Es ist uns klar, dass der Hirschengraben nicht isoliert

betrachtet werden kann. Die Diskussion, worin die optimale Verkehrsführung im Hirschengraben besteht, kann nicht auf den Sankt-Nimmerleinstag verschoben werden. Im Rahmen von ZBB besteht die Gelegenheit, die Haltestellensituation im Hirschengraben zu betrachten. Dazu kommt, dass mit dem STEK die verkehrsplanerischen Leitplanken für die nächsten Jahre gesetzt werden. Benno Frauchiger hat es bereits gesagt: Seit der Abstimmung in Ostermundigen ist klar, dass das Tram nach Ostermundigen wieder eine Chance hat. Wir stimmen deshalb der Motion Frauchiger/Vollmer zu. Ich komme zu den Veloabstellplätzen: Für die GB/JA!-Fraktion ist klar, dass es rund um den Bahnhof weiterhin leicht zugängliche kostenlose Veloabstellplätze braucht. Es ist eine Entwicklung im Gang, die sich mit dem Projekt ZBB verstärkt, nämlich, dass zentrale Gratis-Veloabstellplätze aufgehoben werden und dafür Velostationen gebaut werden, die zwar einen hohen Komfort aufweisen, aber eben auch kostenpflichtig sind. Die GB/JA!-Fraktion unterstützt diese Entwicklung nicht. Seit Jahren sind Veloabstellplätze rund um den Bahnhof Mangelware. Es braucht deshalb beides. Leicht zugängliche, zentrale Gratis-Abstellplätze und Velostationen. Es ist uns auch klar, dass der öffentliche Raum rund um den Bahnhof sehr knapp ist. Aber es könnten durchaus auch Lösungen gesucht werden, wie in Gebäuden oder unterirdisch Abstellplätze für Velos erstellt werden könnten, die schnell zugänglich wären – kostenpflichtig oder kostenlos. Diese Frage muss gestellt werden: Welcher Service soll bei diesen Abstellplätzen geboten und wie können die Kosten dafür getragen werden? Bei der Finanzierung der Veloabstellplätze müssen deshalb unbedingt auch die SBB, die BLS und die RBS eingebunden werden, die ihrer Kundschaft ein Park and Ride anbieten können. Wenn es die Stadt Bern mit der Veloförderung ernst meint, müssen Veloabstellplätze am Bahnhof gratis zur Verfügung stehen. Andere Städte im In- und Ausland machen es vor. Basel hat beispielsweise unter dem Bahnhofplatz eine riesige Veloabstellanlage, bei der ein Teil kostenpflichtig ist, mit hohem Service, und der andere nicht. Wir nehmen die Anträge der PVS-Mehrheit an. Wenn die Motion Frauchiger/Vollmer erheblich erklärt wird, enthalten wir uns bei den beiden ersten Anträgen der PVS-Minderheit, ansonsten werden wir sie annehmen. Die übrigen Anträge der PVS-Minderheit sowie der SP- und SVP-Fraktion lehnen wir ab.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion (Anträge): Bei Antrag Nr. 1 soll die Auflage gemacht werden, dass die Planung darauf auszurichten sei, dass auch der Anteil des Privatverkehrs in den nächsten 20 Jahren um 30 Prozent zunimmt und dass keine Planungen erfolgen dürfen, die zu dessen Beeinträchtigung führen, sondern die Planung habe vielmehr einen entsprechenden Ausbau der Kapazitäten vorzusehen. Der Raum Bahnhof ist ein strategisch wichtiges Gebiet. Ich habe dies bereits bei der Begründung zum Minderheitsantrag PVS erwähnt. Bekanntlich gibt es Privatverkehr und dieser nimmt zu. Und ausgerechnet jetzt wollen Sie dort Kapazitäten abbauen. Es ist klar, dass dies Probleme verursachen wird; es sei denn, Sie möchten, dass man mit dem Auto grundsätzlich nicht mehr zum Bahnhof fahren kann. Aber ich denke, das ist nicht Sinn und Zweck eines Bahnhofs. Sonst passiert Ähnliches wie im Kanton Zürich: Dort haben rot-grüne Städte wie Winterthur und Zürich den Verkehr auch abwürgen wollen und der Grossrat hat zu Recht Vorstösse angenommen, die das untersagen. Falls es die Meinung eines Teils oder der Mehrheit von Ihnen ist, dass man nicht mehr oder nur mit riesigen Umwegen ins Zentrum, zum Bahnhof fahren soll, wäre es wahrscheinlich konsequent, die Stadt zu bevormunden. Es kann nicht sein, dass man derart zentrale Aufgaben wie einen Bahnhof... – Ich bitte Manuel Widmer, keine Grimassen zu schneiden; Nationalrat Köppel wurde schwer kritisiert, als er, völlig zu Recht, Bundesrätin Simonetta Sommaruga sachlich angriff. Dann sollten diejenigen Personen, die sein Verhalten kritisieren, insbesondere auch im Stadtrat, sich an die nötigen Auflagen halten. Ich komme zum zweiten Antrag: Es sei die Auflage zu machen, dass keine Planungen erfolgen, die einen später nötigen Ausbau für den motorisierten Privatverkehr einschränken. Dieser Antrag ist ähnlich wie der

erste, jedoch mit einer etwas anderen Zielrichtung. Wir befürchten, dass mit dieser Planung versucht werden soll, den Individualverkehr immer weiter einzugrenzen und später gewisse Abbiegemöglichkeiten weiter einschränken. Deshalb verlangen wir eine Begründung. In Antrag Nr. 3 fordern wir, dass keine Planungen zu machen sind, die eine mögliche Tunnelverbindung für den motorisierten Gewerbe- und Privatverkehr im Raum Bahnhof, und zwar aus den Richtungen City-West-Belpstrasse, Länggasse/Neufeld-Belpstrasse verunmöglichen oder diese negativ präjudizieren. Bekanntlich wurde das Tunnelprojekt vor vielen Jahren abgelehnt. Ich war damals kein Befürworter. Rückblickend war es vielleicht ein Fehler, den Tunnel nicht zu realisieren. So hätte man eine funktionierende Achse gehabt. Wie ich mir habe sagen lassen, ist eine Realisation immer noch möglich. Ich habe Hoffnung, dass vielleicht andere Generationen vernünftiger sind und einsehen, dass es sinnvoll wäre, auch in diesem Gebiet Zugang zum Zentrum zu haben. Es wurden zuvor Beispiele anderer Städte mit grossen Parkieranlagen aufgeführt. Es gibt auch zahlreiche Städte wie beispielsweise Marseille, welche grosse Untertunnelungen für den Privatverkehr realisieren. Auch das wäre ein grosser Wurf. Meines Erachtens sollen nun nicht im Rahmen des Ausbaus Zugang Bahnhof Dinge realisiert werden, die eine negativ präjudizierende Wirkung haben. Wahrscheinlich werden wir nicht mehr durch den Tunnel fahren können, aber man muss den nachkommenden Generationen diesen Weg offen lassen. Nicht, dass man hier etwas vergeigt, das man später nur mit viel Geld in Ordnung bringen kann. Ich komme zu Antrag Nr. 4 und zum Eventualantrag Nr. 4. Wir sind der Meinung, dass die Notfalldienste keine Nachteile erleiden dürfen. Deshalb sind, wie ich bereits mehrmals erwähnt habe, die bisherigen Abbiegebeziehungen beizubehalten. Wenn man hinten im Sanitätswagen auf der Bahre liegt, ist jede Minute zu lang bis ins Spital. So wie Sie die Planung nun aufgegleist haben, wird es in Anbetracht dessen, was Sie sonst noch alles wollen, gewaltige Verzögerungen geben: Velo auf dem Bubenbergplatz, beim Loebege, dort auch noch Velospuren – da geht schliesslich gar nichts mehr. Denken Sie an die Personen, die in die Insel fahren wollen oder müssen, an Notfälle. Fahren Sie dann mit einer Person aus dem Raum Spitalgasse den Umweg über den Rosengarten oder wollen Sie in die Elfenau, oder in Kehrsatz auf die Autobahn? Nur damit wir hier Klartext sprechen: Es geht um Personen. Den Eventualantrag haben wir gestellt, damit Sie sehen, dass wir keine Mogelpackung vorlegen. Der Antrag besteht nur aus einem kurzen Satz: Es sei sicherzustellen, dass die Notfalldienste keine Nachteile erleiden. Wenn Sie nicht wollen, dass auch Private durchfahren, können Sie dem Eventualantrag zustimmen. So kann wenigstens das Notfallfahrzeug dort durchfahren. Vielleicht zeige ich dann ein wenig Schadenfreude, falls sich jemand von Ihnen im Fahrzeug befindet. Man kann dann zumindest sagen, wir hätten die Problematik erwähnt. Bedenken Sie, dass es eine wichtige Verkehrsachse darstellt. Was Sie nun beschliessen, führt zu einem grossen Umweg für Patientinnen und Patienten und das ist nicht verantwortbar. Die Leute aus dem Zentrum mit dem Helikopter zu holen, ist auch keine Lösung. Dies würde Mehrkosten auch hinsichtlich Kranken- und Gesundheitswesen sowie Lärmbelästigung verursachen.

Ich komme zum Fraktionsvotum: Für uns sind in unseren Anträgen wichtige Parameter. Wenn Sie diesen nicht zustimmen, können wir der Vorlage nicht zustimmen. Weshalb nicht? Der Raum Bahnhof ist ein zentrales, strategisches Gebiet. Man darf hier nicht aus ideologischen Gründen den motorisierten Gewerbe- und Privatverkehr einschränken. Es wurde das Tram erwähnt, das nun doch komme. Ich erinnere daran und zitiere die SP-Regierungsrätin: Es sei noch sehr fraglich, ob der Kanton die nötigen Gelder zur Verfügung stellen könne. Es gibt jetzt Anträge im Grossen Rat, die vorsehen, dass Burgdorf und Lagenthal die dringend nötigen Zubringer bekommen. Deshalb sind dies Träumereien. Nur ein Jahr nach der Abstimmung hat in Ostermundigen bereits wieder eine Abstimmung stattgefunden, weil man etwas durchzwängen will. Aber es ist letztlich der Kanton, der bestimmen kann, ob es so weitergeht. Die ganze Verkehrsachse ist ein Miteinander all dieser Verkehrsträger. Alle haben ihre Funktion

und ihren Zweck. Ich gehöre wahrscheinlich zu denjenigen Mitgliedern des Stadtrats, die am meisten mit dem öV unterwegs sind, weil ich nahe am Zentrum wohne. Aber bei schweren Einkäufen nehme ich manchmal das Auto. Velo fahre ich eher nicht. Aber auch das Velo hat seine Berechtigung. Es geht doch darum, den Personen nicht vorzuschreiben, was sie dürfen und was nicht. Alle von uns sind wohl oft zu Fuss, häufig mit dem öV und dem Auto und Velo unterwegs. Schreiben Sie den einzelnen nicht vor, was sie zu tun haben. Es kann nicht sein, dass jemand zum Bahnhof gehen will und sein Gepäck in Gümligen oder Zollikofen aufgeben muss. Sonst sind wir fast wieder gleich weit wie früher, als die Bahnstationen weit weg waren und man zu ihnen hinausfahren musste. Ich bin für einen funktionierenden öV. Dies setzt voraus, dass man rasch beim Bahnhof ist und schwere Sachen wie beispielsweise Skier oder Koffern mit der Bahn aufgeben kann. Wenn die Fahrt zum Bahnhof für die Pfadiausrüstung oder die Skier fast so lange dauert wie die Fahrt an den Ferienort, ist die Konsequenz, dass man gleich mit dem Auto in die Ferien fährt, statt zweimal eine lange Fahrt zu unternehmen. Ich fasse zusammen: Der Raum Bahnhof ist ein wichtiges Gebiet, aber mit den geplanten Einschränkungen funktioniert es nicht. Zu beiden Projektierungen ist frühzeitig Nein zu sagen. Ansonsten gibt es noch den PVS-Minderheitsantrag, der uns wichtig ist und den wir unterstützen: Damit geben wir gemäss Artikel 46 Gemeindeordnung den Stimmberechtigten die Möglichkeit, zu diesem Entscheid Stellung zu nehmen. Die SVP hat keine Angst vor dem Volk; sie akzeptiert Wahlniederlagen und Niederlagen bei Abstimmungsgeschäften. Aber vor den Stadtpräsidiumswahlen kann beobachtet werden, wie gewisse Parteien der linken Seite versuchen, ihrer Kandidatin zum Recht zu verhelfen. Hier hat man die Möglichkeit, Gegensteuer zu geben.

Motionär *Benno Frauchiger* (SP) für die SP-Fraktion: Vor über einem Jahr hat der Gemeinderat mit einem roten Farbtupf die Velo-Offensive gestartet. Das war eine gute Aktion. Vor einigen Monaten haben wir über die erste Veloroute diskutiert. Auch das ist gut und nötig. Und heute, falls wir dazu kommen, werden wir auch noch über einen Verpflichtungskredit für die Velo-Offensive beschliessen. Auch dieser ist wichtig. Aber reicht es, schöne rote Velobahnen zu bauen, die Sie zwar in die Stadt bringen, aber kaum stehen Sie mittendrin, geht es nicht mehr weiter, weil die vermeintlichen Velorouten zum Hindernisparcours werden? Es gibt etliche Orte in der Stadt Bern, wo es eine echte Herausforderung ist, mit dem Velo irgendwie weiterzukommen. Einer dieser Orte ist der obere Hirschengraben. Wer aus der Länggasse kommt und Richtung Monbijou, Wabern oder Marzili weiterfahren will, braucht zuerst einmal ein geländegängiges Velo, um über alle sogenannt behindertenfreundlichen Geländekanten und über die Gleise hinwegzukommen. Gleichzeitig muss man sich auf die Fussgängerinnen und Fussgänger konzentrieren, die eilig vielleicht doch noch über die Strasse wollen, obwohl die Ampel bereits rot zeigt; wenn man auch das geschafft hat, kommt ganz sicher noch von der einen oder anderen Seite ein Tram, welches aggressiv klingelnd damit droht, die Velofahrenden rücksichtslos zur Seite zu wischen. Wenn man nicht mit dem Velo aufgewachsen und mindestens einmal um die halbe Welt geradelt ist, macht man das genau einmal. Das nächste Mal lässt man das Velo lieber wieder zu Hause und nimmt das Tram oder den Bus, geht zu Fuss oder mietet sich ein Mobility-Fahrzeug und verstopft die Strassen.

Aber auch Fussgängerinnen und Fussgänger werden im Hirschengraben herausgefordert. Kaum haben sie die Strasse überquert, müssen sie aufpassen, dass sie vom nachfolgenden Fussverkehr nicht auf das Tramgleis geschoben werden, wenn gerade ein Tram kommt. Der Warteraum ist äusserst knapp. Wer zu Fuss Richtung Monbijou weitergehen will, wird möglicherweise gar nicht versuchen, das Tramgleis zu queren, sondern der Häuserwand entlang gehen, wo ihm zwar kein Tram in den Weg kommt, dafür muss er sich irgendwann durch die Passagiere, die auf das Tram warten, drängeln, weil auch dort der Warteraum stadtauswärts viel zu knapp ist.

Mit dem vorliegenden Vorstoss zur Entflechtung im oberen Hirschengraben möchten wir diese Situationen verbessern. Wir glauben, dass durch eine Verlegung des Tramgleises auf die Ostseite des Hirschengrabens der Fuss-, Velo- und Tramverkehr entflechtet werden kann. Und wir glauben, dass dies nicht nur eine massive Verbesserung für die Veloverbindung darstellt, sondern gerade auch für den Fussverkehr sowie die Nutzenden des öV und sogar für die Tramchauffeure, welche entspannter durch den Hirschengraben fahren können. Ausserdem sind wir überzeugt, dass die Hirschengrabenanlage städtebaulich massiv an Qualität und Attraktivität gewinnt, wenn sie hindernisfrei zugänglich ist und nicht mehr durch ein Tramgleis zerschnitten wird.

Die Antwort des Gemeinderats ist schon bald zwei Jahre alt. Deshalb möchte ich nicht allzu sehr darauf eingehen. Seither ist viel passiert. Eine Abstimmung zum Tram Region Bern wurde gewonnen und doch verloren und die schon erwähnte Velo-Offensive wurde gestartet. Etliche Punkte in der Antwort haben sich als unrichtig oder zumindest fragwürdig erwiesen. Mir wurde aber signalisiert, dass ein gewisses Umdenken stattgefunden habe, weshalb ich nicht weiter auf diese Punkte eingehen möchte.

Nicht ganz Unrecht hat der Gemeinderat allerdings mit der Aussage, dass es nicht möglich ist, fünf Tramlinien und drei Buslinien im Hirschengraben Ost zu bündeln. Es ist klar, dass für die Buslinien 10, 17 und 19 eine neue Linienführung gesucht werden muss, zumindest stadteinwärts. Denn stadtauswärts werden sie schon heute nicht durch den Hirschengraben geführt, sondern durch die Bundesgasse. Im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhofzugang Bubenberg drängt es sich aber auf, nicht nur die Linienführung stadteinwärts, sondern auch stadtauswärts zu betrachten und eine Netzoptimierungsstudie durchzuführen. Denn die Buslinien 10 und 19 haben stadtauswärts weit und breit keine Haltestelle beim Bubenberg. Die Bahnhof-Haltestelle ist in der Christoffelgasse, die nächste erst im Monbijou. Wir erwarten darum, dass eine solche Studie durchgeführt wird und alternative Linienführungen für die Busse aufgezeigt werden. Ich bin überzeugt, dass sich durchaus attraktive Lösungen finden lassen, welche gleichzeitig verbesserte Umsteigebeziehungen zu Bus, Tram und Bahn anbieten.

Wir glauben, dass der Zeitpunkt, um die entsprechenden Studien auszulösen und eine Planung in Angriff zu nehmen, jetzt der richtige ist. Denn erstens kann sie mit der Planung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts für den neuen Bahnhofzugang Bubenberg koordiniert werden. Zweitens wurden die Gleise im Hirschengraben im Jahr 2007 oder 2008 letztmals erneuert. Bei der massiven Beanspruchung im Hirschengraben müssen sie alle 15 bis spätestens 20 Jahre erneuert werden. Wenn wir heute die Planung der Gleisverlegung in den Hirschengraben Ost in die Wege leiten, sind wir bereit, sobald die Gleise erneuert werden müssen. So kann mit einem gleichzeitigen Gleisersatz in den Hirschengraben Ost eine Wertvernichtung von Infrastruktur verhindert werden.

Es muss also niemand Angst haben, dass mit der Annahme der Motion morgen gleich die Bagger auffahren. So schnell geht es nicht. Wir fordern explizit, dass uns eine Vorlage präsentiert wird. Es versteht sich aber von selbst, dass für die Ausarbeitung der gewünschten Vorlage auch die notwendigen Grundlagen erarbeitet werden, wie zum Beispiel eine technische Machbarkeitsstudie, ein Liniennetzkonzept, Verkehrsflussstudien, eine Analyse der Verkehrsknoten – auch des Verkehrsknotens im südlichen Hirschengraben – eine Kostenanalyse und so weiter. Bevor wir über eine neue Platzgestaltung beschliessen, brauchen wir die Grundlagen dazu und diese sollen mit dieser Motion erarbeitet werden.

Wird das Anliegen als Motion überweisen, hat dies einen zweiten Vorteil: Es kann gewährleistet werden, dass das Geschäft wie jeder andere Projektierungskredit in der Kommission vorberaten wird, bevor es dem Stadtrat vorgelegt wird. Wir halten an der Motion fest, damit der Gemeinderat die entsprechende Vorlage ausarbeiten kann und die notwendige Verbindlichkeit für den Planungsauftrag gewährleistet ist.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Ich nehme es vorweg: Die FDP-Fraktion wird dieser Kreditaufstockung nicht zustimmen und sie lehnt auch die Motion Frauchiger/Vollmer ab. Weshalb? Zum ersten wegen der Art und Weise, wie dieser Kredit aufgestockt worden ist. Anders als Benno Frauchiger zuvor gesagt hat, ist es keine finanztechnische Frage, ob man den Teil, der auf die Personenunterführung Bubenbergplatz und denjenigen, der auf die Verkehrsmassnahmen im Umfeld entfällt, in dasselbe Paket packen will. Es geht darum, dass man verhindern will, dass sich die Bevölkerung der Stadt Bern differenziert zu diesen zwei äusserst unterschiedlichen Geschäften äussern kann. Falls das Referendum nicht ergriffen wird oder falls es ergriffen wird, die Bevölkerung aber Ja sagt, geht es darum, behaupten zu können, die Bevölkerung habe auch diesen Verkehrsmassnahmen zugestimmt. Ich bin gespannt zu sehen, wie der Gemeinderat entscheidet, wenn das Referendum ergriffen wird und die Bevölkerung Nein sagt. Hier hat im Verlauf dieser Legislatur eine Art und Weise eingerissen: Man versucht eindeutig, die Leute zu veräppeln; sie sollen keine Möglichkeit erhalten, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen. Zum zweiten ist das hier ein klarer Versuch der rot-grünen Mehrheit im Stadtrat, nach der Volksabstimmung zum verkehrsfreien Bahnhofplatz, die sie im Jahr 2009 verloren hat – wobei es ja im Prinzip nur um den motorisierten Individualverkehr ging, wie wir heute wieder gehört haben –, ihr Anliegen nun mittels Salami-taktik doch noch zu realisieren. In den Begründungen dafür, weshalb man nicht darum herum komme, den motorisierten Verkehr in der bewährten Art und Weise zu behindern, stecken im Wesentlichen zwei Aspekte hervor: Zum einen argumentiert man mit den Fussgängerströmen, die in diesem Raum bis ins Jahr 2030 in Spitzenzeiten auftreten würden. Da sollen sich innerhalb einer Zeitspanne von 10 Minuten zwischen 7600 und 9700 Personen im Raum aufhalten, im Vergleich zu heute rund 1700 Personen. Nun muss man wissen, dass diese Spitze – ich habe dies damals in der Kommission gefragt – genau einmal pro Tag auftritt. Dabei stellt man auf die Prognosen des Kantons ab. Diese werden nicht infrage gestellt, was die Zunahme des Fussverkehrs anbelangt. Es wird auf die geplanten Bahnangebote von S-Bahn und Fernverkehr, die ausgebaut werden sollen, hingewiesen. Im Unterschied zu den Fussgängerströmen sollen die kantonale Planung respektive die Voraussagen des Kantons, was die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs betrifft, die sich irgendwo zwischen 20 bis 25 Prozent im Minimum bewegt, nicht relevant sein. Da rechnet man mit deutlich tieferen Zahlen. Eine genaue Prozentzahl habe ich nicht gefunden, aber in jedem Fall ist sie weit von den Zahlen des Kantons, die er als wahrscheinlich erachtet, entfernt. Derselbe Kanton, der richtig schätzt, wenn es um Fussverkehr oder öV geht, ist nicht in der Lage abzuschätzen, wie sich der motorisierte Individualverkehr entwickeln wird. In diesem Zusammenhang wird wieder einmal darauf hingewiesen, dass mehr als die Hälfte der Haushalte der Stadt Bern inzwischen kein Auto mehr besitzt. Ich halte es so, dass ich nur an diejenige Statistiken glaube, die ich selbst gefälscht habe; aber selbst wenn man das als richtig und wahr hinstellt, stellt sich die Frage: Glaubt denn Rot-Grün wirklich, in der Stadt Bern seien einzig Personen mit einem Auto unterwegs, die auch in Bern wohnhaft sind, und dies insbesondere auf der Achse Bahnhofplatz, Bubenbergplatz und Richtung Westen? Das glaubt ja der stärkste Mann nicht. Ich äussere mich noch kurz zu den einzelnen Anträgen: Wir werden dem Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit selbstverständlich zustimmen und sämtliche Ergänzungsanträge der PVS-Mehrheit ablehnen. Wir werden den Minderheitsanträgen der PVS Nr. 3–8 zustimmen. Hingegen werden wir die Minderheitsanträge der PVS Nr. 1 und 2 ablehnen. Ebenfalls ablehnen werden wir den Ergänzungsantrag der SP-Fraktion und den Ergänzungsantrag der GB/JA!-Fraktion. Hingegen werden wir den Anträgen der SVP-Fraktion zustimmen. Wie ich eingangs erwähnt habe, stimmen wir dieser Vorlage unter dem Strich nicht zu und wir werden auch der Motion Frauchiger/Vollmer nicht zustimmen.

Philip Kohli (BDP) für die BDP/CVP-Fraktion: Die BDP/CVP-Fraktion möchte relativ unbestritten eine möglichst optimale Planung des Bahnhofs vorgelegt erhalten. Damit man nicht nachträglich noch viel Geld in die Hände nehmen muss, macht man es besser von Beginn weg richtig. In dieser Vorlage finden wir viel Obligates und Nützliches und ebenfalls viel Fragliches. Wenn wir diese Bausteine genauer betrachten und analysieren, so sehen wir, dass das primäre Politikum wieder einmal der Verkehr um den Bahnhof bis tief hinein in die Quartiere ist. Dies stösst teilweise ein wenig sauer auf. Befassen wir uns zuerst mit den ersten beiden Bausteinen und den Anträgen. Es gab einmal eine Abstimmung über einen autofreien Bahnhofplatz. Dieser soll nicht autofrei werden. Wenn man nun die Verkehrsbeziehungen krass einschränkt, wirkt man aber auf eine Richtung hin, die nicht ganz dem Volkentscheid entspricht. So soll die Länggasse zu einer rot-grünen Wohlfühlinsel werden. In der hinteren Länggasse gibt es Poller. Nun will man keine Autos mehr die Schanzenstrasse aufwärts fahren lassen. Was wird damit bezweckt? Die Belastung des Bubenbergplatzes hat sich gemäss eigenen Erhebungen halbiert. Will man sie nun noch einmal halbieren? Wenn keine Autos mehr die Strasse auf und ab fahren, muss man dann noch Geld für Velospuren ausgeben? Es ist offensichtlich, wer dieses Dossier führt und wer die federführenden Kräfte sind. Was wollen wir uns beklagen. Ein derart wichtiges Geschäft werden wir wegen dieser ideologischen Zwängerei nicht ablehnen.

Zur Personenunterführung: Wir sprechen uns im Grundsatz klar für eine solche Unterführung aus. Wir sehen darin eine Chance, die Fussgängerinnen und Fussgänger vom restlichen Verkehr zu trennen, die Wege zu verkürzen und die Situation verträglicher zu machen. Zu diesem Punkt gibt es auch noch einen Antrag betreffend Veloparking – bezahlt oder nicht. Hier möchten wir den Antrag richtig verstanden haben. Geht es darum, ausschliesslich Veloparkplätze zu bauen oder kann man beispielsweise 50 Prozent Gewerbe zulassen? Denn Veloparkplätze sind nicht per se etwas Schlechtes. Wir sind sogar der Meinung, dass in dieser Unterführung sicher, trocken und am richtigen Platz Veloparkplätze in Ordnung wären. Ein Veloparkingmonopol in einem Perimeter, wo bereits ein solches Parking besteht, wollen wir jedoch nicht. Dementsprechend würden wir die Unterführung ablehnen, wenn ausser diesen Veloparkplätze keine andere Nutzung möglich wäre. Kombiniert mit einer Verkehrsentflechtung könnte man in diesem chaotischen Perimeter einmal Ordnung schaffen. Dass der zuständige Planer und die Verwaltung überfordert sind, überrascht uns nicht. Wir finden, das Anliegen müsste in welcher Form auch immer seriös geprüft werden. Wir behalten uns vor, Anträge in diese Stossrichtung zu unterstützen und auch Benno Frauchiger zu unterstützen, um ein Zeichen zu setzen, und spätestens bei der nächsten Salamtaktikerhöhung die ganze Sache abzulehnen. Zu Baustein Nr. 3: Uns ist nicht klar, was in die Planer gefahren ist. Wir sind der Meinung, hier sei es den Planern demokratietechnisch gelungen, die Grenzen auszuloten. Was die Belpstrasse mit dem Perimeter Bahnhof zu tun hat, soll uns jemand hier erklären. Zu den Drittprojekten: Zur Verkehrsentflechtung im Hirschengraben habe ich mich bereits geäussert. Ich wiederhole: Die Meinung des Patrons von Zukunft Bahnhof Bern ist uns klar; das soll nicht zustande kommen. Aber die Vorteile stechen schon ins Auge: mehr Platz, ein Piazza-Feeling, und vielleicht sogar die Belebung von gewissen Nebenstrassen. Zu den Kosten äussere ich mich nur ganz kurz, da Jacqueline Gafner Wasem bereits ziemlich viel erwähnt hat. An sich hätte uns eine Vorlage bis zum Status Quo präsentiert werden sollen. Wir wollen, dass das Volk dort, wo es die Rechte dazu hat, mitbestimmt. Deshalb werden wir dem Antrag bezüglich Volksabstimmung und dem Minderheitsantrag der PVS hinsichtlich Rückweisung zustimmen. Weshalb? Auch hier soll das Volk darüber entscheiden, was es will und was nicht. Es soll kein Selbstbedienungsladen werden, doch diese Abgrenzung im Antrag macht durchaus Sinn. Ich halte mich auch zu den Minderheitsanträgen kurz: Alles, was auf Kosten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden geht, wird konsequent abgelehnt. Ich mache darauf aufmerksam, dass wir dem Geschäft jedoch zustimmen.

Janine Wicki (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Wir danken der zuständigen Gemeinderätin für den Bericht. Selbstverständlich werden wir dem Projektierungskredit zustimmen. Ich möchte gleich zum Hauptthemenblock der Unterführung kommen. Dort kann sich die GFL/EVP-Fraktion vollumfänglich den Ausführungen von GB/JA!, namentlich von Franziska Grossenbacher, anschliessen. Ich möchte, was die Unterführung anbelangt, gerne mit folgenden Argumenten, die bis anhin noch nicht erwähnt wurden, unterstreichen, weshalb wir gegen diesen Ergänzungsantrag der SP-Fraktion sind. Eine Hauptstrasse zu unterqueren ist äusserst aufwändig und kostet, wie wir gesehen haben, auch sehr viel Geld, nämlich zwischen 20 und 30 Mio. Franken. Unter uns gesagt: Dafür könnten wir gleich eine Panoramabrücke bauen. Zum zweiten, ganz wichtigen Punkt: Die Unterführung steht für uns auch im Widerspruch zum Endziel eines autofreien Bahnhofplatzes. Der dritte Punkt ist – und ich wiederhole, was Franziska Grossenbacher bereits gesagt hat – ein Grundsatz, den wir klar vertreten und von dem wir finden, der müsste nun auch in Bern ankommen: Fussgängerinnen und Fussgänger gehören an die Oberfläche und nicht in den Untergrund. Aufgrund dieser Ausführungen wird die GFL/EVP-Fraktion den Ergänzungsantrag der SP-Fraktion ablehnen. Zum dritten Themenfeld, zur Entflechtung, sprich zur Motion Frauchiger/Vollmer: Wie wir gesehen haben, bestehen bereits heute grosse Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr. Und diese Konflikte werden sich, wie wir gehört haben, mit dem Bau des Bahnhofzugangs Bubenberg weiter akzentuieren. Die vorliegende Motion schlägt als Lösung eine Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr durch eine Verlegung der Tramlinie in den östlichen Hirschengraben vor. Diese Lösung ist bezüglich Entflechtung Fuss- und Veloverkehr bestechend. Ob sie auch für den öV gut funktioniert, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht eindeutig. Der Gemeinderat macht es sich unserer Ansicht nach doch gar einfach. Auf Basis von rudimentären Abklärungen glaubt er zu wissen, dass die Verlegung der Tramlinien nicht machbar ist. Diese Abwehrhaltung des Gemeinderats respektive der Verkehrsplanung ist für uns nicht nachvollziehbar. Aus unserer Sicht ist zwingend, dass die Verlegung der Tramlinie genauer abgeklärt wird und dass der Gemeinderat mit einer Machbarkeitsstudie die offenen Fragen klärt. Insbesondere aus diesen Gründen wird die GFL/EVP-Fraktion diese Motion unterstützen. Unser Abstimmungsverhalten zu den Anträgen generell: Wir werden den Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit ablehnen und dem PVS-Antrag Nr. 1 zustimmen. Nr. 2 werden wir ablehnen, weil dieser für uns noch unausgegoren ist. Die Anträge Nr. 3 und 4 nehmen wir an. Zu den PVS-Minderheitsanträgen: Falls die Motion Frauchiger/Vollmer angenommen wird, werden wir uns bei den Minderheitsanträgen Nr. 1 und 2 der Stimme enthalten. Falls die Motion nicht erheblich erklärt wird, werden wir die Minderheitsanträge Nr. 1 und 2 annehmen. Die restlichen Minderheitsanträge werden wir ablehnen. Den Ergänzungsantrag der SP-Fraktion werden wir wie bereits erwähnt ablehnen. Dem Ergänzungsantrag der GB/JA!-Fraktion mit den Veloabstellplätzen werden wir zustimmen. Sämtliche Anträge der SVP-Fraktion lehnen wir ab.

Luzius Theiler (GBP-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Unsere Fraktion steht der ganzen Bahnhofplanung, wie wir bereits verschiedene Male zum Ausdruck gebracht haben, mit einer gewissen Skepsis gegenüber. Nach der ersten Medienkonferenz des Gemeinderats, als bekanntgegeben wurde, welche gravierenden Auswirkungen diese Planung hauptsächlich auf das Länggass-Quartier, aber auch auf den Mattenhof, haben wird, haben wir vor fast einem Jahr konkrete Fragen gestellt. Leider ist es genau so gelaufen wie mit anderen Vorstössen. Der Vorstoss wurde nicht dringlich erklärt. Nun ist fast ein Jahr vergangen und die Weichen sind allmählich gestellt. Es ist weniger gut möglich, im Grundsatz darüber zu diskutieren und eventuell auf die SBB Einfluss zu nehmen. Es ist stets das alte Lied: Die Stadt habe ohnehin nichts zu sagen, dies bestimmten die SBB. Wir haben es bei der Spitalplanung gesehen: Da bestimmt der Kanton, und wir sehen es beim Bypass: Da bestimmt der Bund. Wir haben

nichts zu sagen und wenn wir nichts zu sagen haben, hat es auch keinen Sinn, darüber zu diskutieren. Diese Haltung lehnt unsere Fraktion grundsätzlich ab. Andere Gemeinden machen immer wieder vor, dass man erfolgreich auf höhere Instanzen, sei es der Kanton, der Bund oder andere, Einfluss nehmen kann, sofern man will und rechtzeitig handelt. Eine SBB kann es sich nicht leisten, in Bern ein Bahnhofskonzept zu verwirklichen, bei dem die Stadt Bern bei gewissen Punkten von Beginn weg nicht mitmachen würde. Aber offenbar nickt die Stadt mehr oder weniger und lässt sich alles gefallen – zwar mit einigen Zwischenbemerkungen hier im Saal. Aber im Gesamten gesehen nimmt die Sache ihren Lauf. Bekanntlich besteht die ganze Bahnhofplanung aus zwei Teilen: zuerst der Tiefbahnhof für den Regionalverkehr und gleich anschliessend die Verbreiterung der SBB-Gleise in den Berg hinein. Die Bauzeit beträgt nach heutiger Planung ungefähr 25 Jahre und sie wird grösste Auswirkungen auf die betroffenen Quartiere haben. Es wird sogenannte Angriffspunkte geben. Das sind riesige Materialumschlagplätze. Einer wird im Wildpark sein, ein anderer auf der Grossen Schanze und ein weiterer an der Laupenstrasse. Irgendeinmal wird dann noch einer beim Bubenbergplatz benötigt. Wie dieser dort Platz finden soll, ist mir ein Rätsel. Manche Leute, die sich ab und zu beschwert haben, weil zeitweise einige Wohnwagen im Wildpark gestanden sind, werden sich wohl nach diesen Wohnwagen zurücksehnen, wenn sämtliche Bauinstallationen eingerichtet sind, mit Arbeiten über das Wochenende und zum Teil in der Nacht. Die Lebensbedingungen eines wesentlichen Teils der Stadt werden mit dieser Bahnhofplanung beeinträchtigt. Und das wird zu wenig deutlich hervorgehoben, wie dies auch in der Antwort auf meine Interpellation zu wenig deutlich zum Ausdruck kommt. Fatalistisch schaut man zu, wie sich das Ganze ergibt. Zwar gibt es in der Vorlage eine interessante Bemerkung zur Gestaltung: Die Gestaltung des Zugangs Bubenbergplatz sei an sich nicht befriedigend, nämlich das Haus auf Stelzen zu stellen und später unter dem bestehenden Haus quasi einen Durchgang zu realisieren. Das ist eine sehr anspruchsvolle Sache, und wie das technisch bewerkstelligt werden soll, ist dann noch ein anderes Kapitel. In dieser Hinsicht äussert sich die Stadt ganz leicht kritisch. Ich zitiere: „Die Stadt fordert bei der Weiterentwicklung, Ausführungsplanung und Umsetzung eine gestalterische Begleitung durch die städtischen Fachstellen und die Konsultation der Stadtbildkommission.“ Wer dann wie viel Zähne zum Beissen hat und etwas beeinflusst – da habe ich meine Zweifel? Zumindest wird ein Problem angesprochen: Es wäre übrigens sehr begrüssenswert, wenn solche gestalterischen Begleitungen bei allen Grossprojekten, die das Stadtbild beeinflussen, durchgeführt würden. Wenn ich das Resultat beim PostParc mit diesem komischen Platz sowie dieser zusammengedrückten Post unter dem riesigen Gebäude betrachte, dann frage ich mich, ob dort auch eine gestalterische Planung seitens der Begleitung durch die Stadt stattgefunden hat oder ob man die Post einfach gewähren liess – das nur eine Klammerbemerkung.

Wir stehen dieser Planung sehr kritisch gegenüber. Punkto Zeitplanung ist heute wohl alles ins Rutschen gekommen, weil die SBB festgestellt hat, dass zu viel in Neues und zu wenig in die Erhaltung des Bestehenden investiert wurde; das wird jetzt korrigiert. Die Gefahr besteht, dass mit diesen Neuumgestaltungen begonnen wird, es dann nicht richtig vorwärts geht und später einmal Änderungen vorgenommen werden.

Ich komme zu einem andern Punkt – und die Sprecherin von GB/JA! hat dies ganz zu Recht erwähnt: Das Ganze geht von grössenwahnsinnigen Verkehrszunahmeprognoesen aus, bei denen überhaupt nicht sicher ist, ob sie je eintreffen werden. Es ist interessant: Bei der Präsentation des Angebotskonzepts regionaler Verkehr haben die Kurven ergeben, dass der Verkehr in den letzten zwei Jahren punkto Kilometer, die jeder zurückgelegt hat, zugenommen hat – das ist klar: Wenn die Bahnen immer schneller werden und man durch den Lötschbergtunnel schnell ins Wallis fahren kann um Ski zu fahren, statt ins Oberland oder wohin auch immer zu gehen, nimmt der Verkehr zu. Aber die Anzahl der einsteigenden Passagiere – und das ist ja wesentlich bei der Planung eines Bahnhofumbaus – nimmt nur noch geringfügig zu.

Wenn es im nächsten Jahr so weitergeht, wird die Anzahl stagnieren. Dann stellt sich schon die Frage, ob der ganze Aufwand mit all diesen Beeinträchtigungen für die Stadt während einer ganzen Generation überhaupt berechtigt ist. Zur Unterführung: Ich habe das letzte Mal den Antrag auf deren Verzicht gestellt. Es wurde mitgeteilt, das werde später diskutiert. Ich möchte Gemeinderätin Ursula Wyss die konkrete Frage stellen: Falls diese Unterführung geplant wird, wird sie mit oder ohne Kommerzfläche geplant? Falls ohne Kommerzfläche, kann man sich das überlegen. Aber noch mehr Kommerzfläche kommt für unsere Fraktion überhaupt nicht infrage.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Herzlichen Dank für diese Diskussion. Wir debattieren hier über einen Kredit im Zusammenhang mit einem Grossbauprojekt, dem Umbau des Bahnhofs Bern, bei dem wir einerseits mit der RBS ihren neuen Tiefbahnhof realisieren. Der bisherige RBS-Bahnhof wird verlegt und unter der aktuellen Welle neu gebaut. Darüber realisiert die SBB gleichzeitig oberirdisch ihre neue Passagieranlage. Im Westen werden Gleise parallel zu den heutigen im Hauptgebäude neu erstellt, um die heute genannten Kapazitäten auszubauen. Diese Prognosen wurden sowohl von Jacqueline Gafner Wasem wie von Luzius Theiler kritisiert. Wir besitzen keine eigenen, städtischen Voraussagen für den öffentlichen Fernverkehr, sondern stützen uns auf die Prognosen des Kantons und der SBB. Werfen wir einen Blick in die Vergangenheit, so stellen wir fest, dass diese Voraussagen bis anhin immer übertroffen wurden, also jeweils eine stärkere Zunahme erfolgte als geplant. Das steht im Gegensatz zu den kantonalen Prognosen, die uns bis anhin für den motorisierten Individualverkehr vorlagen. Der Kanton hat mittlerweile auch bemerkt, dass er sich in den Prognosen systematisch vertan hat; nun ist er zusammen mit der Stadt daran, realistische Voraussagen für die Zukunft zu erstellen. Beim öV sieht es anders aus.

Ich möchte gerne zwei bis drei Worte zum Rückweisungsantrag anfügen: Da geht es um eine finanzrechtliche Frage. Wir haben diese Frage sogar durch ein finanztechnisch versiertes Büro, das meiner Einschätzung nach parteipolitisch wenig interessiert ist, extern klären lassen. Und zwar deshalb, weil unterdessen bei solchen Baukrediten die Frage im Raum steht, ob man die Kredite zusammenrechnen soll oder nicht. Beim vorliegenden Geschäft ist beides möglich und rechtens. Wir denken, vom demokratiepolitischen Standpunkt aus werden wir Ihnen eher einen Gefallen tun, wenn wir die Kredite zusammenrechnen; so fällt der Betrag so hoch aus, dass die Vorlage dem fakultativen Referendum unterliegt. Falls man mit dem Geschäft nicht einverstanden ist, kann das Referendum ergriffen werden. Nimmt man die Beträge auseinander, unterliegt das Geschäft nicht dem fakultativen Referendum; 100 000 Franken dem obligatorischen Referendum zu unterstellen, wie es die SVP-Fraktion vorschlägt, kann der Gemeinderat nicht begrüssen. Angesichts der Argumentation der SVP-Fraktion gehe ich davon aus, dass es ihr ein Anliegen ist, die Kredite auseinanderzunehmen. Theoretisch könnten die Verkehrsmassnahmen umgesetzt werden, ohne das Projekt Bahnhof zu realisieren. Ich denke jedoch, das ist weder in unserem Sinn noch im Sinn der SVP-Fraktion. Aber das Projekt Bahnhof ohne Verkehrsmassnahmen zu realisieren, ist auch nicht möglich, weil nun die im ersten Schritt in der Zusammenarbeit mit den Partnern geplanten Minimalmassnahmen im Baugenehmigungsverfahren so aufgelegt sind. Geht man von diesen zusätzlichen Passagier- oder Fussgängerströmen aus, kann man nicht alles beim Alten lassen. Es gibt bereits heute in den Hauptverkehrszeiten gefährliche Situationen und wir können nicht zulassen, dass dies in Zukunft so bleibt. Eine solche Planung würde das Bundesamt für Verkehr (BAV) auch nicht genehmigen. Also: Man kann die beiden Anliegen auseinandernehmen, aber nicht in beide Richtungen. Ausgerechnet in der von der SVP-Fraktion gewünschten Richtung ist es nicht zulässig und nicht genehmigungsfähig.

Weiter gibt es die Diskussion zu den Verkehrsmassnahmen. Da kann ich nur hervorheben: Selbstverständlich bleibt der Bahnhof weiterhin zugänglich und erreichbar. Es wäre ein Witz,

einen nicht erreichbaren Bahnhof zu haben. Selbstverständlich haben die Busse, die Blaulichtorganisationen und insbesondere die Ambulanzen weiterhin die Abzweigebeziehungen. Die Verknüpfung zur Motion Frauchiger/Vollmer: Ich weise darauf hin, dass die schriftliche Antwort des Gemeinderats vom Juni 2014 stammt. Seither ist viel Wasser die Aare hinuntergeflossen und es wurden im Raum Bahnhof und Umfeld diverse Arbeiten vorgenommen. Unter anderem wurde mit betroffenen Mitgliedern des Stadtrats eine intensive Testplanung im Umfeld durchgeführt. In der Zwischenzeit hat die Stadt verschiedenste Erkenntnisse weiter erarbeitet, die in dieser Antwort noch nicht enthalten sind. Entsprechend sind wir heute auch gerne bereit, diese Testplanung in eine Planung zu überführen, im Sinn einer Prüfung der Verlegung der Tramgleise. Heute befinden sie sich im Westen und die Frage lautet: Verlegen wir sie besser in den Osten? Wir wollen dies nicht nur auf dem Abschnitt Hirschengraben prüfen, das würde zu kurz greifen. Bereits um die Ecke weiter oben kreuzen sich nämlich die Tramschienen mit den Buslinien. Und weiten wir unser Blickfeld aus, dann sollten wir einen Netzplan betrachten und schauen, welche Linien künftig dort verkehren, wohin sie fahren werden und welche Linien verknüpft werden. Die Überarbeitung des regionalen Bus- und Tramkonzepts wird in den nächsten Monaten aufgegleist. Nun komme ich zum Ansatzpunkt, bei dem ich finde, das Anliegen sei am richtigen Ort. Wenn man die Gleisanlagen umbauen und die Haltestellen Hirschengraben dem Behindertengleichstellungsgesetz anpassen wird, ist es richtig, diese Prüfung und Planung vorzunehmen und gestützt darauf eine Variante auszuarbeiten. In der Umsetzung fallen wir in denselben Zeithorizont. Es wird alles miteinander koordiniert werden müssen. Der Umbau Bahnhof mit den Gleisanlagen fällt auch ungefähr in diesen Zeithorizont 2025, aber die Planung findet nicht am selben Ort statt. Falls Sie eine solche Variante wünschen, bin ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie die Motion annehmen – wir nehmen sie gerne als verpflichtenden Auftrag entgegen –, aber die Anträge zu diesem Projektierungskredit nicht unterstützten; diese Punkte könnten in eine andere Planung mit demselben Umsetzungshorizont hineingenommen werden.

Abschliessend zum Antrag betreffend Erhalt von Gratis-Veloabstellplätzen: Das Anliegen geht genau in die nun geplante Richtung. Wir wissen, dass wir in Zukunft deutlich mehr Veloabstellplätze benötigen. Wir sehen allerdings auch, dass wir diesbezüglich Potential rund um den Bahnhof langsam an unsere Grenzen stossen. Wir sind in einem Quadratmeterbereich, bei dem wir noch neue Plätze finden. Die grossen Potentiale liegen sicher im Bahnhofsgelände drin – mit Velostationen. Aber selbstverständlich müssen Gratis-Abstellplätze im heutigen Umfang weiterhin möglich sein. Und wenn ich sehe, wie der Veloverkehr zunimmt, gehe ich davon aus, dass dies in erhöhten Umfang auch um den Bahnhof sein wird. Aber der Veloverkehr soll so organisiert sein, dass er dem Fussverkehr nicht in die Quere kommt.

Nun bin ich von zwei Stadträten noch konkret angesprochen worden. Die eine Frage betrifft, sofern ich richtig verstanden habe, Antrag Nr. 2 der PVS. Da geht es um die Frage von Philip Kohli, wie ich den Antrag zur Personenunterführung interpretiere. Ich masse mir nicht an, Ihre Anträge zu interpretieren, denn ich denke, das ist Ihre Aufgabe. Aber würde der Antrag erheblich erklärt, würde ich verstehen, dass in dieser Unterführung, ich zitiere: „eine Variante mit einer unterirdischen Veloparkieranlage“ gebaut werden soll. Dies müsste auf jeden Fall sein. Wie viel Platz für einen kommerziellen Teil übrig bliebe – dies verknüpft sich wohl mit der Frage von Luzius Theiler – wird sich weisen müssen und ist auch eine politische Frage: Soll dort auch noch kommerzielle Fläche für zusätzliche Einnahmen generiert werden oder beabsichtigt man, 100 Prozent dieser Fläche für Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen? Es ist keine Frage der Realisierungskosten, sondern, wie viele Einnahmen man generieren will. Sie können dies zu einem späteren Zeitpunkt, falls die Unterführung gewünscht wird, entscheiden. Heute ist in dieser Hinsicht gar nichts festgelegt. Diese Unterführung würde zu 100 Prozent der Stadt Bern gehören. Da stellt sich die Frage, wie viel man sie sich kosten lassen will

und wie viel man nachher einnehmen beziehungsweise wie viel davon man für andere Dinge zur Verfügung stellen will.

- Die Beschlussfassung zu Traktandum 5 findet nach der Beschlussfassung zu Traktandum 6 statt. -

2014.SR.000006

6 Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer, SP): Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben

Gemeinderatsantrag

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

Bern, 11. Juni 2014

Diskussion siehe Traktandum 5

Beschluss

Der Stadtrat erklärt die Motion erheblich (52 Ja, 16 Nein). *Abst.Nr. 004*

2015.TVS.000153

5 Fortsetzung: Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag PVS-Minderheit ab (25 Ja, 41 Nein, 1 Enthaltungen). *Abst.Nr. 005*
2. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 1 PVS zu (52 Ja, 14 Nein, 1 Enthaltungen). *Abst.Nr. 006*
3. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 2 PVS zu (35 Ja, 32 Nein). *Abst.Nr. 007*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 3 PVS zu (45 Ja, 23 Nein). *Abst.Nr. 008*
5. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 4 PVS zu (46 Ja, 20 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 009*
6. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 1 PVS ab (2 Ja, 48 Nein, 17 Enthaltungen). *Abst.Nr. 010*
7. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 2 PVS ab (2 Ja, 47 Nein, 19 Enthaltungen). *Abst.Nr. 011*
8. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 3 PVS ab (22 Ja, 44 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 012*
9. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 4 PVS ab (24 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 013*
10. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 5 PVS ab (23 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 014*
11. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 6 PVS ab (23 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 015*
12. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 7 PVS ab (23 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 016*
13. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 8 PVS ab (26 Ja, 41 Nein). *Abst.Nr. 017*

14. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag SP-Fraktion ab (24 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 018
15. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag GB/JA!-Fraktion zu (42 Ja, 18 Nein, 7 Enthaltungen). *Abst.Nr. 019*
16. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 SVP-Fraktion ab (16 Ja, 51 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 020
17. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 SVP-Fraktion ab (20 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 021
18. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 3 SVP-Fraktion ab (17 Ja, 49 Nein, 2 Enthaltungen).
Abst.Nr. 022
19. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 4 SVP-Fraktion ab (19 Ja, 47 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 023
20. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag Nr. 4 SVP-Fraktion ab (22 Ja, 38 Nein, 6 Enthaltungen). *Abst.Nr. 024*
21. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Neuer Zugang Bubenberg und Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (48 Ja, 19 Nein). *Abst.Nr. 025*

2015.SR.000241

**7 Interpellation Alexandra Thalhammer (FDP): Zukunft Bahnhof Bern: Wie viel Baustellenverkehr und Einschränkungen werden den „LänggasserInnen“ zuge-
mutet?**

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellantin *Alexandra Thalhammer* (FDP): Ich danke dem Gemeinderat für die ausführliche Stellungnahme zum Projekt ZBB, einem Projekt, das insbesondere der unteren Länggasse bis ins Jahr 2025 sehr viel abverlangen wird. Als Vertreterin auch der Interessen des Länggassquartiers bin ich froh zu lesen, dass der Gemeinderat diese Sorge um das Unbehagen der Bevölkerung im Quartier, aber auch des Stadtrats rund um den Bahnhof Bern, ernst nimmt. Der Stadtrat hat dazu bereits zwei Einsprachen mit klaren Forderungen gegenüber der Bauherrschaft, der RBS und der SBB, eingereicht. Ein paar inhaltliche Bemerkungen zur Antwort des Gemeinderats: Es ist sicher ein Erfolg, dass der Lastwagenverkehr nicht durchs Quartier geführt werden darf und die Option Bahnverlad für Baumaterial und Aushub noch einmal durch eine externe Stelle geprüft werden wird. Ebenfalls erfreulich ist, dass die Veloabstellplätze zwar versetzt, aber immerhin im selben Umfang erhalten und später sogar ausgebaut werden. Das gibt vielleicht auch die Gelegenheit, ein wenig auszumisten und verschiedene „Göpel“ wegzuräumen. Ich glaube, das Problem mit den Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof liegt weniger darin, dass es einfach per se zu wenig Platz hat, sondern dass einerseits viele „Göpel“ herumstehen, die niemandem gehören und dass die Leute einfach Parkplätze an bester Lage in Dauerparkplätze umwandeln. Wenig erfreulich ist, dass die Grosse Schanze, die für viele Personen in der Länggasse und für viele Stadtbernerinnen und Stadtberner ein beliebter Aufenthaltsort ist, durch Bauten eingeschränkt wird. Das heisst nun aber nicht, dass das hinter der Parkterrasse gelegene Pärkchen zu einer Partyzone umgewandelt werden soll. Ich bin zufrieden mit der Antwort des Gemeinderats, erwarte aber, dass er sich über die ganze Bauphase hinweg bis ins Jahr 2025 engagiert und sich mit Nachdruck bei der Bauherrschaft für eine quartier- und stadtverträgliche Ausgestaltung der Bauarbeiten einsetzt, im Interesse der Länggasse und der Stadt Bern.

Beschluss

Die Interpellantin ist mit der Antwort zufrieden.

2015.SR.000171

8 Interpellation Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Luzius Theiler, GPB-DA): Planung Bahnhofumbau: Wie kann die Mitbestimmung der Stadt gewährleistet werden, bevor Sachzwänge geschaffen werden?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellant *Luzius Theiler* (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Da ich zu diesem Thema bereits gesprochen habe, ist meine Erklärung kurz. Ich bin teilweise zufrieden und sehe es nicht so positiv wie meine Vorrednerin. Die Situation bleibt gravierend, vielleicht sogar dramatisch, wenn dann einmal diese 500 Lastwagen unterwegs sind. Man setzt sich zu wenig mit diesen Problemen auseinander und man hat sich nie mit der Grundfrage auseinandergesetzt, ob der Umbau des Bahnhofs in den geplanten Dimensionen überhaupt nötig ist.

Beschluss

Die Interpellantin Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ist mit der Antwort teilweise zufrieden.

2014.TVS.000139

9 Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV)

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV).
2. Für die Vorbereitung und Durchführung des partizipativen Prozesses im Rahmen der Velo-Offensive genehmigt er einen Verpflichtungskredit von Fr. 750 000.00. Die Finanzierung erfolgt über die Spezialfinanzierung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV).
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 2. Dezember 2015

Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit

Es sei die Vorlage zurückzuweisen mit der Auflage, es seien vorgängig die negativen Auswirkungen der Velooffensive zu untersuchen hinsichtlich:

1. Fussgänger
2. ÖV
3. Invalide/Mobilitätseingeschränkte Personen
4. MGPV
5. Lastwagen
6. Notfalldienste.

Eventualantrag Fraktion SVP zum Rückweisungsantrag

Falls der Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit abgelehnt wird, ist punktweise über den betreffenden Antrag abzustimmen.

Ergänzungsantrag der PVS-Minderheit

Es sei die Vorlage gemäss Art 46. GO dem Stimmbürger zum Entscheid vorzulegen.

Sprecher PVS *Michael Sutter* (SP): Ich kann hier nicht die ganze Velo-Offensive im Detail vorstellen, ich gehe zuerst auf die wichtigsten Punkte ein und komme dann zum Inhalt, zur Phase zwei, und zur Frage, wozu die beantragten 750 000 Franken verwendet werden sollen. Die Velo-Offensive wurde im Jahr 2014 ausgelöst, um das Ziel des Gemeinderats zu erreichen, den Veloanteil am Gesamtverkehr bis ins Jahr 2030 von 11 auf 20 Prozent zu steigern. Beim vorliegenden Geschäft werden die Grundlagen, Ziele und Massnahmen dieser Offensive dargelegt. Es geht um einen Kredit von 750 000 Franken für den partizipativen Prozess. Die Vision der Velo-Offensive ist die Velohauptstadt Bern. Und dieses Ziel ist wie gesagt die Steigerung des Veloanteils auf 20 Prozent. Die Handlungsschwerpunkte in dieser Offensive sind nebst der Veloinfrastruktur Dienstleistungen und Fördermassnahmen mit einem besonderen Fokus auf Kinder und Jugendliche. Dabei soll die Velokultur gefördert respektive überhaupt erst etabliert werden. Grob umfasst die Velo-Offensive vier Arten von Massnahmen: Erstens grössere Investitionsvorhaben und Grossprojekte wie beispielsweise die Velohauptroute oder die Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Breitenrain in die Länggasse. Diese Geschäfte fallen in die Finanzkompetenz des Stadtrats, zum Teil auch in diejenige des Volks. Weiter gibt es Veloverkehrsinfrastrukturmassnahmen, die kleinere oder mittlere Kostenfaktoren darstellen und bei denen die Finanzierung in der Regel über die Spezialfinanzierung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erfolgt. Der dritte Punkt beinhaltet die Veloparkierung und der vierte die Veloförderung allgemein. Dazu gehören beispielsweise die Partizipation, die geplante Velokampagne und die verwaltungsinternen Massnahmen. Die Übersicht über alle konkreten über 100 Massnahmen ist in der Beilage zum Vortrag zu finden. Die Finanzierung der Velo-Offensive beruht auf den vier Säulen Spezialfinanzierung Fuss- und Veloverkehr, Investitionskredite für grosse Infrastrukturprojekte, directionspezifische Projekte, die über die laufende Rechnung finanziert werden, und private Finanzierung. Bei der Spezialfinanzierung wurden in den vergangenen Jahren die vorhandenen Mittel nicht ausgeschöpft. Aktuell sind knapp 1,9 Mio. Franken übrig. Dieses Geld soll bis 2017 in Massnahmen investiert werden. Für die grossen Infrastrukturprojekte, beispielsweise die Velohauptroute oder die Velostationen, wird bis 2013 mit rund 70 Mio. Franken Nettokosten für die Stadt Bern gerechnet. Die geschätzten Bruttokosten belaufen sich auf rund 150 Mio. Franken. Zu den drei Phasen der Velo-Offensive: Phase 1 war die verwaltungsinterne Vorbereitung. Diese ist inzwischen abgeschlossen. Phase 2 umfasst die Partizipation sowie die Umsetzung von Massnahmen bis Ende 2017. Und Phase 3 ist die Weiterführung der Massnahmen im Sinn einer ganzheitlichen Velopolitik im courant normal. In Phase 1 wurden sechs directionsübergreifende Arbeitsgruppen eingesetzt, primär für die Verbesserung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit. Die Arbeitsgruppen haben folgende Themen bearbeitet: Velo- und Mobilitätskultur, Dienstleistungen und Fördermassnahmen, Velorouten, Veloabstellplätze, technische, planerische und juristische Aspekte und schliesslich auch das Miteinander von Velo und öV. Die Arbeitsgruppen werden in den folgenden Phasen beibehalten. Das Ziel der Phase 2 ist, vom heutigen Flickwerk zu einer gesamtheitlichen Velopolitik zu kommen. Das Herzstück der Intensivphase der Velo-Offensive ist es, ein breit abgestütztes Massnahmenprogramm und eine Gesamtpolitik für einen Zeitraum bis 2030 zu entwickeln. Es hat sich gezeigt, dass eine wirksame Veloförderung nur in engem Zusammenspiel mit der Bevölkerung und mit den beteiligten und betroffenen Kreisen möglich ist. Die Politik und die Verwaltung müssen die Massnahmen richtig prio-

risieren und sie auf die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden abstimmen. Einbezogen werden primär die Interessenvertretungen aus dem Bereich Verkehr – ProVelo, VCS, TCS, SBB, Bernmobil und weitere –, die politischen Parteien, Quartierkommissionen, Wirtschaftsvertretungen, die angrenzenden Gemeinden, die Region, der Kanton, der Bund und weitere betroffene Kreise wie beispielsweise Elternräte, Jugend- und Kinderorganisationen und der Seniorinnen- und Seniorenrat. Der partizipative Prozess ist eine der Kernmassnahmen der Velo-Offensive und die Voraussetzung dafür, dass die Veloförderung im Sinn einer Gesamtpolitik etabliert und mit allen betroffenen Kreisen abgestimmt werden kann. Für den Partizipationsprozess gibt es einen Startanlass im ersten Halbjahr 2016, eine sogenannte Zwischennavigation im Winter 2016 und die Abschlussveranstaltung Ende Sommer 2017. An diesen Veranstaltungen sollen die Grundlagen und Ergebnisse der zwischengelagerten Arbeitsschritte präsentiert werden. Sie sollen aber auch Feedbacks auffangen, die für die nachgelagerten Arbeiten verwendet werden können. Diese geschehen auf einer zwischengeschalteten Austauschenebene, in Workshops im kleineren Kreis oder an Mittagstischen, die allen Interessierten offenstehen und gewissermassen als Soundingboard für Vorschläge und Lösungen funktionieren sollen, die in den zuvor erwähnten Arbeitsgruppen entwickelt wurden. Nach Abschluss von Phase 2 wird eine Zwischenbilanz gezogen, bevor über die Umsetzung der längerfristigen Massnahmen in Phase 3 entschieden wird. Die Massnahmen werden eventuell ergänzt, zum Teil vielleicht auch weggelassen, je nach Resultat dieses Partizipationsprozesses. Die Kosten für den partizipativen Prozess bis 2017 belaufen sich wie erwähnt auf 750 000 Franken inklusive einem bereits vom Gemeinderat gesprochenen Kredit für die Vorphase über 150 000 Franken. Anfangs 2017 ist ein Kreditbeschluss durch den Stadtrat für die Velokampagne vorgesehen. Mit dieser soll die Öffentlichkeit für die Veloförderung sensibilisiert werden. Gegen Herbst 2017 soll die Phase 2, der Partizipationsprozess, mit einer Abschlussveranstaltung beendet werden und Ende 2017 beschliesst der Gemeinderat über das weitere Vorgehen. In der Kommission wurde einmal mehr eine längere Grundsatzdiskussion geführt, ob Veloförderung zu unterstützen sei oder ob sie stark zulasten der anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, gehe. Die Kommissionsmehrheit steht hinter der Velo-Offensive und auch hinter dem vorgesehenen Partizipationsprozess, auch wenn die Kosten nicht für alle nachvollziehbar waren. Die Kommissionsminderheit wird ihre Position im Folgenden selber begründen. Die vorliegenden Rückweisungsanträge wurden von der PVS mit 3 zu 6 Stimmen abgelehnt. Die PVS beantragt dem Stadtrat mit 6 zu 3 Stimmen die Genehmigung des Verpflichtungskredits von 750 000 Franken.

Alexander Feuz (SVP) für die PVS-Minderheit sowie die SVP-Fraktion: Ich spreche zuerst zum Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit. Wie ich bereits mehrfach ausgeführt habe, ist es stets ein Miteinander der Verkehrsträger. Man darf diese nicht gegeneinander ausspielen. Für mich ist entscheidend, dass 80 Prozent der Verkehrsteilnehmenden nicht Velofahrende sind. Und diese 80 Prozent dürfen nicht beeinträchtigt werden. Wir sind der Meinung, bevor diese Offensive gestartet werde, sollten die konkreten Auswirkungen auf den öV, auf die Fussgängerinnen und Fussgänger, auf invalide Personen, den Privatverkehr, der manchmal mit einer gewissen Nonchalance durchgeht, die Lastwagen und die Notfalldienste geprüft werden. Zum Ergänzungsantrag der PVS-Minderheit: Wir sind der Ansicht, dass die Velo-Offensive eine politische Angelegenheit sei. Sie wurde grossartig angekündigt. Haben Sie den Mut und legen Sie das Geschäft freiwillig den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern vor und lassen Sie sie darüber entscheiden, bevor weitere teure Planungen vorgenommen werden. Ich spreche auch kurz zum Eventualantrag der SVP-Fraktion, zum Rückweisungsantrag. Wenn gewisse Personen unter Ihnen zwar wissen wollen, welches die Nachteile für die Notfalldienste und für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind, es ihnen aber egal ist, wenn

der motorisierte Privatverkehr Nachteile erfährt, kann punktweise abgestimmt werden. So haben Sie die Möglichkeit, die Verkehrsträger, die Sie näher untersuchen wollen, zu prüfen und die anderen nicht.

Zum Fraktionsvotum: Unser Hauptstandpunkt lautet: Es muss ein Miteinander der Verkehrsträger geben. Ein Teil der Geschäfte kommt wahrscheinlich im September 2016 zur Volksabstimmung, damit man Wahlwerbung für Rot-Grün-Mitte machen kann. Wir wissen, dass sich im Gemeinderat die beiden Vertreterinnen von Rot-Grün-Mitte bereit erklärt haben, als Stadtpräsidentin zu kandidieren. Da besteht für mich ein gewisser Wahlkampf. Man soll nun nicht aus ideologischen, wahltaktischen Gründen wegen einer Minderheit, die man von 11 auf 20 Prozent steigern will, alles andere auf den Kopf stellen.

Betrachten Sie die Stadt Bern von der tektonischen, topografischen Seite her. Sie ist nicht München. Mit dem Velo ins Marzili fahren und dann das Velo wieder hochzuschieben ist praktisch, aber ob dann diese Personen mit dem Veloverleihsystem oder was auch immer dauerhaft Velo fahren, ist eine andere Frage. Und für Dinge wie die geplante Velomodeschau, Velokleidung etc. Geld auszugeben, ist meines Erachtens fragwürdig. Die Stadt Bern hat wichtigere Aufgaben. Bekanntlich klemmt es bei den Schulen und an anderen Orten, wo man Ausbauten machen muss. Aber reichen Sie keine Vorstösse aus rein ideologischen, wahlkämpferischen Gründen ein und unterstützen Sie keine Anträge, die nur einer kleinen Minderheit dienen und vorab gewissen Exponenten zur Profilierung und für die Finanzierung des Wahlkampfes von Rot-Grün-Mitte. Überlegen Sie sich beim Nachessen, ob es das wirklich braucht oder ob es nicht sinnvoller wäre, den Entscheid den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zu überlassen.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

Thomas Göttin

Christine Gygax

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.45 Uhr

Vorsitzend

Präsident Thomas Göttin

Anwesend

Katharina Altas	Lukas Gutzwiller	Marco Pfister
Christa Ammann	Isabelle Heer	Halua Pinto de Magalhães
Peter Ammann	Erich Hess	Marco Robertini
Ursina Anderegg	Kurt Hirsbrunner	Kurt Rügsegger
Cristina Anliker-Mansour	Mario Imhof	Sandra Ryser
Mess Barry	Ueli Jaisli	Leena Schmitter
Henri-Charles Beuchat	Roland Jakob	Lena Sorg
Manfred Blaser	Bettina Jans-Troxler	Andrin Soppelsa
Regula Bühlmann	Dannie Jost	David Stampfli
Danielle Cesarov-Zaugg	Nadja Kehrl-Feldmann	Matthias Stürmer
Yasemin Cevik	Ingrid Kissling-Näf	Bettina Stüssi
Rithy Chheng	Philip Kohli	Michael Sutter
Daniel Egloff	Fuat Köçer	Alexandra Thalhammer
Bernhard Eicher	Marieke Kruit	Luzius Theiler
Alexander Feuz	Nora Krummen	Regula Tschanz
Claudio Fischer	Martin Mäder	Gisela Vollmer
Benno Frauchiger	Peter Marbet	Johannes Wartenweiler
Barbara Freiburghaus	Lukas Meier	Janine Wicki
Rudolf Friedli	Melanie Mettler	Manuel C. Widmer
Jacqueline Gafner Wasem	Roger Mischler	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Patrizia Mordini	Patrik Wyss
Hans Ulrich Gränicher	Seraina Patzen	Patrick Zillig
Franziska Grossenbacher	Stéphanie Penher	Christoph Zimmerli

Entschuldigt

Michel Burkard	Daniel Imthurn	Martin Krebs
Michael Daphinoff	Roland Iseli	Hans Kupferschmid
Lionel Gaudy	Stefan Jordi	Annette Lehmann
Claude Grosjean		

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD	Alexandre Schmidt FPI	Franziska Teuscher BSS
Reto Nause SUE		

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär
Caroline Baldenweg, Protokoll

Franck Brönnimann, Stv. Rats-
weibel
Susy Wachter, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadt-
schreiber

2014.TVS.000139

9 Fortsetzung: Velo-Offensive: Umsetzung und partizipativer Prozess; Verpflichtungskredit (RFFV)

Fraktionserklärungen

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich danke für die gut lesbaren und sehr verständlichen Unterlagen. Unsere Fraktion ist froh, dass es mit der Veloförderung endlich vorwärts geht. Wir haben beim vorliegenden Kreditantrag ein Fragezeichen bezüglich der hohen Kosten des Partizipationsprozesses. Anlässlich der Budgetdebatte ringen wir manchmal um fünfstelligen Beträge. Es ist wichtig und lohnenswert, Bevölkerung, Verbände und andere Interessensgruppen einzubeziehen, die Kosten von Fr. 750 000.00 können wir jedoch kaum nachvollziehen. Die Vorlage gibt keinen Aufschluss darüber. Wir wollen die Velo-Offensive jedoch nicht weiter verzögern, deshalb wird unsere Fraktion dem Gemeinderatsantrag zustimmen. Die Minderheitsanträge der PVS lehnen wir ab.

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP: Die SP setzt sich seit langer Zeit für eine umweltfreundliche, platzsparende, quartierverträgliche und menschenfreundliche Mobilität ein. Wir stehen darum klar hinter dem Ziel des Gemeinderates, den Anteil Veloverkehr in der Stadt substanziell zu erhöhen. Deshalb begrüßen wir die Auslösung und Umsetzung der Velo-Offensive. In der Phase 1 ist verwaltungsintern viel passiert. Der angepeilte Weg, vom heutigen Flickwerk zu einer ganzheitlichen Veloförderungspolitik zu kommen, ist nachvollziehbar und dringend nötig. Damit die Veloförderung erfolgreich ist und die richtigen Massnahmen umgesetzt werden, sind nach der Sensibilisierung der Verwaltung der Einbezug der Bevölkerung und der Fokus auf Kinder und Jugendliche absolut zentral. Die Konsultation von breiten Kreisen von Betroffenen, die weit über veloaffine Kreise hinausgeht, ist ebenfalls richtig. Dies führt aber dazu, dass der Prozess relativ aufwändig ist und entsprechende Kosten generiert. Das Geld ist gut investiert und der Ablauf des partizipativen Prozesses ist nachvollziehbar dargelegt. Er soll zu einer breiten Abstützung der Velo-Offensive und zu einer Optimierung der geplanten Massnahmen führen. Der Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit ist kontraproduktiv. Im partizipativen Prozess geht es darum, Verkehrsverbände und weitere betroffene Kreise einzubeziehen und die negativen wie positiven Auswirkungen der geplanten Massnahmen auf die verschiedenen Verkehrsträger zu untersuchen. Über die richtige Finanzierung kann man bei jedem Vorhaben streiten. Es ist ein Ding der Unmöglichkeit, den richtigen Weg zu finden. Wird zu viel zusammengenommen, wird die Einheit der Materie angezweifelt. Wird es umgekehrt gemacht, folgt der Vorwurf der Salamtaktik. Man hätte sämtliche Velo-Massnahmen der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre in einen Gesamtkredit packen können und das Volk, ähnlich wie Zürich, darüber abstimmen lassen. Ich bin überzeugt, dass an einem solchen Vorgehen ebenfalls laute Kritik geäussert worden wäre. Im Bereich der Velo-Politik ist die Transparenz ungleich höher im Vergleich zu vielen anderen Bereichen. Der Gemeinderat listet im Vortrag sämtliche grossen Infrastrukturprojekte bis 2030 und die voraussichtlichen Kosten umfassend und transparent auf. Eine solche Auflistung gibt es sonst für keine Verkehrsträger. Es würde mich interessieren, wie viele Millionen im selben Zeitraum für die MIV-Infrastruktur verbaut werden. Jeden Franken, der im Verkehrsbereich ausgegeben wird, dem freiwilligen Referendum zu unterstellen, ist ein neueres Ritual. Die Finanzkompetenzen in der Stadt Bern sind vergleichsweise tief. Aus unserer Sicht ist es nicht zielführend, diese freiwillig noch weiter zu senken. Wir haben in Bern bereits jetzt relativ viele Volksab-

stimmungen. Die meisten führen zu sehr deutlichen Resultaten im Sinne der politischen Mehrheit im Stadtrat. Die SP ist überzeugt, dass der partizipative Prozess ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zu einer echten Velo-Stadt Bern ist und stimmt dem Verpflichtungskredit von Fr. 750 000.00 deshalb zu. Alexander Feuz hat die Velo-Offensive mit der Ardennenoffensive von Hitler verglichen. Das ist ein weiterer unpassender und pietätloser Nazivergleich aus der Küche der SVP.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Unsere Fraktion steht vorbehaltlos hinter einer konsequenten Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Bern. Bei uns hat die politische Mitwirkung der Bevölkerung einen extrem hohen Stellenwert. Trotzdem hat uns das vorliegende Geschäft vor den Kopf gestossen. Wir stimmen dem Kredit mit folgenden kritischen Bemerkungen zu: Wir genehmigen einen Kredit von Fr. 750 000.00. Trotz umfangreichem Vortrag und Hochglanzbeilage bleibt das Resultat des partizipativen Prozesses unklar und wofür genau das Geld gebraucht wird, ist sehr diffus und vage. Wir haben verstanden, dass erstens ein breit abgestütztes Verständnis von Velopolitik erarbeitet werden soll. Zweitens sollen die konkreten Massnahmen diskutiert, d.h. ergänzt, gestrichen, gewichtet und priorisiert werden. GB und JA! haben am 25. Juni 2014 der zuständigen Direktorin ein Positionspapier „Grünes Licht für die Velostadt Bern“ überreicht. Darin haben wir dargelegt, wie die Stadt Bern mit der Veloförderung zügig vorwärts machen kann und welche Massnahmen hierfür nötig sind. Die Velo-Offensive ist darauf im Herbst 2014 zu unserer Freude ausgerufen worden. Diese soll nun aber endlich mehr werden als Worthülsen und Ankündigung. Wir messen den Gemeinderat an den Resultaten. Wir erwarten darum von diesem partizipativen Prozess ganz konkrete Endprodukte. Auf Ende nächstes Jahr erwarten wir als Resultat eine Gesamt-Velopolitik für Bern und ein konkretes Massnahmeprogramm. Ein guter partizipativer Prozess ist nicht ein möglichst kostspieliger. Solche Prozesse werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Die Stadtverwaltung muss darum dringend die Kompetenzen zum Gestalten und Moderieren solcher Prozesse selber aufbauen. Wir sind dagegen, dass bei jedem Mitwirkungsprozess eine riesige Beratermaschinerie hochgefahren wird. Die Stadt Bern hat Fachmänner und Fachfrauen von A wie Abfall bis Z wie Zahnmedizin. Es braucht in der Stadtverwaltung auch Fachleute für Partizipation. Der Kredit von Fr. 750 000.00, den wir heute Abend sprechen, fliesst in externe Aufträge. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass es leider Kreise gibt, die sich jeglicher Diskussion über Veloförderung verschliessen. Jeder noch so gut gestaltete und moderierte Partizipationsprozess wird da wohl nicht mehr helfen.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Es dürfte keine Überraschung sein, dass unsere Fraktion dem Geschäft nicht zustimmen wird. Wir können nicht nachvollziehen, wieso der partizipative Prozess, den man hier in Gang setzen will, Fr. 750 000.00 kosten soll. Das ist in einem Wahljahr nichts anderes, als für eine bestimmte Richtung Werbung zulasten des Steuerzahlers in der Stadt zu machen. Wir machen nicht mit. Wir würden jedoch auch dann nicht mitmachen, wenn es weniger kosten würde, denn wir denken die ganze Sache vom Ende her. Auf Seite 7 des Vortrages ist eine Aufstellung der Summen ersichtlich, welche die Stadt Bern zur Förderung des Veloverkehrs im Zeitraum von 2016-2030 netto investieren will. Der Veloverkehr beträgt seit Jahren, trotz laufender Schikanierung der Autofahrer, rund 11 Prozent. Es besteht die Hoffnung, diesen auf 20 Prozent zu erhöhen. Man will hier 70,6 Mio. Franken investieren, netto wohlverstanden, nach Abzug von erwarteten Bundes- und Kantonsbeiträgen, von denen kein Mensch weiss, ob sie je ausbezahlt werden. Das ganze Paket soll insgesamt, wenn ich mich richtig erinnere, um die 150 Mio. Franken kosten. Dies in einer Stadt, die gut 2 Mia. Franken Schulden und einen total verlotterten Liegenschaftsbestand im Bereich des Verwaltungsvermögens hat, in welchen man in den nächsten Jahren eine weitere Milliarde investieren muss. Ich habe nie ein Geheimnis daraus gemacht, dass ich kein Velo-

freak bin. Unabhängig davon muss man sagen, dass das Investitionsvolumen für die fragwürdige Förderung des Veloverkehrs in keinem Verhältnis zur effektiven finanziellen Situation der Stadt Bern steht.

Andrin Soppelsa (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Der Rückweisungsantrag tönt wie ein Stoss vor den Kopf unserer Gemeinderätin. Medial wurde viel berichtet, das Geschäft ist wohl ihr Wahlkampf. Wir müssen wohl nicht diskutieren, ob wir der SP heute Abend helfen wollen, Wahlkampf zu machen. Wir reden hier von einem Kredit von Fr. 750 000.00. Alles in allem kommen diese Massnahmen dann aber auf 150 Mio. Franken zu stehen. Es wird zwar versprochen, keine anderen Verkehrsteilnehmer abstrafen zu wollen. Im Gegenteil würden Autofahrer, Fussgänger und öV sogar profitieren. So finden wir es legitim, darüber mehr zu erfahren, bevor wir einen Grundstein legen, um die nächsten Jahrzehnte wie bisher weiterzumachen. Fairerweise muss ich sagen, dass nicht die ganze Fraktion eine Rückweisung befürwortet, es ist jedoch fast die ganze Fraktion. Es ist uns auch klar, dass der Antrag wenig Schlaues fordert, beispielsweise kommen zu den obligaten Notfalldiensten die Lastwagen dazu. Zum Ergänzungsantrag: Hat man Angst vor dem Volk, ist man hier am falschen Ort. Das sind die Leute, die uns wählen, das sind die Leute, die das Velo brauchen. Es wäre arrogant, wegen zwei bis drei Velofahrer hier so ein Theater zu machen. Zum Geschäft: Wir unterschätzen die ganze Sache. Man will die Leute zwingen, aufs Politikum Velo aufzusteigen. Das hat nichts mit einer liberalen Geisteshaltung zu tun. Man kann das Velo auch fördern, ohne die Stimmbürger vor die Wahl zu stellen. Wir sind grossmehrheitlich der Meinung, dass es keinen partizipativen Prozess braucht. Es gibt durchaus gefährliche Hotspots, wo selbstverständlich aufgrund der Verkehrssicherheit etwas gemacht werden muss. Im Moment werden 11 Prozent, und nicht 100 Prozent, der Wege mit dem Velo zurückgelegt. Das hat seinen Grund. Es gibt Alte, Behinderte und Jahreszeiten wie der Winter. Wir müssen einen Mittelweg gehen, Extrem Lösungen sind keine Option. Nicht ganz alle unserer Fraktion sind dieser Meinung. Velo ist etwas Sinnvolles, Cooles. Man kann es aber auch übertreiben. Das wird heute Abend wahrscheinlich bewiesen. Die Jungen sitzen im Tram und sind auf Facebook. Was ist, wenn der Velotrend, analog zum Scooter, zurückgeht? Dann haben wir eine Infrastruktur, die nicht gebraucht wird. Elektrofahrzeuge aller Art sind auf dem Vormarsch, das wird gern vergessen. Velo-Offensive ist ein schwammiger Begriff, niemand kann sagen, was er im Detail alles beinhaltet. Ein Grossteil unserer Fraktion ist der Meinung, diese Sache müsse heute beendet werden. Über die Kosten müssen wir gar nicht diskutieren. Die Velos helfen bei der Finanzierung nicht mit, sollen aber den goldenen Esel erhalten. Das ist nicht fair. Wir appellieren an die Zukunft und den Markt, der sich selber regeln soll. Es sollte zuerst klar sein, wieso wir 150 Mio. Franken in den Veloverkehr stecken sollen. Die Massnahmen werden so aufgeteilt, dass das Volk nichts dazu sagen kann. Man weiss genau, dass 89 Prozent der Wege eben nicht mit dem Velo zurückgelegt werden, was ein klares Scheitern vor dem Volk bedeuten würde. Wir beantragen die Ablehnung dieses Geschäfts.

Einzelvoten

Roland Jakob (SVP): Die Velo-Offensive ist ein Vehikel der Vergangenheit. Die zuständige Gemeinderätin hat immer noch das Gefühl, dass künftig alle aufs Velo umsteigen werden. Das Velo, das von einer massiven Minderheit der Stadtberner Bevölkerung gebraucht wird, wird von ihr aus Werbezwecken hochgelobt. Ihr Wahlkampf hat schon lange begonnen. Demzufolge versucht sie alles, damit zu punkten und den Leuten die grüne, heile und wunderbare Welt der Mobilität des Zweirades kundzutun. Fakt ist, dass die Elektromobilität im Vormarsch ist. Diese hat andere Bedürfnisse wie die uralte Geschichte von der Zwängerei von der ideologischen Velofahrerei. Viele von uns wissen, dass die heutige Jugend schon lange nicht

mehr aufs Velo setzt. Die meisten machen mit 18 Jahren den Ausweis, damit sie Auto fahren können. Als nächstes lösen sie das Bärenabi und wenn überhaupt, haben sie ein E-Bike. Die stalinistischen Vorsätze, die wir heute diskutieren dürfen, werden uns Millionen kosten. Dies allein deshalb, weil die ideologisch gesinnte und gefärbte RGM-Mehrheit einmal mehr ihr Machtpotenzial im Stadtrat ausübt. Jetzt ist der Moment, das aufzubrechen. Die ideologische Geschäftemacherei in der Stadt Bern muss endlich aufhören. Es wird nicht mehr objektiv für die Stadtberner Bevölkerung politisiert. Es wird der Bevölkerung nicht mehr objektiv gedient, sondern es wird nach eigenem Gusto gefahren. Die anwesende Gemeinderätin ist das beste Beispiel dafür. Uns ist klar, dass sie nun das Geschäft in den höchsten Tönen loben und versuchen wird, die Gegner zu tadeln. Sie wird versuchen, sich in Szene zu setzen, wie heute Abend beim Graniummärit. So wird sie weiterfahren und am Schluss hoffentlich Schiffbruch erleiden. Velos sind ein Bestandteil der Mobilität, Autos sind ein Bestandteil der Mobilität. In einer frei gelebten Demokratie ist der Hauptteil der Demokratie der, dass man selber entscheiden darf, wie und wo man sich bewegt. Das spricht uns die Gemeinderätin ab. Wir müssen ein Zeichen für mehr Demokratie im Stadtrat setzen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Ich habe den Bericht mit grossem Interesse gelesen. Mir scheint, dass er gute Ansätze hat. Es ist aber ein Wahlvehikel, das zur Diskussion steht. Ich fahre seit bald 60 Jahren Velo in der Stadt Bern, bin altersbedingt auf ein E-Bike umgestiegen. Im Bericht hat es schöne Fotos, beispielsweise auf Seite 7. Es zeigt einen rot aufgemalten Velostreifen, mitten auf der Strasse. Für einen ungeübten Velofahrer, eine ungeübte Velofahrerin ist das eine schwierige Situation. Wie soll er oder sie auf diesen Velostreifen kommen ohne ein Problem, beispielsweise mit Tramschienen, zu haben? Die Verwaltung ist gefordert, will sie eine Verbesserung für die Velosituation in der Stadt Bern erreichen. Es genügt nicht, lediglich einen 1,50 Meter breiten Velostreifen auf die Strasse zu malen und dies als Velohaupttroute zu deklarieren. Das wäre eine reine Alibiübung. Fahren Sie einmal mit dem Velo über den Freudenbergerplatz. Es taucht plötzlich ein roter Streifen auf, der irgendwo anfängt bzw. aufhört, der Rest ist Chaos. Die Planung der Velorouten muss auf eine andere Basis gestellt werden. Eine sichere Veloroute kann man nicht mit einem partizipativen Prozess mit der Bevölkerung realisieren. Das kann man nur mit guten Projekten, die aufzeigen, wohin die Reise gehen soll. Ich bin grundsätzlich mit der Aussage des Gemeinderates einverstanden, dass Velofahren auch für die Gesundheit gut ist. Aber bitte sagen Sie nicht, dass Bern die Velohauptstadt der Schweiz oder der Welt werden soll. Ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer soll das Ziel sein. So weisen die Mobilitätsstrategie und -kultur für alle eine gewisse Qualität auf. Ziel muss eine strategische Planung sein, die aufzeigt, wo mit den Velos gut gefahren werden kann. Ich persönlich fahre lieber auf einer sicheren Nebenstrasse ohne viel motorisierten Individualverkehr. Ich glaube nicht, dass mit einem partizipativen Prozess der Veloverkehr auf 20 Prozent erhöht werden kann. In den nächsten Jahren wird der Anteil an E-Bikes massiv zunehmen. Diese Velos sind relativ schnell. Es gibt dadurch Gebiete, wo ein Miteinander von Fuss- und Veloverkehr nicht möglich ist. Dementsprechend haben wir einen Vorstoss lanciert, der aufzeigen soll, dass beispielsweise in der Marktgasse und Spitalgasse, auf dem Bärenplatz und Waisenhausplatz nicht unbeschränkt Veloverkehr zugelassen werden kann. Ich lehne den Kredit ab.

Gisela Vollmer (SP): Ich bin sehr dafür, dass der Veloverkehr sicherer wird. Ich unterstütze die aufgezeigten Ansätze voll und ganz, erlaube mir aber, einige kritische Bemerkungen zur Velo-Offensive zu machen. Mir fehlt eine gesamtstädtische Verkehrsplanung, wo der Veloverkehr eingeordnet und wo aufgezeigt wird, wie die verschiedenen Verkehrsträger miteinander klar kommen. Bernmobil hat im Geschäftsbericht geschrieben, dass sie im letzten Jahr 100 Mio. Fahrgäste transportiert haben. Wir wissen, dass wir in der Stadt Bern 53 Prozent auto-

freie Haushalte haben. Leider fehlt hier die Schnittstelle zum Fussverkehr. Fussgänger sind mit Abstand die grösste Gruppe, es müssen etwa 80 000 sein in der Stadt Bern. Das Miteinander und die Konflikte von Fuss- und Veloverkehr müssten aufgezeigt werden. Dem ist hier leider nicht so. Noch nicht einmal im partizipativen Verfahren sind Fussgänger als Gruppe erwähnt. Mir fehlt ebenfalls das Thema Mischflächen, d.h. Velo auf Trottoir. Wie gehen wir in Zukunft damit um? Sie sind im Projekt integriert, aber man erkennt sie nicht. Aber sie sind ein wesentlicher Problempunkt, gerade für Fussgänger. Dies hätte man besser aufzeigen müssen.

Alexander Feuz (SVP): Mich hat der Begriff Offensive etwas provoziert. Ich bin ehemaliger Artillerie-Hauptmann. Offensive ist ein Begriff aus der Militärtheorie, deshalb habe ich mir erlaubt, das Beispiel einer gescheiterten Offensive aufzuführen. Auf Wikipedia ist die Ardenennenoffensive das Beispiel, das dort angeführt wird. Die Velo-Offensive beeinträchtigt auch die Interessen der Fussgänger. Vor vielen Jahren habe ich bei den Mischflächen auf dem Helvetiaplatz die Probleme vorausgesagt. Damals sagte man, das gäbe keine Probleme, heute erfährt man, dass das offenbar korrigiert werden muss. Den Schalmeienklängen der Verwaltung glaube ich nicht. Das ist ein weiterer Grund, diese Offensive scheitern zu lassen.

Mario Imhof (FDP): In der Presse liest man, dass 7000 Velos pro Tag über die Lorrainebrücke fahren. Das macht etwa 500 Velos pro Stunde. Ich habe mich hingestellt und habe gezählt. Wenn es 50 Velos waren, dann war das viel. Soviel zur korrekten Information in den Medien zur Problematik mit dem Veloverkehr. Es sind auch nicht 11 Prozent, die in der Stadt Bern Velo fahren. Eine Studie in Zürich konnte 5 Prozent ausweisen. Die 11 Prozent sollen noch auf 20 Prozent verdoppelt werden. Ich weiss nicht, woher man diese Velofahrer nehmen will.

Rudolf Friedli (SVP): Ein Teil findet den Begriff Offensive gut, ein anderer schlecht. Ich finde, er passt gut. Denn es geht Frau Wyss darum, beim Velo Gas zu geben, offensiv zu sein, anzugreifen, koste es, was es wolle. Es geht darum, die eigene Wählerschaft zu bedienen und nicht darum, eine Gesamtübersicht zum Wohle der ganzen Stadt zu machen. Der Bericht dient ihren Interessen, der Titel ist gut gesetzt. Aber dafür spreche ich kein Geld. Ich will eine Gesamtübersicht über die gesamte Verkehrssituation in der Stadt, mit allen verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Deshalb lehne ich das Geschäft ab.

Manfred Blaser (SVP): Das Lachen ist mir schon lange vergangen, wenn ich sehe, welche Routen wir schon haben, welche Routen noch gewünscht werden: Schwarztorstrasse, Radweg bis Holligenplatz, ausgebaute Effingerstrasse, Velostreifen auf der Laupenstrasse. Das ist alles überrissen, man sollte am Boden bleiben. Ein Velo ist gut und gesund, doch sollte alles im Rahmen bleiben und richtig geplant werden.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Wenn der Kredit gesprochen wird, können wir die Velo-Offensive ausrollen, ohne das Rad neu zu erfinden. Die Grundlage für die Veloförderung, zusammen mit der Fussverkehrsförderung, ist vor weit über zehn Jahren gelegt worden, als die Stimmbewölkerung der Stadt Bern mit einem deutlichen Mehr die Grundlage für das Reglement „Förderung Fuss- und Veloverkehr“ gelegt hat. Mit der Schaffung der Fachstelle „Fuss- und Veloverkehr“ hat man es geschafft, die ungefähr 11 Prozent Veloverkehr zu halten. Gleichzeitig hat man es geschafft, einen sehr hohen Anteil (fast 40 Prozent) Fussverkehr zu haben. Das ist im schweizerischen Vergleich sehr hoch. Die 11 Prozent hingegen sind absoluter Durchschnitt. Es ist heute keine ideologische Frage mehr. Das kann man parteipolitisch, wenn man ehrlich ist, ausserhalb dieses Saals nicht mehr vermitteln. Es ist auch kein ökologisches oder nicht-ökologisches Thema. Für ganz viele Leute hat es mit Lebensstil, Gesundheit oder damit, den

Kopf auslüften zu wollen auf dem Heimweg. Ich verstehe jedoch, dass es hier parteipolitisch zugeordnet wird. Aufgrund der Analyse, dass wir mit den 11 Prozent sehr durchschnittlich dastehen, wurde klar, dass hier, im Gegensatz zu Fussverkehr und öV, Nachholbedarf besteht. Ich wehre mich gegen die Unterstellung, dass in diesem Bericht auch nur annäherungsweise eine Tendenz zu finden ist, dass wir Leute zwingen wollen, aufs Velo umzusteigen. Mir kommt es nicht im Traum in den Sinn, jemanden dazu zu zwingen. Ich kenne viele Leute, die mit gutem Grund nicht Velo fahren wollen. Wir haben aber viele Leute in der Stadt, die gerne Velo fahren würden. Das Potenzial, das aus verschiedenen Befragungen resultiert, liegt bei 20 Prozent oder mehr. Es sind Frauen, die höhere Ansprüche an die Sicherheitsinfrastruktur haben. Es sind aber vor allem Familien mit Kindern und ältere Leute, die nicht mehr die Sicherheit haben, mit dieser Geschwindigkeit unterwegs zu sein. Es ist unsere Motivation, für diejenigen, die sich heute nicht getrauen, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sie Velo fahren können, wenn sie wollen. Es geht auch um die Attraktivierung des öffentlichen Raums, um eine Entschleunigung, eine Beruhigung, was auch ganz vielen anderen zugutekommt, beispielsweise solchen, die sitzen oder zu Fuss unterwegs sind. Wir haben uns umgeschaut, wie es Städte machen, welche diesbezüglich erfolgreicher sind. Wir haben gemerkt, dass der breite Einbezug einerseits der Verwaltung, andererseits der Betroffenen, das Schlüsselement ist. Darum haben wir im ersten Schritt mit der Verwaltung zusammengearbeitet, und möchten wir den Schritt nach aussen machen. Die Infrastruktur ist ein wichtiger Teil. Gerade auch, weil die Elektromobilität künftig zunehmen wird, ist eine grosszügige Infrastruktur umso wichtiger. Wir reden aber auch von Dienstleistungen und Fördermassnahmen, gerade auch für Kinder und ältere Leute. Diese müssen zuerst einmal wissen, welcher Typ Velo der richtige für sie ist. Die Partizipation ist uns so wichtig, weil es um einen breiten Strauss von Massnahmen geht. Die Massnahmen müssen gewichtet und priorisiert werden. Die Kosten sind höher als bei einer Standardpartizipation, die ein Amt zu einem Thema durchführen kann. Wir verstehen das Ganze nicht nur als Verkehrspolitik, sondern haben viele verschiedene Ämter in allen Direktionen einbezogen. Es gibt Ämter, welche hier Verantwortung übernehmen, die sonst nichts Velopolitisches machen. Diese brauchen Unterstützung. Das sind auch der Reiz und der Schlüssel zum Erfolg, wenn wir diese Dynamik, die innerhalb der Verwaltung vorhanden ist, nach aussen tragen können. Die roten Velostreifen sind kein Ersatz für eine Veloroute. Ich bin einverstanden, dass eine solche Route durchgängig sein muss und nicht plötzlich an einer Kreuzung aufhören darf. Die roten Einfärbungen haben den Zweck, gefährliche Stellen für Velofahrende und Autofahrende klar zu markieren. Deshalb treten sie auch nur streckenweise auf. Würde man Velostreifen durchgehend rot einfärben, ginge die Signalwirkung verloren. Mit den Haupttrouten wollen wir diese Gefahrenstellen eliminieren. Man soll entspannt von A nach B durch die Stadt fahren können. Bis dorthin haben wir aber noch viele Schritte vor uns, das vorliegende Geschäft ist ein Teil davon. Wir dürfen von der Velo-Offensive aber auch nicht zu viel erwarten. Das Gesamtverkehrskonzept steht in Zusammenhang mit dem STEK und ist eng koordiniert mit dem vorliegenden Geschäft. Wir können das aber nicht auch noch hier hineinpacken. Die Verknüpfung ist wichtig und wird gemacht. Heute haben wir publiziert, dass der Gemeinderat den Richtplan Fussverkehr verabschiedet hat, davon einen wesentlichen Teil für die Förderung des Fussverkehrs mit diversen Massnahmen. Es ist nicht die Idee, nur noch aufs Velo zu setzen und den Fussverkehr zu vernachlässigen. Wir wollen diesen fördern wie bis anhin. Die Umsetzung des nationalen Behindertengleichstellungsgesetzes ist als dritter wichtiger Punkt in Planung. Wir wollen in der Stadt Bern neben den vom Gesetz geforderten behindertengerechten öV-Haltestellen neu alle Sanierungsmassnahmen im öffentlichen Raum behindertengerecht umsetzen. Es wird klar definiert, wo Veloverkehr und wo Fussverkehr stattfindet, damit Leute, die unsicher unterwegs sind, Sicherheit bekommen. Seit diesem Frühling verfügen wir über Zählstationen für Velos. In

einem Jahr können wir gesicherte Zahlen zum Veloverkehr bekannt geben. Ende Jahr werden wir den Mikrozensus des Bundes haben. Das Bundesamt für Statistik liefert uns diese Zahlen.

Roland Jakob (SVP): Wenn wir 70 Mio. Franken ausgeben, erwarte ich ganz viel von dieser Velo-Offensive. Ich wüsste gern von der Gemeinderätin, was sie unter „nicht zu viel erwarten“ versteht. Wenn wir schon über Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr reden, muss auch das Gewerbe erwähnt werden, welches das Auto braucht. Auch diese Leute können abstimmen, Frau Gemeinderätin Wyss. Erklären Sie mir, wieso Sie das Auto nie berücksichtigen. Hier findet eine Zweiklassenmanie statt. Sie sind gewählte Gemeinderätin für alle in der Stadt Bern.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich möchte die 70 Mio. Franken, welche die Stadt bis 2030 im Bereich Velo investieren möchte, ins Verhältnis zu einzelnen Projekten setzen. Die Pannestreifenumnutzung PUN Ostring ist ein Projekt, das wir zusammen mit ASTRA als Übergangsmassnahme auf der A6 planen. Die geplanten Kosten dafür belaufen sich auf 130 Mio. Franken. Der Bypass Ost auf der A6, für den sich der Gemeinderat zusammen mit der Region und dem Kanton intensiv einsetzt, wird voraussichtlich weit über zwei Milliarden Franken kosten. Die Kosten für die Sanierung der Tiefenaustrasse belaufen sich auf 47 Mio. Franken. Überall ist die Stadt mitbeteiligt, selbstverständlich, denn das sind wichtige Investitionen. Gemeinsam mit BERNcity sind wir daran, ein Anlieferungskonzept für die obere Altstadt zu erarbeiten, aus der Perspektive und zum Nutzen der Läden und des Gewerbes. Im Reglement „Förderung Fuss- und Veloverkehr“ haben wir von der Bevölkerung den Auftrag, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Vordergrund zu stellen. Dafür zahlt die Bevölkerung jedes Jahr 1,2 Mio. Franken in eine Sonderfinanzierung. Dieser Topf ist jetzt so geäufnet, dass wir es uns leisten können, daraus eine Offensive zu finanzieren.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Zuhanden des Protokolls will ich festhalten, dass die Stadt gedenkt, bis 2030 150 Mio. Franken für die Förderung des Veloverkehrs auszugeben. Dies, obwohl Frau Gemeinderätin Wyss dauernd von 70 Mio. Franken spricht. Das ist die Summe, von der sie annimmt, dass die Stadt diese aus der eigenen Kasse zahlen wird. Ausgeben will man aber 150 Mio. Franken.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit ab (21 Ja, 47 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 027*
2. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag Fraktion SVP ab (19 Ja, 50 Nein). *Abst.Nr. 028*
3. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag der PVS-Minderheit ab (23 Ja, 46 Nein). *Abst.Nr. 029*
4. Der Stadtrat stimmt dem bereinigten Gemeinderatsantrag zu (46 Ja, 21 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 030*

2004.SR.000009

10 Motion Oskar Balsiger (SP): Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse; Abschreibung

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben.

Bern, 9. Dezember 2015

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat stimmt der Abschreibung zu.

2015.SR.000006

11 Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP (Regula Tschanz, GB/Michael Steiner, GFL): Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.

Bern, 1. Juli 2015

Motionärin *Regula Tschanz* (GB): Wir haben eine relativ lange, theoretische Turnübung zur Einleitung gemacht, jetzt geht es zur Praxis, zu konkreten Projekten und Infrastrukturvorhaben, welche die Steigerung des Veloverkehrsanteils zum Fliegen bringen werden. Ich habe keine Zweifel, dass der Berner Stadtrat diese Motion überweisen wird, die in quasi identischer Form in Köniz und Ostermundigen bereits eine Mehrheit gefunden hat. Warum legen wir den Fokus auf eine Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen? Es ist dies die frequenzreichste Pendlerachse und der Veloverkehr sollte vor allem dort gefördert werden, wo das Umsteigepotenzial gross ist. Regelmässige Pendler und Pendlerinnen werden dann aufs Velo umsteigen, wenn sie direkt, sicher und schnell am Ziel sind, sicherer und schneller auch, als sie es mit dem Auto oder Bus wären. Aus Sicht der Fraktion GB/JA! haben wir mit der ersten Velohaupttroute Wankdorf letztes Jahr eher eine halbe Sache beschlossen, die uns nicht vollständig überzeugt hat. Mit Blick auf die Velohaupttroute Köniz-Bern-Ostermundigen möchten wir darum zwei Punkte besonders betonen. Der eingereichte Vorstoss hat die exakte Linienführung bewusst offen gelassen. Wir haben einen aus unserer Sicht idealen Prüfungsvorschlag gemacht. Die Priorisierung über den Eigerplatz, welche der Gemeinderat macht, ist aus unserer Sicht weniger günstig als die von uns vorgeschlagene Variante über den Loryplatz. Diese hat den Vorteil, dass sie weniger Höhendifferenz und weniger Verkehr, ideale und direkte Führung über verkehrsarme Quartierstrassen, weniger Ampeln und weniger gegenseitige Behinderung zwischen öV und Velo aufweist. Bei der Routenwahl und der Ausgestaltung muss aus unserer Sicht zwingend eine Begleitgruppe mit den Behörden oder interessierten Personen aus Köniz, Bern und Ostermundigen eingesetzt werden. Mit einer Velohaupttroute allein wird das Kapazitätsproblem auf der überlasteten Buslinie 10 nicht gelöst werden. Mit der Motion fokussieren wir auf ein zweistufiges Vorgehen für diese frequenzreiche Pendlerachse. Wir streben unterschiedliche Linienführungen zwischen Velo und öV an, was Konflikte minimieren kann. In Kopenhagen sind sternförmige Velorouten ein Erfolgsmodell. Die meistbefahrene Route wird täglich von 30 000 Velofahrenden genutzt. Wenn es in Köniz, Bern und Ostermundigen auch nur ein Bruchteil davon wäre, würden wir uns im Bereich der Kapazitätssteigerung bewegen, welche auch das Tram Region Bern gebracht hätte. In diesem Sinne hoffe ich auf Zustimmung.

Fraktionsvoten

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Diese Motion lehnen wir klar ab. Man fokussiert auf die Velos. Andere Verkehrsteilnehmer – Fussgänger, öV und MIV – erleiden Nachteile. Darauf wird nicht eingegangen. In einer ersten Phase sollen Hindernisse reduziert und Gefah-

renstellen entschärft werden. Das tönt alles noch gut. Querungshilfen sollen erstellt, Ampeln für Velos optimiert und die Einführung mit Kommunikationsmassnahmen begleitet werden. Das tönt schön und heisst konkret, dass Ampeln so gestellt werden, dass Velos priorisiert werden. Auf die gegenwärtig 11 Prozent Velofahrenden muss sich alles ausrichten, die andern 90 Prozent müssen warten. Hier muss klar Gegensteuer gegeben werden. Die roten Markierungen wollten wir bei den Schulhäusern, bei den schwächsten Verkehrsteilnehmern. Es wurde gesagt, dass das nicht ginge. Hier sollen nun rote Velobahnen errichtet werden. Der Aspekt Denkmalschutz spielt keine Rolle. In einer zweiten Phase sollen in der zweiten Forderung der Motion die Linienführung verbessert und entsprechende Ausbaumassnahmen ins Agglomerationsprogramm integriert werden. Das tönt nett. Das heisst konkret, dass in den Vororten Ampeln, Pfortneranlagen, aufgestellt werden, damit der motorisierte Individualverkehr und der Gewerbeverkehr nicht mehr fliessen können und unattraktiv werden. Ich habe gehört, dass die Pendler und diejenigen, welche aufs Auto angewiesen sind, gar nicht mehr in die Stadt Bern hineinkommen sollen. Das ist das Ziel. Man muss die Sache richtig lesen können. Nach einiger Zeit in der Politik in Bern weiss ich, wie man das übersetzen muss. In der nächsten Ziffer wird gefordert, dass der Anschluss an die geplante Fussgänger- und Velobrücke Länggasse-Nordquartier sichergestellt wird und als attraktive Alternative zur Zentrumsdurchfahrt dienen soll. Ich übersetze: Die Velobrücke soll hier verankert werden, auch wenn sie in einer Volksabstimmung nicht angenommen würde. Man sagt dann, hier haben wir aber etwas, wir müssen eine weitere Achse haben. Man muss die Verkehrsströme anschauen. Ich bestreite nicht, dass im Bereich der Lorrainebrücke gewisse Probleme auftreten können. Wir hätten im Rahmen der Interpellation Hand geboten für eine Velobrücken-Lösung in Form eines Fussgängerstegs. Das würde die Probleme entschärfen, doch man wollte es nicht. Wahrscheinlich, weil man damit den MIV zu wenig einschränken und behindern kann.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Mein Vorredner hat viel von dem, was wir in der Fraktion besprochen haben, bereits gesagt. Das wiederhole ich nicht. Ich will aber nochmals sagen, dass in der Stadt Bern nicht 11 Prozent der Leute mit dem Velo unterwegs sind. Es sind 11 Prozent der gesamten Wege, die auf dem Terrain der Stadt Bern mit dem Velo zurückgelegt werden. Es sind nicht Köpfe, sondern Meter. Ich gehe davon aus, dass es weniger Köpfe als Meter sind. Für eine Minderheit in der Stadt Bern ist immer Geld da, will man immer neue Planungen machen, und die grosse Mehrheit soll das auch noch finanzieren. Wir werden dieser Motion nicht zustimmen. Die Mehrheit, was die zurückgelegten Wege betrifft, sind die, welche auf zwei Füßen absolviert werden. Für die macht man nichts. Für den öV macht man etwas. Dann kommt der MIV und ganz am Schluss kommt das Velo. Für das Velo macht man alles. Seit 17 Uhr sind wir hier im Rat und haben nur über eins geredet: Velo, Velo, Velo...

David Stampfli (SP) für die Fraktion SP: Es geht für einmal ums Velo. Es wird kein Zufall sein, dass für die heutige Sitzung Velothemen gewählt wurden. Die SP-Fraktion begrüsst den Vorstoss und wird ihm zustimmen. Es ist richtig, dass nebst dem öV auf der Strecke Ostermündigen-Bern, vielleicht dann auch einmal nach Köniz, das Velo gefördert wird. Es soll gut überlegt werden, wo die Route durchgeführt werden soll. Insbesondere die Route vom Loryplatz zum Fischermätteli ist im Fokus. Die Motion, die wir vorhin abgeschrieben haben, hat genau dies verlangt. Oskar Balsiger, SP-Stadtrat, hat vor 15 Jahren schon gefordert, dass die Strecke zwischen dem Loryplatz und dem Fischermätteli, und weiter nach Köniz, für die Velofahrenden tauglich gemacht wird. Das Problem ist schon lange erkannt worden. Es ist auch im Rahmen der Velo-Offensive erkannt worden. Die Veloroute nach Köniz ist nebst der Wankdorf-Hauptroute die zweite Velohauptroute, die geplant ist. Mit diesem Vorstoss rennen die beiden grünen Fraktionen offene Türen ein. Jacqueline Gafner hat versucht zu erklären, dass

es nicht 11 Prozent Köpfe sind, welche in der Stadt Bern Velo fahren. Es stimmt nicht, dass es 11 Prozent der zurückgelegten Meter sind. Die Idee ist, dass man von den Leuten spricht, die das Velo vor allem brauchen. Die Leute benutzen nicht nur ein Verkehrsmittel. Es ist immer ein Mix. Ich bin heute Morgen mit dem Auto gefahren, weil ich etwas transportieren musste. Für einen Grossteil der Wege, die ich in meinem Leben zurücklege, brauche ich das Velo. Wenn wir erreichen, dass der Anteil der Leute steigt, die mehr Wege mit dem Velo als mit dem Auto oder dem öV zurücklegen, haben wir das Ziel der Velo-Offensive erreicht. Eine gute Veloverbindung in die Agglomeration, nach Köniz und Ostermundigen, fördert das sicher.

Kurt Hirsbrunner (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Ich träume davon, ohne Hindernis und ohne Bedenken frisch und fröhlich auf dem Velo durch die Stadt zu bummeln. Es ist ein E-Bike. Das Auto steht in der Garage und wird hie und da gebraucht, damit ich eine Stadtratskollegin nach Hause fahren kann. Damit sich mein Traum verwirklicht, werde ich vielen velofreundlichen Vorstössen zustimmen, im Gegensatz zu etlichen Fraktionskolleginnen und -kollegen. Mir ist es dabei völlig egal, wie viele Prozente oder Meter auf dem Velo zurückgelegt werden. Ich gehöre zu einer starken Minderheit und trotzdem fühle ich mich in der Stadt Bern als Fussgänger sicher.

Einzelvoten

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Der Vorstoss tönt attraktiv. Er passt recht gut in die Strategie, welche man mit dem Tram verfolgt hat. Spontan habe ich nach dem Votum von Regula Tschanz gedacht, dass ich dieser Motion zustimmen könnte. Ich habe mich dann aber anders entschieden. Zu einem Postulat würde ich Ja sagen. Es handelt sich um eine Sammlung von positiven und negativen Elementen. Ich bin auch dafür, dass man eine Velohauptroute von Ostermundigen über Bern nach Köniz einrichtet. Dies so, wie es in Punkt 1 erwähnt ist, indem man insbesondere auf Nebenstrassen ausweicht. Ich habe schon darauf hingewiesen, dass es viele Velofahrende gibt, die Angst haben, auf Hauptverkehrsachsen zu fahren. Sie verzichten deshalb aufs Velofahren, obschon sie gerne für die kurzen Distanzen in Bern aufs Velo umsteigen möchten. Auf Seite 3 des Gemeinderatsberichts sind die geplanten Velohauptrouuten ersichtlich. Im Vorstoss geht es zwar nur um eine Verbindung von Ostermundigen nach Bern und Köniz. Der Gemeinderat nimmt die Gelegenheit wahr, uns aufzuzeigen, wie das Prinzipschema der Velohauptrouuten mit hohem Standard aussehen soll. Der Veloring wird wohl höchstens für ein Velorennen attraktiv sein. Auf Seite 4 sagt der Gemeinderat, als optimaler Standard sei ein Velostreifen von 2,50 m Breite anzustreben. Nun suchen Sie einmal auf der Bernstrasse und der Ostermundigerstrassen-Achse, Richtung Rosengarten, die Gelegenheit, auf beiden Seiten einen Veloweg von 2,50 m Breite einzurichten. Das geht mit dem uns zur Verfügung stehenden Strassenraum schlicht nicht. Man erlaubt heute den Kindern, die aus dem sogenannten Fliegerquartier ins Bitziusschulhaus gehen, auf dem schmalen Trottoir dem Friedhof entlang zu fahren. Wenn der Gemeinderat nicht zusichern kann, dass man die Velowege insbesondere auf Nebenstrassen einrichten wird, ist das ein grosses Problem, das schlecht lösbar ist. In der Oberen Zollgasse hat man in Wittikofen eine Velobrücke Richtung Muristrasse über die Autobahn gebaut. Dort muss man attraktiver werden, dort müsste die Velohauptroute geführt werden.

Manfred Blaser (SVP): Wir sind hier in Bern, nicht in Kopenhagen, nicht in Holland. Von unseren Velofahrern höre ich, dass sie keinen Schlenker machen wollen, ihre Route muss gerade und direkt sein. Man sollte normal denken. Man kann nicht von Bern verlangen, dass alles „pfeifengerade“ geht und es keine Höhenunterschiede gibt. Ich kenne niemanden, der älter ist und sich wagt, in der Stadt Velo zu fahren. Die wollen zum Vergnügen auf dem Land fahren,

wo keine Gefahren sind. Wir sind nicht darauf ausgerichtet, dass wir mit den Velos in der Stadt fahren und dafür Routen bauen, denn die Strassen sind viel zu schmal. Sie sind zu schmal für den Motorfahrzeugverkehr. Dort nimmt man noch mehr Platz weg. Sie wissen genau, dass wir auch Lastwagen haben, die durch die Strassen fahren und nur knapp Platz haben. Wir müssen uns nicht noch mehr Gefahren aussetzen.

Regula Tschanz (GB): Ich mache mir keine Illusionen, dass ich Hans Ulrich Gränicher noch heute überzeuge. Vielleicht kann ich aber den Boden vorbereiten, dass es später klappt. Es stimmt, wir haben zu wenig Verkehrsfläche für den Verkehr, den wir bewältigen müssen. Genau darum müsste solchen Vorstössen zugestimmt werden. Eine Studie von November 2014 zum Flächenverbrauch von einzelnen Verkehrsteilnehmenden zeigt folgendes auf: Bei Autofahrenden sind es 115 m² pro Person, bei Tram- und Busfahrenden 12 m² pro Person, bei Velofahrende sind es 10 m² pro Person.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Der Gemeinderat ist bereit, diese Motion anzunehmen. Der Teil Köniz-Bern ist zusammen mit Köniz in Vorbereitung. Köniz macht Druck, sie wollen diese Linie in die Stadt. Die Attraktivität des E-Bikes nimmt auch bei ihnen zu, es gibt immer mehr Pendler in die Stadt. Wir haben ein Interesse daran, zusammen mit den umliegenden Gemeinden die Planungen voranzubringen. In Abstimmung mit Köniz werden wir vor unsere Parlamente kommen und den Kredit beantragen. Richtung Ostermundigen sieht es schwieriger aus. Auch ein Radstreifen von 1,50 m Breite wird nicht ganz unproblematisch sein. Wir gehen davon aus, dass wir nach der Abstimmung in Ostermundigen die Tramlinie noch einmal vorlegen können. Wird die Motion heute überwiesen, werden wir selbstverständlich schauen, in welcher Form wir die mindestens 1,50 Meter auf die Strasse bringen. Im Verlauf des Projektierungsprozesses werden wir die verschiedenen Varianten vorstellen. Ich habe den Hinweis gehört, die Route nicht über die vorgesehene Strasse zu führen. Ich habe das auch schon von Ostermundigen gehört. In diesen Gesprächen wurde dann aber sofort auch die Gegenposition vertreten. Es stimmt zwar, dass es diese Wege hintenherum gibt, nichtsdestotrotz ist das hier die Hauptroute. Wir müssen mit Ostermundigen zusammen schauen, welches die Hauptrichtungen sind.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion erheblich (48 Ja, 17 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 031*

2013.TVS.000002

12 Schwarztorstrasse: Einführung Velogegenverkehr: Anpassung und Erneuerung der Lichtsignalanlagen sowie Strassen- und Kanalsanierung im Abschnitt Belpstrasse-Monbijoustrasse; Projektierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Schwarztorstrasse: Einführung Velogegenverkehr: Anpassung und Erneuerung der Lichtsignalanlagen sowie Strassen- und Kanalsanierung im Abschnitt Belpstrasse-Monbijoustrasse; Projektierungskredit.
2. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojekts werden folgende Projektierungskredite bewilligt:
 - Fr. 400 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100395 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau.

- Fr. 60 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500222 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.

Der gesamte Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.

3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 16. Dezember 2015

Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit folgenden Auflagen:

1. Abklären, wie viele Parkplätze verloren gehen und wann, wo und wie diese ersetzt werden.
2. Abklären, zu welchen Nachteilen die Vorlage für den MGPV führt? Zeitverluste?

Rückweisungsantrag Fraktion SVP

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit folgenden Auflagen:

1. Es sei abzuklären, wie viele Bäume verloren gehen und wann, wo und wie diese ersetzt werden;
2. Es sei abzuklären, welche negativen Auswirkungen sich auf die Notfalldienst durch die Einführung des Velogegenverkehrs ergeben;
3. Es sei abzuklären, welche Gefahren für die Fussgänger durch die Einführung des Velogegenverkehrs geschaffen werden

Ergänzungsanträge Fraktion SVP

Antrag Nr. 1

Es sei sicherzustellen, dass die Notfalldienste durch die Einführung des Velogegenverkehrs keine Nachteile erleiden.

Antrag Nr. 2

Es seien die Alleen beizubehalten.

Minderheitsanträge PVS

Antrag Nr. 1

Kein Abbau von Parkplätzen ohne Ersatz.

Antrag Nr. 2

Die Vorläge sei gemäss Art. 46 GO dem Stimmbürger zum Entscheid vorzulegen.

Referent PVS *Michael Sutter* (SP): Ich habe das Geschäft von Michael Steiner „geerbt“ und werde versuchen, es in seinem Sinne vorzustellen und zu vertreten. Auf der Schwarztorstrasse gilt heute in West-Ost-Richtung Einbahnverkehr, auch für Velos. Zwischen Monbijou und Loryplatz besteht deshalb eine Netzlücke im städtischen Velonetz, gerade auch für Velofahrende, die aus dem Raum Marzili kommen. Im Sommer betrifft das durchaus viele Leute. Um diese Strecke legal zurückzulegen, müssen erhebliche Umwege in Kauf genommen werden. Die Öffnung der Schwarztorstrasse für den Velogegenverkehr ist schon eine ältere Geschichte. Sie ist bereits im Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil III von 2012 enthalten. Im STEK 15 ist vorgesehen, die Schwarztorstrasse mittelfristig aufzuwerten und dort einen attraktiven Stadtraum zu schaffen. Dazu gehört auch der Velogegenverkehr. 2013 hat der Stadtrat einem Postulat der GFL zugestimmt, das unter anderem die Einführung des Velogegenverkehrs in der Schwarztorstrasse fordert. Im Prüfungsbericht ist diese Einführung provisorisch für 2016 in Aussicht gestellt worden. Das Anliegen soll mit anderen baulichen Massnahmen kombiniert werden. Es stehen Werkleitungsarbeiten und der Ersatz von Lichtsignalanlagen an. Deshalb ist jetzt, respektive 2018, ein guter Zeitpunkt für die Umsetzung. Und Bernmobil muss gleichzeitig an gewissen Orten Gleise sanieren. Für die Stadt geht es praktisch nur um die Signali-

sation und um einen Ersatz und die Anpassung von Lichtsignalanlagen. Grössere Baustellen gibt es nur im Zusammenhang mit den Werkleitungsarbeiten. Für die Umgestaltung der Schwarztorstrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet worden. Das Projekt ist in fünf Abschnitte gegliedert. Im Abschnitt A, zwischen Loryplatz und Brunnmattstrasse, wird die Bushaltestelle auf die andere Seite der Brunnmattstrassenkreuzung verlegt. Eine der drei MIV-Spuren vor der Kreuzung soll aufgehoben werden. Weiter die Schwarztorstrasse aufwärts hat es momentan noch eine Spur für Auto und Busse. Dort soll das Trottoir breiter gemacht und der Velogegenverkehr hinter den Parkplätzen durchgeführt werden, wie das heute schon im westlichsten Teil der Strasse, beim Loryplatz, der Fall ist. Im Abschnitt B, zwischen Brunnmattstrasse und Zieglerstrasse, hat es heute zwei MIV-Spuren und keinen Velostreifen. Eine MIV-Spur soll abgebaut werden, dafür gibt es in beiden Richtungen Platz für Velos. Der Velogegenverkehr wird baulich vom MIV respektive von der Gegenfahrbahn abgegrenzt. Es ist noch offen, was mit dem Meinen-Areal passiert und wie der Aussenraum dort entlang der Strasse gestaltet wird. Im Abschnitt C, zwischen Ziegler- und Belpstrasse, hat es heute drei Spuren. Auch dort gibt es einen Spurabbau. Ob dort weitere Bäume gepflanzt werden, ist noch offen. Langfristig ist im STEK aber eine Aufwertung vorgesehen. Es soll eine Strasse mit Boulevard-Charakter realisiert werden. Im Abschnitt D, zwischen Belp- und Monbijoustrasse, wird das Trottoir auf beiden Seiten etwas schmaler, damit der Velogegenverkehr eingeführt werden kann. Eine Mindestbreite von zwei Metern für beide Trottoirs bleibt aber gewährleistet. Auf diesem Abschnitt ist die angesprochene Gesamtanierung der Strasse nötig. Es werden unter anderem der Belag erneuert und eine grosse Abwasserleitung sowie Wasser- und Gasleitungen ersetzt. Im Abschnitt E, zwischen Sulgeneck- und Monbijoustrasse, werden die Autoparkplätze, die senkrecht zur Fahrbahn stehen, längs gestellt, damit Platz für die Velodurchfahrt entsteht. Neu wird es auf beiden Strassenseiten ein Trottoir geben. Der Velogegenverkehr wird, klar abgegrenzt zum Fussverkehr, auf dem Trottoir geführt. Aus ästhetischen und bautechnischen Gründen werden dort ein paar Bäume gefällt. Die Projektierung umfasst auch den Ersatz von zwei Lichtsignalanlagen und die Anpassung von weiteren drei. Die Lichtsignalanlage bei der Kreuzung mit der Monbijoustrasse wird künftig als Dunkelanlage betrieben und nur noch zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gebraucht. Die Gesamtkosten für diese Massnahmen werden heute auf 4,4 Mio. Franken geschätzt. Davon entfallen 1,6 Mio. Franken auf die Gesamtanierung vor allem der Werkleitungen im Abschnitt D. Für Markierung und Signalisation, also das, was eigentlich die Einführung des Velogegenverkehrs betrifft, rechnet man mit 0,3 Mio. Franken. Der grösste Anteil von 2,5 Mio. Franken entfällt auf Anpassungen und Erneuerungen von Lichtsignalanlagen. Für die anstehenden Arbeiten wird ein Projektierungskredit von knapp einer halben Million Franken beantragt. Die Kosten für das Vorprojekt sind darin bereits enthalten. Das Vorhaben bringt Verbesserungen für die Velofahrenden, aber auch für das Quartier und die Bevölkerung. Dafür sind wenige bauliche Massnahmen nötig. Zwei Studien mit Verkehrssimulationen haben aufgezeigt, dass das Projekt sowohl für den Autoverkehr wie auch für den öV verträglich ist. Einschränkungen für Notfallfahrzeuge sind nicht absehbar. Auch bei diesem Geschäft ist in der PVS primär über Sinn und Unsinn der Veloförderung und über mögliche Beeinträchtigungen des MIV diskutiert worden. Die Kommissionsmehrheit erachtet die vom Stadtrat schon beschlossene Einführung des Velogegenverkehrs als sinnvoll. Es ist auch eine Weiterführung des Velogegenverkehrs auf der Sulgeneckstrasse bis zur Bundesgasse angeregt worden. Die Rückweisungs- und Ergänzungsanträge, die heute als Minderheitsanträge vorliegen, sind von der Kommission jeweils mit 7 zu 4 oder 8 zu 3 Stimmen abgelehnt worden. Die PVS beantragt dem Stadtrat mit 7 zu 4 Stimmen, dem Projektierungskredit zuzustimmen.

Antragssteller *Alexander Feuz* (SVP): Wir verlangen im Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit, dass die Vorlage mit folgenden Auflagen an den Gemeinderat zurückgewiesen

wird: Erstens soll abgeklärt werden, wie viele Parkplätze verloren gehen und wann, wo und wie diese ersetzt werden. Zweitens soll abgeklärt werden, zu welchen Nachteilen, d.h. konkret Zeitverlusten, diese Vorlage für den motorisierten Gewerbe- und Privatverkehr führt. Einmal mehr wird der Velogegenverkehr eingeführt. Es wird nicht geschaut, welche Opfer das fordert, was beachtet werden sollte. Wir sind der Meinung, dass es mindestens angemessen wäre, zu sagen, wie viele Parkplätze verloren gehen und wann und wo sie ersetzt werden. Die Schwarztorstrasse ist eine wichtige Achse. Man sollte wissen, welche Nachteile es für den Privatverkehr und das Gewerbe hat, wenn man dort nicht mehr durchfahren kann. Das scheut man aus ideologischen Gründen wie der Teufel das Weihwasser. Ich komme zu den Minderheitsanträgen der PVS: Wir wollen keinen Abbau von Parkplätzen ohne Ersatz. Das Gebiet braucht Parkplätze. Es hat Wohnungen, Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe. Wenn Sie von Riggisberg zum Spezialarzt fahren müssen, beispielsweise weil Sie Probleme mit den Beinen haben, wollen Sie mit dem Auto dorthin gelangen. Wenn man das nicht kann, wird der Dienstleister, der in diesem Gebiet seine Räumlichkeiten hat, einen Geschäftsnachteil haben. Deshalb braucht es einen Ersatz. Der Antrag 2 betrifft wiederum den Art. 46 GO. Wir wollen, dass die Vorlage dem Stimmbürger zum Entscheid vorgelegt wird. Es ist wiederum ein Vorgehen im Sinne der ideologischen Veloideologie. Wenn Sie jetzt lachen und es ins Lächerliche ziehen wollen, haben Sie offenbar Angst vor dem Entscheid des Stimmbürgers. Sie lehnen mit der sattgrünen, rotgrünen Mehrheit den Antrag ab und haben Hoffnung, die Sache durchzuzwängen, weil der Stimmbürger nicht Stellung nehmen kann. Ende Jahr haben wir Wahlen. Ich hoffe, der Wähler riecht den verrottenen Braten. Ich komme zu den Anträgen der SVP. Wir fordern, dass abzuklären ist, wie viele Bäume verloren gehen und wann und wo diese ersetzt werden. Die Bäume im Eigentum der Stadt Bern sind besonders bedroht. Wir haben es im Viererfeld gesehen. Dort kann man die Allee auch umholzen, wenn man Platz für die Wendeschleife fürs Tram und für den öV braucht. Aus ideologischen Gründen ist man bereit, die Velosache durchzustieren und die Bäume umzubringen. Man kann sagen, dass Frau Wyss, RGM, über Leichen schreitet, Leichen im Sinn von Bäumen. Das sind die Taktik und der Zweck, man ist bereit, die Bäume zu opfern. Will ein Privater seinen Hochstammbaum fällen, wird Zeter und Mordio geschrien. Wie Sie wissen, habe ich Bäume gern, meine Bäume leben sicher. Aber die städtischen Bäume werden geopfert, wenn man fürs Velo und den öV etwas machen kann. Vielleicht werden sie ersetzt, vielleicht auch nicht. Baumschutz gilt nur, solange es RGM nützt. Ich bezeichne RGM als Baumtöter. Mit der Ziffer 2 des Rückweisungsantrages wollen wir abklären, welche negativen Auswirkungen sich durch die Einführung des Velogegenverkehrs auf die Notfalldienste ergeben. Es ist eine wichtige Achse, die Richtung Inselspital geht. Diese Achse soll nicht verengt werden. Es ist die RGM-Ideologie, den Verkehr zum Erliegen zu bringen. Wir haben nicht nur ein Herz für Bäume und Kranke, sondern auch für die Fussgänger als schwächste Verkehrsteilnehmer. Vor zehn Jahren hat man uns beim Helvetiaplatz das hohe Lied gesungen, wie gut die Velofahrer- und Fussgängersymbiose ist. Wir wissen von den Gefahren und Problemen. Bevor das gemacht wird, fordern wir im dritten Punkt die Abklärung der konkreten Gefahren. Denken Sie daran: Wer dort wohnt, kennt die Verhältnisse, wer von Riggisberg zum Arzt, Architekt oder Anwalt muss, kennt die örtlichen Verhältnisse jedoch nicht. Ich komme zu den Ergänzungsanträgen. Wir bleiben unseren Grundsätzen treu und setzen uns wie auch schon bei der Waldinitiative für die Bäume ein. Wir wollen, dass die Alleen beibehalten werden. Es kann nicht sein, dass man aus ideologischen Gründen bereit ist, diese zu opfern. Im Antrag Nr. 1 fordern wir in einer offenen Formulierung, dass die Notfalldienste durch die Einführung des Velogegenverkehrs keine Nachteile erleiden. Es wurde gesagt, dass das selbstverständlich sei, weshalb ich davon ausgehe, dass diesem Antrag einstimmig zugestimmt wird.

Fraktionserklärungen

Manuel C. Widmer (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich wohne an einer Strasse, und nicht symbolisch meine ich das, ich wohne an einer Strasse, wie gesagt, die nur in eine Richtung geht. Die Schwarztorstrasse ist vermutlich die längste Einbahnstrasse von Bern und sicher auch eine der meistbefahrenen, das aber in beide Richtungen. Während Busse und Autos vom Loryplatz bis zum Monbijou nur in eine Richtung fahren, kommen Ihnen und vor allen den Fussgängern in diesem Perimeter immer mehr Velos entgegen, auf dem Trottoir, der Busspur oder einfach auf der Strasse. Im Vorstoss „Velonetz-Lücken beim Bubenbergplatz schliessen“, den wir heute vielleicht noch behandeln werden, schreibt David Stampfli: „Wer nur mit der eigenen Muskelkraft unterwegs ist, schaut eben darauf, den kürzesten Weg zu nehmen.“ Das merkt man an der Schwarztorstrasse jeden Tag. Die Polizei hat in Kontrollen an einem Tag schon gegen hundert Velofahrende angehalten, welche den kürzesten Weg gesucht haben. Mit Velonetzlücken kann man verschieden verfahren. Man kann sie mit dem Velo einfach ignorieren und, wie in Bern häufig zulasten der Fussgänger, die Einbahnstrasse Schwarztorstrasse auf dem Trottoir bezwingen. Oder man kann sich dafür einsetzen, dass es eine dauerhafte Lösung gibt, die nicht zulasten anderer geht und für alle eine klare Regelung bedeutet. Eine solche Lösung liegt heute vor Ihnen. Es ist unbestritten, dass die Einbahnstrasse zwischen Monbijou und Loryplatz ein veloverkehrstechnisches Problem ist. Der Stadtrat hat das bereits bekräftigt und darum einen Vorstoss von Sue Elsener und mir vor drei Jahren überwiesen. Darin wurde gefordert, dass man die Verkehrsführung in diesem Perimeter für die Velos überdenkt. Das ist aus Sicht unserer Fraktion mit dem vorliegenden Planungskredit und dem Vortrag gut angegangen worden. Wir erachten den Vortrag als schlüssig, angemessen und umsetzbar. Wir erhoffen uns einen Mehrwert sowohl für die Velofahrenden wie auch für die Leute, die dort wohnen. Im Moment muss, wer vom SRF-Gebäude zum Loryplatz fahren will, labyrintherprobt sein. Auf wenigen, kurzen Abschnitten kann man heute schon auf der Schwarztorstrasse fahren, dann muss man wieder ins Quartier oder auf die Effingerstrasse ausweichen. Dort hat es zwar einen Velostreifen. Dieser ist aber tagsüber gerade im Perimeter Brunnmatt oft von Lieferwagen und Kurierfahrern zugeparkt. Die GFL/EVP-Fraktion stimmt dem Planungskredit zu, weil er wirklich eine Lücke im Netz schliesst. Das trägt zu attraktiveren Veloverbindungen in der Stadt bei, gerade auch im Hinblick auf die geplante Velo-Offensive. Wir haben die Hoffnung, dass der einmal gebaute Veloweg auch gebraucht wird. Das scheint nicht ganz selbstverständlich zu sein. Im Abschnitt zwischen Meinen und Loryplatz hat es heute links und rechts im Abstand von 50 Metern schon Velowege: Der eine führt die Effingerstrasse hoch, der andere erst auf der Konsumstrasse und dann im markierten Gegenverkehr zur Schwarztorstrasse. Obschon diese Strecken sicherer wären, fahren heute viele Leute, die mit Muskelkraft unterwegs sind, lieber auf dem Trottoir der Schwarztorstrasse entlang, als eine dieser beiden Möglichkeiten zu nutzen. Noch besser: Man fährt unmittelbar neben dem Veloweg parallel auf dem Trottoir. Wir würden uns wünschen, dass nach der Realisierung und in der ersten Phase insbesondere der Veloverkehr auf der Schwarztorstrasse ganz genau instruiert, aber auch kontrolliert wird. Wenn man fast 4,5 Mio. Franken für diese Strecke ausgibt, darf man auch erwarten, dass sie nachher entsprechend genutzt wird – kürzeste Verbindung hin oder her. Darum wird die GFL/EVP-Fraktion beim Vorliegen des Ausführungskredites einen Antrag einreichen, der verlangt, dass nach der Fertigstellung des Bauwerkes im ersten Monat eine grossangelegte Informationskampagne, kombiniert mit strengen Kontrollen der Einhaltung des neuen Verkehrsregimes, umgesetzt wird. Aus der TVS haben wir gehört, das Ziel sei, zu den neuen Veloverbindungen ein Monitoring zu machen. Das macht für uns Sinn. In diesem Sinn und Geist bittet die GFL/EVP-Fraktion um Zustimmung zum Projektierungskredit. Die Anträge der SVP lehnen wir ab, insbesondere darum, weil es uns fast eine Frechheit scheint, der Verwaltung jedes Mal zu

unterstellen, dass sie nicht an die Feuerwehr und die Sanität denkt. Die Leute, die dort arbeiten, sind Profis und müssen sich das nicht jedes Mal sagen lassen. Ich wohne an einer Strasse, und nicht symbolisch meine ich das, ich wohne an einer Strasse und es freut mich sehr, bald mit Velogegegenverkehr.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Wir durften ein eindrückliches Votum zugunsten von Partikularinteressen zur Kenntnis nehmen. Gott sei Dank sind die Medienschaffenden alle abwesend. Bevor wir auf das Geschäft eingehen, seien Sie sich bewusst, wo die Schwarztorstrasse liegt. Wir haben, anders als es der Kommissionssprecher gross verkündet hat, eigentlich keine Velofahrer, ausser die mit dem E-Bike, welche vom Marzili hochfahren. Alle, die von oben kommen, nehmen die direkte Verbindung und würden die Schwarztorstrasse eher nicht mit Gegenverkehr befahren. Es besteht überhaupt kein Grundbedürfnis, das dringlich erfüllt werden muss. Wir haben ein ähnliches Paket wie beim Breitsch, mit dem Unterschied, dass man hier ehrlich ist und das Wort Velo wenigstens in den Titel schreibt. Werkleitungen müssen ersetzt werden, wir haben sanierungsbedürftige Ampeln und Bernmobil muss Gleise ersetzen. Man fährt hier nicht nur den Fussgängern, sondern auch den Autofahrern wortwörtlich „a Charre“, um eine ideologische Zwängerei durchzudrücken. Sogar unser grösster Velofahrer, Herr Gaudy, hat nicht ganz verstanden, wieso genau das nun subito gemacht werden muss. Für etwas, wofür absolut kein Bedürfnis besteht, fällt man Bäume, hebt Autospuren auf und gibt 4,4 Mio. Franken aus, die besser einsetzbar wären. Ich frage mich, wem das nützen soll. Wir werden das Geschäft ablehnen. Das Beste daran ist, dass die Leitungen trotzdem ersetzt, die Lichtsignalanlagen trotzdem erneuert werden und Bernmobil die Gleise trotzdem ersetzen wird. Alles ist gut, so wie es ist. Fazit: Das Projekt nützt den Velofahrern weniger als es den Autofahrern schadet.

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP: Ich fahre täglich durch die Schwarztorstrasse. Es ist mein Arbeitsweg. Bis jetzt tue ich dies leider nur in eine Richtung. Unabhängig von meiner eigenen Betroffenheit ist die Einführung des Gegenverkehrs für Velos und die Schliessung dieser Netzlücke sinnvoll und nötig. Sie entspricht einem klaren Bedürfnis und kann Konflikte entschärfen. Grundsätzlich sollte der Velogegegenverkehr sowieso auf allen Strassen in Bern zur Normalität werden. Wer vom Monbijou oder Marzili in Richtung Westen fährt, muss heute komplizierte, mit unnötigen Steigungen verbundene und zum Teil auch gefährliche Umwege fahren. Häufig wird darum trotz Fahrverbot auf dem Trottoir gefahren, was wiederum Fussgängerinnen und Fussgänger unnötigen Gefahren aussetzt. Die Einführung des Velogegegenverkehrs führt auch für die Velofahrenden, welche in die andere Richtung fahren zur Erhöhung der Sicherheit. Dort, wo es heute keine Velostreifen und eher schmale Fahrspuren hat, beobachte und erlebe ich täglich mühsame und gefährliche Situationen. Wegen abrupter Spurwechsel, bei denen nicht auf die Velofahrenden geschaut wird, müssen häufig notfallmässig Vollbremsungen gemacht werden oder man wird abgedrängt. Es ist häufig schlicht unmöglich, stehende Kolonnen zu überholen. Die Sicherheit wird durch die Umgestaltung der Schwarztorstrasse massiv verbessert. Wer das in Abrede stellt, kennt die heutige Situation auf der Schwarztorstrasse nicht wirklich. Wenn es um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, um Menschenleben, geht, kann man den einen oder anderen Baum fällen und an einem anderen Ort ersetzen. Verschiedentlich wurde gesagt, dass nur ganz wenige Velofahrende diese Strecke befahren werden. Da wette ich sehr gerne dagegen. In zwei Jahren schauen wir, ob wirklich niemand vom Monbijou zum Meinen-Areal oder vom Marzili zum Loryplatz fährt. Rückweisungsanträge von rechts gehören prinzipiell zu jedem PVS-Geschäft. Ich könnte es mir schon gar nicht mehr anders vorstellen. Wenn die Antragssteller die Unterlagen auch nur ganz kurz angeschaut hätten, hätten sie dort die Antworten auf ihre Fragen der ersten beiden Rückweisungsanträge gefunden. Einen solch minimalen Aufwand darf man eigent-

lich erwarten. Wir finden die Finanzkompetenz in dieser Stadt nicht zu hoch. Der Baukredit wird sicher so hoch sein, dass er dem fakultativen Referendum unterliegt. Dann können diejenigen, die gegen den Veloverkehr sind, Unterschriften sammeln und das Volk kann abstimmen. Der Grossteil der Kosten dieses Projekts wird für den Ersatz von Lichtsignalanlagen gebraucht. Und diese braucht es nicht wegen der Velos, sondern wegen des MIV, allenfalls noch wegen des öV. Die effektiven Kosten für die Einführung des Velogegenverkehrs, nämlich die Signalisation, machen lediglich 300 000 Franken aus. Der Velogegenverkehr auf der Schwarztorstrasse kommt später als gewünscht und auch erheblich später als versprochen. Mit zwei Jahren Verspätung wird es jetzt aber an die Hand genommen. Nach wie vor wäre es wünschenswert, wenn der Gegenverkehr, beispielsweise zwischen Brunnmattstrasse und Loryplatz, bereits früher eingeführt würde. Dafür bräuchte es nicht mehr als ein bisschen Farbe. In diesem Geschäft geht es aber nicht nur um den Veloverkehr. Die Umgestaltung der Schwarztorstrasse bringt dem Quartier einen Mehrwert. Die betonlastige Verkehrsachse soll mit Bäumen, mit neuen Bäumen, Alex, ergänzt und so attraktiver und ruhiger gemacht werden. Positiv zu werten ist auch, dass die Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Monbijoustrasse zu einer Dunkelanlage gemacht werden soll, die nur noch zur öV-Priorisierung in Betrieb sein wird. Das dauert allerdings auch noch sehr lange. Weiterführend müssen auch andere Schritte in Angriff genommen werden. Die Verlängerung des Velogegenverkehrs in der Sulgeneckstrasse bis zur Bundesgasse hat aus unserer Sicht eine grosse Priorität. Der erwähnte Boulevard-Charakter der Schwarztorstrasse kann sich nur entfalten, wenn auf der Schwarztorstrasse mindestens zwischen Loryplatz und der Brunnmattstrasse respektive der Zieglerstrasse Tempo 30 eingeführt wird. Die SP-Fraktion stimmt dem Geschäft zu. Die Schwarztorstrasse hat dringend eine Umgestaltung nötig.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Die Fraktion FDP wird sämtlichen Anträgen der PVS-Minderheit und der Fraktion SVP zustimmen. Als Ausgleich werden wir das Geschäft als solches ablehnen. Warum das so ist, haben Alexander Feuz und Philip Kohli bereits sehr gut ausgeführt. Ergänzend dazu soviel: Velo, Velo, Velo, Velo... Und im Übrigen möchte ich meine Kolleginnen und Kollegen, die zu meiner Rechten sitzen, bitten, sich durchzuringen und den Mut aufzubringen, einen Vorstoss zu machen oder eine Initiative zu lancieren, wonach in der Stadt Bern auf der gesamten Fläche das Autofahren verboten ist. Dann könnten wir uns nicht nur Stunden von unnützen Diskussionen sparen, sondern wir könnten den Stadtrat halbieren und es würde genügen, wenn wir uns alle zwei Monate treffen würden.

Einzelvoten

Alexander Feuz (SVP): Ich beschränke meine Replik auf drei wesentliche Punkte. Es ist geltend gemacht worden, wie bedeutungsvoll und wichtig die Einführung des Gegenverkehrs sei. Fakt: Auf der Effingerstrasse, parallel dazu, gibt es diese Möglichkeit. Alles, was hier verlangt wird, ist vorsätzliche Vernichtung von Steuergeld. Man ist zu faul, eine andere Strasse zu nehmen. Man macht es nicht, man könnte es. Der Preis sind das Steuergeld und die Zerstörung der Allee. Es dauert lange, bis Bäume nachwachsen. Es wird grossartig gesagt, dass die Krimlinden beim Kirchenfeldschulhaus wunderbar nachwachsen. In Belgien gebe es ein gutes Projekt dazu. Ich habe in der Schweiz noch kein Projekt gesehen mit diesen Wunderbäumen, die auf dieser dünnen Oberfläche bestanden hätten. Hier ist es genau gleich. Ein Baum, der jahrelang gewachsen ist, soll für Wahlkampfsachen geopfert werden. Die grünen Parteien versuchen sich mit ihren Forderungen nach Förderung des Veloverkehrs bei ihrer Wählerschaft beliebt zu machen und sich gegenseitig zu übertreffen. Velofahren ist gesund. Es ist kein Problem, das Velo zu schieben oder einen kleinen Umweg zu machen. Sonst ist man einfach zu faul und will die Faulheit mit unserem Steuergeld finanzieren.

Manfred Blaser (SVP): Wahrscheinlich ist es Ihnen noch gar nicht aufgefallen: Es stehen immer solche hier vorne, die eine Route verlangen, auf der sie zur Arbeit fahren. Ob sie noch jemand anderes braucht, ist ihnen egal. Michael Sutter braucht diesen Weg zu seiner Arbeit. Müssen wir alle zusammen nachher auch dort durchfahren? Vom Loryplatz bis zur Brunnmatt wäre es breit genug. Von der Brunnmatt bis zur Zieglerstrasse hat es auf der einen Seite Handwerker und Firmen, die Autos und Lieferwagen platzieren und Material einladen müssen. Auf der linken Seite Richtung Marzili ist jetzt noch der Meinen. Haben Sie das Gefühl, dass der Meinen drei Meter zurückgebaut wird? Da täuschen Sie sich. Auf dem Teilstück zwischen Ziegler- und Schwarztorstrasse sind zwei Spuren für den Motorfahrzeugverkehr und die dritte Spur ist für den Bus. Eine Möglichkeit würde dort bestehen, doch wir haben überall Unterbrüche. Es soll mir jemand sagen, wie auf dem Abschnitt zwischen der Belpstrasse und der Monbijoustrasse zwei Radwege Platz haben sollen. Wollen Sie die Häuser verschieben? Ich zweifle manchmal schon etwas am Verstand der Radfahrer. Was wollen Sie bei der Monbijoustrasse und dem Inselchen dort? Sollen die dort übereinander fahren? Dort können Sie keinen Platz wegnehmen, das ist privates Land der Versicherungen. Wir haben einen Radweg, wir haben einen ausgebauten Velostreifen auf der Effingerstrasse. Der ist breit genug. Die Bequemlichkeit ist einfach riesengross. Die Laupenstrasse ist ebenfalls mit einem Radweg ausgebaut. Was wollen Sie denn noch? Sie wollen Verengungen machen und Gefahren hervorrufen. Sie schauen nur für sich, nicht für die Allgemeinheit. Das ist ein Fehler.

Erich Hess (SVP): Was ich heute Abend erleben musste, ist ein Saal voller Leute, die wahrscheinlich den grössten Teil Ihres Lebens noch nie etwas gearbeitet haben und somit auch keine Steuern bezahlen, daher versucht man solche Kredite durchzuwinken bzw. zum Teil hat man solche durchgewunken. Leute, die den Bezug zur Realität und zur Strassensicherheit verloren haben und wahrscheinlich noch nie ein anderes Fahrzeug als ein Velo gefahren sind und einzig diese Sicht haben. Sie sehen auch nicht, dass wahrscheinlich der grösste Teil der Steuerzahler ein Auto daheim hat. Darum bitte ich Sie, nehmen Sie die Interessen der Steuerzahler in der Stadt Bern wahr und werfen Sie das Geld nicht einfach rücksichtslos aus dem Fenster. Gewährleisten Sie auch die Sicherheit der Velofahrer und schauen Sie, dass sie nicht frontal in ein Auto fahren. Ich bitte Sie, den Kredit klar abzulehnen.

Ueli Jaisli (SVP): Ich bin einer in der Partei, der ziemlich real zum Velo steht. Manchmal bin ich auch gegen das Velo, dort, wo es nicht ganz nötig und berechtigt ist. Ich lasse gesunden Menschenverstand betreffend die Routenführung in der Stadt Bern walten. Ich bin seit 50 Jahren Velofahrer. Ich fahre gern Velo in Bern. Im Moment hat man das Gleichgewicht noch zwischen Verkehrssicherheit, Platz für Velofahrer und Platz für Autofahrer. Dieser Platz wird aber immer enger. Man hat die Autofahrer im Würgegriff. Das sehe ich persönlich als Velofahrer, der, im Gegensatz zum Autofahrer, praktisch jedes Recht auf der Strasse hat. Dieser kann sich nur noch an den Rändern, mit Geschwindigkeiten zwischen 20 und 30 km/h, fortbewegen. Dazwischen gibt er etwas Gas, damit er überhaupt noch in die Stadtmitte kommt und gefährdet teilweise Fussgänger wie auch Velofahrer. Im konkreten Fall sehe ich den Sinn für diesen Ausbau nicht. Wenn ich ins Marzili schwimmen gehe, fahre ich via Sulgenrain zurück auf die Effingerstrasse. So kann ich bequem Richtung Bümpliz fahren. Ich muss wohl eine kleine Steigung in Kauf nehmen, die aber halb so schlimm ist. Ich bin dagegen, dass man für Luxuslösungen sinnlos Steuergeld ausgibt. Zum Velosport gehören das Bremsen, Lenken und Anfahren. Es geht nicht darum, von A nach B in einem Schlafwagen zu fahren und die anderen Verkehrsteilnehmer stark in Mitleidenschaft zu ziehen. Wir haben genügend Beispiele. Die Morgenstrasse in Bümpliz wurde geschlossen. Darum fährt jetzt aber aller Verkehr mitten ins Dorf, geht links raus gegen das Industriequartier und beschränkt uns Velofahrer stark in der

Verkehrssicherheit. Ich bitte Sie, die Velogeschichte mit gesundem Menschverstand anzuschauen und das Geld sinnvoller auszugeben. Ich hätte beispielsweise Angst, im Abschnitt D im Gegenverkehr zu fahren. Es finde es daneben, für solche Lösungen ein paar Hunderttausend Franken auszugeben. Ich bitte, mit mehr Augenmass zu planen und das knappe Steuergeld sinnvoll einzusetzen.

Johannes Wartenweiler (SP): Was Erich Hess gesagt hat, ist unanständig. Erich Hess ist ein unanständiger Mensch. Ich möchte das hier einmal gesagt haben.

Erich Hess (SVP): Besten Dank fürs Kompliment.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Ich gehe davon aus, dass mir verziehen wird, dass ich nicht noch Ausführungen zum Projekt mache. Ich möchte aber zu den Rückweisungsanträgen etwas sagen. Es wird uns fünfmal ein Abklärungsauftrag gegeben. Ich habe jedoch das Gefühl, die Antworten standen bereits auf einem Papier mit den Antworten zu den Fragen, die in der Kommission eingereicht wurden. Wenn ich mich nicht täusche, sind es die gleichen Fragen geblieben. Es sind nach wie vor zwei Parkplätze, die weniger markiert werden, und zwar im Bereich zwischen Monbijou- und Sulgeneckstrasse. Mittels GPS ist eine mittlere Durchfahrtszeit bemessen, auf den Ist-Zustand gelegt und mit Messfahrten simuliert worden. Das gleiche hat man auf dem Betriebs- und Gestaltungskonzept simuliert. Das ist alles bereits in der Kommission beantwortet worden. Beide Male kommt man auf 3,5 Minuten, d.h. es gibt keinen Zeitverlust gegenüber dem heutigen Zustand. Dann sei abzuklären, wieviele Bäume verloren gehen. Das sind immer noch die zwei Bäume. Es sei abzuklären, ob die Notfalldienste nicht mehr durchkommen. Ich gehe davon aus, dass, wenn die Autos keinen Zeitverlust haben, auch die Notfalldienste keinen haben. Die Gefahren für die Fussgänger seien abzuklären. Da verweise ich auf das eindrückliche Votum von Manuel C. Widmer über die heutige Situation. Ich denke, gefährlicher für die Fussgänger, als es heute schon ist, kann es nicht sein.

Alexander Feuz (SVP): Ich glaube der Verwaltung leider nicht mehr immer, was sie sagt. Ich habe vorhin das Beispiel Helvetiaplatz angeführt. Was ist effektiv gefährdet? Bei den Bäumen müssen gewisse Sachen neu geplant werden. Es wird genau so kommen, dass man sagt, es könnten zwar ein paar neue Bäume gepflanzt werden, dafür müssten die Parkplätze aber wieder aufgehoben werden. Ich bin lange genug im Stadtrat um zu wissen, wie der Mechanismus funktioniert. Man kann das alles beantragen. Ich habe gesagt, wo ich die Gefahren sehe. Die Zweifel sind berechtigt. Frau Gemeinderätin Wyss ist bezeichnenderweise nicht darauf eingegangen, dass auf der Effingerstrasse bereits eine Möglichkeit besteht.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag der PVS Minderheit ab (22 Ja, 47 Nein).
Abst.Nr. 032
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag der Fraktion SVP ab (21 Ja, 46 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 033*
3. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 1 der Fraktion SVP ab (19 Ja, 47 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 034*
4. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 2 der Fraktion SVP ab (20 Ja, 47 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 035*
5. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag PVS Nr. 1 ab (23 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 036*
6. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag PVS Nr. 2 ab (26 Ja, 43 Nein). *Abst.Nr. 037*
7. Der Stadtrat stimmt der so bereinigten Vorlage zu (44 Ja, 21 Nein, 3 Enthaltungen).
Abst.Nr. 038

Traktandenliste

Die Traktanden 13 bis 24 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

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

1. Dringliche Motion Fraktion GB/JA! (Cristina Anliker-Mansour/Regula Bühlmann, GB): Einbürgerungsauftrag für Personen mit einer Aufenthaltsbewilligung B
2. Dringliche Motion Fraktion GLP (Peter Ammann, GLP): Wer jahrelang von fiktiven AKW-Gewinnen profitiert, soll nun auch die Folgekosten tragen
3. Dringliche Motion Seraina Patzen (JA!): Mehr kostenlose Veloparkplätze für den Bahnhof Bern – auch in Zukunft
4. Dringliche interfraktionelle Interpellation GB/JA!, GFL/EVP, SP, GLP, CVP/BDP, AL/GPB-DA/PdA+ (Franziska Grossenbacher, GB/Marcel Wüthrich, GFL/Halua Pinto de Magalhães, SP/Marco Pfister, GLP/Lionel Gaudy, BDP/Daniel Egloff, PdA): Büsst die atomstromfreie Kundschaft für die AKW-Misere?
5. Interfraktionelle Motion AL/GPB-DA/PdA+, GLP (Christa Ammann, AL/Marco Pfister, GLP): Für ein StellvertreterInnen-System im Stadtrat
6. Motion Fraktion BDP/CVP (Lionel Gaudy/Andrin Soppelsa, BDP/Claudio Fischer, CVP): Haltestelle Wankdorf Center – auch wenn YB spielt!
7. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli/Roland Jakob, SVP): Neuer Bahnhof Wankdorf – Optimale Lösung für alle!
8. Interpellation Fraktion SP (Johannes Wartenweiler/Lena Sorg/Katharina Altas, SP): Genügend Kitaplätze in allen Stadtquartieren?
9. Kleine Anfrage Fraktion GLP (Peter Ammann, GLP): Volle Besitzstandesgarantie beim Primatwechsel?

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.45 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

Thomas Göttin

Caroline Baldenweg Ziyout