



Noch nicht genehmigt

Protokoll 17

Stadtratssitzung

Donnerstag, 22.09.2022, 17.05 Uhr und 20.30 Uhr

Rathaus, Grossratssaal

Inhaltsverzeichnis

Traktandum	Seite
Präsenzliste der Sitzung 17.05 bis 19.00 Uhr	1055
1 Aufsichtscommission (AK): Wahl des Vizepräsidiums	1059
2 Neue Datenschutzstelle der Stadt Bern: Wahl der Leitungsperson	1059
3 Teilrevision Geschäftsreglement des Stadtrats; Änderungsanträge aus dem Büro des Stadtrats; Antrag auf Zuweisung zur Vorberatung	1060
4 Dringliches interfraktionelles Postulat GLP/JGLP, GFL/EVP (Marianne Schild, GLP/Tanja Miljanovic, GFL): Alternativen Standort für den geplanten Modulbau der Turnhalle auf dem Sportplatz Bitzios finden	1061
5 KITA Tscharnergut: Sanierung Gebäudehülle; Erhöhung Projektierungskredit und Baukredit.....	1064
6 Erweiterung des Kindergartenstandorts Schlossmatt; Projektierungskredit	1064
7 Genereller Entwässerungsplan (GEP) Stadt Bern: Umsetzung dringender Massnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit (1. Tranche) sowie Projektierungskredit (2. Tranche)	1068
8 Bernmobil; Leistungsauftragsbericht 2021.....	1071
9 Entsorgung + Recycling Monopol (PG870100); Ersatzbeschaffung eines Kehrichtwagens und eines Lieferwagens mit Leichtverdichter-Aufbau; Kredit.....	1075
10 Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): Stopp den massiven Parkplatzabbau im Stadtteil IV (insbesondere Denzler-Schillingstrasse, 3005 Bern) wegen geplantem Kauf breiterer Einsatzfahrzeuge für die Kehrichtentsorgung! Alternativen müssen gesucht werden	1079
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr	1082
20 Kleine Anfrage Fraktion GB/JA (Franziska Geiser/Lea Bill, GB): Sanierung Anlaufstelle	1083
21 Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Handelt das Sportamt im Sinne des Gemeinderats und im Sinne vom Motto «Bern bewegt»?	1083
22 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger, SVP): EWB: warum wird im Normalfall dem Bezüger/Konsumenten aus der Stadt Bern nicht der günstigste, sondern nur der zweitgünstigste Tarif in Rechnung gestellt? Sind der Gemeinderat und das EWB bereit, diese Tarifpolitik gerade angesichts der steigenden Energiepreise zu ändern?.....	1083
23 Kleine Anfrage SVP (Thomas Fuchs/Janosch Weyermann, SVP): Unterstützt die Stadt Bern diskriminierende Veranstaltungen?	1084

24	Kleine Anfrage Michael Ruefer (GLP), Sibyl Eigenmann (Mitte), Tom Berger (FDP), Alexander Feuz (SVP): Was kostet das neue Stadtberner Personalreglement und wie will der Gemeinderat dieses finanzieren?	1084
25	Kleine Anfrage Alexander Feuz, Kurt Rüeegsegger (SVP): Wann installiert der Gemeinderat endlich wieder auch von Ferne gut ablesbare Uhren in den Freibädern?	1084
26	Interpellation Manuel C. Widmer (GFL): Übernahme polizeilicher Aufgaben durch private Anbieter in der Gemeinde Bern und im Falle Bern West im speziellen	1085
27	Interpellation Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP): Zunehmender Leerstand und abnehmende Preise bei den Büros als Chance für Schulraum?	1085
28	Interpellation Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL): Werden Gewährleistungsansprüche in Anspruch genommen – und wenn nein, warum nicht? .	1085
11	Entsorgung + Recycling Monopol (PG870100): Ersatzbeschaffung Bagger Entsorgungshof Fellerstrasse; Kredit	1086
12	Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision; 2. Lesung	1087
13	Erhöhung Parkiergebühren sowie Gebührenbefreiung im Zusammenhang mit Giveboxen: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11); Teilrevision; 2. Lesung	1109
14	Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP/Thomas Glauser, SVP): Quartierparkkarten im Stadtteil I (Innere Stadt): Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: Sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?	1114
15	Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Kurt Rüeegsegger, SVP): Quartierparkkarten im Stadtteil V (Breitenrain-Lorriane): Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: Sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?	1114
16	Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP/Thomas Glauser, SVP): Quartierparkkarten im Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen): Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: Sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?	1115
17	Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen; Ausführungskredit.....	1115
18	Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher/Katharina Gallizzi, GB): Priorisierung der Velohaupttrouten	1119
	Verschobene Traktanden.....	1120
	Eingänge	1121

Präsenzliste der Sitzung 17.05 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsident Manuel C. Widmer

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Jelena Filipovic	Salome Mathys
Yasmin Amana Abdullahi	Jemima Fischer	Matteo Micieli
Valentina Achermann	Thomas Fuchs	Szabolcs Mihalyi
Janina Aeberhard	Katharina Gallizzi	Tanja Miljanovic
Timur Akçasayar	Lionel Gaudy	Barbara Nyffeler
Lena Allenspach	Franziska Geiser	Halua Pinto de Magalhães
Katharina Altas	Thomas Glauser	Tabea Rai
Ruth Altmann	Claude Grosjean	Simone Richner
Ursina Anderegg	Lukas Gutzwiller	Mirjam Roder
Mirjam Arn	Bernadette Häfliger	Michael Ruefer
Tom Berger	Erich Hess	Kurt Rügsegger
Nicole Bieri	Michael Hoekstra	Mahir Sancar
Diego Bigger	Seraphine Iseli	Judith Schenk
Lea Bill	Bettina Jans-Troxler	Florence Schmid
Laura Binz	Anna Jegher	Sara Schmid
Gabriela Blatter	Nora Joos	Ursula Stöckli
Regula Bühlmann	Barbara Keller	Therese Streit-Ramseier
Michu Burkard	Fuat Köçer	Bettina Stüssi
Francesca Chukwunyere	Nora Kruppen	Michael Sutter
Nicole Cornu	Anna Leissing	Ayse Turgul
Milena Daphinoff	Corina Liebi	Johannes Wartenweiler
Sibyl Martha Eigenmann	Maurice Lindgren	Janosch Weyermann
Vivianne Esseiva	Simone Machado	Marcel Wüthrich
Alexander Feuz		

Entschuldigt

Eva Chen	Ueli Jaisli	Claudio Righetti
Dolores Dana	Ingrid Kissling-Näf	Sarah Rubin
Thomas Hofstetter	Alina Irene Murano	Remo Sägger

Vertretung Gemeinderat

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

Entschuldigt

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin	Mago Flück, Ratsweibel
Christine Otis, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Nora Lischetti, Vizestadtschreiberin

Mitteilungen des Vorsitzenden

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer*: So sehr mir mein Amt als oberster Berner bisher Spass und Freude bereitet hat, so schwer fällt es mir heute, die Sitzung einzuleiten und die richtigen Worte zu finden. Das liegt nicht nur daran, dass ich heute schon wieder vier Rücktrittsschreiben verlesen muss. Vor den Sommerferien haben sich schon mal vier Frauen aus dem Stadtrat verabschiedet, damals aber aus einem erfreulichen Grund, denn sie wurden alle in den Grossen Rat gewählt. Es war ihr freier Entscheid, vielleicht haben sie den Rücktritt sogar herbeigesehnt. Heute stehen die Vorzeichen ein bisschen anders. Erlauben Sie mir deshalb, dass ich etwas anders vorgehe als sonst. Ich lese Ihnen jetzt die vier Rücktrittsschreiben vor.

«Geschätzte Anwesende, eigentlich habe ich nichts Relevantes zu sagen, aber trotzdem verfasse ich aus Gepflogenheit einen kleinen Text. Ich glaube, ich bin nicht der Bilderbuchpolitiker, wie man ihn sich vorstellt: kompromissbereit, pragmatisch, lösungsorientiert, charmant, ambitioniert, selbstsicher und ein Brückenbauer. Das sind alles Eigenschaften, die nicht auf mich zutreffen. Ehrlich gesagt ist es auch nicht mein Ziel, diese Eigenschaften zu haben. Als Mensch, der das politische Handwerk über unkonventionelle Wege erlernt hat, waren diese Sachen eh nicht das Wichtigste. Es gibt Leute – egal ob hier im Saal oder draussen – die mir andere Attribute wie naiv, blauäugig, zögerlich, illusorisch, ideologisch, konfliktscheu, zu selbstkritisch zuschreiben würden. Aber sind diese Eigenschaften schlecht? Keine Ahnung, aber ich denke es nicht, denn sie bringen ein interessantes Gegengewicht zu anderen Leuten in dieser grossen Politwelt mit sich. Gerade zum Thema Selbstkritik könnten sich gewisse Leute im Saal mehr Gedanken machen und gleichzeitig reflektieren lernen. Aber ich bin sehr dankbar, dass ich das Privileg geniessen konnte, mehrere nicht so sichtbare Gruppen vertreten oder repräsentieren zu dürfen, auch wenn ich das nicht in langen Reden gemacht oder mich mega in den Mittelpunkt gedrängt habe.

Jetzt zu den Danksagungen: Ich möchte meiner Fraktion für die Zusammenarbeit danken, für das Aushalten meiner kurzen und manchmal undeutlichen Voten in den Fraktionssitzungen sowie für die Bildung und Einführung, die ich in der Fraktionsarbeit erhalten habe. Auch möchte ich dem Ratssekretariat und der Verwaltung für ihre Geduld danken. Ich habe mich selten bis nie gemeldet, wenn ich Fragen hatte, da ich dachte, dass sie besseres zu tun haben, als mir ein paar dumme Fragen zu beantworten. Oder einfach aus Angst. Am liebsten will ich den JUSOs danken: Danke Tamara, danke Lisa, danke Rafi und danke Nicole, die in meinen bereits sechs Jahren im Stadtrat neben mir sasssen und mit mir gelacht, sich empört und wichtige, hochstehende politische Debatten geführt haben, als andere am Redner*innenpult zum x-ten Mal über Parkplätze, Velos oder andere nicht so brennende Themen geredet haben. Auch meinen JUSOs, die mich die Jahre über bei der parlamentarischen Arbeit begleitet oder sonst in einer Weise immer wieder aufgefangen oder unterstützt haben, möchte ich meinen grossen Dank aussprechen. Danke Beni, Müri, Babs, Vera, Jeremy, Michi, Sandra, Sofia, Paula, Mura, Ruedi, Fred, Jakub, Leon und all die anderen, die ich vielleicht vergessen habe. Ein paar Sachen möchte ich Ihnen, liebe Stadträtinnen und Stadträte, noch auf den Weg geben, vielleicht auch dem Gemeinderat – Sie können es auch einfach ignorieren, es ist mir egal, denn ich zwingen niemanden, mir zuzuhören: Achten Sie auf den Raum, den Sie einnehmen. Sie müssen nicht unbedingt jede Sekunde Ihrer Redezeit nutzen, wertlose Hahnenkämpfe bestreiten oder ewige und manchmal sinnfreie Wortgefechte am Redner*innenpult ausfechten. Meistens reichen ein paar Sätze, und wenn jemand das Gleiche gesagt hat, könnten Sie auch mal die eine oder andere Wortmeldung bleiben lassen und nicht in einem anderen Ton exakt dasselbe wiedergeben. Probieren Sie doch Politik und Persönlichkeit zu trennen und nicht jede Kritik als Angriff auf Ihre Persönlichkeit zu sehen. Diejenigen, die ich meine, werden sich erkannt haben. Zum Schluss: Ich habe meine ganze Arbeit in den letzten

sechs Jahren hier im Ratssaal einmal kritisch reflektiert: Ich habe Knöpfe gedrückt, ein paar Vorstösse eingereicht und hie und da mal ein paar Wortmeldungen gehalten. Ich bin zu folgendem Resultat gekommen. Was bringt mein Vorstoss, mein Knopfdruck oder mein Votum im Saal? Was hat es effektiv gebracht? Eigentlich nichts, nur dass es in einem Protokoll vermerkt wurde. Ich hätte mehr machen, sagen, streiten, einbringen und verwirklichen können, aber ich habe es schlussendlich nicht getan. Das tönt ein bisschen hart, aber ja, es ist halt so. Also ja, tschüss, Mohamed Abdirahim.»

«Geschätzte Anwesende, nach fast sechs Jahren trete ich aus dem Stadtrat zurück. Leider sind meine nebenberuflichen Tätigkeiten mit meinem Arbeitspensum nicht mehr gut vereinbar und aus gesundheitlichen Gründen muss ich deshalb kurzfristig zurücktreten. Im Grossen Rat hatte der Präsident aufgrund eines Missverständnisses nur das offizielle Rücktrittsformular vorliegen und meinte dazu, das sei wohl die neue Generation: Kurz und knapp. Ich werde auch in diesem Schreiben nicht ausufern, da wir die Sitzungszeit sinnvoller nutzen können. Seit Beginn meiner Amtszeit war der Pendenzenberg immer ein grosses Thema und ich bin mir bewusst, dass ich mit der Anzahl meiner eingereichten Vorstösse nicht unbedingt zur Verkleinerung dieses Berges beigetragen habe, sehe aber auch die Notwendigkeit, sich als Nichtregierungspartei auf diese Art einzubringen. Nicht nur bezüglich der Klimakrise, sondern auch in anderen Bereichen ist sehr dringender Handlungsbedarf angesagt. Diese Themen können nicht warten, bis der Pendenzenberg abgearbeitet ist. Ich hoffe aber, dass Sie für diese Probleme sinnvolle Lösungen finden, bei welchen die Vereinbarkeit von Lohn- und Carearbeit gewährleistet ist, ohne dabei unsere demokratischen Mittel einzuschränken. Ich danke allen Wählerinnen und Wählern, die mir das grosse Privileg ermöglicht haben, mich auf parlamentarischer Ebene einzubringen und mitzubestimmen. Ich danke auch unserer Partei und meiner Fraktion für die tolle Zusammenarbeit. Ich habe in diesen Jahren viel gelernt, war aber auch oft erstaunt, wie es im Stadtrat so zu und her ging. So schlimm wie in Ostermündigen war es aber zum Glück nur einmal. Ich war oft überrascht, wie viel in diesem Parlament toleriert wurde. Die Abwägung, auf gewisse Aussagen nicht zu reagieren, um ihnen nicht noch mehr Raum zu geben, kann ich bis zu einem gewissen Punkt nachvollziehen. Für mich gibt es Grenzen und diese wurden meiner Meinung nach in diesem Parlament einige Male überschritten. Es sollte nicht nur ein Mindestmass an Anstand und Respekt eingehalten werden, sondern es muss selbstverständlich sein, dass wir uns gemeinsam gegen jegliche diskriminierenden Positionen auflehnen. Als Parlament sollten wir mit unserer Debattenkultur eine Vorbildrolle übernehmen. Den Raum zu verlassen, wenn diskriminierende Aussagen gemacht werden, finde ich keine gute Lösung. Denn nicht alle haben das Privileg, einfach wegzuhören. Vielmehr wäre es die Aufgabe aller Ratsmitglieder, diskriminierende Voten nicht zu ignorieren und sie somit stillschweigend zu tolerieren. Solidarität bedeutet für mich, in diesem Moment im Raum zu verbleiben und sich klar gegen diese Aussage zu positionieren. Ich fordere euch alle auf, in Zukunft zu handeln und derartiges Verhalten mit allen nötigen Mitteln zu unterbinden, in, aber auch ausserhalb des Rates. Ich bin sicher, wir sehen uns wieder. Tschou zämä, Tabea Rai.»

«Liebe Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, lieber Stadtratspräsident, liebe Stadträtinnen und Stadträte. Ich muss mich ungewollt aus dem Stadtrat zurückziehen und mich von euch allen verabschieden. Ich leide an einem fortgeschrittenen Lungenkarzinom. Ich möchte bei dieser Gelegenheit alle Raucher darauf hinweisen, über ihr Rauchverhalten nachzudenken und dieses zu hinterfragen. Ich kann meinen Pflichten leider nicht mehr nachkommen. Ich werde die mir bleibende Zeit investieren, um mein Leben aufzuräumen und meinen Rucksack für die unbekannte Reise vorzubereiten. Es ist für mich eine Ehre, als Stadträtin hier zu sein und mitmachen zu dürfen. Ich hoffe, dass ich die Erwartung von allen meinen Wählerinnen

und Wählern und von meiner Partei erfüllen konnte. Der Stadtrat leistet eine sehr interessante und anspruchsvolle Arbeit. Die Stadträtinnen und Stadträte sind mit Herzblut dabei. Ich war sehr neugierig und habe alles gelesen, was ich in die Hände gekriegt habe. Auch alle Kleinen Anfragen und die Antworten dazu habe ich gelesen, obwohl es hier nichts mitzureden gab. Es interessiert mich, was die anderen Parteimitglieder denken, ich finde es sehr wertvoll und bereichernd. Ich habe auch sehr gerne zugehört, ausser den Reden von Herrn Hess, das muss ich zugeben. Natürlich konnte ich nicht alle Geschäfte verstehen oder gut beurteilen, aber dafür waren die Ratskollegen an meiner Seite. Ich habe vieles gelernt, dafür bedanke ich mich bei euch allen. Manchmal waren wir emotional sehr gerührt, manchmal verärgert, manchmal traurig, manchmal zufrieden und manchmal haben wir viel gelacht. Am Schluss waren wir alle gemeinsam da, um für unsere Stadt das Beste zu erreichen. Sie leisten eine sehr gute Arbeit. Die Stadt wurde anziehender, schöner und lebenswürdiger im Vergleich zu 1996. Ich bin stolz auf unsere Stadt Bern. Ich vertraue Ihnen, dass Sie weiterhin knallhart kämpfen werden, um das Beste für unsere Stadt zu erreichen. Das ist aber nur eine Bitte. Bitte sorgen Sie dafür, dass die Stadt Bern weiterhin eine Heimat für die Heimatlosen sein kann. Ayse Tulgur.»

«Sehr geehrter Ratspräsident, sehr geehrte Gemeinderät*innen, liebe Kolleginnen und Kollegen, hier meine sehr persönliche Rücktritts begründung: Im Januar 2021 startete ich als frisch gewählte Berner Stadträtin. Ich freute mich sehr auf die neue Aufgabe und die Chance, in die städtische Politik einzutauchen. Gleichzeitig begann ich meine neue Arbeitsstelle als Zentralsekretärin Bildungspolitik und Jugend beim Schweizerischen Gewerkschaftsbund. Politik war nun mein Leben auf allen Ebenen. Vier Monate später wurde bei mir völlig überraschend Gebärmutterhalskrebs diagnostiziert, allen jährlichen Vorsorgeuntersuchungen zum Trotz. Es folgten zwei Operationen, eine Radio-Chemotherapie. Ich erholte mich zum Glück rasch und konnte Ende Oktober das Stadtratsmandat wieder aufnehmen. Anfang dieses Jahres musste ich dann aber realisieren, dass die hoffentlich erfolgreiche Krebstherapie ihren Preis hat. Als Therapielangzeitfolge habe ich eine chronische Erkrankung eines Lymphödems entwickelt. Da ich möglichst wenig sitzen sollte, ist ein Bürojob plus Ratsmandat eine denkbar schlechte Kombination. Zudem ist meine Immunabwehr deutlich geschwächt. Seit Februar, also innerhalb des letzten halben Jahres, war ich bereits fünfmal stationär im Krankenhaus. Eine Fortführung des Ratsmandates neben der Arbeit im Büro mit den langen Sitzungen, sei es im Rat, einer Kommission oder in den Fraktionssitzungen, ist für mich leider nicht mehr zu leisten. Aus diesen Gründen entscheide ich mich schweren Herzens zum Rücktritt. Ich danke Ihnen allen für Ihr Verständnis. Ich wünsche Ihnen allen weiterhin gute Gesundheit, viel Kraft und Energie, damit Sie sich weiter für Bern und eine lebensfreundliche, soziale sowie nachhaltige Politik einsetzen können, im Interesse von Berns Bewohnerinnen und Bewohnern heute und in Zukunft. Auf künftige Begegnungen ausserhalb des Rates freue ich mich. Mit kollegialem Gruss, Nicole Cornu.»

Mich haben die Schreiben betroffen und traurig gemacht, Sie hinterlassen einen – auch in meiner Position hier oben – irgendwie hilflos. Ich habe nach dem Lesen gewusst, dass ich heute nicht nach Vorstössen suchen gehen will, die von den Zurücktretenden eingereicht worden sind. Zu fest haben mich die Worte mit meiner eigenen Zerbrechlichkeit konfrontiert. Bei mir haben Ihre Schreiben ausgelöst, dass ich mich selber hintersinne, aber auch die Arbeit, die wir hier immer leisten, wieder mal hinterfrage. Ihre Rücktrittsschreiben öffnen die Tür für die Frage, was wirklich wichtig ist und was vielleicht ein bisschen weniger. Sie bieten die Gelegenheit, sich bewusst zu werden, dass wir alle ab und zu ein bisschen den Fokus verlieren und nachher wieder suchen müssen, was sicher gut ist. Der Stadtrat verliert heute vier geschätzte Mitglieder, vier wunderbare Stadträtinnen und Stadträte, die sich in den letzten

drei bis sechs Jahren für die Stadt eingesetzt und für die Bewohnerinnen und Bewohner das Beste erreichen wollten. Ich danke Ihnen im Namen des Stadtparlaments, dass Sie so viel Zeit und Arbeit in das Projekt gesteckt haben. Ich wünsche Ihnen, dass Sie das eine oder andere Ziel, vielleicht auch den einen oder anderen Traum, noch von ausserhalb des Saals bearbeiten und erreichen können. Ich wünsche Ihnen, dass ganz viele Freundschaften und Begegnungen aus dem Stadtrat und auch aus Ihren Parteien bleiben. Ich wünsche Ihnen allen viel Kraft, viel Vertrauen und viel Gesundheit und dass Sie heute trotz komplizierten Abstimmungsgeschäften und kontroversen Themen einen würdigen Abschluss Ihres Stadtratsmandats erleben dürfen. Alles Gute, Liebe und Schöne.

Applaus im Saal.

Ein bisschen erfreulicher ist, dass wir noch auf zwei Geburtstage zurückschauen können, die in dieser Woche stattgefunden hat. Einerseits auf jenen von Eva Chen, die leider nicht da ist, und andererseits von Alexander Feuz, der vor zwei Tagen Geburtstag hatte. Nachträglich alles Gute. Bitte vergessen Sie das Ein- und Ausbadgen nicht, und zwar bei beiden Sitzungen beim Hineinkommen und Herausgehen. Das Einreichen von dringlichen Vorstössen ist bis um 21.00 Uhr, alle anderen Vorstösse können Sie bis um 21.30 Uhr beim Vizepräsidenten einreichen.

Wir haben einen Antrag auf Diskussion aus aktuellem Anlass erhalten. Sie haben diesen alle schriftlich begründet erhalten. Die Fraktion FDP/JF wird den Antrag nicht mehr mündlich begründen. Wir kommen direkt zur Abstimmung über den Antrag auf Diskussion.

Antrag

FDP/JF

Der Gemeinderat soll den Stadtrat über die Folgen der stark steigenden Energiepreise informieren.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Antrag FDP/JF ab. (11 Ja, 51 Nein, 1 Enthalten) [Namen](#) 005

1 Aufsichtskommission (AK): Wahl des Vizepräsidiums

2020.SR.000389

Der Stadtrat wählt Michu Burhard (GFL) als Vizepräsident in die Aufsichtskommission.

2 Neue Datenschutzstelle der Stadt Bern: Wahl der Leitungsperson

2021.SR.000032

Antrag der Aufsichtskommission

1. Der Stadtrat beschliesst auf Antrag der Aufsichtskommission Frau Sophie Haag, geboren am 21. Februar 1976, wohnhaft in Bern als Leiterin der Fach- und Aufsichtsstelle Datenschutz der Stadt Bern per 1. Februar 2023 provisorisch anzustellen. Der Beschäftigungsgrad beträgt 80 Prozent.

2. Der Stadtrat ermächtigt den Stadtratspräsidenten, die Anstellungsverfügung im Namen des Stadtrats zu unterzeichnen.

Bern, 5. September 2022

AK-Sprecher *Thomas Glauser* (SVP): Am 10. Mai haben Sie einstimmig die erste Lesung für die Stelle Leiterin oder Leiter Fach-, Aufsichts- und Datenschutzstelle verabschiedet. Die Aufsichtskommission hat anschliessend umgehend die Ausschreibung gemacht und einen Ausschuss gegründet, der das Personalgewinnungsverfahren bis heute, 22. September, begleitete. Ich möchte dem Leiter Personal, Finanzen und Digitale Entwicklung, Herrn Jonathan Gimmel, unseren grossen Dank aussprechen. Er begleitete uns bei der Personalgewinnung. Des Weiteren bedanke ich mich bei Frau Manuela Lanz, Sachbearbeiterin der HR-Administration, die für uns die Termine für das Personalgewinnungsverfahren ausgehandelt hat. Ich danke auch dem Ausschuss der Aufsichtskommission sowie den Stadträtinnen Lea Bill und Francesca Chukwunyere, die grosse Arbeit geleistet haben. Herzlichen Dank auch an Altstadträtin Claudine Esseiva, die beim ersten Teil des Personalverfahrens dabei war. Wir haben die Stelle ausgeschrieben und das Inserat war 30 Tage online. Wir haben 20 Bewerbungen erhalten. Es handelte sich um spannende Dossiers. Wir haben sorgfältig selektioniert und sieben Erstgespräche durchgeführt. Selbstverständlich durften die Bewerberinnen und Bewerber bei der jetzigen Datenschutzaufsichts- und Ombudsstelle einen Besuch machen. Uns war es wichtig, jemanden zu gewinnen, der ins Team passt, damit die Chemie stimmt und eine erfolgreiche Zusammenarbeit möglich ist. Es fanden zudem drei Fachgespräche mit dem Ziel statt, dass wir der Aufsichtskommission eine Kandidatin und einen Kandidaten präsentieren können, was in einer Sondersitzung der AK möglich war. Die AK hat sich in dieser Sitzung für Frau Sophie Haag entschieden, Juristin und Rechtsanwältin. Sie ist eine Top-Frau im Bereich Datenschutz. Wie Sie im Vortrag lesen konnten, kommt sie aus der eidgenössischen Datenschutzverwaltung und verfügt über sehr viel Erfahrung im Datenschutzbereich. Somit empfiehlt die AK dem Parlament, Frau Sophie Haag, wohnhaft in Bern, zur neuen Leiterin Fach- und Aufsichtsstelle Datenschutz zu wählen. Frau Haag würde die Stelle am 1. Februar 2023 zu 80 Prozent antreten.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Antrag der Aufsichtskommission Frau Sophie Haag provisorisch anzustellen zu. (58 Ja, 0 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 007

Applaus im Saal.

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer*: Ich gratuliere Ihnen zur Anstellung.

3 Teilrevision Geschäftsreglement des Stadtrats; Änderungsanträge aus dem Büro des Stadtrats; Antrag auf Zuweisung zur Vorberatung

2022.SR.000093

Antrag Büro des Stadtrats

Der Stadtrat überweist die Teilrevision Geschäftsreglement des Stadtrats; Änderungsanträge aus dem Büro des Stadtrats zur Vorberatung und Antragstellung an die Aufsichtskommission.

Bern, 8. Juli 2022

Beschluss

Der Stadtrat überweist den Antrag auf Zuweisung zur Vorberatung.

4 Dringliches interfraktionelles Postulat GLP/JGLP, GFL/EVP (Marianne Schild, GLP/Tanja Miljanovic, GFL): Alternativen Standort für den geplanten Modulbau der Turnhalle auf dem Sportplatz Bitzius finden

2022.SR.000107

Gemeinderatsantrag

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

Bern, 14. September 2022

Michael Ruefer (GLP) für die Postulant*innen: Tanja Miljanovic wird anschliessend auch noch etwas dazu sagen. Ich spreche im Namen und in Vertretung unserer Kollegin Marianne Schild.

Wir danken dem Gemeinderat und Hochbau Stadt Bern (HSB) für das Wohlwollen, das sie diesem Anliegen entgegengebracht haben. Die Turnhalle war im Mai bei der Abstimmung über das Schulhaus Baumgarten nur eine Randnotiz. Als man bemerkte, dass sie für Aufruhr sorgte, war die Abstimmung bereits durch. Jetzt steht HSB im Austausch mit der Burgergemeinde Bern und es werden konkrete Gespräche über einen alternativen Standort für die Turnhalle geführt, namentlich auf der Fläche des Nationalen Pferdezentrums (NPZ) anstatt auf der begehrten Rasenfläche beim Bitziusschulhaus. Es sind auch noch andere Standorte in der Diskussion, wie mir Stadtbaumeister Thomas Pfluger von HSB bestätigte. Wir hoffen natürlich, dass sich eine Turnhalle oder ein Provisorium mit einem allfälligen Spitalneubau vereinbaren lässt. Diese Projektidee wurde heute bekanntgegeben. Warum eigentlich nicht? Auf dem Inselareal gibt es auch eine Turnhalle. Schulen und Spitäler vertragen sich gar nicht so schlecht, so liegt auch das Lindenhofspital direkt neben dem Neufeld-Gymnasium. Vermutlich fliesst aber noch sehr viel Wasser die Aare hinunter, bevor nur schon klar sein wird, was jetzt mit dem Springgarten wirklich geschieht. Die Spitalidee ist nicht die einzige Projektidee für das Areal.

Man wurde hier auf unbürokratische Weise tätig und wir wissen das sehr zu schätzen. Leider ist der Ausbau der Bürogebäude an der Nussbaumstrasse zum Schulhaus Baumgarten zurzeit durch Beschwerden blockiert. Man kann das immer wieder lesen. Wir hoffen, dass ein besserer Turnhallenstandort dazu beitragen kann, dass die Beschwerden zurückgezogen werden und man das Schulhaus nächstes Jahr in Betrieb nehmen kann. Wir haben absolut kein Verständnis für die Beschwerden und möchten die betreffenden Personen aus dem Quartier auffordern, mit Blick auf die bessere Lösung das Ergebnis der Volksabstimmung von letztem Mai zu respektieren. Die Stadt hofft, dass sie trotz der Beschwerden mit dem Umbau beginnen kann und der Kanton ihnen die aufschiebende Wirkung entzieht. Wenn man nicht Anfang Oktober mit dem Bau beginnen kann, verschiebt sich der Bezug der Schule um ein ganzes Jahr und die Stadt hat massive Mehrkosten zu tragen. Das wollen wir nicht, deshalb stimmen Sie bitte dem Postulat zu und sagen Ja zu einer besseren Turnhallenlösung sowie zur Schule Baumgarten. Vielen Dank.

Postulantin *Tanja Miljanović* (GFL): Ich danke Marianne Schild für das Verfassen des Postulats und der Stadt für die wohlwollende Haltung. Ich war bis letzte Woche noch Co-Präsidentin des Elternrats des Schulstandorts Laubegg. Die Situation an unserem Schulstandort ist tat-

sächlich sehr bedrückend. Wir hatten zwei ausgezeichnete Schulleiter, die leider gegangen sind, mindestens einer davon wegen der wirklich schlimmen Schulraumsituation. Jetzt haben wir zwei neue Schulleiterinnen für eine Position, für die es eigentlich drei Personen brauchen würde. Obwohl die beiden Frauen alles geben, stehen im Sommer 2023 aufgrund der aktuellen Beschwerden gegen das Schulhaus Baumgarten fünf Klassen ohne Raum da. Das ist einfach nicht fair. Die Schulleitungen haben schon genug zu bewältigen und jetzt müssen sie sich auch noch darum bemühen, für fünf Klassen Schulraum herbeizuzaubern. Auch die Lehrerschaft, die bereits aufgrund von Corona und Unterbesetzung überlastet und herausgefordert ist, wird 2023 mit ihren Schüler*innen umziehen müssen. Das ist eine sehr belastende Situation für die Schulleitungen, die Lehrerinnen und Lehrer, aber auch für die Schülerschaft und uns Eltern. In der Strasse, an der ich wohne, gab es bis zum Sommer 2022 kein einziges Kind, das nicht in einem Schulprovisorium zur Schule ging. Seit diesem Sommer gehen nun zwei Kinder in echte Schulhäuser, das geht in einem Quartier im Herzen von Bern einfach nicht an. Deshalb appelliere ich an den Stadtrat, diesem Postulat zuzustimmen, und auch ganz stark an die Bevölkerung im Quartier, ihre Beschwerden gegen die Schule Baumgarten nicht weiterzuziehen. Ich verstehe, dass niemand im Quartier auf die Rasenfläche beim Bitzius-Schulhaus verzichten möchte und ja, es wäre schön gewesen, wenn die Stadt von Anfang an eine andere Lösung für die Turnhalle ins Visier genommen hätte. Im Moment werden Alternativen geprüft und ich bin zuversichtlich, dass wir eine solche finden werden, wenn wir das Postulat überweisen. Der Schulstandort Laubegg braucht die Baumgarten-Schule, und zwar dringend.

Fraktionserklärungen

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Grundsätzlich haben wir Verständnis dafür, dass man hier eine andere Lösung sucht. Es muss aber beachtet werden, was in der Abstimmungsvorlage stand. Sie kennen meine Haltung gegenüber den Abstimmungsbüchlein, ich nenne sie die «Lügenbüchlein». Schauen wir bei der Abstimmung zum Viererfeld, was dort drin stand und was man dort nun macht. Dasselbe nun bezüglich dieser Turnhalle: Der Standort war definiert und nun will man sie an einem neuen Standort machen. Ich finde es sehr heikel, wenn man im Nachhinein Dinge ändert. Ich rufe in Erinnerung, dass ich ein paarmal versucht habe, das Kirchenfeld-Schulhaus zu ändern. Es wurde mir vorgeworfen, dass es der falsche Standort sei, die Abstimmung war bereits durch. Seien Sie hier konsequent. Ich könnte immer noch über meinen Schatten springen. Denken Sie daran, dass Sie in der Stadt immer gegen Versiegelung kämpfen und Grünräume erhalten wollen. Jetzt wollen Sie den Springgarten überbauen. Offenbar haben auch andere ein Auge darauf geworfen, beispielsweise die Lindenhofgruppe wie eben auch die Vertreter der Schulen. Man macht immer die gleichen Fehler, was ich der Stadt Bern und der Schulraumplanung stets vorwerfe. Beim Bau des Quartiers Schönberg Ost wurde nicht daran gedacht, dass es zusätzlichen Schulraum brauchen wird. Nun werden für den Schulraum die letzten grünen Flächen gebraucht. Plötzlich wird auch die Manuel-Matte dran sein, weil dort noch nicht alles überbaut ist. Das ist der falsche Standort und ein falscher Ansatzpunkt. Es ist sehr heikel, wenn man sich darüber hinwegsetzt. Es geht für mich darum, Räume und Örtlichkeiten zu suchen und eine gute Planung zu machen, wo eine Realisierung möglich sein könnte. Ich könnte mit dem Postulat sehr gut leben, wenn man nicht insbesondere den Springgarten als Standort aufgeführt hätte, sondern ergebnisoffen geblieben wäre. So hätten wir dem Postulat zustimmen können. Aber ich habe hier einfach den Eindruck, dass man von Anfang an gegen ein Projekt, wenn es mir nicht gefällt, und nicht erst dann, wenn das Volk darüber abgestimmt hat. Ich erachte es als unfair, wenn man es nicht baut. Wir begreifen die Ablehnung und haben Verständnis für die Leute, die die Turnhal-

le dort nicht wollen. Aber es geht nicht an, dass man es den anderen Leuten trotz einer Volksabstimmung vor die Nase baut. Diese sagen dann zu Recht, wenn sie das gewusst hätten, hätten sie Nein gestimmt. Das ist der Punkt, den man richtig analysieren und an dem mit offenen Karten gespielt werden muss. Deshalb ist die Schulraumplanung so wichtig und darum habe ich mich auch der Gruppe Schulraumplanung angeschlossen. Denken Sie immer daran, die Sachen frühzeitig einzubringen. Wir sind deshalb über dieses Postulat nicht glücklich und bestreiten es deshalb. Uns geht es wirklich nicht darum, den Leuten den Schulraum und die Sportplätze vorzuenthalten. Beim Vorgehen hätten wir uns aber erhofft, dass der Gemeinderat in anderen Fällen bereit ist, trotz Volksabstimmung über den eigenen Schatten zu springen.

Direktor FPI *Michael Aebersold*: Ich sage weder etwas zum Schulhaus Kirchenfeld noch zum Viererfeld, da ich das sonst jedes Mal tun müsste, wenn Alexander Feuz gesprochen hat. Ich müsste auch nichts zum Postulat sagen, da wir dieses annehmen wollen. Nichtsdestotrotz lässt einmal mehr die Haltung «Not in my backyard» grüssen. Unsere Gesellschaft ist geprägt von einem zunehmenden Egoismus, der sich darin äussert, dass nicht akzeptiert wird, wenn Kinder vor dem eigenen Grundstück durchgehen. Und aufgrund dessen sollen wir nun – und genau in diese Kerbe schlägt dieses Postulat – für einen anderen Ort schauen, als wären an einem anderen Ort die Probleme nicht vorhanden. Es wird also der Springgarten vorgeschlagen, der nicht einmal eine städtische Liegenschaft ist, als ob ein Privater nichts dazu zu sagen hätte. Und die Stadt soll nun verhandeln. Interessant am Vorstoss der GLP finde ich, dass man die Modulbauten allenfalls noch verlegen soll. Wir hatten gerade die Budgetdebatte. Wissen Sie, liebe Fraktion GLP/JGLP, was die Verlegung von solchen Modulbauten kostet? Millionen von Franken! Man kann diese nicht einfach auf den Leiterwagen laden und verschieben. Wenn es um die Akzeptanz beziehungsweise um eine vermeidliche Akzeptanz an einem anderen Ort geht, spielt Geld plötzlich keine Rolle mehr.

Sie merken es, liebe Stadträtinnen und Stadträte, ich bin leicht genervt. Aber nichtsdestotrotz sind wir an dieser Lösung interessiert. Wir brauchen eine Lösung. Es ist gesagt worden, dass erste Gespräche stattgefunden haben. Ich kann Ihnen versichern, dass nicht nur Hochbau Stadt Bern, sondern auch meine Abteilung, Immobilien Stadt Bern, involviert ist und abklärt, ob das allenfalls eine Lösung ist.

Der Schulraum ist eng, die Situation rund um die Baumgarten-Schule ist brenzlich. Wir wissen nicht, was zu tun ist, wenn die Schule aufgrund von Einsprachen, die auf Einzelinteressen basieren, da die Leute das Gefühl haben, dass ein paar Kinder nicht bei ihnen durchlaufen sollen, jetzt einfach abgeschossen wird. Wir werden dort irgendeinmal für leere Gebäude Miete zahlen müssen, oder dort weggehen. Es eilt! Und ich danke für den Aufruf an die Einsprechenden, ihre Einsprachen endlich zurückzuziehen, damit wir den dringend benötigten Schulraum endlich ermöglichen können. Ich danke Ihnen. Sie können das Postulat wie beantragt überweisen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich. (59 Ja, 2 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 009

5 KITA Tscharnergut: Sanierung Gebäudehülle; Erhöhung Projektierungskredit und Baukredit

2020.PRD.000060

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend KITA Tscharnergut: Sanierung Gebäudehülle; Erhöhung Projektierungskredit und Baukredit.
2. Er genehmigt die Projektierungskrediterhöhung von Fr. 150 000.00 um Fr. 150 000.00 auf Fr. 300 000.00.
3. Er genehmigt den Baukredit von Fr. 3 300 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB17-028. Der Projektierungskredit von Fr. 300 000.00 ist darin eingerechnet.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 22. Juni 2022

PVS-Sprecherin *Barbara Nyffeler* (SP): Worum geht es bei diesem Geschäft? Das Gebäude, in dem sich die Kita Tscharnergut befindet, wurde vor 60 Jahren erbaut und seither immer als Kita genutzt. Im Moment sind darin drei Gruppen mit insgesamt 36 Kindern beheimatet. Vor zehn Jahren nahm man eine Innensanierung sowie eine Umgestaltung des Aussenraums vor. Aus finanziellen Gründen wurde die Aussensanierung zurückgestellt. Diese ist nun aber dringend nötig. Im Sommer ist es im Gebäude viel zu heiss. Als ich es Mitte August besichtigt habe, betrug die Innentemperatur gefühlte 40 Grad. Im Winter wird hingegen fast noch der Tscharni-Platz mitgeheizt. Zu den wichtigsten Elementen des Bauprojektes – die Details dazu finden Sie im Vortrag: Es gibt eine neue farbige Fassade, dreifachverglaste Holz- und Metallfenster mit Lüftungsflügeln und neue Aussenstoren. Die Flachdächer werden thermisch isoliert und auf zwei Dritteln der Dachfläche gibt es eine Photovoltaik-Anlage. Wegen der Statik kann man es nicht flächendeckend machen. Im Gebäude West wird für die Erdbebensicherheit über beide Geschosse eine neue Betonwand eingezogen. Das Ziel des Minergie-ECO-Standards für Sanierungen wird erreicht. Was kostet das Ganze? Der Baukredit inklusive dem Projektierungskredit beträgt 3,3 Millionen Franken. Darin eingeschlossen ist auch ein Kitaprovisorium für 6 Monate, weil der Betrieb während der Aussensanierung nicht in diesem Gebäude stattfinden kann. Wir haben das in der PVS diskutiert, die Aussensanierung und die energiemässige Modernisierung dieses stadt-eigenen Gebäudes sind dringend nötig. Die PVS empfiehlt Ihnen einstimmig die Annahme dieses Kredits.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt der Erhöhung des Projektierungs- und Baukredits KITA Tscharnergut zu. (54 Ja, 0 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 010

6 Erweiterung des Kindergartenstandorts Schlossmatt; Projektierungskredit

2022.PRD.000035

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Erweiterung des Kindergartenstandorts Schlossmatt; Projektierungskredit.
2. Er genehmigt den Projektierungskredit von Fr. 1 300 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB17-007. Dieser Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 6. Juli 2022

PVS-Sprecher *Timur Akçasayar* (SP): Wir wechseln vom Tscharni nach Holligen und es geht um die Erweiterung des Kindergartenstandortes Schlossmatt. Es geht um einen Projektierungskredit in der Höhe von 1,3 Millionen Franken. Die PVS empfiehlt Ihnen einstimmig, diesen Kredit anzunehmen.

Der Kindergarten Schlossmatt gehört zum Schulkreis Mattenhof-Weissenbühl und liegt am Ende eines Parks. Der Kindergarten ist in einem eingeschossigen Gebäude untergebracht und bietet Platz für zwei Klassen. Aufgrund seiner Lage hat er einen sehr grünen und qualitätsvollen Aussenraum mit Garten und verschiedenen Spielflächen. Da das Gebäude 1952 erbaut worden ist, wurde es nicht als schützenswert, sondern nur als beachtenswert eingestuft. Somit hat die Stadt genügend Spielraum für eine Erweiterung. Grund für die Erweiterung ist der steigende Bedarf an Schulraum. An diesem Kindergartenstandort braucht es eine zusätzliche Klasse und mit der Revision der Zonen für öffentliche Nutzungen ist geplant, dass man um zwei Klassen erweitern könnte. Die Revision ist aber noch in Arbeit und wird erst in ein paar Jahren vorliegen. Speziell an diesem Kredit ist, dass es sich um ein Pilotprojekt für nachhaltiges Bauen handeln soll. Normalerweise würde bei einem Objekt von dieser Grösse ein Planerwahlverfahren oder ein anderes, kostengünstigeres Verfahren durchgeführt. Mit diesem Kredit ist aber ein ausgewachsener Wettbewerb geplant, wie es eigentlich bei grösseren Projekten üblich ist. Bei diesem Pilotprojekt soll der Fokus auf Low-Tech liegen, das heisst, es sollen einfache technische Lösungen umgesetzt werden. Ein weiterer Fokus liegt auf der Suffizienz, das heisst, dass der Verbrauch an Ressourcen und Energie absolut minimiert werden soll. Von diesem Projekt erwartet man neue Erkenntnisse für künftige Projekte. Der Kindergarten eignet sich für ein solches Experiment, da er klein ist und die Risiken gering sind. Wichtig wird auch die Frage der CO₂-Bilanz sein, und ob der Erhalt oder der Abbruch des Gebäudes sinnvoll ist. Auch bietet das kleine Objekt die Möglichkeit, neue Technologien in der Praxis auszuprobieren. Deshalb wird auch der Wettbewerb sehr offen formuliert sein und die verschiedenen Teams müssen die Lebenszykluskosten gesamthaft betrachten. Wenn wir heute den Projektierungskredit genehmigen, wird das Wettbewerbsverfahren noch in diesem Jahr gestartet und wir rechnen mit einem Bauende im Sommer 2026. In der Kommission haben einerseits die Kosten des Pilotprojektes zu diskutieren gegeben und andererseits, was Low-Tech genau ist, und ob es sich dabei um eine Modeerscheinung handelt. Low-Tech bezieht sich zum Beispiel nicht auf die PV-Anlage, sondern auf Lüftungs- und Beschattungstechniken, auf Themen der Beleuchtung und Steuerung sowie andere solche Gerätschaften, die aufwendig erstellt und gewartet werden müssen. Solch teure Anlagen können umgegangen werden, falls das Gebäude und die Räume -entsprechend konstruiert werden. Wie eingangs erwähnt, war dieses Geschäft in der Kommission unbestritten und wir empfehlen Ihnen den Projektierungskredit einstimmig zur Annahme.

Fraktionserklärungen

Timur Akçasayar (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion stimmt dem Geschäft natürlich zu. Es ist aus unserer Sicht sinnvoll, bei diesem Objekt ein solches Pilotprojekt zu starten und somit wichtige Erkenntnisse für nachhaltiges Bauen zu gewinnen. Wir erwarten aber, dass in erster Linie pädagogisch wertvoller Schulraum für Kinder entsteht und deren Anforderungen in der Planung hoch gewichtet werden. Bei Schulneubauten und Erweiterungen sollte für Kinder, Jugendliche und die dort arbeitende Lehrerschaft gebaut werden. Deren Bedürfnisse für den Unterricht und die Anforderungen an einen Arbeitsort sind bedeutender als schöne Leuchtturmprojekte, bei denen sich Architekten austoben können, und die später vom Denkmalschutz für die Ewigkeit eingefroren werden.

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Bauen braucht Unmengen von Energie. Es wird Energie benötigt für die Förderung und die Herstellung von Baumaterialien, für ihren Transport, für den Betrieb der Baumaschinen und je nach dem auch für die Entsorgung von Aushubmaterial. Die Liste könnte unendlich fortgesetzt werden. Aber nicht nur der Bau eines Hauses braucht Energie, sondern auch dessen Betrieb. Das Heizen und Lüften, die Aufbereitung von Warmwasser, der Lift, die Beleuchtung etc. brauchen Energie. Grundsätzlich bedeutet das, dass am meisten Energie gespart werden könnte, wenn man gar nicht bauen würde. Aber das ist in der heutigen Zeit, in der immer mehr Schüler und Schülerinnen dazukommen, natürlich keine Option, da wir in dieser Stadt schliesslich den Schulraumbedarf irgendwie decken müssen.

Wir begrüssen es daher sehr, dass sich HSB vertieft mit dem Thema Nachhaltigkeit beim Bauen auseinandersetzt und versucht, den ökologischen Fussabdruck ihrer Gebäude so gering wie möglich zu halten. Das ist aber einigermaßen komplex, wenn man nicht nur den Bau oder den Verbrauch während des Betriebes des Gebäudes evaluieren, sondern die Lebenszykluskosten sowie die gesamte graue Energie mit einberechnen will. Da gilt es abzuschätzen, ob eine Sanierung, bei der möglicherweise nicht so gut gedämmt werden kann, effizienter als ein Neubau ist, da ein Neubau bei der Erstellung vielleicht mehr graue Energie verbraucht. Oder man muss überprüfen, ob mit einer Lüftung mehr Heizenergie gespart werden kann als für ihren Bau, ihren Unterhalt und ihre Wartung dann wieder verbraucht wird. Zudem muss man natürlich auch ausprobieren können, ob sich die gewählten Ansätze im Betrieb bewähren, weil die schönsten Konzepte nichts nützen, wenn sich die Nutzenden eines Gebäudes nicht daranhalten.

Vor diesem Hintergrund begrüsst die GB/JA!-Fraktion den Ansatz, aus der Erweiterung des Kindergartens Schlossmatt ein Pilotprojekt zu machen und via Wettbewerb die beste und energieeffizienteste Lösung abzufragen. Weil das Projekt nicht so gross ist, können in einem überschaubaren Rahmen neue und hoffentlich innovative Lösungen ausprobiert und auf ihre Praxistauglichkeit geprüft werden.

Uns scheint es aber – wie es auch Timur Akçasayar vorhin gesagt hat – enorm wichtig, dass bei dieser ganzen Bauerei nicht nur die Energieeffizienz, sondern auch die Schule selber eine grosse Rolle spielt, und dass die Schule und die Schulleitungen von Anfang an stark miteinbezogen werden. In der Kommission wurde uns versprochen, dass man das macht. Das ist ein zentraler Punkt dieses Projektes. Schliesslich muss das Gebäude nicht nur energieeffizient sein, sondern es muss auch eine pädagogisch wertvolle Lernumgebung für die zukünftigen Schülerinnen und Schüler bieten. Darum stimmen wir dem Kredit zu und sind gespannt auf die Lösungen, die sich aus dem Wettbewerb ergeben werden.

Kurt Rüeggsegger (SVP) für die Fraktion SVP: Wir haben vom PVS-Sprecher gehört, dass der Kredit in der Kommission einstimmig angenommen wurde. Das hat unsere Fraktion überrascht: Ein Projektierungskredit über 1,3 Mio. Franken, das ist doch nicht möglich. Wenn man bedenkt, wie viel das Vorhaben kosten soll, ist das ja fast ein Drittel der Gesamtkosten. Und es handelt sich auch noch um ein Pilotprojekt, um ein Experiment über Nachhaltigkeit. Ich habe daraufhin mit der Verwaltung Kontakt aufgenommen und auf meine Fragen, die eigentlich in die PVS gehört hätten, Antworten erhalten.

Als Handwerker habe ich mich gefragt, warum ein Wettbewerb für ein solch einfaches Projekt fast 300 000 Franken kostet. Die Verwaltung konnte mich mit ihren Auskünften überzeugen, da mit dem Wettbewerb herausgefunden werden soll, wie die Architektengemeinschaft auf ein solches Experiment reagiert und in welche Richtung es gehen könnte. Darauf habe ich entgegnet, dass das einfachste und nachhaltigste eigentlich nur ein Holzbau sein könne. Es wird sicher auch so sein, dass die meisten Eingaben einen Holzbau vorschlagen werden. Anschliessend habe ich mir Gedanken über den Bedarf von drei Klassen gemacht. Es handelt

sich um ein einstöckiges Gebäude und Nachhaltigkeit ist sicher nicht schlecht. Das ist alles mit einfachen Mitteln zu machen, wir haben es vom PVS-Sprecher gehört. Was mich an der ganzen Sache aber meisten gefreut hat, ist, dass man auf einen Minergie-Standard verzichtet, der bisher von der Gemeinde verlangt wurde. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass man die Energiestandards gar nicht erreichen kann. Es tönt alles gut, ist vor allem kostenintensiv und bringt schlussendlich – nebst einem Haufen Schreibaarbeit – nicht viel. Deshalb ist es gut, diese Standards bleiben zu lassen. Man kann CO₂ reduzieren, indem man vielleicht das Fundament noch brauchen kann, gewisse Utensilien oder Baustoffe wieder verwenden kann und indem man die Schule einbezieht. Ins Auge gestochen ist mir ein anderer Betrag, und zwar die Reserven von 190 000 Franken. Was wollen Sie mit diesen Reserven machen? Vielleicht muss man noch partizipativ arbeiten und das Quartier einladen. Vielleicht gibt es Gruppen, die nicht einverstanden sind. Und das kann kostenintensiv werden, man muss Flyer drucken und und und. Ich konnte mir somit erklären, wie sich der Betrag von 1,3 Millionen Franken zusammensetzt. Deshalb stimmen wir grossmehrheitlich für den Projektierungskredit. Auch unser PVS-Mitglied, Janosch Weyermann, hat dem Kredit zugestimmt.

Eine Bitte noch an die Mitglieder der PVS: Wenn das nächste Mal in einem Projektierungskredit solche Zahlen auftauchen, bitte ich Sie darum, diese doch ein wenig zu hinterfragen. Für die Fraktionen ist es wichtig zu wissen, wie sich die Summe zusammensetzt.

Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Danke für die Diskussion. Zum Schluss wurde die Kostenfrage aufgeworfen, so auch im Votum des Kommissionssprechers. Wir führen bei diesem Projekt einen etwas anderen Wettbewerb durch, als für ein solches Projekt eigentlich üblich wäre. Wir veranstalten für dieses Projekt einen Gesamtleistungswettbewerb. Das heisst, dass die Honorarsumme zu einem früheren Zeitpunkt grösser ist und deshalb die Projektierungssumme etwas grösser ausfällt. Zudem beziehen wir eine längere Planungsphase ein und die Ausführungsplanung ist ebenfalls bereits inbegriffen. Normalerweise geht der Projektierungskredit nur bis zur Baubewilligung – oder nicht einmal bis dorthin – und anschliessend kommt der Baukredit, erst danach gehen wir ins Baubewilligungsverfahren. Also sind wir hier bereits weiter. Das bedeutet, dass, wenn der Stadtrat den Baukredit spricht, man direkt mit dem Bau beginnen kann. Wir gehen bei diesem Projekt also deutlich weiter und das erklärt die höheren Kosten des Projektierungskredits. Ich danke Ihnen für die gute Aufnahme und die Zustimmung zum Geschäft.

Direktorin BSS *Franziska Teuscher*: Es heisst zwar, dass es sich um ein Pilotprojekt handelt, ich hoffe aber sehr, dass das Projekt Massstäbe für zukünftige Projekte in der Stadt Bern setzen wird. In der Stadt Bern wird nämlich Nachhaltigkeit bereits seit langem in allen Dimensionen gedacht und nicht, wie in der Vergangenheit häufig, einfach auf die ökologische Dimension beschränkt.

Die Stichworte zum Projekt lauten Bautechnik und Suffizienz. Das sind Forderungen, die man in Zukunft ernster nehmen muss. Suffizienz war bisher im Zusammenhang mit Bauprojekten im Stadtrat noch fast nie ein Thema. Ich persönlich bin davon überzeugt, dass, wenn wir unsere grossen Krisen – Energiekrise, Klimakrise, Biodiversitätskrise – meistern wollen, wir in Zukunft Suffizienz ins Zentrum stellen müssen. Warum sage ich Ihnen das alles? Ich finde, wir müssen unsere Schulhäuser, unsere Kindergärten, unsere Basisstufen so bauen, dass wir auch unseren Kindern eine Bildung für die Zukunft mitgeben können. Zukunft heisst, dass Kinder lernen, was nachhaltig ist, wo die Nachhaltigkeit im Prozess liegt und wie sich ein nachhaltiges Gebäude in diesem wunderschönen Park präsentiert. Ich bin überzeugt, dass, wenn wir mit den Kindern vor Ort die Themen angehen, wir für die Zukunft mehr erreichen können, nämlich ein Bewusstsein, dass wir Sorge tragen müssen zu unseren Ressourcen und dass diese endlich sind. Manchmal ist weniger wirklich mehr.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit zu. (56 Ja, 3 Nein, 2 Enthalten) [Namen](#) 011

7 Genereller Entwässerungsplan (GEP) Stadt Bern: Umsetzung dringender Massnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit (1. Tranche) sowie Projektierungskredit (2. Tranche)

2021.SK.000266

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Genereller Entwässerungsplan (GEP) Stadt Bern: Umsetzung dringender Massnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit (1. Tranche) sowie Projektierungskredit (2. Tranche).
2. Für die Planung und Realisierung von GEP-Massnahmen (1. Tranche) gemäss Beilage wird ein Kredit in der Höhe von Fr. 3 127 500.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I8500325 (KST 850200), bewilligt.
3. Für die Planung von GEP-Massnahmen (2. Tranche) gemäss Beilage wird ein Kredit in der Höhe von Fr. 3 572 500.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I8500326 (KST 850200), bewilligt. Dieser Kredit wird später in den Rahmenkredit eingerechnet.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 15. Juni 2022

PVS-Sprecher *Timur Akçasayar* (SP): Vor den Sommerferien stellte uns die heutige Grossrätin Brigitte Hilty Haller das vorliegende Geschäft, den generellen Entwässerungsplan der Stadt Bern (GEP), in der Kommission vor. Es ist mir eine Freude, das spannende Projekt heute hier zu vertreten. Es handelt sich um zwei Kredite für die städtischen Abwasseranlagen in der Höhe von insgesamt 6,7 Millionen Franken. Der Gemeinderat beantragt für die Planung und die Realisierung der dringlichen Massnahmen einen Kredit von 3,17 Millionen Franken, die sogenannte erste Tranche. Gleichzeitig beantragt der Gemeinderat eine zweite Tranche von 3,572 Millionen Franken für die Planung der weiteren Massnahmen.

Beim GEP geht es um eine umfassende Bestandsanalyse des baulichen und betrieblichen Zustands der Kanalisation- und Sonderbauten der Stadt Bern. Die gesetzlichen Bestimmungen von Bund und Kanton verpflichten die Gemeinden, einen solchen GEP auszuarbeiten, und der Stadtrat hat im Mai 2014 einen entsprechenden Projektierungskredit genehmigt. Heute liegen die Resultate vor und der vorliegende Plan ist ebenfalls das Nachfolgewerk des generellen Kanalisationsprojekts aus den 1970er Jahren. Die Infrastruktur, bestehend aus 303 Kilometern Rohren und 400 Sonderbauten, sorgt für die umweltgerechte Ableitung von Schmutz- und Regenwasser zur Entsorgungseinrichtung ARA Bern und anschliessend in die Aare.

Die Infrastruktur ist nicht unbedeutend für eine funktionierende Stadt. Die Hauptziele der Siedlungsentwässerung und Abwasserentsorgung sind die Minimierung der Belastung der Gewässer, die Unterstützung des natürlichen Kreislaufs, die Gewährleistung der Siedlungshygiene und der Schutz der Bevölkerung und der Liegenschaften. Um diese Ziele zu gewährleisten, arbeiten zahlreiche städtische Mitarbeitende – normalerweise völlig unbemerkt – am reibungslosen Betrieb und Unterhalt des Kanalnetzes. Solange alles gut und korrekt fliesst, bemerken die wenigsten von uns etwas von dieser grossen Infrastruktur, die tief unter der Stadt liegt. Der uns Anfang Jahr vorgelegte GEP wurde von den zuständigen kantonalen Behörden, dem Amt für Wasser und Abfall, begutachtet, bewilligt und als behördenverbindlich

erklärt. Er umfasst etliche Elemente. Das wichtigste ist sicher der Anlagekataster, der den aktuellen Zustand erfasst und den Sanierungs- und Unterhaltsbedarf festlegt, sowohl bei den öffentlichen als auch bei den privaten Versickerungsanlagen. Er besteht auch aus einem Entwässerungskonzept, das die Kapazität der bestehenden Kanäle prüft und eine Gefahrenvorsorge vornimmt. Aus all dem heraus gibt es schlussendlich einen Massnahmenplan, inklusive den zu erwartenden Kosten. Dabei wurde auch stets die Verbesserung des Gewässerschutzes und die Reduktion des Fremdwasseranteils betrachtet. Mit dem GEP haben wir ein wichtiges Instrument, das es der Stadt Bern ermöglicht, Entscheidungen für die Erstellung, Sanierung, Werterhaltung und den Betrieb der Abwasseranlagen zu treffen. Aus all diesen Berichten sind rund 250 planerische und bauliche Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 179 Millionen Franken definiert worden, die in den nächsten 20 Jahren ausgeführt werden müssen. Dazukommen noch rund 700 Sanierungsmassnahmen bei den Versickerungen, die sich zumeist auf Privatgrund befinden. Ohne diese Massnahmen würde in Zukunft das Kanalnetz den Belastungen nicht mehr standhalten und den Anforderungen des Gewässerschutzes nicht gerecht werden. Ebenso hätte es direkte negative Folgen auf die Lebensqualität und die Gesundheit der Bevölkerung. Wie eingangs erwähnt, geht es um zwei Kredite. Mit der ersten Tranche bewilligen wir die dringenden Massnahmen. Es sind sehr unterschiedliche, kleinere und grössere Massnahmen wie zum Beispiel die Sanierung des Pumpwerks im Tscharnergut für 6 600 Franken oder die Kapazitätserhöhung der Mischwasserableitung an der Krippenstrasse-Freiburgstrasse für 715 000 Franken. Wie wichtig eine funktionierende Infrastruktur ist, hat sich neulich beim Ausfall des Pumpwerks im Gäbelbach gezeigt, als ein Teil des Abwassers in den Wohlensee abgeleitet werden musste.

Mit der zweiten Tranche bewilligen wir eine Projektierung für einen Rahmenkredit, der nachher den Stimmberechtigten vorgelegt werden muss. Dieser wird rund 95 Millionen Franken betragen. Die Bestandsanalyse hat einen Handlungsbedarf gezeigt, der grössere Kernmassnahmen betrifft. So muss zum Beispiel beim Freibad Weyermannshaus ein Regenüberlaufbecken erstellt werden oder für die hydraulische Entlastung beim Abwassernetz ein Regenrückhaltebecken in Holligen gebaut werden. Auch im Bereich der Engehalde beim Kraftwerk Felsenau sind aus betrieblichen und gewässerschutztechnischen Gründen grössere Massnahmen notwendig.

In den letzten Jahren wurden jährlich ca. 6,3 Millionen Franken in den Unterhalt investiert. Künftig werden es 12 bis 20 Millionen Franken pro Jahr sind. Dabei sind keine nennenswerten Mehrwerte oder Wertsteigerungen geplant, sondern es geht lediglich um den Werterhalt der Anlagen. Wie üblich erfolgt die Finanzierung solcher Projekte über die Sonderrechnung Stadtentwässerung, die über die Abwassergebühren finanziert wird.

In der zuständigen Kommission haben wir Fragen zum Speichervolumen des Kanalnetzes, insbesondere die Situation beim Altenbergsteg und allgemein bei starkem Regen, diskutiert. Auch waren die zusätzlichen Stellen ein Thema, die der Gemeinderat für den Ausbau der Fernwärmeleitungen beantragt hat. Mit dem aktuellen Personalbestand ist eine Koordination des GEP und des Ausbaus der Fernwärme nicht machbar und deshalb hat der Gemeinderat drei zusätzliche Stellen im Budget 2023 beim Tiefbauamt vorgesehen. Diese werden natürlich auch über die Spezialrechnung Siedlungsentwässerung finanziert und sind für die Dauer der Umsetzung der Massnahmen befristet. Wie erwähnt, war das vorliegende Geschäft in der Kommission unbestritten und wir empfehlen Ihnen, dem Geschäft mit den beiden Krediten zuzustimmen.

Fraktionserklärung

Timur Akçasayar (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Der GEP ist kein gewöhnliches Projekt. Es ist ein Mammutprojekt, das technisch komplex ist, die öffentliche Hand und private Eigentü-

merinnen und Eigentümer betrifft und zu hohen Investitionen führt; ein Infrastrukturprojekt, das nicht alle Jahre vorkommt und langfristig unsere Entwässerung und Kanalisation für die kommenden Generationen sichert. Der Grundsatz, dass möglichst viel Regenwasser vor Ort versickert und schlussendlich nicht ins Gewässer abgeleitet werden soll, ist richtig. Denn jeder Liter Wasser, der versickert und nicht abgeleitet wird, entlastet die Infrastruktur, was direkte Folgen für die Dimensionierung und den Unterhalt hat. Mit der fortschreitenden Klimaänderung, die uns zunehmend Hitzewellen und Starkregen bringt, wird der Grundsatz der Versickerung immer bedeutender. Die Realisierung einer sogenannten Schwammstadt ist dringend notwendig, einerseits für den Erhalt der Lebensqualität, den Erhalt der Natur und der Biodiversität und andererseits im Hinblick auf den Investitionsbedarf und die Folgekosten. Hier sehen wir leider noch viel Handlungsbedarf sowohl bei der Stadt, also auch bei der privaten Eigentümerschaft. Unsere Gemeinde liegt auf einem nicht so schlechten Grund und es gibt sehr viele Areale mit einem sehr guten, versickerungsfähigen Grund, aber das Potenzial wird leider nicht genutzt. Das Potenzial der Retentionskapazität ist vielerorts hoch und kann auch gestalterisch in den Grünraum integriert werden. Ein gutes Beispiel hat der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik an der Laubeggstrasse 40 geplant. Dort wird mit spielerischen Massnahmen das Niederschlagswasser vom Dach mit Pflasterrinnen zu einer Versickerungsanlage geführt. Die Versickerungsmulden im Grünraum sind als abgetiefte Rasenflächen von etwa 10 cm abgebildet. Bei einer guten Umsetzung wird das Regenwasser für die Anwohnenden erlebbar und als Mehrwert statt als Entsorgungsproblem wahrgenommen. Dann je nach gewählter Versickerungsanlage können bis zu 300 Liter beziehungsweise 50 Liter pro Kubikmeter gespeichert werden. Das kann zum Beispiel dazuführen, dass eine Kanalredimensionierung unter Umständen nicht mehr notwendig ist und Investitionen nachhaltig eingespart werden können.

Uns als Fraktion hat es erstaunt, dass 80 Prozent der Versickerungsanlagen auf Gemeindegebiet der Stadt Bern erhebliche Mängel aufweisen. Dass der Anteil mit anderen Gemeinden vergleichbar ist, macht die Situation nicht besser, und der hohe Anteil kann nicht auf die geänderte Gesetzgebung zurückgeführt werden. Wahrscheinlicher ist, dass zum Beispiel der Unterhalt der privaten Versickerungsanlagen vernachlässigt wurde oder die Kontrollen der zuständigen Ämter beim Kanton versagt haben. Wir werden das zu gegebener Zeit im Detail prüfen und, falls notwendig, mit Vorstössen reagieren.

Wir denken, dass die Notwendigkeit einer Schwammstadt unbestritten sein sollte, denn die Vorteile überwiegen und die Kosten sind meistens überschaubar und stellen eine nachhaltige Investition dar. In den letzten Monaten haben wir bei verschiedenen Projekten erfreulicherweise feststellen können, dass zumindest bei den zuständigen Stellen im Tiefbauamt und bei Stadtgrün die grosse Bedeutung einer Schwammstadt erkannt wurde und jeweils probiert wird, diese in den Projekten umzusetzen. Wie erwähnt, stimmen wir dem Kredit für den GEP zu, wollen aber klar festhalten, dass die Versickerung wichtiger ist als das Abführen des Wassers.

Direktorin TVS *Marieke Kruit*: Ich danke dem Referenten für die ausführliche Darstellung des Projektes. Seit Anfang Jahr hat die Stadt Bern einen generellen Entwässerungsplan (GEP). Die Übersicht ist wirklich sehr umfassend. In neun Berichten mit mehr als 500 Seiten wird der bauliche und betriebliche Zustand unserer Abwasseranlagen aufgezeigt. Die grosse Übersicht und die daraus abgeleiteten Massnahmen sind wirklich auch zentral für unsere Umwelt. Es wird nämlich aufgezeigt, welchen Einfluss die Siedlungsentwässerung auf die Belastung der Gewässer hat, wo Handlungsbedarf besteht und wo auch als Folge des Klimawandels neue Ansätze nötig sind. Im Januar 2020, also Anfang dieses Jahres hat das AWA, das kantonale Amt für Wasser und Abfall, den GEP genehmigt. Die Liste der Massnahmen, die in den nächsten Jahren zu Gunsten des Gewässerschutzes umgesetzt werden sollen, ist wirklich

sehr lang. Es sind 250 Massnahmen, die natürlich auch hohe Kosten zur Folge haben. Das Investitionsvolumen liegt voraussichtlich, wenn man es gesamthaft anschaut, bei 179 Millionen Franken. Wir können all diese Massnahmen natürlich nicht sofort umsetzen, sondern machen eine Priorisierung über die nächsten 20 Jahre. Die Finanzierung erfolgt, wie das der Referent bereits gesagt hat, über die Sonderrechnung Stadtentwässerung.

Heute kommt der Gemeinderat mit einer ersten Tranche, also mit zwei Krediten von insgesamt 6,7 Millionen Franken. Es handelt sich dabei um dringliche Massnahmen, wie zum Beispiel Reparaturen von Abwasserleitungen, Erhöhung der Abflusskapazitäten oder auch die Sanierung von Regenbecken. Wir möchten die Arbeiten gleichzeitig starten wie den Ausbau des Fernwärmenetzes. So können wir Synergien nutzen und müssen beispielsweise den Boden nicht zweimal aufreissen.

Für die Umsetzung von weiteren GEP-Massnahmen wird der Gemeinderat dem Stadtrat zu einem späteren Zeitpunkt eine Vorlage für einen Rahmenkredit zuhanden der Stimmberechtigten unterbreiten. Der Gemeinderat bittet Sie, den Krediten zuzustimmen, denn es ist eine dringend notwendige Investition in die Umwelt und die Zukunft.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungs- und Realisierungskredit (1. Tranche) sowie Projektierungskredit (2. Tranche) zu. (58 Ja, 0 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 012

8 Bernmobil; Leistungsauftragsbericht 2021

2022.TVS.000064

Gemeinderatsantrag

Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Leistungsauftragsbericht BERNMOBIL 2021.

Bern, 15. Juni 2021

AK-Sprecher *Matteo Micieli* (PdA): Ich stelle Ihnen den Leistungsauftragsbericht 2021 von Bernmobil vor. Der Gemeinderat hat diesen am 15. Juni zur Kenntnis genommen und anschliessend wurde er am 4. Juli in der AK diskutiert. Sie haben den Bericht vorliegen und ich werde die Kapitel durchgehen und ein paar wichtige Punkte und Diskussionen herausstreichen. Grob kann gesagt werden, dass es Bernmobil gut geht, auch wenn der ÖV in den vergangenen Pandemie Jahren unter einem starken Einnahmenschwund aufgrund von coronabedingten Passagierückgängen gelitten hat. Es handelt sich hierbei um den Stand vom 4. Juli, seither hat sich einiges geändert. Im Jahr 2020 verfügte Bernmobil über Reserven, die mittlerweile komplett aufgebraucht sind. Das wurde in der AK auch diskutiert. Es wurde uns aber klar aufgezeigt, dass die finanzielle Situation nicht so dramatisch sei, als dass man hätte Abstriche machen oder von der Eignerstrategie abweichen müssen.

Die leeren Reserven schränken im Moment zwar den unternehmerischen Handlungsspielraum ein, gleichzeitig sind aber die ÖV-Betriebe von Bund und Kanton auch letztes Jahr finanziell unterstützt worden, indem coronabedingte Verluste übernommen wurden. Das ist, wie schon gesagt, stand der Dinge von Anfang Juli. Wer gestern das Regionaljournal gehört oder heute den Artikel in den Zeitungen der Bund oder BZ gelesen hat, weiss, dass es nun anders klingt. Vielleicht erhalten wir hierzu noch Informationen.

Das Wichtigste auf Stufe Eignerin: Als erstes hat der neu konstituierte Verwaltungsrat unter der Leitung von Marta Kwiatkowski anfangs 2021 seine Tätigkeit aufgenommen und sich bisher zu sechs Sitzungen getroffen. Weiter hat sich auch im Jahr 2021 die Zahl der beförderten Fahrgäste gegenüber dem ersten Pandemiejahr, also 2020, kaum erholt. Auch im letzten Jahr

lag die Zahl um rund einen Drittel oder 30 Millionen tiefer als in den Jahren vor der Pandemie. Längerfristig gesehen stimmt die momentane Tendenz aber positiv, so wurde der AK auf Anfrage bestätigt, dass wir im Moment bei etwa 90 Prozent liegen, im Vergleich zu den Fahrgastzahlen von vor ein paar Jahren. In diesem Rahmen wurde auch diskutiert, dass sich in der Pandemie das Mobilitätsverhalten der Leute allgemein, beziehungsweise bei den Spitzenzeiten im ÖV oder im Freizeitverkehr verändert hat. Das gilt es natürlich zu beobachten, damit man bei Bedarf reagieren könnte.

Zum Angebot beziehungsweise den Angebotsplanungen: Das Jahr 2021 war ein wichtiges Jahr, auch für die neue Tramlinie Bern-Ostermundigen. Das grosse Infrastrukturprojekt soll frühestens 2024 in die Bauphase gehen. Die geänderten Pläne dazu wurden im Frühling 2021 aufgelegt und das Projekt hat somit Fahrt aufgenommen.

Zur Umsetzung der Eignerstrategie 2021–2028. Darin wurden acht Ziele definiert. Eines davon betrifft den Beitrag zur städtischen Energie- und Klimastrategie. Der Vertrag mit EWB ist ausgelaufen, was bedeutet hätte, dass man Biogas zu viel höheren Preisen hätte kaufen müssen. Da die Mehrkosten nicht finanzierbar gewesen wären, hat man darauf verzichtet und sich stattdessen auf einen möglichst schnellen Ersatz der Gasbusse fokussiert. Der Anstieg des CO₂-Ausstosses wurde dementsprechend in der AK diskutiert. Es wurde uns aber versichert, dass wir uns bereits wieder auf dem Absenkpfad befinden und man auf Kurs der Zielsetzung in der Eignerstrategie sei. Man werde aller Voraussicht nach bis 2026 den CO₂-Ausstoss um 45 Prozent verringern können. So seien auch die Voraussetzungen als gegeben erachtet, dass Bernmobil bis 2036 mit einer klimaneutralen Flotte betrieben werden kann.

Auch im Personalbereich macht Bernmobil langsam Fortschritte. Der Frauenanteil ist gestiegen, auch wenn man noch nicht dort angekommen ist, wo man sein sollte und wollte. Die Tendenz kann positiv bewertet werden. Dies wurde ebenfalls in der AK diskutiert. Schlussendlich nahm die AK den Bericht mit grosser Mehrheit positiv zur Kenntnis.

Fraktionserklärungen

Bettina Stüssi (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Für die SP/JUSO-Fraktion enthält der Bericht viel Erfreuliches. Nebst dem, dass auch wir zur Kenntnis genommen haben, dass Bernmobil im letzten Jahr noch schwer unter Corona gelitten hat und viel weniger Fahrgäste herumgeführt hat als noch 2019. Wir danken Bund und Kanton, die die Verluste von circa 20 Millionen übernommen haben. Und wir sind auch der Meinung, dass der wichtige Service Public erhalten bleiben muss und das Angebot nicht einfach so heruntergefahren werden darf. So konnte Bernmobil sein Angebot aufrechterhalten und der Bevölkerung einen grossen Dienst erweisen. Unser Service Public ist uns wichtig. Gemäss dem Bericht des Gemeinderats ist Bernmobil auf Kurs mit der Umsetzung der neuen Eignerstrategie. Wir unterstützen den Beschluss des Gemeinderats, durch die neue Eigenstrategie die Nachhaltigkeit und die vom Stadtrat beschlossene Klima- und Energiestrategie auch bei Bernmobil durchzusetzen und in der Zusammenarbeit den Absenkungspfad beim CO₂ umzusetzen. 2036 will Bernmobil mit seiner Fahrzeugflotte vollständig emissionsfrei sein.

Weitere, für unsere Fraktion erfreuliche Nachrichten, aus dem Bericht und der Umsetzung der Eignerstrategie sind, dass gemäss Analyse die Lohngleichheit fast oder wie hier geschrieben steht, weitgehend erreicht ist. Die Worte «weitgehend» oder «fast» verursachen eine leichte Bitterkeit. Kriegen wir die Lohngleichheit wirklich immer noch nicht hin? Wir wünschen uns, dass der Gemeinderat immer wieder den Finger auf die Lohngleichheit legt und diese auch immer wieder überprüft. Erfreulich ist sicher auch, dass der Frauenanteil beim Personal gestiegen ist, und wir nehmen mit Freude zur Kenntnis, dass Marta Kwiatkowski dem Verwaltungsrat vorsteht.

Der Gemeinderat beurteilt die wirtschaftlichen Aussichten von Bernmobil nach Überwindung der Pandemie als intakt. Eingeschränkt wird der unternehmerische Handlungsspielraum durch einen Ertragsrückgang und die ausgeschöpften Reserven. Die SP/JUSO-Fraktion ist der Überzeugung, dass der Gemeinderat seine Aufsicht gut und mit Engagement ausübt. Wir danken dem Gemeinderat für seine geleistete Arbeit als Eigner und Aufsichtsbehörde und wir nehmen den Bericht positiv zur Kenntnis.

Lea Bill (GB) für die Fraktion GB/JA!: Auch für die GB/JA!-Fraktion ist es erfreulich, dass wir bei Bernmobil ehrliche Bemühungen feststellen können, um die Frauenquote zu erhöhen und grundsätzlich eine diversere Zusammensetzung der Mitarbeiter*innen angestrebt wird. In diesem Zusammenhang ist die Umsetzung der Partizipationsmotion, die den Fokus auf die praktischen Sprachkenntnisse und Mundart legt, schön gelungen. Das gefällt uns sehr gut.

Meine Vorredner*innen haben es auch schon gesagt: Bernmobil hat zwei schwierige Jahre hinter sich und das Aufbrauchen der Reserven ist bitter. Man muss aber auch sagen, dass das in solchen Zeiten normal beziehungsweise in Ordnung ist. Vor ein paar Wochen hätte ich noch gesagt, dass wir uns als GB/JA!-Fraktion um Bernmobil keine Sorgen machen. Es ist auch immer noch so, Bernmobil ist gut aufgestellt und wir sind bis jetzt auch immer davon ausgegangen, dass sich Bernmobil erholen wird und auch wieder neue Reserven bilden können. Wir müssen nun schauen, wie sich die Erhöhung der Strompreise auswirken wird. Vielleicht hat der Gemeinderat Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen und zu erläutern, wie es diesbezüglich weitergeht.

Trotz der aktuellen, schwierigen Situation muss ich doch noch auf einen Punkt kommen, der aus Sicht der GB/JA!-Fraktion eher unerfreulich ist. Wenn man nämlich schaut, wie es bei Bernmobil mit der Reduktion von fossilen Treibstoffen vorwärtsgesht, stellt man fest, dass es zwischen 2008 und 2021 eine Abnahme von lediglich 18 Prozent gegeben hat. Eigentlich sollte man bis 2025 bei 45 Prozent sein. Also da ist noch relativ viel Luft nach oben. Zudem sagt Bernmobil mittlerweile, dass es erst 2036 eine fossilfreie Flotte geben wird. Es verhält sich hier ähnlich wie bei EWB: Das unternehmerische Denken und das Ziel, Gewinn zu erzielen und Reserven zu bilden, steht dem langsamen Umbau zum emissionsfreien ÖV im Weg. Uns ist selbstverständlich auch klar, dass wir auf ein gesundes Unternehmen angewiesen sind, um den Service Public gewährleisten zu können. Es ist uns auch klar, dass Bernmobil sich hier im Rahmen des Klimareglements bewegt. Ich sage das aber an dieser Stelle gerne nochmals: Das wird nicht genug sein, um die Klimakrise bewältigen zu können. Darum ist es für uns natürlich auch ein Wermutstropfen, dass das hier nicht schneller vorwärtsgesht.

Darum nehmen wir den Leistungsauftragsbericht neutral zur Kenntnis. Wir haben zur Kenntnis genommen, was bei Bernmobil alles passiert und uns teilweise auch darüber gefreut. Trotzdem wäre es aus unserer Sicht ab und zu möglich gewesen, dass man ein bisschen weiterdenkt und zum Beispiel nicht immer den ÖV bevorzugt behandelt. Gerade für kurze Strecken könnte man ab und zu auch daran denken, den Velo- und Fussverkehr zu bevorzugen.

Thomas Glauser (SVP) für die Fraktion SVP: Bernmobil musste letztes Jahr durch die Pandemie und machte Schulden. Man kann sich fragen, wer schuld daran ist. Homeoffice ist vorbei, aber die Pandemie macht sich jetzt in der Jahresrechnung bemerkbar. Der Verlust liegt bei rund 20 Millionen Franken. Bund und Kanton haben ausgeholfen und der Verlust fiel weniger hoch aus. Uns machen nun aber die hohen Strompreise Sorgen. Und wir werden ganz klar ein Augenmerk auf Bernmobil setzen. Es ist unschön, dass es auch nächstes Jahr einen hohen Verlust geben könnte. Ausserdem machen uns die aufgebrauchten Reserven Sorgen. Somit nehmen wir den Bericht neutral zur Kenntnis. Alexander Feuz wird nun den zweiten Teil des Fraktionsvotums halten.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Ich möchte zuerst Bernmobil und insbesondere allen Angestellten für ihren meist erfreulichen Einsatz danken. Es ist mir ein Anliegen, auf einen Punkt hinzuweisen. Ich will keine grosse Diskussion lostreten bezüglich Energiebezug. Aber wenn ich den Geschäftsbericht anschau, wäre es vielleicht in Zukunft gut, wenn man ein Kapitel zum Energiebezug hätte.

Sie kennen die Probleme, die wir nun haben. Es gibt auch andere Firmen, die Probleme haben. Ich denke beispielsweise an die Energiewerke Aarberg. Diese hatten während zehn Jahren hervorragende Zahlen, weil sie auf dem Markt gut eingekauft haben. Jetzt haben sie grösste Probleme. Das sind für mich Dinge, die man strategisch anschauen müsste. In der Berner Zeitung war heute zu dieser Problematik etwas zu lesen. Man wollte etwas unbedingt sichern und schlussendlich ist es nicht gut herausgekommen. Das sind Sachen, die man anschauen muss. Zum zweiten Punkt: Dazu werden wir ein dringliches Postulat einreichen, in dem wir fragen, welche Möglichkeiten es für die Zukunft gibt. Muss man allenfalls ein Energiepooling mit der SBB und der BLS oder RBS anstreben? Wäre ein Mix aus einem Fixanteil und anderen Anteilen möglich? Man muss sicher auch über die Fahrplangestaltung sprechen. Wollen wir alles wie gehabt beibehalten? Ich rufe in Erinnerung, dass ich einer der wenigen war, der die Problematik beim Umbau der Bushaltestelle in der Elfenau an der Manuelstrasse ansprach und fragte, ob man dieses Projekt unbedingt jetzt, wenn die Energie so teuer ist, durchzwängen muss oder man nicht doch lieber auf dem anderen System bleiben sollte und den heiklen Rechtshandel nicht antreten sollte. Das sind alles offene Fragen, die man beachten muss. Die Fraktion wird dem Bericht grossmehrheitlich zustimmen. Ich kann es nicht. Dies soll nicht als ein Misstrauensvotum gegen die Angestellten oder Bernmobil verstanden werden. Wenn man aber jetzt die Umsetzung der Eignerstrategie sieht, bin ich der Meinung, dass man solche Dinge in Zukunft drinhaben sollte. Ich und Thomas Fuchs haben uns stets für den Einsatz von Doppelgelenkbussen eingesetzt. Man hat uns gesagt, diese würde es nie geben. Schauen Sie nur, jetzt fahren sie. Man muss manchmal besser schauen, von wo die Kritik kommt. In diesem Sinn enthalte ich mich konstruktiv der Stimme.

Direktorin TVS *Marieke Kruit*: Ich danke dem Referenten für das gute Vorstellen dieses Geschäfts. Auch 2021 war kein einfaches Jahr für Bernmobil. Das vergangene Geschäftsjahr war geprägt von vielen Ereignissen und Entwicklungen. Ich gehe hier nur auf ein paar ein, viele wurden bereits erwähnt und es steht natürlich auch ausführlich im Leistungsauftragsbericht. Die Pandemie hat auch das Geschäftsjahr 2021 sehr geprägt. Die Anzahl der Fahrgäste blieb weiterhin unter dem Durchschnitt, und zwar fast ein Drittel unter den Zahlen von vor der Pandemie. Daraus resultierte ein Verlust von 20,5 Millionen Franken, der nicht mehr mit den eigenen Reserven gedeckt werden konnte. Externe Mittel von Bund und Kanton waren nötig. Glücklicherweise steigen die Passagierzahlen nun wieder an.

Auch das Klima hat einen hohen Stellenwert bei Bernmobil. Die neue Eignerstrategie trat letztes Jahr in Kraft und sie verlangt weiterhin grosse Anstrengungen von Bernmobil zur Reduktion der Klimagasemissionen. Dazu beitragen sollen unter anderem eben auch der Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie Bern Bahnhof – Köniz Schliern voraussichtlich ab 2025 und natürlich auch die Inbetriebnahme des Trams Bern Ostermundigen. Je nach Stand der Einsprachen sollten bereits ab nächstem Jahr auch die Linien 19 und 21 mit Batteriebussen verkehren. Das Ziel ist, dass Bernmobil ab 2036 vollständig emissionsfrei unterwegs ist. Auch bezüglich Digitalisierung läuft einiges. Erwähnen möchte ich hier den Pilotversuch YUMUV von Bernmobil zusammen mit anderen Transportunternehmen, der 2020 bis 2021 durchgeführt wurde. Bei dem Versuch können ÖV-Angebote und verschiedene Sharing-Verkehrsmittel über eine digitale Plattform gebucht und bezahlt werden. Auf diesen Erkenntnissen prüft nun Bernmobil zusammen mit der Stadt und weiteren Partnern, eine solche Mobi-

litätsplattform aufzubauen und zu betreiben. Das Stichwort heisst also Mobility as a Service (MaaS) und darin ist selbstverständlich auch das Velo integriert.

Ein weiteres wichtiges Ziel setzt der Gemeinderat natürlich im Personalbereich. Eine aktuelle Analyse zeigt, dass die Lohngleichheit zwischen den Geschlechtern bei Bernmobil weitgehend erreicht ist. Der Frauenanteil beim Personal ist auf über 20 Prozent gestiegen.

Ich komme zum Schluss: der Gemeinderat beurteilt die wirtschaftlichen Aussichten von Bernmobil nach der Pandemie auch dank den Zuschüssen von Bund und Kanton durchaus als intakt. Eingeschränkt wird der unternehmerische Handlungsspielraum durch den Ertragsrückgang und die ausgeschöpften Reserven und natürlich auch durch die Energiepreise, die zurzeit starken Schwankungen ausgesetzt sind.

Kurz etwas zur aktuellen Situation: Keine Frage, die aktuelle Situation ist unerfreulich und wir brauchen jetzt Lösungen. Aber Bernmobil ist weder existenziell bedroht, noch können Rechnungen nicht mehr bezahlt werden. Wir müssen nun wirklich mit kühlem Kopf analysieren, was angesichts der aktuellen Bedingungen das beste Strombezugsmodell für die Zukunft sein wird. Wir müssen aufgrund der volatilen Lage in Optionen denken und das ohne Scheuklappen. Wichtig ist sicher, dass der Kanton als ÖV-Besteller bei der Offerte für die nächsten Jahre die real vorherrschenden, hohen Strompreise berücksichtigt.

Ganz zum Schluss geht natürlich ein grosser Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Bernmobil. Auch das Jahr 2021 hat sehr viel von allen abverlangt. Auch in unsicheren Zeiten hat Bernmobil als Rückgrat der städtischen Mobilität gut funktioniert; das dank einer umsichtigen Planung und vielen motivierten und engagierten Mitarbeitenden.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt den Leistungsbericht zustimmend zur Kenntnis. (33 Ja, 0 Nein, 27 Enthalten) [Namen](#) 013

- Die Traktanden 9 und 10 werden gemeinsam behandelt. -

9 Entsorgung + Recycling Monopol (PG870100); Ersatzbeschaffung eines Kehrichtwagens und eines Lieferwagens mit Leichtverdichter-Aufbau; Kredit

2022.TVS.000140

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat bewilligt für die Ersatzbeschaffung von einem Kehrichtwagen und einem Lieferwagen mit Leichtverdichter-Aufbau einen Kredit von Fr. 1 855 000.00 (inkl. MWST) zulasten der Investitionsrechnung, Konto I8700117 (Kostenstelle 870200). Beiträge Dritter werden dem Investitionsbetrag angerechnet und nur der Nettoinvestitionsbetrag wird aktiviert.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 22. Juni 2022

Anträge

1. SVP Rückweisungsantrag:

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen unter der Auflage, eine neue Vorlage auszuarbeiten, die die Beschaffung eines Lastwagens von maximal 2 m 30 cm Breite mit Waage und Leichtverdichter und eines Lieferwagens (7,5 t) mit Waage und Leichtverdichter mit jeweils modernen schadstoffarmen konventionellen Antrieben vorsieht.

2. SVP Eventualrückweisungsantrag:

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen unter der Auflage, eine neue Vorlage auszuarbeiten, die die Beschaffung eines Lastwagens von maximal 2 m 30 cm Breite mit modernem schadstoffarmem Antrieb und eines elektrobetriebenen Lieferwagens (7,5 t); einer davon nach Wahl des Gemeinderates mit Waage und Leichtverdichter, vorsieht.

3. SVP Subeventualrückweisungsantrag:

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen unter der Auflage, eine neue Vorlage auszuarbeiten, die die Beschaffung zweier Elektrolieferwagen (7,5 t) mit Waage und Leichtverdichter vorsieht.

4. SVP Rückweisungsantrag:

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen unter der Auflage, abzuklären, ob der ständige und dauernde Einsatz der Fahrzeuge trotz Energieknappheit kurz-, mittel- und langfristig überhaupt gesichert ist.

5. SVP Rückweisungsantrag:

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen unter der Auflage, abzuklären, ob im Hinblick auf die zu erwartenden eintretenden Verzögerungen (Einlegen von Rechtsmitteln gegen bauliche Massnahmen und Rechtsmittel gegen Verkehrsbeschränkungsmassnahmen), bereits jetzt der Bedarf nach Bestellung von 2 Fahrzeugen mit Waage und Leichtverdichtern besteht.

6. SVP Ergänzungsantrag:

Es sei einzig ein Elektro-Lieferwagen (7,5 t) mit Waage und Leichtverdichter zu beschaffen; der Kredit sei entsprechend zu kürzen.

PVS-Sprecherin Laura Binz (SP): Es geht bei diesem Kredit um die Beschaffung von zwei Fahrzeugen: ein Kehrichtwagen und ein Kehricht-Lieferwagen. Für die Beschaffung wird dem Stadtrat ein Gesamtkredit von 1,855 Millionen Franken beantragt.

Entsorgung + Recycling Bern (ERB) besitzt 20 Abfallwagen für die Sammlung von Hauskehricht, Papier und Grüngut. Zwei davon erreichen 2023 ein Betriebsalter von zehn Jahren und müssen darum ersetzt werden. Die zwei neuen Fahrzeuge haben einen vollelektrischen Antrieb und sind nicht mit einer Presse, sondern mit einem Leichtverdichter-Aufbau ausgestattet. Der Aufbau presst die Kehrichtsäcke nicht zusammen, sondern schiebt sie nur zusammen. Das ist im Hinblick auf die Einführung des Farbsack-Trennsystems sehr relevant, da die Säcke beim Zusammenpressen oft kaputt gehen, was für das Recycling schlecht ist. Beim Recycling ist man darauf angewiesen, dass die Säcke eben nicht kaputtgehen. Der Abfallwagen mit Leichtverdichter-Aufbau mit einem Gewicht von 26 Tonnen kostet rund eine Million Franken. Es handelt sich um eine Neuentwicklung, bislang existieren keine Kehrichtwagen von dieser Grösse mit Leichtverdichter-Aufbau. Es ist aber so, dass es bereits zweiachsige Lastwagen mit Leichtverdichter-Aufbau gibt, deshalb ist es technisch kein Risiko, die Technologie auch auf ein dreiachsiges Fahrzeug zu adaptieren. Als zweites soll ein Lieferwagen beschafft werden, der bei Baustellen oder schmalen Strassen zum Einsatz kommt und der ebenfalls einen Leichtverdichter-Aufbau hat. Der Lieferwagen hat ein Gewicht von 7,5 Tonnen und der Preis liegt bei 375 000 Franken. Lieferwagen mit Leichtverdichter-Aufbau werden bereits produziert. Ein weiterer Teil des Projekts ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Energiezentrale Forsthaus. Der Ausbau ermöglicht, dass mehrere Fahrzeuge angeschlossen und über Nacht gestaffelt aufgeladen werden können. Die Kosten für diesen Teil des Projekts belaufen sich auf circa 400 000 Franken.

Eine Auslieferung der Fahrzeuge noch im laufenden Jahr ist wegen Lieferschwierigkeiten und den Problemen angesichts der Lage in der Produktion dieser Fahrzeuge unwahrscheinlich. Entsorgung + Recycling Bern rechnet mit einer Auslieferung per 2023.

Bis die neuen Fahrzeuge einsatzbereit sind, werden die alten Fahrzeuge weiterbetrieben. Die öffentliche Ausschreibung für beide Fahrzeuge ist erfolgt und ERB hat für beide je eine Offerte erhalten. Die Offerten wurden bereits genau geprüft. Die Fahrzeuge wurden getestet und als gut beurteilt. Bei den Kapitalfolgekosten des Projekts ist keine Mehrwertsteuer eingerechnet, weil ERB über eine Sonderrechnung geführt wird und den Vorsteuerabzug geltend machen kann. Es ist zudem möglich, dass Beiträge von Dritten gesprochen werden. Die werden dann, falls es so weit kommt, von den Investitionsbeiträgen abgezogen. Die PVS empfiehlt dem Stadtrat den Kredit einstimmig zur Annahme.

Alexander Feuz (SVP) zu den Anträgen der Fraktion SVP zum Traktandum 9: Ich werde anschliessend noch das Fraktionsvotum halten. Wir stellen einen Rückweisungsantrag, der verlangt, dass das Geschäft an den Gemeinderat zurückzuweisen sei, unter der Auflage, eine neue Vorlage auszuarbeiten, die die Beschaffung eines Lastwagens von maximal 2,3 Meter Breite, mit Waage und Leichtverdichter-Aufbau und ein Lieferwagen mit Waage und Leichtverdichter-Aufbau mit jeweils modernem, schadstoffarmem, konventionellem Antrieb vorsieht. Zu diesem Rückweisungsantrag stellen wir einen Eventualrückweisungsantrag, da wir angesichts der angespannten Energieversorgungslage und der ganzen Problematik, dass wir keine elektrobetriebenen Lastwagen mit einer Breite von 2,5 Metern und einem Leichtverdichter-Aufbau finden, auf konventionellen Antrieb setzen. Ich möchte dazu bemerken, dass auch in der Industrie nun verlangt wird, dass man von Gas zu Heizöl zurückkehrt. Dort geht es dann problemlos trotz CO₂-Vorschriften. Man spricht auch von Gas- und Ölkraftwerken.

Der Stadtratspräsident bittet um mehr Ruhe im Saal.

Alexander Feuz führt sein Votum fort: Zum zweiten Antrag: Wir beantragen, dass eine neue Vorlage auszuarbeiten sei, die die Beschaffung eines Lastwagens von maximal 2,3 Meter Breite, mit modernem, schadstoffarmem Antrieb und eines elektrobetriebenen Lieferwagens vorsieht. Wir überlassen dem Gemeinderat die Kompetenz, auszuwählen, wo er den Leichtverdichter-Aufbau gerne haben möchte. Man soll zwei Fahrzeuge beschaffen, damit wir keine Probleme haben. Wir nehmen einen Kehrichtwagen mit nur 2,3 Meter Breite mit konventionellem Betrieb. So kommen wir gut durch. Der dritte Antrag ist ein Subeventualantrag. Wir beantragen, dass man zwei Elektrowagen mit Waage und Leichtverdichter-Aufbau von 7,5 Tonnen beschafft. Der letzte Rückweisungsantrag sieht vor, abzuklären, ob der dauerhafte Einsatz der Fahrzeuge trotz Energieknappheit kurz-, mittel- und langfristig überhaupt gesichert ist.

Und der fünfte Antrag verlangt, dass die Vorlage an den Gemeinderat zurückzuweisen sei unter der Auflage, abzuklären, ob im Hinblick auf die zu erwartenden eintretenden Verzögerungen wie das Einlegen von Rechtsmitteln gegen bauliche Massnahmen und gegen Verkehrsbeschränkungsmassnahmen, bereits jetzt der Bedarf nach Bestellung von zwei Fahrzeugen mit Waage und Leichtverdichtern besteht. Der Ergänzungsantrag verlangt, dass nur ein Elektro-Lieferwagen mit Leichtverdichter und 7,5 Tonnen Gewicht gekauft werden soll.

Wie Sie sehen, wollen wir dem Gemeinderat helfen. Der Rückweisungsantrag 1 ist unser wichtigster, in dem wir einfach sagen, dass man es mit konventionellem Antrieb machen soll und auch der zweite Antrag, indem wir die Wahl dem Gemeinderat überlassen. Wir akzeptieren das Ergebnis. Es fiel zwar knapp aus, aber wenn man gewusst hätte, dass dermassen viele Parkplätze aufgehoben werden und man dies in der Abstimmungsbotschaft gesagt hätte – Stichwort «Lügenbüchlein» – dann wäre die Abstimmung wahrscheinlich anders ausgefallen. Wenn sich der Hauseigentümergeverband auch eingesetzt hätte, wäre die Abstimmung

ebenfalls anders ausgefallen. Sie sehen, wie wir zu dieser Vorlage stehen. Wir haben meines Erachtens sachgerechte Anträge gestellt, mit denen versucht wird, das Beste aus dieser Situation zu machen, die Parkplätze zu erhalten sowie den Abfalltransport zu bewältigen. Aber man muss jetzt einfach nicht mit dem Kopf durch die Wand und um jeden Preis ein 2,5 Meter breites Elektrofahrzeug beschaffen. Das hätte man bereits früher bekämpft, wenn man gewusst hätte, dass 40 Prozent der Parkplätze verschwinden werden. Der Stimmbürger hätte wahrscheinlich Nein gesagt. Sie haben die Chance, das zu korrigieren und unseren Anträgen zuzustimmen. Ich danke für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Fraktionserklärung

Laura Binz (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion stimmt dem Kredit für den Abfallwagen und den Abfall-Lieferwagen zu. Es ist positiv, dass die Elektrifizierung der Flotte vorangetrieben und auch die Ladeinfrastruktur ausgebaut wird. Auch der Leichtverdichter-Aufbau und die höhere Heckform ist richtig und relevant im Hinblick auf die Einführung des Farbsack-Trennsystems und der Container-Pflicht. Die Motion der SVP lehnen wir ebenso ab wie ihre Anträge. Die sind ja thematisch auch sehr eng gekoppelt. Die Fragen sind schon mehrmals beantwortet worden und wir sind klar der Meinung, dass der Abbau von Parkplätzen aus mehreren Gründen sinnvoll ist. Es bleiben genügend Parkplätze im Quartier übrig.

Direktorin TVS *Marieke Kruit*: Ich kann es kurz machen. Ich danke dem Referenten für das Vorstellen des Geschäfts. Der Gemeinderat bittet Sie, dem Investitionskredit zuzustimmen. Zwei Kehrichtwagen müssen altersbedingt durch zwei neue Wagen mit Elektroantrieb ersetzt werden. Zudem führen wir die Ersatzbeschaffung so durch, dass die Abfuhr im Rahmen des Farbsack-Trennsystems nahtlos eingeführt werden kann. Man braucht dazu Fahrzeuge mit Leichtverdichter-Aufbau, sodass die unterschiedlichen Säcke eben nicht kaputtgehen. Das kleinere Fahrzeug brauchen wir für die noch bestehenden, engen Strassen oder bei Baustellen. Der Einsatz ist aber nur punktuell sinnvoll und aus Effizienz- und auch aus Kostengründen nicht flächendeckend möglich. Es stellt eine Ergänzung dar.

Dann noch kurz ein paar Worte zur Motion der SVP. Der Gemeinderat bittet Sie, diesen Vorstoss abzulehnen. Wie bereits mehrmals erwähnt, ist die Technik bei den Elektrokehrichtwagen noch nicht so weit, dass es gute Alternativen gibt mit einer Breite von 2,3 Metern. Ich habe bereits vorher erwähnt, dass auch kleinere Fahrzeuge nur punktuell eingesetzt werden können. Ja, es ist so, der Nutzungsdruck im öffentlichen Raum nimmt zu. Die Anliegen sind zahlreich und wir müssen Kompromisse machen und das Allgemeinwohl im Auge behalten. Wir bleiben aber auch hier im Gespräch mit dem Quartier und suchen dort nach Lösungen. Ich bitte Sie darum, die Rückweisungsanträge der SVP abzulehnen.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 1 SVP ab. (12 Ja, 56 Nein, 0 Enthaltene) [Namen](#) 018
2. Der Stadtrat lehnt den Eventualrückweisungsantrag 2 SVP ab. (12 Ja, 57 Nein, 0 Enthaltene) [Namen](#) 019
3. Der Stadtrat lehnt den Subeventualrückweisungsantrag 3 SVP ab. (7 Ja, 61 Nein, 1 Enthaltene) [Namen](#) 020
4. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 4 SVP ab. (7 Ja, 62 Nein, 0 Enthaltene) [Namen](#) 021
5. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 5 SVP ab. (8 Ja, 61 Nein, 0 Enthaltene) [Namen](#) 022

6. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 6 SVP ab. (10 Ja, 59 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 023
7. Der Stadtrat stimmt dem Kredit zu. (54 Ja, 14 Nein, 1 Enthalten) [Namen](#) 024

10 Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): Stopp den massiven Parkplatzabbau im Stadtteil IV (insbesondere Denzler-Schillingstrasse, 3005 Bern) wegen geplantem Kauf breiterer Einsatzfahrzeuge für die Kehrrichtentsorgung! Alternativen müssen gesucht werden

2022.SR.000027

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 17. August 2022

Motionär *Alexander Feuz* (SVP): Es wurde vorhin richtig gesagt. Sie wissen, dass ich den Ratspräsidenten vielfach kritisiere, aber hier hat er ein Lob verdient. Diese Vorstösse gehören thematisch zusammen. Ich bin auch der Meinung, dass wir zuerst über die Motion abstimmen sollten. Falls diese durchkommt – was wir zwar nicht glauben –, dann wäre das Reglement dementsprechend zu modifizieren. Aber wie gesagt, es gehört wirklich alles zusammen. Darum bin ich sehr froh, dass die Motion, auch wenn sie erst vom 17. Februar 2022 ist, hier traktandiert wurde.

Worum geht es? Ich erinnere mich noch an das Hohelied auf die Parkplätze der Gruppe Wirtschaft Marzili, als es um Parkplätze bei der Bäckerei Fürst ging und alle gesagt haben, dass es wichtig sei, dort genügend Parkplätze zu haben. Ich weise auch stets darauf hin, dass wir in den alten Quartieren, in denen Sie keine Möglichkeit haben, das Auto unterirdisch einzustellen, Parkplätze brauchen. Ich kann mich erinnern, dass die SP in den 1970er Jahren in allen Quartieren Quartier-Einstellhallen verlangt hat. Das geschah genau aus diesem Grund. Der Vorstoss kam damals nicht durch, aber er zeigt auf, dass die Leute ihre Fahrzeuge irgendwo abstellen müssen. Man kann auch sagen, dass nur noch der mit der Villa und einer grossen Zufahrt sein Auto abstellen kann und auch der mit dem Terrassenhaus und einer grossen Einstellhalle kein Problem hat, sein Fahrzeug abzustellen. Aber es gibt einfach gewisse Orte, an denen es baulich nicht möglich ist, wie beispielsweise im Kirchenfeld-Quartier, in dem die Häuser 1923 und 1924 gebaut wurden. Da haben Sie keine Parkplätze und wenn Sie jetzt dort anfangen, massiv abzubauen, dann haben die Leute Probleme. Das wollen wir verhindern, weil ich denke, dass man die Abfall- und Feuerwehrwagen als Vorwand benutzt, um Parkplätze abbauen zu können. Zuerst stellte sich die Stadt noch auf den Standpunkt, dass die Feuerwehr dort immer zirkulieren können muss. Man muss unterscheiden, ob es sich um einen Einsatz handelt oder nicht. Ich habe es mit jemandem zusammen ausgemessen. Die Strasse dort ist genügend breit, teilweise bis zu 3,15 Meter bei den Parkfeldern. Das könnte man sehr wohl so lassen, aber wenn man aus politischen Gründen Parkplätze abbauen will, damit die Leute mit einem Auto die Stadt Bern verlassen müssen, dann macht man das. Es sind nicht 20 Prozent weniger Parkplätze, wie es damals vom Grünen Bündnis verlangt wurde. Ich habe das extra berechnet, es ist ein Abbau zwischen 36 und 39 Prozent der Parkplätze.

Ich komme zu den Forderungen. Wir wollen eine punktweise Abstimmung. Wir haben vier Forderungen. Die erste Forderung lautet, dass das aufgelegte Vorhaben Denzlerstrasse/Schillingstrasse abzubrechen sei und ein Gesuch mit den vorgesehenen Massnahmen zum Abbau von Parkplätzen zumindest bezüglich Denzler- und Schillingstrasse zurückzuziehen

sei. Es gibt dort auch ein Beschwerdeverfahren. Es ist ein laufendes Verfahren, aber es kann einfach nicht sein, dass Sie 40 Prozent der Parkplätze aufheben. Ich bin der Meinung, dass Sie dadurch ein Quartier verändern, indem Sie den Leuten vorschreiben, was sie dürfen und was nicht. Spätestens dann, wenn Sie mal einen Geburtstag oder ein Fest haben oder die Grossmutter zu Besuch kommen will, finden Sie keinen Parkplatz mehr. Dann muss man sein Auto in der Innenstadt abstellen, im Casinoparking. Sie legen den Leuten, die dort wohnen, auch bezüglich ihrem sozialen Umgang Ketten an. Ich bin ein freiheitlicher Mensch und ich bin der Meinung, dass das nicht gerecht ist, wenn Sie das machen. Rot-Grün fesselt die Leute gerne, das ist kein freiheitliches System, sondern das ist ein System, das den Leuten vorschreibt, was sie zu tun haben – ein Energie-Vogt, der dann kontrolliert, wer wie lange herumfährt. Am liebsten würde man dann wahrscheinlich auch noch schauen, ob die Leute mit einer Gasheizung ihre Wohnung tatsächlich nur noch auf 19 Grad heizen. Das ist rot-grüne Verbotspolitik.

Die zweite Forderung geht weniger weit. Das Gesuch mit den vorgesehenen Massnahmen zum Abbau von Parkplätzen sei zumindest betreffend Denzler- und Schillingstrasse zu überarbeiten. Ich weiss, dass das im Stadtteil III Mattenhof-Weissenbühl gemacht wird. Da sucht man mit den Leuten das Gespräch. Ich übe in diesem Zusammenhang auch massive Kritik am Hauseigentümerverband. Dessen Vertreter haben grossartig gesagt, dass sie sich gegen den Abbau von Parkplätzen einsetzen werden. Bis jetzt musste ich feststellen, dass da nichts passiert ist. Ich bin darum sehr enttäuscht und gespannt, was die Vertreterin, die im Vorstand des Hauseigentümerverbandes sitzt, dazu sagt und ob sie uns hier unterstützt oder nicht. Das ist für mich ganz ein wichtiger Punkt. Es kann nicht sein, dass man uns hier in dieser Weise im Regen stehen lässt und uns nachher Vorschriften macht.

Die dritte Forderung verlangt von Seiten der Stadt, dass geeignete Alternativen gesucht werden, beispielsweise die Beschaffung von schmaleren Kehrlichfahrzeugen, mit denen man die massive Reduktion von Parkplatz umgehen könnte.

Ich sehe bezüglich dieser Ziffer von weiteren Ausführungen ab, da ich diesbezüglich spezifische Anträge gestellt habe, unter denen Sie sogar auswählen können. Es gibt Rückweisungs- und Ergänzungsanträge, damit man hier das Nötige machen kann. Obwohl ich kein Freund des Abfallsack-Trennsystems bin, würde dieses trotzdem zugelassen werden.

Viertens verlangen wir die Prüfung einer Quartier-Einstellhalle in Zusammenarbeit mit der betroffenen Quartierbevölkerung. Sie sehen, dass ich politische Gräben ohne weiteres elegant oder weniger elegant überwinden kann, das können Sie entscheiden. Auf jedem Fall greife ich einen alten Vorstoss der SP auf, der in den Siebzigerjahren eingereicht wurde.

Diskussion siehe Traktandum 9.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt Punkt 1 der Motion SVP ab. (14 Ja, 54 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 014
2. Der Stadtrat lehnt Punkt 2 der Motion SVP ab. (15 Ja, 52 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 015
3. Der Stadtrat lehnt Punkt 3 der Motion SVP ab. (13 Ja, 53 Nein, 1 Enthalten) [Namen](#) 016
4. Der Stadtrat lehnt Punkt 4 der Motion SVP ab. (14 Ja, 53 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 017

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

X

Manuel C. Widmer

X

Christine Otis

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr

Vorsitzend

Präsident Manuel C. Widmer

Anwesend

Mohamed Abdirahim
 Yasmin Amana Abdullahi
 Valentina Achermann
 Janina Aeberhard
 Timur Akçasayar
 Lena Allenspach
 Katharina Altas
 Ruth Altmann
 Ursina Anderegg
 Mirjam Arn
 Tom Berger
 Nicole Bieri
 Diego Bigger
 Lea Bill
 Laura Binz
 Gabriela Blatter
 Regula Bühlmann
 Michu Burkard
 Nicole Cornu
 Milena Daphinoff
 Sibyl Martha Eigenmann
 Vivianne Esseiva
 Alexander Feuz

Jelena Filipovic
 Jemima Fischer
 Thomas Fuchs
 Katharina Gallizzi
 Lionel Gaudy
 Franziska Geiser
 Thomas Glauser
 Claude Grosjean
 Lukas Gutzwiller
 Bernadette Häfliger
 Erich Hess
 Michael Hoekstra
 Thomas Hofstetter
 Seraphine Iseli
 Bettina Jans-Troxler
 Anna Jegher
 Nora Joos
 Barbara Keller
 Fuat Köçer
 Nora Krummen
 Anna Leissing
 Maurice Lindgren
 Simone Machado

Salome Mathys
 Matteo Micieli
 Szabolcs Mihalyi
 Tanja Miljanovic
 Barbara Nyffeler
 Halua Pinto de Magalhães
 Simone Richner
 Mirjam Roder
 Sarah Rubin
 Michael Ruefer
 Kurt Rüeegsegger
 Mahir Sancar
 Judith Schenk
 Florence Schmid
 Sara Schmid
 Ursula Stöckli
 Therese Streit-Ramseier
 Bettina Stüssi
 Michael Sutter
 Ayse Turgul
 Johannes Wartenweiler
 Janosch Weyermann
 Marcel Wüthrich

Entschuldigt

Eva Chen
 Francesca Chukwunyere
 Dolores Dana
 Ueli Jaisli

Ingrid Kissling-Näf
 Corina Liebi
 Alina Irene Murano

Tabea Rai
 Claudio Righetti
 Remo Sägesser

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD

Reto Nause SUE

Marieke Kruit TVS

Entschuldigt

Michael Aebersold FPI

Franziska Teuscher BSS

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin
 Anita Flessenkämper, Protokoll

Mago Flück, Ratsweibel
 Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Nora Lischetti, Vizestadtschreiberin

- Die Traktanden 20 bis 28 werden vorgezogen -

20 Kleine Anfrage Fraktion GB/JA (Franziska Geiser/Lea Bill, GB): Sanierung Anlaufstelle

2022.SR.000125

Franziska Geiser (GB) für die Einreichenden: Merci vielmals für die Antwort auf unsere Kleine Anfrage. Wir wollten wissen, wie es um die Sanierung der Anlaufstelle steht, und so klein wie unsere Frage war, so «mikro» ist die Antwort ausgefallen. Wir haben eigentlich nicht viel erfahren, aber das wenige, das wir erfahren haben, tönt recht gut. Das Geschäft habe hohe Priorität. Es werden verschiedene Varianten geprüft, die Zusammenarbeit mit CONTACT sei sehr eng. Das klingt eigentlich ganz gut, und sonst fragen wir dann halt wieder nach.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

21 Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Handelt das Sportamt im Sinne des Gemeinderats und im Sinne vom Motto «Bern bewegt»?

2022.SR.000128

Thomas Hofstetter (FDP): Ich möchte dem Gemeinderat für die Beantwortung meiner Kleinen Anfrage danken. Ich bin nicht ganz zufrieden. Ich habe nicht das Gefühl, dass die Antwort auf Augenhöhe erfolgt ist. Worum geht es? Eltern und Jugendliche haben das Sportamt angefragt, ob sie beim Schulhaus Sulgenau einen zweiten Basketballkorb anbringen könnten, damit sie einen Match spielen können. Heute gibt es dort nur einen Basketballkorb. Diese Anfrage wurde meines Erachtens aus fadenscheinigen Gründen abgelehnt. Mit meiner Kleinen Anfrage wollte ich wissen, ob es stimmt, was beim Sportamt auf der Brust steht, nämlich «Bern bewegt». Aufgrund dieser Antwort habe ich das Gefühl, dass das nicht stimmt. Es heisst darin, es würde zu viel Lärm produziert und die Schule Sulgenau –
Stadtratspräsident Manuel C. Widmer: Ich muss Sie leider unterbrechen, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

22 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger, SVP): EWB: warum wird im Normalfall dem Bezüger/Konsumenten aus der Stadt Bern nicht der günstigste, sondern nur der zweitgünstigste Tarif in Rechnung gestellt? Sind der Gemeinderat und das EWB bereit, diese Tarifpolitik gerade angesichts der steigenden Energiepreise zu ändern?

2022.SR.000129

Alexander Feuz (SVP) für die Einreichenden: Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort. Ich bin sehr unzufrieden. Offenbar will der Gemeinderat nichts daran ändern, dass man nicht den billigsten Tarif offenlegen muss. Wir werden jetzt nachdoppeln und fragen, ob nicht zumindest aus der Rechnung ersichtlich sein sollte, dass man wechseln kann und dass man kündigen

kann. Ich habe das Gefühl, die Stadt Bern hat es offenbar gerne, wenn die Leute zu viel zahlen. Wir werden dementsprechend nachsetzen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

23 Kleine Anfrage SVP (Thomas Fuchs/Janosch Weyermann, SVP): Unterstützt die Stadt Bern diskriminierende Veranstaltungen?

2022.SR.000130

Thomas Fuchs (SVP) für die Einreichenden: Die Antwort auf die Kleine Anfrage ist nur teilweise befriedigend, aber das ist eigentlich ja fast immer der Fall, wenn der Gemeinderat Kleine Anfragen beantwortet. Man hätte ein bisschen mehr gegen den ganzen Woke-Wahnsinn erwartet, gegen die massiven Übertreibungen in Bezug auf die kulturelle Aneignung. Es nimmt Dimensionen an, die unsäglich sind, und es ist wahrscheinlich nicht Zufall, dass das vor allem in der Stadt Bern passiert, in der es derart viele Linksextreme hat, die hier die sozialistische Umerziehung des Volkes wollen. Wir lehnen das klar ab. Darum hätten wir eigentlich eine bessere Stellungnahme, klarere Worte erwartet.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

24 Kleine Anfrage Michael Ruefer (GLP), Sibyl Eigenmann (Mitte), Tom Berger (FDP), Alexander Feuz (SVP): Was kostet das neue Stadtberner Personalreglement und wie will der Gemeinderat dieses finanzieren?

2022.SR.000131

Sibyl Martha Eigenmann (Mitte) für die Einreichenden: Wenn ich mich so kurz halten würde wie der Gemeinderat in seiner Antwort, wäre ich jetzt fertig mit meinem Votum – darum kein Dank von meiner Seite oder von unserer Seite. Wir haben es abgesprochen, wir sind sehr unzufrieden. Die Antwort ist eine Schweinerei. Oh je, jetzt habe ich schon wieder ein Schimpfwort gebraucht, excusez. Wir sollen also erst erfahren, wie viel die Teilrevision des Personalreglements kostet, nachdem wir darüber abgestimmt haben. Da bleibt man einfach sprachlos.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

25 Kleine Anfrage Alexander Feuz, Kurt Rügsegger (SVP): Wann installiert der Gemeinderat endlich wieder auch von Ferne gut ablesbare Uhren in den Freibädern?

2022.SR.000132

Alexander Feuz (SVP) für die Einreichenden: Wenn es noch eine Steigerungsform von maximal unzufrieden gibt, dann muss ich die hier verwenden. Sie haben gesehen, welche Fragen

ich gestellt habe. Ich wollte wissen, wie viele Einnahmen man generiert, wenn man wieder analoge Uhren anbringt. Diese Fragen sind alle nicht beantwortet, aber Sie kennen Feuz. Er hat bereits heute wieder eine Kleine Anfrage eingereicht. Sie sind selbst schuld. Wenn man wissen will, was die Werbeeinnahmen überhaupt bringen, wie viel es ist und was das alles nützt, wenn die Stadt gar keine Werbeeinnahmen hat, die Leute deswegen aber die Uhren nicht ablesen können, muss man nachsetzen. Als Schlussbemerkung folgendes: Bald gibt es die Kleinen Anfragen nicht mehr, dann sieht die Öffentlichkeit die Schrottantworten des Gemeinderats nicht mehr. Aber auch dort müssen wir wahrscheinlich eine Änderung des Ratsreglements anvisieren, damit die breite Öffentlichkeit weiterhin erfährt, wie der Gemeinderat den Stadtrat abwatscht und die parlamentarischen Rechte aushöhlt.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

26 Interpellation Manuel C. Widmer (GFL): Übernahme polizeilicher Aufgaben durch private Anbieter in der Gemeinde Bern und im Falle Bern West im speziellen

2021.SR.000050

Beschluss

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

27 Interpellation Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP): Zunehmender Leerstand und abnehmende Preise bei den Büros als Chance für Schulraum?

2021.SR.000132

Beschluss

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

28 Interpellation Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL): Werden Gewährleistungsansprüche in Anspruch genommen – und wenn nein, warum nicht?

2019.SR.000099

Beschluss

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

11 Entsorgung + Recycling Monopol (PG870100): Ersatzbeschaffung Bagger Entsorgungshof Fellerstrasse; Kredit

2022.TVS.000111

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat bewilligt für die Ersatzbeschaffung Bagger Entsorgungshof Fellerstrasse einen Kredit von Fr. 315 000.00 (inkl. MWST) zulasten der Investitionsrechnung, Konto I8700124 (Kostenstelle 870300). Beiträge Dritter werden dem Investitionsbetrag angerechnet und nur der Nettoinvestitionsbetrag wird aktiviert.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 29. Juni 2022

PVS-Sprecher *Janosch Weyermann* (SVP): Es geht um die Ersatzbeschaffung eines Baggers an der Fellerstrasse. Die Stadt betreibt zwei Entsorgungshöfe, einen an der Fellerstrasse im Westen von Bern und einen an der Wölflistrasse im Osten, den sogenannten Entsorgungshof Schermen. In beiden Entsorgungshöfen sind heute Diesel-Bagger im Einsatz. Sie werden gebraucht, um Abfälle in Mulden zu verteilen und anschliessend zu verdichten, damit man das Maximum aus diesen Mulden herausholen kann. Beide Bagger wurden seinerzeit als Gebrauchtfahrzeuge gekauft. Nach 14 Jahren haben die Bagger, aber vor allem der Bagger an der Fellerstrasse, das Lebensende erreicht. Entsorgung + Recycling Stadt Bern arbeitet momentan daran, den gesamten Fuhrpark auf alternative Antriebssysteme umzustellen. Im Zuge der Ersatzbeschaffung wurden verschiedene Varianten geprüft. Da der Markt aber ziemlich klein ist, was alternative Antriebe bei Bagger angeht, und das Ganze noch in den Kinderschuhen steckt, hat sich die Suche relativ schwierig gestaltet. Man hat nicht eine so grosse Auswahl wie zum Beispiel im Bereich der PWs mit Elektroantrieb, wo man angefangen vom kleinen Kompaktwagen über den SUV bis zum Familien-Van eine breite Palette hat. Es wurden schlussendlich drei Varianten näher geprüft, nämlich ein Elektrobagger mit einem aufrollbaren Kabel, einer mit Akku-Antrieb und einer mit einem Heukran, also ein Bagger, der an der Decke angebracht ist. Die Prüfung hat ergeben, dass die Beschaffung eines Elektrobaggers mit Akkubetrieb am sinnvollsten ist. Die Akku-Packs können unabhängig von einem Kabel leicht über Nacht oder bei Bedarf aufgeladen werden. Da es in der Schweiz aber nur wenige Exemplare solcher Elektrobagger mit Akkubetrieb gibt, die in Betrieb sind, hat sich Entsorgung + Recycling Bern bei einem privaten Entsorgungsbetrieb in der Ostschweiz davon überzeugen können. Dort ist ein Elektrobagger seit zwei Jahren erfolgreich im Einsatz. Die Rückmeldungen sind sehr positiv ausgefallen. Im Vergleich zu einem Bagger mit Dieselantrieb, das haben Erfahrungen ergeben, können bis zu 40 Prozent tiefere Betriebs- und Unterhaltskosten erwartet werden. Dass die Einsparungen genau gleich gross sein werden, wenn der Bagger der Stadt in Betrieb ist, ist eher unwahrscheinlich, da die Stadt ihre Fahrzeuge mit eher teurem Ökostrom betreibt. Was die Ladeinfrastruktur angeht, ergab eine Prüfung der bestehenden Elektrozuleitungen, dass im Entsorgungshof Schermen mehr freie Kapazitäten für das Aufladen vorhanden sind als an der Fellerstrasse. Daher erwägt Entsorgung + Recycling Bern, den Bagger des Entsorgungshofs Schermen an die Fellerstrasse zu verlegen und den neuen Bagger am Schermenweg einzusetzen. Der alte Bagger des Entsorgungshofs Fellerstrasse soll verkauft werden. Die Beschaffung sollte möglichst rasch erfolgen, aber die aktuelle Weltlage hat Lieferschwierigkeiten zur Folge: Da die Kabelwerke in der Ukraine aufgrund des Kriegs stillgelegt sind, können die für die Fahrzeuge benötigten Kabelstränge momentan nicht geliefert werden. Es ist also nicht davon auszugehen, dass der Bagger noch vor 2023 geliefert werden kann. Bis es so weit ist, wird der alte Bagger noch weiterbetrieben werden können. Zu den Kosten: Laut Offerte kostet der Elektrobagger 310 000 Franken. Dazu kommen Kosten von 5 000 Franken für Diverses. Dem Stadtrat wird für die Beschaffung somit

ein Kredit von 315 000 Franken beantragt. Es ist mit niedrigeren Betriebskosten zu rechnen, es sei denn, die Strompreise gehen komplett durch die Decke, was man natürlich nicht hofft. Wenn der Verkauf des alten Baggers erfolgreich ist, wird der Ertrag in der Erfolgsrechnung gutgeschrieben. Es wird zudem geprüft, ob allenfalls Beiträge von Dritten eingeholt werden können, die im Rahmen von Programmen zur Förderung von Elektroantrieben ausbezahlt werden. Die PVS beantragt Ihnen mit 11 zu 0 die Annahme dieses Geschäfts.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Kredit zu. (52 Ja, 0 Nein, 0 Enthalten) [Namen](#) 025

- Die Traktanden 12 bis 16 werden gemeinsam behandelt. -

12 Gebührenentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision; 2. Lesung

2021.SUE.000033

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Gebührenentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision
2. Er beschliesst die Teilrevision des Gebührenreglements betreffend Gebührenentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie gemäss Beilage.
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Bern, 23.3.2022

Anträge

Antrag 1 Fraktion Mitte: Es sei die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb in den nächsten 5 Jahren entsprechend dem zu erwartenden Anstieg an Fahrzeugen mit alternativem Antrieb anzupassen.

Gebührenreglement <i>neu</i>	Anträge
1. Zentrale Dienste <i>1.1 (aufgehoben)</i>	
4 POLIZEIINSPEKTORAT 4.2 Gewerbe- und Ortspolizei 4. (unverändert) 4.2 (unverändert) 4.2.9.4 <i>Foodtrucks, pro Tag und Standort, mit Ausnahme von Foodtrucks an offiziellen Waren- und Wochenmärkten oder im Rahmen von Veranstaltungen</i> 50.00	
4.3 Einwohnerdienste, Migration und Fremdenpolizei [...]	Gegenüberstellung/Abstimmung: Antrag SVP, Simone Machado (GaP) vs. FSU-Minderheit

4.3.4 Hundetaxe pro Jahr

Gestützt auf Artikel 13 des kantonalen Hundegesetzes vom 27. März 2012¹⁾ wird eine Hundetaxe erhoben. Taxpflichtig sind die Hundehalterinnen und Hundehalter, welche am 1. August in der Stadt Bern Wohnsitz haben.

Die Hundetaxe beträgt mindestens Fr. 100.00 und höchstens Fr. 200.00. Der Gemeinderat legt die Höhe der Taxe durch Verordnung fest. Die Höhe der Taxe ist für alle Hunde gleich.

Zusätzlich zu den Ausnahmen in Artikel 13 Absatz 3 des kantonalen Hundegesetzes sind folgende Hunde von der Hundetaxe befreit:

- Rettungshunde
- Therapiehunde
- Polizeihunde
- Militärhunde
- Botschaftshunde

Der Gemeinderat legt die Voraussetzungen für den entsprechenden Nachweis fest.

4.9.1

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

pro Monat für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid (Minstdauer: 3 Monate) 41.00

pro Jahr für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid 492.00

pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (Minstdauer: 3 Monate) 32.00

pro Jahr für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff 384.00

Gegenüberstellung/Abstimmung:

Abstimmung über obsiegenden Antrag

SVP, Simone Machado (GaP)²⁾:

4.3.4.

[streichen]

Eventualantrag SVP, Simone Machado (GaP)³⁾:

4.3.4.

Auf ~~den~~ ~~die~~ Hundetaxe wird verzichtet.

Eventualantrag zurückgezogen

FSU-Minderheit⁴⁾:

4.3.4:

[...]

- Rettungshunde
- Therapiehunde
- ~~Polizeihunde~~
- ~~Militärhunde~~
- ~~Botschaftshunde~~

Der Gemeinderat legt die Voraussetzungen für den entsprechenden Nachweis fest.

FSU-Minderheit⁵⁾:

4.9.1:

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

pro Monat (Minstdauer: ~~3 Monate~~) Tarif/Franken ~~60.00~~ ~~41.00~~ ~~22.00~~

pro Monat für Fahrzeuge, die nicht in ein gewöhnliches Parkfeld passen oder ein Leergewicht von über 1800 Kilogramm aufweisen 100.00 ~~41.00~~ ~~22.00~~

Für Personen mit geringem Einkommen, die dringend auf ein Fahrzeug angewiesen sind, wird die Parkkartengebühr um 50% reduziert.

Monatsparkkarten werden für eine Minstdauer von 3 Monaten ausgestellt.

Die Gebühr für eine Jahresparkkarte beträgt das 12-fache der Gebühr für eine Monats-

zurückgezogen in FSU, 2. Lesung

¹ BSG 916.31

Antrag Marcel Wüthrich vs. Antrag SVP gegenübergestellt
 Obsiegender Antrag vs. Antrag GLP/JGLP
 Obsiegender Antrag vs. Antrag Mitte
 Obsiegender Antrag vs. FSU-Minderheit 2. Lesung
Falls Antrag FSU-Minderheit, 2. Lesung zu Ziff. 4.9.1 Buchstabe a, b, c nicht obsiegt:
 Obsiegender Antrag vs. Eventualantrag FSU 2. Lesung
 Abstimmung über den obsiegenden Antrag

parkkarte.

FSU-Minderheit 2. Lesung⁶

4.9.1:

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate)
 60.00 ~~22.00~~

pro Monat für Fahrzeuge, die ein Leergewicht von über 1800 Kilogramm aufweisen
 100.00 ~~22.00~~

Für Personen mit Anrecht auf eine Krankenkassen-Prämienverbilligung, die nachweislich aus medizinischen oder beruflichen Gründen dringend auf ein Fahrzeug angewiesen sind, wird die Parkkartengebühr um 50% reduziert.

Monatsparkkarten werden für eine Mindestdauer von 3 Monaten ausgestellt.

Die Gebühr für eine Jahresparkkarte beträgt das 12-fache der Gebühr für eine Monatsparkkarte.

GLP/JGLP⁷:

4.9.1

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

a. pro Monat für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid (Mindestdauer: 3 Monate)
 41.00 ~~44.00~~

b. pro Jahr für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid
 492.00 ~~528.00~~

c. pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (Mindestdauer: 3 Monate)
 32.00 ~~22.00~~

d. pro Jahr für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff
 384.00 ~~264.00~~

Mitte⁸:

4.9.1

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

a. [unverändert]

b. [unverändert]

c. pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (Mindestdauer: 3 Monate)

~~32.00~~ 0.00

d. pro Jahr für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff

~~384.00~~ 0.00

Marcel Wüthrich (GFL)⁹:

Ziffer 4.9.1

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

pro Monat für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid (~~Mindestdauer: 3 Monate~~)

Tarif/Franken: 41.00

~~pro Jahr für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid~~

~~492.00~~

pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (~~Mindestdauer: 3 Monate~~)

Tarif/Franken: 32.00

[Bst. d streichen]

pro Monat für Fahrzeuge egal welchen Antriebs, von welchen für andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere für Velofahrende und Zufussgehende, übermässige Gefahren ausgehen

Tarif/Franken: 60.00

Monatsparkkarten werden für eine Mindestdauer von 3 Monaten ausgestellt.

Die Gebühr für eine Jahresparkkarte beträgt das 12-fache der Gebühr für eine Monatsparkkarte.

	<p>SVP¹⁰: 4.9.1 Die Parkkartengebühren für Personen mit Wohnsitz und Geschäftssitz in Bern seien unverändert zu belassen.</p> <p>Eventualantrag FSU 2. Lesung¹¹, falls Antrag FSU-Minderheit, 2. Lesung, zu Ziff. 4.9.1 Buchstabe a, b, c nicht obsiegt:</p> <p><i>pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (Mindestdauer: 3 Monate)</i> 32.00</p> <p><i>d. pro Jahr für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff</i> 384.00</p>
	<p>Eventualantrag FSU 2. Lesung¹²: Dieser Antrag kommt zum Zug, falls die höheren Tarife gelten, die der Minderheitsantrag zu Ziffer 4.9.1 Buchstaben a, b und c vorsieht:</p> <p>Übergangsbestimmungen zu Anhang III, Ziffer 4.9.1</p> <p>Während zwei Jahren nach Inkrafttreten der Teilrevision gelten reduzierte Tarife von 66% der in Ziffer 4.9.1 genannten Tarife.</p>
<p>4.9.2 Parkkartengebühr für andere gleichermassen Betroffene</p> <p>Gegenüberstellung/Abstimmung: Antrag Marcel Wüthrich vs. Antrag FSU-Minderheit 2. Lesung Abstimmung über den obsiegenden Antrag</p>	<p>Ergänzungsantrag Marcel Wüthrich (GFL) zu Antrag Marcel Wüthrich (GFL) Ziffer 4.9.1¹³: 4.9.2 Parkkartengebühr für andere gleichermassen Betroffene</p> <p><i>pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate) für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid</i> Tarif/Franken: 80.00 66.00</p> <p>pro Jahr 660.00</p> <p><i>pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb,</i></p>

Biogas oder Wasserstoff

Tarif/Franken: 66.00

pro Monat für Fahrzeuge egal welchen Antriebs, von welchen für andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere für Velofahrende und Zufussgehende, übermässige Gefahren ausgehen

Tarif/Franken: 100.00 ~~66.00~~

Monatsparkkarten werden für eine Mindestdauer von 3 Monaten ausgestellt.

Die Gebühr für eine Jahresparkkarte beträgt das 12-fache der Gebühr für eine Monatsparkkarte.

FSU-Minderheit, 2. Lesung¹⁴:

4.9.2

Parkkartengebühr für andere gleichermassen Betroffene

a. pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate)

100.00 ~~66.00~~

Monatsparkkarten werden für eine Mindestdauer von 3 Monaten ausgestellt.

Die Gebühr für eine Jahresparkkarte beträgt das 12-fache der Gebühr für eine Monatsparkkarte.

Eventualantrag FSU 2. Lesung¹⁵: *Dieser Antrag kommt zum Zug, falls die Anträge FSU-Minderheit und Wüthrich abgelehnt werden:*

4.9.2

b. pro Jahr

~~660.00~~ 792.00

5. SCHUTZ UND RETTUNG BERN: Sanitätspolizei

Die Kosten für Leistungen der Sanitätspolizei bemessen sich nach der Tarifstruktur der bestehenden Vereinbarungen betreffend Tarif für Primär- und Sekundärtransporte und -einsätze zwischen Schutz und Rettung Bern und den jeweiligen Krankenversicherungen.

7.2 Logistik und Infrastruktur

12. (unverändert) 12.3 (aufgehoben)	
12.4 Zivilschutz 12.4.1 (aufgehoben)	
12.4.2 (aufgehoben)	
12.4.3 Erstmalige Schutzraumkontrolle 100.00-520.00	
12.7.6 Einsichtnahme in das Mikrofilm-Archiv	
12.7.6.1 Grundgebühr für Einsichtnahme (inkl. 5 Kopien/Scans) 50.00	
12.7.6.2 (aufgehoben)	
12.7.6.3 (aufgehoben)	
12.7.6.4 ab 6 Kopien/Scans Zeittarif II	

FSU-Sprecher *Michael Sutter* (SP): Die Teilrevision des Gebührenreglements hat in der FSU erwartungsgemäss auch in der zweiten Lesung einiges zu diskutieren gegeben und zu einer emotionalen Debatte geführt. Gegenüber der ersten Lesung ist denn auch die Zahl der Anträge stark gestiegen. Die Vorstellungen sind sehr weit auseinandergegangen. Die Bandbreite geht von Gratisparkplätzen für Stromer bis zu einigermaßen verursachergerechten Tarifen. Dabei sind Abstufungen nach Antriebsart, Einkommen oder Gefährdungspotenzial gefordert worden. Ich gehe im Folgenden darauf ein, was Ihnen die Mehrheit der FSU beantragt. Die Minderheitsanträge begründet anschliessend Regula Bühlmann. Betreffend Hundetaxe ist die Mehrheit der FSU nach wie vor gegen eine Abschaffung. Sie unterstützt auch die Anpassungen, die der Gemeinderat beantragt hat, dass Rettungshunde, Therapiehunde, die wichtige Assistenzfunktionen übernehmen, aber auch die Schutzhunde der Polizei und des Militärs und schliesslich sogar die Botschaftshunde von den Taxen befreit werden sollen. Was die Parkkarten angeht, hat sich die FSU zum Teil mit sehr knappem Stimmenverhältnis ebenfalls für den ursprünglichen Vorschlag des Gemeinderats ausgesprochen. Die Parkgebühren sollen also moderat erhöht werden. Für emissionsfreie Fahrzeuge soll ein reduzierter Tarif zur Anwendung kommen.

Die FSU stellt dazu aber den Eventualantrag, dass Biogas vom reduzierten Tarif ausgenommen werden soll. Mit welchem Gas nämlich ein Erdgasfahrzeug betrieben wird, kann schlicht nicht kontrolliert werden, noch viel weniger, ob jemand wirklich immer Biogas getankt hat respektive die entsprechenden Zertifikate für den gesamten Jahresverbrauch erwirbt. Die damit mögliche Subventionierung von Erdgas ist aber nicht im Sinn der Kommissionsmehrheit. Der Eventualantrag kommt dann zur Abstimmung, wenn sich vorher bei den Parkkartentarifen eine Version durchsetzt, die eine Unterscheidung nach Antriebsart vorsieht. Falls der Antrag 6 FSU-Minderheit durchkommen sollte, der höhere Tarife als der Gemeinderat vorsieht, beantragt die FSU per Eventualantrag, dass die Erhöhung gestaffelt in zwei Schritten erfolgen soll: zuerst für zwei Jahre auf Zweidrittel der neuen Tarife. Somit gäbe es keine Verdreifachung

von heute auf morgen. Vor allem haben die Betroffenen damit auch die Möglichkeit, sich darauf einzustellen; sei es, dass sie einen Garagenplatz oder einen privaten Parkplatz mieten, ihr Auto verkaufen oder einen Offroader durch ein Fahrzeug ersetzen, das mehr auf den Stadtverkehr ausgelegt ist und die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht unnötig grossen Gefahren aussetzt. Schliesslich beantragt die FSU ebenfalls per Eventualantrag, dass der Tarif für eine Jahresparkkarte auch für andere gleichermassen Betroffene, wie es heisst, wie zum Beispiel Wochenaufenthalter, mit 792 Franken ebenfalls das 12-fache des Monatstarifs betragen soll, dass es also in dieser Kategorie keinen Rabatt für Dauerparkierer mehr geben soll. Der Eventualantrag kommt zur Abstimmung, falls keiner der anderen Anträge zu Ziffer 4.9.2 durchkommt. Ich hoffe, es ist alles klar. Alle anderen Anträge empfiehlt Ihnen die FSU-Mehrheit zur Ablehnung. Sie hat dem vorliegenden, revidierten Gebührenreglement mit 6 Ja- zu 4-Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

PVS-Sprecher *Michael Ruefer* (GLP): Ich spreche für eine Teilerhöhung Parkiergebühren und die Gebührenbefreiung für die Giveboxen, die in der zweiten Lesung am 2. Juni, also noch vor den Sommerferien, in der PVS diskutiert wurden. Gegenüber der ersten Lesung haben wir im Wesentlichen noch prüfen lassen, ob Lenkungsabgaben zulässig sind. Bei den Parkgebühren hat der Gemeinderat das abklären lassen. Er ist der Meinung, dass das grundsätzlich geht. Wir haben ja in der ersten Lesung auch schon darüber diskutiert, was Gebühren eben sind und was sie nicht sind; Äquivalenzprinzip, Kausalabgabe etc. Es gibt auch so quasi die Mischform, die auch Lenkungszwecke erfüllen kann. Das wäre so quasi bei dieser geforderten Alternative mit Lenkungsabgabe der Fall. Entsprechend hat die PVS-Mehrheit, allerdings mit Stichentscheid, einen Antrag für die Erhöhung der Parkiergebühren auf 5.20 Franken inklusive 1.90 Franken Lenkungsabgabe überwiesen. Dieser Entscheid ist mit Stichentscheid gefällt worden. Die PVS-Minderheit beantragt weiterhin 3.30 Franken. Beim Teil Park + Ride hat die PVS-Mehrheit für 2.50 Franken votiert. Dort gibt es auch eine PVS-Minderheit, die für 1.10 Franken votierte. Das ist eigentlich das, was ich dazu sagen kann. Ich glaube, die Abstimmungskaskaden sind nicht so kompliziert. Wir werden im Wesentlichen dreimal über die gleichen Gebühren, aber einfach in den verschiedenen Stadtteilen abstimmen.

Sprecherin der FSU-Minderheiten *Regula Bühlmann* (GB): Ich begründe zwei Minderheiten: einerseits die Minderheit zu Ziffer 4.3.4, also zu den Hundetaxen. Und zwar beantragen wir dort, dass die Botschafts-, Polizei- und Armee-Hunde nicht von der Hundetaxe befreit sein sollen. Uns erschliesst sich nämlich nicht, warum das so sein sollte. Denn anders als Begleit- und Therapiehunde bieten sie der Gesellschaft keinen Mehrwert, aber sie kosten gleichviel wie andere Hunde. Ich bitte Sie darum, den Antrag anzunehmen. Der andere Antrag ist zu Ziffer 4.9.2 Parkkartengebühren. Wir schlagen Ihnen höhere Gebühren und gewisse Abstufungen vor, die der Gemeinderat nicht macht. Unsere Überlegungen waren, dass ein grosser Teil des städtischen Raums von abgestellten, motorisierten Privatfahrzeugen in Beschlag genommen wird. Das scheint vielen eine Selbstverständlichkeit zu sein – man muss jeweils nur der Debatte hier drin zuhören. Aber die vermeintliche Selbstverständlichkeit verursacht hohe Kosten. Wer sein Auto in der Stadt abstellen will, sollte darum auch für die Kosten, die das der Stadt verursacht, aufkommen. Keiner der vorliegenden Anträge sorgt für kostendeckende Parkkartengebühren, auch unserer nicht. Unser Antrag kommt diesem Ziel aber am nächsten. Wir wollen dabei auch keinen Unterschied zwischen den Antriebssystemen machen. Auch ein emissionsarmes, abgestelltes Auto beschränkt den öffentlichen Raum und verursacht so Kosten. Dafür sollen übergrosse Autos, die den öffentlichen Raum mehr einschränken, auch stärker zur Kasse gebeten werden. Wir haben darum für die zweite Lesung auf das Gewicht abgestellt, weil es keine Normparkplatzgrösse gibt, die man als Referenz nehmen könnte. Weil das aber ungewollterweise auch gewisse E-Autos bestrafen könnte,

stimmen wir jetzt halt punktweise über den Antrag ab, damit jene, die den E-Autos entgegenkommen wollen, dem Rest trotzdem zustimmen können. Sie haben es gehört, wir wollen klar rauf mit den Parkkartengebühren, und zwar mehr als der Gemeinderat. Es ist uns aber auch klar, dass es Leute mit knappem Budget gibt, die auf ein Auto angewiesen sind. Auch denen wollen wir entgegenkommen. Wir sind überzeugt, dass mit unserem Vorschlag die Kriterien klar und einfach umsetzbar sind. Das ist nicht komplizierter als der Nachweis für die Kita-Gutscheine. Wir bitten Sie, unserem Antrag zu folgen.

Antragsbegründungen

Simone Machado (GaP): Ich begründe den Antrag auf Seite 5 zu Ziffer 4.3.4. Ich stelle den Antrag, dass man die Hundetaxe streicht, mit der Begründung, dass die Leute, die Geld haben, in der Stadt Bern anständig Steuern zahlen. Damit sollten eigentlich die Kosten, die die Hunde auch generieren, abgedeckt sein. Das würde vor allem den Leuten zugutekommen, die eben kein oder wenig Geld haben. Das sind vor allem ältere Leute, die EL bekommen und die einen Hund haben. Oder das sind Sozialhilfeempfänger, vielfach Leute, die sonst keinen Anschluss mehr an die Gesellschaft und nicht mehr viele Kontakte haben. Gerade für sie sollte man ohne bürokratischen Aufwand die Gebühren streichen. Und dann erlässt man sie am besten gerade allen.

Lionel Gaudy (Mitte): Ich kann es relativ kurz machen. Wir haben uns sowohl bei den Parkkarten als auch bei den Parkierungsgebühren mit unseren Anträgen dafür ausgesprochen, dass man eine Erhöhung der Parkkartentarife sicher nur für Benzinfahrzeuge machen sollte, wenn man eben die Wende möchte. Wenn man die CO₂-neutrale Stadt fördern will, muss man genau dort auch konsequent sein und für Fahrzeuge mit einem niedrigen CO₂-Ausstoss tiefere Parkkartengebühren vorsehen.

Das andere betrifft die Parkplätze, die ja vor allem auch von Externen besetzt werden. Das sind Besucherinnen und Besucher. Das sind Handwerker. Das sind Leute, die häufig auf das Auto angewiesen sind. Wir möchten, dass man auch dort sagt, man schafft Kostenwahrheit und den Tarif eben beschränkt auf 2.40 Franken. Falls das nicht möglich sein sollte, kann man einen leichten Lenkungscharakter einbauen und auf 2.50 pro Stunde erhöhen. Ich bitte Sie, diesen Anträgen zu folgen.

Maurice Lindgren (GLP): Heute bezahlt man in der Stadt Bern 264 Franken pro Jahr für eine Anwohnerparkkarte in der blauen Zone. Das ist im kommunalen Vergleich sehr wenig. Es ist auch sehr wenig im Vergleich zu den Vollkosten, die der Gemeinderat zwischen 1 500 und 1 800 Franken pro Parkplatz und Jahr veranschlagt. Der Preis für die Besetzung von öffentlichem Raum, es ist schon gesagt worden, ist damit zu tief, und auch die Grünliberalen sind der Ansicht, der Preis muss steigen.

Wo wir uns aber unterscheiden, ist, wie man das machen will. Ich erinnere daran, die Stadt Bern hat den Klimanotstand ausgerufen. Es ist also nichts als konsequent, wenn wir das Klima in den Fokus dieser Reform des Parkplatzreglements stellen. Alle wissenschaftlich seriösen Studien sagen, dass die CO₂-Bilanz in der Lebenszyklusbetrachtung bei einem Elektroauto viel besser ist als bei jedem Verbrenner, ob es jetzt Diesel oder Benzin sei. Unser Antrag sieht darum vor, dass man eine Verdoppelung des heutigen Preises auf 528 Franken pro Jahr für Verbrenner vornimmt und damit für Mehreinnahmen für die Stadt sorgt, die höher sind, als der Gemeinderat vorgesehen hat. Der Antrag sorgt auch im Vergleich zu diesen Vollkosten, die ich schon erwähnt habe, für mehr Kostenwahrheit. Es sorgt auch für einen angemessenen Anreiz auf Elektroautos oder Autos mit einem alternativen Antrieb umzusteigen. Damit stellen wir, wie gesagt, das Klima und nicht das angebliche Menschenrecht auf einen Parkplatz in

den Fokus, so wie das andere Anträge machen, die die Klausel beinhalten, die auf den Bedarf quasi zurückgeht. Wir stellen auch nicht das Sicherheitsargument in den Fokus, wie das Marcel Wüthrich in seinem Antrag macht, der für sogenannt übermässig gefährliche Autos höhere Parkplatzkosten will. Hier stellt sich sowieso die Frage, was ein übermässig gefährliches Auto ist. Gerade wenn man das Unfallszenario mit einem Velo oder einem Fussgänger anschaut, dann ist jedes Auto gefährlich. Es kommt nicht so sehr darauf an, was für ein Auto es ist. Deswegen ist für uns auch nicht nachvollziehbar, warum man das jetzt so ins Zentrum stellt. Aus Klimagründen bitte ich Sie, unseren Antrag zu unterstützen.

Marcel Wüthrich (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich spreche kurz zu den Anträgen, die in meinem Namen in der Antragsliste stehen. Es geht darum, dass wir hier probiert haben, im Hinblick auf die SUVs einen Schwerpunkt zu setzen; und zwar darum, weil man den Eindruck hat, dass die Stadt einen relativ hohen Preis für die zirkulierenden wie auch für die parkierten SUVs zahlt, weil sie insbesondere für Velofahrende und auch für Fussgängerinnen und Fussgänger besonders gefährlich sind und so beispielsweise die Velo-Offensive auch unterlaufen können. Mit einer zusätzlichen Kategorie für die SUVs und damit verbundenen höheren Parkkartengebühren hätten wir gerne ein Zeichen gesetzt. Wir bedauern, dass es während der Debatte nicht gelungen ist, eine juristisch zulässige Definition für die SUVs zu finden. Das ist aber nicht nur uns geschuldet, sondern vor allem auch dem Umstand, dass es auf übergeordneter Ebene leider keine solche Definition gibt.

Jetzt ist es so und ich kann bei Maurice Lindgren anschliessen. Der Gemeinderat führt auf Seite 7 seiner Antwort aus, dass die Bestimmung aufgrund meiner Formulierung, die sich übrigens an die Offroader-Initiative der Jungen Grünen aus dem Jahre 2008 angelehnt hat, so kaum umsetzbar sei. Und wir akzeptieren das zähneknirschend und sagen uns darum, wir brauchen keine Reglemente, die nicht umsetzbare Paragraphen enthalten. Darum haben wir in der GLP/EVP-Fraktion mit meinem Einverständnis beschlossen, **die zwei Anträge zu den Ziffern 4.9.1 zugunsten des Gemeinderatsantrags und zur Ziffer 4.9.2 zugunsten des Eventualantrags 15 FSU 2. Lesung zurückziehen.**

Fraktionserklärungen zu den Traktanden 12 und 13

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP/JUSO (teilt das Votum mit Barbara Nyffeler): Heute geht es darum, einen gewichtigen Fehlanreiz in dieser Stadt zu beseitigen. Die Bürgerlichen, die sonst gerne die Schlagworte Kostenwahrheit und Verursacherprinzip bemühen, müssten diese Revision darum mit grosser Euphorie unterstützen. Aber heute obsiegt bei ihnen wohl der Klientelismus über die Prinzipien, die sonst immer so gerne beschworen werden. Ein öffentlicher Parkplatz verursacht in der Stadt Bern nicht weniger als 1 500 Franken direkte Kosten pro Jahr. Aber für gerade mal 264 Franken kann man seine Karre ein ganzes Jahr lang im öffentlichen Raum deponieren und zwar völlig unabhängig davon, ob es in der Nähe leerstehende oder an Pendelnde vermietete Einstellhallenplätze oder private Parkplätze hat.

Nicht zuletzt dieser Sommer hat aber eindrücklich gezeigt, dass die Subventionierung von Luftverschmutzung und die aktive Förderung des Klimawandels endlich aufhören muss. Dazu gehören gerade auch die viel zu günstigen Parkplätze, die grösstenteils von fossil angetriebenen Fahrzeugen belegt werden, die für den Stadtverkehr ausserdem viel zu gross und zu schwer sind. Der letzte Punkt trifft selbstverständlich auch auf alternativ angetriebene Fahrzeuge zu. Ein Strassenpanzer mit zweieinhalb Tonnen Leergewicht wird durch den Elektromotor zwar bestenfalls klimafreundlicher, aber deswegen nicht stadtverträglicher als eine Benzinkutsche. Einen Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge lehnen wir darum ab. Dass damit eine Lenkungswirkung erzielt werden könnte, ist sowieso mehr als zweifelhaft. Elektroautos kosten zumindest heute signifikant mehr als Benziner. Wenn man schon nur von 5 000 Franken

Mehrkosten für ein E-Auto ausgehen würde, ginge es nicht weniger als 50 Jahre, bis die günstigeren Parkkarten den höheren Anschaffungspreis amortisieren würden. So lange ist auch ein Elektroauto nicht unterwegs. Der öffentliche Raum in dieser Stadt soll möglichst allen offenstehen, einladend, sicher und nutzungsoffen gestaltet und nicht durch die autofahrende Minderheit monopolisiert werden. Die Fraktion SP/JUSO wird darum den Anträgen der FSU-Minderheit aus der zweiten Lesung zustimmen. Es braucht eine deutliche Erhöhung der Tarife für das Parkieren im öffentlichen Raum. Beim FSU-Minderheitsantrag 6 haben wir punktweise Abstimmung beantragt. Merci an Nadja Bischoff für die neue Abstimmungskaskade. Wir empfehlen Ihnen, Absatz b abzulehnen, sonst aber diesem Antrag vor allen anderen den Vorzug zu geben. Zwar gibt es auch gute Gründe für höhere Tarife für schwerere Fahrzeuge. In der Regel brauchen sie mehr Platz und gefährden die schwächeren Verkehrsteilnehmenden auch stärker. Die Grenze bei 1,8 Tonnen zu machen, wäre aber willkürlich, und wir sollten das Fuder mit allzu hohen Tarifen auch nicht überladen. Höhere Tarife sollen auch für andere gleichermassen Betroffene gelten. Für Wochenaufenthalter*innen, die ihre Steuern nicht in der Stadt Bern zahlen, oder für unter Privatadressen angemeldete Geschäftsautos gelten momentan höhere Parkkartentarife als für Leute, die hier wohnen. Das finden wir auch weiterhin richtig.

Der SP und der JUSO ist es aber auch ein Anliegen, Leute, die wenig verdienen und aus gesundheitlichen oder beruflichen Gründen wirklich auf ein Auto angewiesen sind, nicht zu bestrafen. Sie sollen Anrecht auf eine Reduktion um 50 Prozent haben. Das sind aber, wie auch schon gesagt, hier viel weniger Personen, als gewisse Leute hier immer das Gefühl haben. So haben zum Beispiel auch viele Pflegefachleute, die im Schichtbetrieb arbeiten, aber auch sehr viele Familien in der Stadt Bern schon heute kein Auto. Mit dem Minderheitsantrag FSU haben wir eine Lösung gefunden, mit dem diesem Anliegen entsprochen werden kann, ohne weiterhin das Parkieren für alle massiv zu subventionieren. Wir sind überzeugt, dass wir mit den Anträgen der FSU-Minderheit, mit der erwähnten Anpassung ein gutes Gleichgewicht gefunden haben und wichtige Zielsetzungen erreichen können. Wir machen etwas für das Klima, nicht zuletzt auch für das Stadtklima. Wir fördern nachhaltige, menschenfreundliche und stadtverträgliche Mobilität. Wir beseitigen Fehlanreize. Wir ermöglichen sinnvollere und weniger ausschliessende Nutzungen von öffentlichem Raum.

Barbara Nyffeler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Haltung haben wir schon in der ersten Lesung dargelegt. Die Gebühren sind schon lange nicht mehr erhöht worden, und wer einen Parkplatz nutzt, das ist gesteigerter Gemeingebrauch, soll dafür auch zahlen müssen. Für uns ist eine Erhöhung überfällig. In der ganzen Diskussion, die wir spannend finden, gibt es Elemente, die uns eigentlich gut dünken: Stichwort Lenkungsabgabe. Aber für uns ist auch klar, dass die Gebührensatzung sich an übergeordnete Kriterien halten muss. Gerade die Lenkungsabgabe braucht recht viel Denkarbeit. Wie wird sie erhoben und an wen wird sie am Schluss in welchem Perimeter zurückverteilt? Deswegen haben wir folgende Haltung zu den Anträgen: Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach. Für diesen Bereich lehnen wir den Antrag der SVP betreffend die Gebührenbefreiung für die Giveboxen ab. Zu den Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund lehnen wir die Anträge der Fraktionen SVP, GB/JA! und Mitte ab. Ebenfalls lehnen wir den PVS-Antrag aus der zweiten Lesung mit einer Gebühr von 5.20 Franken inklusive der Lenkungsabgabe von 1.90 Franken ab und unterstützen den Minderheitsantrag der PVS. Bei den Gebühren für die Park +Ride-Plätze folgen wir dem PVS-Antrag, der 2.50 Franken vorsieht, und lehnen die übrigen Anträge ab; immer aus der Überlegung heraus, die Gebührenrevision rasch über die Bühne zu bringen und nicht durch Einsprachen und Beschwerden unnötig zu verzögern, weil immer noch von übergeordneter Stelle geprüft werden muss, ob der Bogen nicht überspannt ist.

Florence Schmid (JF) für die Fraktion FDP/JF: Beim vorliegenden Geschäft geht es auf den ersten Blick nur um Gebühren, vor allem um Gebühren für Parkplätze, könnte man meinen. Für die Fraktion FDP/JF geht es aber um viel mehr. Wir wollen verhindern, dass wegen diesen Geschäften grundlegende Prinzipien des Abgaberechts verletzt werden. Die vorgeschlagenen Gebührenerhöhungen tragen rechtlich nicht. Dazu sind sie unsozial. Die Gebühren haben allein den Zweck, staatliche Leistungen, die einzelnen zugutekommen, abzurechnen. Sie dürfen also maximal kostendeckend sein, dazu dürfen sie nicht unverhältnismässig hoch sein. Auf jeden Fall dürfen Gebühren nie den Staatshaushalt finanzieren. Die Motivation des Gemeinderats, die Gebühren für die Anwohnendenparkkarten zu erhöhen, das steht genauso in seinem Vortrag, ist ganz klar in den maroden Stadtfinanzen zu finden. Mit den Gebühren sollen die Stadtfinanzen aufge bessert werden, nicht mehr und nicht weniger. Das ist aus abgaberechtlicher Sicht nicht zulässig. Bei dem einen rechtlichen Fehler bleibt es aber nicht. Für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb sollen die Gebühren für die Parkkarten nicht ganz so stark steigen wie für die Fahrzeuge mit fossilem Antrieb. Damit sollen die Gebühren einen Lenkungscharakter bekommen. Wer ein alternativ betriebenes Fahrzeug fährt und parkiert, wird bevorzugt. Der vorgesehene Lenkungscharakter wäre aber nur dann rechtlich zulässig, wenn die Differenz der Gebühren den Stadtbernerinnen und Stadtbernern unmittelbar zurück erstattet würde. Das nennt man Staatsquotenneutralität. Eine entsprechende unmittelbare Rückerstattung der Gebühren an die Stadtbevölkerung ist aber nicht vorgesehen. Im Gegenteil: Da ja mit der Gebührenerhöhung vorherrschend der Staatshaushalt finanziert werden soll, kann ja das Ziel der Lenkung, nämlich weniger Fahrzeuge, gar nicht realisiert werden. Die Spar- und Klimaziele des Gemeinderats stehen hier also in einem ganz klaren Widerspruch. Jetzt habe ich schon zwei Verstösse der Vorlagen gegen das Abgaberecht erläutert. Der von mir aus gesehen gravierendste Verstoß kommt aber noch: nämlich, dass die Gebühren für das Parkieren, das heisst, nicht die Gebühren für die Anwohnendenparkkarten, sondern die für die weisse Zone unter anderem darum steigen sollen, weil externe Kosten berücksichtigt werden. Die Fraktion FDP/JF versucht offensichtlich hier schon den Schlamassel zu verhindern, indem wir die Vorlagen zu den Gebührenerhöhungen ablehnen. Aber ganz persönlich würde es mich schon ein bisschen gelüsten zu erfahren, was ein Gericht zu diesem Vorschlag des Gemeinderats sagen würde. Ich mutmasse, was das Gericht schreiben könnte: «Man will der Gemeinde Bern keinen Vorsatz vorwerfen. Mithin scheint es so, dass sie es fahrlässig unterliess, rechtliche Abklärungen, ob ein Einbezug von externen Kosten in die Berechnung der Höhe der Parkgebühren zulässig ist, vorzunehmen. Ein kurzer Blick in einschlägige Literatur und Rechtsprechung hätte genügt, um zu wissen, dass mit Gebühren stets nur direkte Kosten abgegolten werden dürfen.» Kosten, die nicht direkt beziffert und zugeordnet werden können, dürfen nicht Teil von Gebühren sein. Stellen Sie sich vor, man würde die externen Kosten für Einträge auf dem Zivilstandsamt oder auch für Gerichtsverhandlungen und so weiter anfangen einzuberechnen – oder nein, stellen Sie sich das bitte lieber nicht vor, weil es dadurch für jene mit wenig Geld noch schwieriger wäre vor Gericht zu gehen oder auch zu heiraten, eine Kindeserkennung zu machen und so weiter. Drei gravierende rechtliche Fehler in der Vorlage zur Gebührenerhöhung, lieber Gemeinderat, ich wünsche mir, dass Sie das künftig besser machen.

Wer die rechtlichen Fehler nicht besser macht, sondern sogar noch verschlimmert, ist die FSU-Minderheit. Sie schlägt vor, dass, wer Anrecht auf Prämienverbilligung hat oder aus medizinischen und beruflichen Gründen auf ein Fahrzeug angewiesen ist, nur die Hälfte der Parkgebühren für die Anwohnerparkkarte zahlen muss. Die Idee ist grundsätzlich herzlich, weil sie ein Versuch ist, der individuellen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gerecht zu werden. Genau diese Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit kann und darf aber nicht beim Massengeschäft Gebühren erfolgen. Die individuelle wirtschaftliche Leistungsfähigkeit wird bei den Steuern berücksichtigt. Stattdessen müssen Gebühren eben in dem Mass

verhältnismässig bemessen sein, dass jede und jeder, der sie muss zahlen muss, das auch stemmen kann. Und hier noch eine wichtige Randbemerkung: Dass die vorgeschlagenen Erhöhungen der Gebühren nicht verhältnismässig sind, hat sogar der Preisüberwacher Stefan Meierhans festgestellt. Und hier noch ein Tipp an Maurice Lindgren: Die Anwohnendenparkkarte der Stadt Bern ist vergleichbar teurer als in anderen Städten. Die in Zürich zum Beispiel kostet 300 Franken und die Stadt Zürich hat die Erhöhung aus sozialen Gründen erst gerade abgelehnt. Abgesehen davon, dass der FSU-Minderheitsantrag 6, der die Berücksichtigung der individuellen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit fordert, rechtlich nicht trägt, wäre das auch ein bürokratisches Monster. Ob der Anspruch für eine verminderte Gebühr gegeben ist, müsste jedes Jahr neu geprüft werden. Ob jemand beruflich oder aus medizinischen Gründen auf ein Auto angewiesen ist, sind zudem Ermessensentscheide. Ermessensentscheide kann man nicht einfach automatisch durch einen Computer treffen lassen. Mit anderen Worten: Man müsste wegen dieser Idee mehr als eine Stelle neu schaffen. Einen Personalausbau kann sich die Stadt Bern aber gegenwärtig bekanntlich nicht leisten.

Ich habe es erwähnt, die geplante Gebührenerhöhung ist zudem auch unsozial, weil man damit Personen trifft, die auf das Auto angewiesen sind. Das sind in erster Linie Familien mit mehr als einem Kind. Das sind Seniorinnen und Senioren, die nicht mehr die Kraft oder Koordination haben, ihre Besorgungen mit dem Velo zu machen, und es sind arbeitende Personen, die im Gastgewerbe arbeiten, Personen, die in der Pflege arbeiten, oder auch Personen, die im Baugewerbe tätig sind. Von Parkgebühren betroffen sind jene, die sich keinen Mietparkplatz leisten können oder keine eigene Garage haben. Jetzt kann man sagen, bei der Anwohnendenparkkarte sind es doch nur ein paar Hundert Franken pro Jahr. Gerade im Moment, in dem die Bevölkerung wegen der steigenden Energiekosten mit Mehrbelastungen von vielen Hundert Franken pro Jahr mehr konfrontiert wird, ist jeder Franken mehr einer zu viel. Liebe linke Ratshälfte, Sie argumentieren beim Teuerungsausgleich für das Stadtpersonal mit einer Verstärkung der Kaufkraft. Dann müsste man doch konsequent auch für den Verzicht auf eine Mehrbelastung der Bevölkerung in Form höherer Gebühren sein.

Also, lieber Michael Sutter, Sie haben den Bürgerlichen Klientelismus vorgeworfen. Aus meiner Sicht vergisst ausgerechnet die linke Ratshälfte, dass sie eigentlich «sozial» in ihren Logos hat.

Zusammenfassend: Die Fraktion FDP/JF lehnt die vorgeschlagenen Gebührenerhöhungen für die Anwohnendenparkkarten und das Parkieren konsequent ab. Wenn die Erhöhungen heute im Rat beschlossen werden, behält sich die FDP/JF das Referendum vor. Die von der Gebührenerhöhung betroffene Stadtbevölkerung soll sich dazu äussern können, ob sie bereit ist, ein paar Hundert Franken mehr für die gleichen beziehungsweise immer schlechter werdenden Leistungen zu zahlen. Schliesslich lautet die Gleichung: Familien, Seniorinnen und Senioren und Schichtarbeitende zahlen mehr, obschon sie wegen des Parkplatzabbaus immer weniger überhaupt das Glück haben, einen freien Parkplatz zu finden.

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA! (teil das Votum mit Regula Bühlmann): Ich spreche zu den Parkierungsgebühren, Regula Bühlmann zu den Parkkarten. Im Gegensatz zu meiner Vorrednerin rede ich nicht so lange, weil Eva Krattiger unsere Meinung bei der ersten Lesung dieses Geschäfts schon sehr klar darlegte. Ich nehme darum nur noch Stellung zu den neuen Anträgen der PVS-Minderheit. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass die Gebühren für einen Parkplatz sowohl die direkten wie auch die indirekten Kosten eines Parkplatzes decken sollen, und diese betragen, wie der Gemeinderat uns vorgerechnet hat, 5.20 Franken pro Stunde und pro Platz.

Darum bitten wir Sie weiterhin, unseren Antrag zu unterstützen. Auch bei den neuen Anträgen der PVS müssten die Nutzenden von Parkplätzen die gesamten Kosten zahlen, die sie durch die Nutzung verursachen. Ein Teil dieser Gebühren würde aber als Lenkungsabgabe wieder

an die Bevölkerung zurückvergütet. Das System führt dazu, dass Personen, die kein Auto haben, das sie in der Stadt parkieren, finanziell direkt profitieren können. Das heisst, es wäre eigentlich ein Anreiz für weniger Autofahren. Allerdings kann, wenn man das Geld an die Bevölkerung zurückverteilt, das Geld nicht mehr dafür eingesetzt werden, um eben die indirekten Kosten, die ein Parkplatz verursacht, zum Beispiel die Umweltkosten, zu reduzieren. Das wäre dann nicht mehr möglich, weil das Geld an die Bevölkerung zurückverteilt worden wäre. Wir finden, dass es wichtig ist, dass man die Klimaschutzmassnahmen in der Stadt finanzieren kann, und bevorzugen darum, wenn es zu einer Gegenüberstellung kommt, unseren Antrag gegenüber dem Antrag der PVS. Wir werden aber natürlich auch dem PVS-Antrag zustimmen. Die anderen Anträge zu dem Geschäft lehnen wir ab.

Regula Bühlmann (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich habe ja vorher schon relativ viel gesagt, ich möchte einfach noch einmal betonen, dass der öffentliche Raum in der Stadt Bern für alle da sein müsste und nicht in erster Linie für die Autos, die in Bern wirklich unverhältnismässig viel Platz beanspruchen, obwohl ein Auto für eine Stadt wie Bern ein denkbar schlechtes Verkehrsmittel ist. Es gibt genug Alternativen, die emissionsärmer sind und den öffentlichen Raum den Menschen überlassen und nicht dem Blech. Die wenigsten Stadtberner*innen sind wirklich auf ein Auto angewiesen. Auch Familien mit Kindern können sehr gut ohne Autos über die Runden kommen und – ich will niemandem zu nahe treten – ich glaube, gerade ältere Leute, die koordinativ vielleicht nicht mehr so gut sind, sollten sich lieber nicht ans Steuer eines Autos setzen.

Wer sich trotzdem eine Karre leisten will, soll auch für die Kosten aufkommen, die er der Allgemeinheit und der Stadt verursacht. Und solange die Gebühren die Kosten nicht decken, ist schwer nachzuvollziehen, wo die FDP einen Verstoss gegen das Abgaberecht findet. Und natürlich sind wir der Meinung, dass die wenigen Leute, die aus privaten oder beruflichen Gründen auf ein Auto angewiesen sind und sich die teuren Parkkarten nicht leisten können sollen, entlastet werden müssen.

Diese Berechtigung zu überprüfen, ist übrigens kein bürokratisches Monster, wie heute mehrfach gesagt wurde, sondern die Überprüfung ist relativ einfach, indem man prüft, ob jemand Anrecht auf die Krankenkassenprämienvergünstigung hat. Ich glaube, dass der Nachweis für die Kita-Gutscheine ein bisschen komplizierter ist. Aber nur die, die das Auto wirklich brauchen und sich Parkplatzkarten nicht leisten können, sollen Vergünstigungen bekommen, aber sicher nicht, wer sich einen Tesla leisten kann, und erst recht nicht, wer angeblich Biogas tankt. Wir stimmen darum der FSU-Minderheit zu. Sollte diese unterliegen, stimmen wir für diejenigen Anträge, die unserem Ziel Kostendeckung am nächsten kommen. Alles, was weitergeht als der Status Quo, werden wir in der Schlussabstimmung annehmen.

Michael Ruefer (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Ich bin ein bisschen amüsiert oder – wie soll ich sagen – auch ein bisschen verärgert darüber, zu hören, dass wir das Reglement auch heute nicht werden verabschieden können. Ich finde, es ist ein Armutszeugnis für den Ratsbetrieb, dass wir das offenbar nicht hinkriegen. Ich finde die Komplexität dieser Anträge und der Gegenüberstellungen wirklich überschaubar und wir haben das jetzt lange genug vorbereiten können.

Dann sage ich etwas zu unserer Haltung. Uns wird immer gesagt, wir sollen in der zweiten Lesung als Fraktion nicht nochmal alles herunterbeten, was wir in der ersten Lesung schon gesagt haben. Darum zu den Parkiergebühren. Hierzu werden wir den Antrag der PVS-Minderheit für 3.30 Franken und 1.10 Franken unterstützen. Der Antrag für 5.20 Franken mit Lenkungsabgabe hat bei uns eine gewisse Sympathie genossen, aber insgesamt finden wir doch, wir müssen doch ein wenig masshalten. Ich denke eben auch an eine allfällige Volksabstimmung. Zu den Anwohnerparkkarten: Wir geben logischerweise unserem Antrag auf eine

Differenzierung für E-Autos den Vorzug. Uns ist es wirklich sehr wichtig, dass man dem bei den Anwohnerparkkarten jetzt Rechnung trägt. Ich finde es immer auch ein bisschen enttäuschend, dass da von der linken Ratshälfte nicht mehr Wille kommt, jetzt da auch so etwas zu unternehmen. Im Antrag der FSU-Minderheit 2. Lesung hat es eine Bestrafung für E-Autos, auch wenn man das vielleicht nicht so klar herausliest. Aber die 1,8 Tonnen richten sich implizit auch gegen E-Autos, die nun mal schwere Batterien haben und sehr schnell über diesen 1,8 Tonnen liegen. Insgesamt möchte ich mich noch schnell äussern zu diesen drei Punkten aus dem FSU-Minderheitsantrag 2. Lesung: wir werden Buchstabe a), die 720 Franken, unterstützen. Den Antrag zum Leergewicht werden wir dezidiert ablehnen. Buchstabe c), die 50 Prozent Rabatt, werden wir auch ablehnen. Wenn der Antrag mit Buchstaben b) und c) durchkommt, werden wir uns in der Schlussabstimmung bei den Parkiergebühren enthalten. Hoffen wir darauf, dass es die 3.30 Franken und die 1.10 Franken schaffen. Wenn dort aber 1.50 Franken oder sogar 2.50 Franken durchkommen, werden wir den Teil des Reglements trotzdem billigen.

Sibyl Martha Eigenmann (Mitte): **Ich stelle den Ordnungsantrag**, dass wir die Sitzung hier unterbrechen, weil wir erfahren haben, dass wir heute nicht mehr darüber abstimmen werden, weil es während der Debatte bei der Abstimmungskaskade, die uns vorliegt, Veränderungen gegeben hat. Es kann nicht sein, dass wir vor zwei Wochen eine Antragsliste und die Traktandenliste bekommen haben, mit denen wir uns seriös in unseren Fraktionen darauf vorbereitet haben, wie wir uns in der Fraktion bei der Abstimmung verhalten sollen und dass nun heute Abend die Abstimmungskaskade zweimal verändert wird.

Ich bin der Meinung, das Büro soll jetzt schnell die Köpfe zusammenstecken und uns eine neue Abstimmungskaskade vorlegen. Es macht keinen Sinn, dass wir heute Abend fertig diskutieren, und am Schluss heisst es dann, dass wir irgendwann darüber abstimmen werden. Merci vielmals für die Annahme des Ordnungsantrags.

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag ab. (20 Ja, 37 Nein, 0 Enthaltungen) [Namen](#) 026

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer*: Ich möchte gerne als Ratspräsident im Vorfeld weiterer Ordnungsanträge darauf hinweisen, dass wir es nicht schnell hinbekommen werden, die Abstimmungskaskade neu zu ordnen. Wir haben sehr, sehr viel Zeit in diese investiert, die Ihnen vorliegt. Das war keine einfache Geschichte. Und jetzt – durch den Rückzug und durch die Anträge, die heute hinzugekommen sind – werden wir es nicht schaffen, das schnell zu machen, wenn wir es sauber machen wollen und nicht noch irgendjemand Einspruch gegen eine Abstimmung erheben können soll, weil es nicht logisch war.

Erich Hess (SVP) für die Fraktion SVP: Dann stellen wir den nächsten Ordnungsantrag. Der Herr Ratspräsident musste zugeben, dass es wahrscheinlich relativ kompliziert wird, den Parlamentswillen aus den einzelnen Anträgen heraus zu spüren. Darum stelle ich den **Ordnungsantrag**, das Traktandum hier zu unterbrechen und an einer nächsten Sitzung, wenn eine anständige Synopse mit einer schönen Gegenüberstellung der einzelnen Anträge vorliegt, aus der jeder Parlamentarier ersehen kann, worüber er abstimmt, weiterzuberaten. Sprich, die beiden Traktanden sind auf die nächste oder übernächste Sitzung zu verlegen. Der parlamentarische Wille muss kundgetan werden. Es dürfen aus meiner Sicht bei einem Reglement, das mit grösster Wahrscheinlichkeit vor das Volk kommt, keine Formfehler gemacht werden. Darum bitte ich Sie, das Geschäft auf eine der nächsten Sitzungen zu verschieben.

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag ab. (22 Ja, 41 Nein, 3 Enthaltungen) [Namen](#) 027

Marcel Wüthrich (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Für die Fraktion GFL/EVP ist das oberste Ziel, dass man mit der vorliegenden Tarifrevision die Gebühren für die Parkkarten und auch für die Parkgebühren erhöhen kann.

Das bestehende Reglement ist bereits zwei Jahrzehnte alt und die Direktion TVS hat das letzte Mal aufgezeigt, dass die direkten Kosten für die Parkplätze mit Anwohnerparkkarten sogar noch viel höhere Gebühren rechtfertigten – und das sogar noch ohne, dass wir die externen Kosten berücksichtigen würden, Florence Schmid. Ich verweise dabei auf die Debatte der ersten Lesung. Gleichzeitig wollen wir mit dem Reglement möglichst keine Angriffsflächen für ein allfällig erfolgreiches Referendum bieten. Es darf nicht sein, dass es noch jahrelang bei den heutigen wirklich sehr tiefen Tarifen bleibt.

Die Fraktion GFL/EVP folgt darum grundsätzlich dem Gemeinderat. Wir beurteilen den ursprünglichen Antrag des Gemeinderats so, dass er mit einer klaren und pragmatischen Linie probiert hat, eine mehrheitsfähige Vorlage zu präsentieren, die kein Referendum provoziert. Aus Sicht der Fraktion GFL/EVP sollte eine weitergehende Tarifierhöhung der Parkkarten denn auch in mehreren Schritten erfolgen und somit auch planbar sein für die Leute, die die Gebühren zahlen werden. Wuchtige Hauruck-Erhöungen verstossen gegen die Verlässlichkeit oder sogar noch mehr gegen das Prinzip von Treu und Glauben und sind obendrein nicht einmal sozialverträglich.

Angesichts des enormen Platzbedarfs der Parkplätze im öffentlichen Raum und der damit verbundenen Kosten ist aber eine kräftige Erhöhung der Parkkartengebühren grundsätzlich angezeigt. Und daher sind wir der Meinung, dass der Gemeinderat es mit seinem Pragmatismus gut gemacht hat. Die Parkkarten sollen gemäss Gemeinderatsantrag von aktuell 22 Franken pro Monat auf 41 Franken erhöht werden beziehungsweise auf 32 Franken für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Das ist unseres Erachtens genau der Rahmen, innerhalb dem wir diese Anforderungen abdecken können. Wir sehen insbesondere die Anträge der FSU-Minderheit 2. Lesung sehr kritisch, und zwar in allen drei Punkten. Eine Erhöhung auf 60 Franken oder bei schweren Fahrzeugen sogar auf 100 Franken pro Monat belastet auch die Elektrofahrzeuge, die eine Batterie brauchen, unnötig. Wenn die Vorschläge der FSU-Minderheit 2. Lesung durchkommen, dann würde das aus unserer Sicht die Mehrheitsfähigkeit in einer Abstimmung gefährden, selbst wenn sie auf zwei Jahre etappiert umgesetzt werden sollten. Wollen wir nach dem Personalreglement und dem Budget jetzt noch ein drittes Mal das Fuder überladen? Wir wollen doch noch einmal daran erinnern, dass wir schauen sollten, mehrheitsfähig zu bleiben, auch vor dem Volk. Die Fraktion GFL/EVP trägt die Stadt wirklich und wir tragen eben darum auch die Gemeinderatsanträge mit. Der Antrag beziehungsweise die drei Anträge der FSU-Minderheit 2. Lesung halten wir aus diesem Grund für übermütig. Ich glaube, das realisieren die Antragstellenden offenbar auch selbst, weil sie jetzt ja punktweise abstimmen wollen. Das ist genau solch ein Indiz. Um einen dieser drei Punkte nämlich abzumildern, probieren sie, mit schwammigen Formulierungen in bestimmten Fällen Gebührenerhalbierung zu installieren. Und das soll über den Anspruch auf Krankenkassenprämienverbilligungen geschehen, aufgrund eines Nachweises von medizinischen oder beruflichen Gründen, wegen der Dringlichkeit des Angewiesenseins auf ein Fahrzeug, um die sozialen Realitäten offenbar wieder zurechtrücken zu können. Und jetzt noch zu ein paar Worten, die man sich erst mal muss auf der Zunge zergehen lassen muss, um überhaupt abschätzen zu können, was sie eigentlich bedeuten sollen und wie man sie auch umsetzen könnte. Die Umsetzbarkeit ist nämlich genau das Problem. Wie will die Verwaltung das machen? Das wird wirklich zu einem Mammutakt werden für die Verwaltung, die drei Punkte aufgrund dieser schwammigen Formulierung umzusetzen. Ich habe zwei Anträge aus dem Grund zurückgezogen, weil sie eben auch schwierig oder kaum umsetzbar gewesen wären. Ein kleiner Wink an euch: Ich habe diese Anträge zurückgezogen. Zur Sozialverträglichkeit sind wir der Meinung,

die müsste man zum Beispiel mit einem Grundeinkommen sicherstellen. Hierin sind wir mit der SP und dem GB durchaus einig. Und wenn man das hätte, dann könnten nämlich auch sozial Schwächere die hohen Gebühren durchaus zahlen und dann sind nämlich auch die Anreize richtig gesetzt.

Ich komme noch kurz zur zweiten Vorlage. Die Gebührenbefreiung der Giveboxen nehmen wir an. Das ist auch etwas, das uns ganz wichtig ist, das ist auch von unserer Seite gekommen. Bei den Parkgebühren und bei den Parkuhren gelten für uns grundsätzlich die analogen Argumente wie bei den Parkkarten. Wir unterstützen grundsätzlich die Gemeinderatsanträge.

Im Detail, bei der Oberen Altstadt und den übrigen Quartieren folgen wir ebenfalls dem Gemeinderat beziehungsweise der PVS-Minderheit betreffend des Tarifs von 3.30 Franken pro Stunde. Noch weitergehende Erhöhungen halten wir nicht für sozialverträglich und würden wir im Fall einer Annahme als sehr kritisch anschauen. Bei der Unteren Altstadt vertreten wir eine etwas andere Haltung. Dort haben wir nämlich die Vision, dass sie grundsätzlich einmal autofrei werden sollte. Wir unterstützen darum dort den Antrag PVS 2. Lesung zur Unteren Altstadt und Matte, der eine Erhöhung auf 5.20 Franken vorschlägt, inklusive 1.90 Franken im Sinne einer Lenkungsabgabe, die an die Bevölkerung zurückerstattet würde. Und am Schluss zu den Parkplätzen: Wir favorisieren 1.50 Franken. Eine höhere Gebühr würde aus unserer Sicht Mehrverkehr in der Innenstadt und in den Quartieren provozieren. Zusammenfassend: Die Fraktion GFL/EVP unterstützt insgesamt die Anträge des Gemeinderats. Bei den Detail-Anträgen ist es nötig, dass wir Augenmass beweisen. Falls die angesprochenen Anträge, die ich vorhin als kritisch oder sehr kritisch bezeichnet habe, angenommen würden, behalten wir uns vor, die zwei Vorlagen zur Revision des SUE-Gebührentarifs in der Schlussabstimmung abzulehnen.

Erich Hess (SVP) für die Fraktion SVP (teilt das Votum mit Alexander Feuz): Es herrscht hier in dieser Stadt Bern ein sozialistisches System, wie man es früher wahrscheinlich unter Stalin, Hitler oder Mussolini gehabt hat.

Gelächter im Saal.

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer*: Herr Hess, bitte mässigen Sie sich.

Erich Hess setzt sein Votum fort: Es kann nicht sein, dass man die Bürger immer und immer mehr abzockt und das Geld umverteilt. Genau das passiert hier wie in diesen extrem gewalttätigen, sozialistischen Systemen, die man gehabt hat. Den einen hat man es genommen und den anderen hat man es gegeben, wie es gerade gepasst hat. Gerechtigkeit hat nicht stattgefunden. Das sieht man auch gerade bei der Einteilung der Fahrzeugsorten, die gemacht wurde. Sie sagen, sie brauchen so und so viel Platz. Das sei nicht kostendeckend. Aber können Sie mir sagen, wieso ein mit Diesel oder Benzin betriebenes Fahrzeug mehr oder weniger Platz brauchen soll als eines, das mit Strom betrieben wird? Wahrscheinlich sind die gleich gross oder sogar grösser. Völlig unlogisch: es ist eine sozialistische Politik, die hier betrieben wird. Sie kommen mit der Klimakrise. Es gibt ja gar nirgends eine Krise. Wer von Ihnen hier im Saal hat leiden müssen, weil es ein Grad oder zwei wärmer wurde? Im Gegenteil, es war ein guter Sommer für viele Landwirte, die zweimal ernten konnten, anstatt nur einmal. Den meisten ist es besser gegangen, gerade hier bei uns und zum Oberland hin. Es ist auch nicht so, dass Autos, die stehen, CO₂ verursachen, weil die Motoren ja stillstehen. Wenn Sie so auf dem CO₂ herumreiten, müssen Sie aber auch wissen, dass die Parkplatzverknappung, die gemacht wird, und die Verteuerung der Parkplätze enorm viel mehr Suchverkehr in der Stadt Bern zur Folge haben. Die Autofahrer werden länger im Kreis fahren müssen in den Quartieren und dadurch massiv mehr CO₂ verursachen. Darum kann es aus meiner Sicht nicht sein,

dass die Parkgebühren heraufgesetzt werden. Vor drei oder vier Monaten haben Sie Veloparkplätze in Millionenhöhe verabschiedet. Die müssen wiederum nicht kostendeckend sein. Kann mir jemand die Argumentation erklären, dass man die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt Bern nicht alle gleichbehandelt? Es sind alles Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt Bern, die Steuern zahlen; gut, von den Velofahrern wahrscheinlich die meisten nicht, weil sie wahrscheinlich zu faul sind, um zu arbeiten. Aber jene, die arbeiten, die fahren zu einem grossen Teil Auto, weil sie eben zu unregelmässigen Zeiten arbeiten müssen und es ihnen vielleicht allenfalls nicht auf den öffentlichen Verkehr reicht. Diejenigen, die arbeiten, werden zusätzlich bestraft.

Weiter danke ich recht herzlich. Je weniger Parkplätze es in der Stadt gibt und je teurer diese sind, desto mehr können die Privaten ihre Parkgebühren auch erhöhen. Also, ich habe zwei oder drei Parkplätze und ich freue mich, dass ich dort die Parkplatzpreise auch ein bisschen erhöhen kann. Also, Sie fassen hier Beschlüsse, die direkt meinem Portemonnaie zugutekommen. Darum: Nehmen Sie doch die Bürger nicht aus. Ich verstehe das nicht. Normalerweise wettern Sie immer gegen die privaten Immobilienbesitzer.

Ich bitte Sie im Namen der Fraktion SVP, jegliche Erhöhungen in diesen beiden Reglementen abzulehnen. Sie sind ja absurd, diese Erhöhungen, die gehen ja pro Stunde bis 5.20 Franken. Das heisst, wenn ich acht Stunden auf einem Parkplatz bin und gerade das Pech habe, dass ein Polizist kommt, kommt mich der Parkplatz gleich teuer zu stehen wie die Ordnungsbusse von 40 Franken. Sprich, sollten in Zukunft die Parkplatzpreise bei 5.20 Franken liegen, könnte alle acht Stunden ein Polizist vorbeigekommen und eine Parkbusse unter den Scheibenwischer klemmen und das käme unter dem Strich noch günstiger, weil in der Regel nicht alle acht Stunden eine Parkbusse unter dem Scheibenwischer steckt. Darum ist es dann günstiger, pauschal zu parkieren, anstatt der Stadt, die sowieso das Geld, das sie einnimmt, nur verblödet, Parkgeld zu bezahlen. Ich bitte Sie im Interesse der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler der Stadt Bern, besser Kosten einzusparen und nicht den Leuten das Geld aus dem Sack zu ziehen.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Das Reglement trägt eben die rot-grüne Handschrift. Verbotskultur, Neidkultur: das ist genau dieses Reglement. Ich beschränke mich auf ganz wenige Punkte, auf gewisse Anträge, um zu zeigen, wie quer sie in der Landschaft stehen. Dazu gehört insbesondere der Antrag der FSU-Minderheit auf Seite 7. Hier wollen Sie Fahrzeuge über 1 800 Kilo besonders bestrafen, das ist klar. Es gibt gewisse Leute, die solche Fahrzeuge aus beruflichen Gründen brauchen. Sie haben dann wieder Ziffer c). Das aus beruflichen Gründen nachweislich dringende Angewiesensein auf ein Fahrzeug wird zu interessanten juristischen Streitereien führen. Da haben Sie x Einspracheverfahren und Beschwerdeverfahren, wenn man das belegen muss. Ich bin weiss Gott kein Steuerrechtler. Aber Leute, die Anspruch auf Krankenkassenprämienverbilligung haben, haben Anrecht auf die Reduktion. Aber meine Damen und Herren, ich glaube, es wurde schon gesagt: Wir haben hier eine Gebühr. Das ist eben keine Steuer. Das ist ein anderer Ansatz und das ist für mich rechtlich nicht zulässig. Machen Sie das nur, so kann man das allenfalls rechtlich angreifen. Sie können auch nicht sagen, dass jener, der Krankenkassenprämienverbilligung bekommt, für die Fahrzeugänderung beim Strassenverkehrsamt nur 40 Franken zahlt statt 80 Franken. Auch wer ein Fischereipatent löst, zahlt eine Gebühr, aber auch hier können Sie nicht von dem, der eben Krankenkassenverbilligung hat, weniger verlangen. Also, meines Erachtens ist das juristisch nicht zulässig. Aber wir haben einmal gesagt, man sollte das rechtlich abklären. Die Rückweisungsanträge haben Sie alle abgelehnt. Sie wollen das durchdrücken. Ich habe einfach die Hoffnung, dass der Bürger merkt, dass Sie ihm das Hinterste und Letzte verbieten wollen. Sie wollen Ihre Lebensauffassung allen aufdrücken. Sie wollen, dass man nicht mehr mit dem Auto fahren darf. Ich hoffe, dass der Bürger dann mal genug hat, wenn es für das

Personalreglement und für das Personal eine Steuererhöhung braucht, und er dies alles mit seinem eigenen Geld zahlen soll. Ich hoffe, Ihre Wähler merken – ich habe Ihnen das schon vorher gesagt -, dass diese Gebührenerhöhung jenem mit der grossen Villa in der Elfenau, wo die Fahrzeuge in der Garageneinfahrt abgestellt werden können, nicht weh tut. Vielleicht hat er auch eine grosse Garage. Aber sie tut dem Kleinen weh, dessen Auto vielleicht weniger Wert hat, als er jetzt pro Jahr für die Parkgebühren zahlen muss. Ich will Ihnen einfach ins Gewissen reden. Sie machen der Frau, die Schichtarbeit hat oder am Abend putzen geht oder ihr Kind in eine Spezialschule bringen muss, das Leben schwer.

Einmal mehr: Die Stadt Bern ist keine attraktive Stadt mehr. Die Stadt Bern wird nur noch eine attraktive Stadt für Beamte, für städtische Angestellte sein. Die können dann hier leben, aber die anderen möchten Sie am liebsten wegweisen. Sie müssen einfach am Schluss noch jemanden haben, der Ihnen den ganzen Blödsinn bezahlt.

Lionel Gaudy (Mitte) für die Fraktion Mitte: Es ist fast schon ein bisschen eine Seltenheit, dass wir hier drin vor solch einer prall gefüllten Tribüne reden dürfen. Wir haben es hier betreffend dem Gebührenreglement schon ein paarmal gehört – ein paarmal ist das Wort Sozialverträglichkeit gefallen. Unseres Erachtens ist es auch ein blöder Zufall, dass das Reglement genau in einer Zeit kommt, da die Inflation über 3 Prozent beträgt, da sich für die meisten Stadtberner Haushalte abzeichnet, dass massiv höhere Energiepreise zu zahlen sein werden, dass Nebenkostenabrechnungen teilweise massiv höher ausfallen werden. Und genau jetzt kommt die Stadt Bern, kommt der Gemeinderat und sagt, das ist noch nicht genug. Obendrauf legen wir auch noch Parkkartengebührenerhöhungen und eine Erhöhung der Parkierungsgebühren. Eines können Sie mir glauben: In dieser Stadt fahren die wenigsten freiwillig mit dem Auto herum. Einerseits ist man häufig zu Fuss oder mit dem Velo im Nahverkehr schneller am Zielort und andererseits ist es auch nicht sehr angenehm, in Bern Auto zu fahren. Ich glaube, die meisten in diesem Saal wissen ganz genau, wovon sie sprechen und das ist auch gut und recht so. Es soll in der Stadt Bern auch nicht oberste Priorität sein, dass alle mit dem Auto überall hinfahren können. Wir wollen weiss Gott nicht Verhältnisse wie in amerikanischen Grossstädten, wo man als Fussgänger quasi Bürger zweiter Klasse ist. Gleichwohl, die Leute, die ein Auto brauchen, die darauf angewiesen sind, müssen es auch irgendwo abstellen können. Ich glaube, darin sind wir uns einig. Und diese Leute soll man jetzt nicht unnötigerweise zur Kasse bitten und quasi noch mehr schröpfen für ein Angebot, bei dem die Leistung notabene ohnehin schon abnimmt. Schauen wir nur mal, wie viele Parkplätze es noch vor 10 Jahren in der blauen Zone gab und wie viele es heute gibt. Also, man will einen höheren Preis für etwas verlangen, das schlechter ist. Das klingt doch absolut sinnfrei. Und genau deshalb bitten wir Sie, unseren Antrag anzunehmen. Wir sind klar dafür, dass man Fahrzeuge, die CO₂-neutral sind, fördern will, indem sie Gratisparkkarten bekommen. Bei den anderen kann man meinetwegen oder unseretwegen den Tarif quasi im Rahmen des Gemeinderatsantrags erhöhen. Falls das aber nicht angenommen wird, sind wir klar dagegen, zum jetzigen Zeitpunkt die Parkkartengebühren noch weiter zu erhöhen. Das gleiche gilt auch für die Parkierungsgebühren in der weissen Zone. Man zahlt heute in der Stadt pro Stunde 2.20 Franken. Neu sollen es 3 Franken sein. Dort hat der Preisüberwacher – und für etwas hat man den Preisüberwacher – klar gesagt, 2.40 Franken entsprächen der Kostenwahrheit. Im Betrag von 2.50 Franken wäre noch eine leichte Lenkungsabgabe drin. Es ist nicht besonders attraktiv, in der Innenstadt irgendwo einen Parkplatz zu suchen, dort das Auto abzustellen und stündlich die Parkuhr zu füttern. Jemand, der das macht, ist darauf angewiesen, dass man dort einen Parkplatz findet. Ausserdem muss sich die Person den Parkplatz auch leisten können. Darum, werte Mitglieder des Stadtrats, möchte ich gerne noch einmal an Ihre Vernunft und eben auch an Ihr soziales Gewissen appellieren, und ich meine das nicht auf eine polemische Art und Weise. Es sind ganz konkrete Kosten, die hier auf die Berner Bevölkerung zukommen, und

die wenigsten haben sich ausgesucht, diese Kosten zu tragen. Die wenigsten haben gesagt, ich möchte jetzt unbedingt ein Auto. Viele Leute brauchen es für den Weg zur Arbeit. Viele arbeiten in einem Schichtbetrieb. Viele müssen beruflich das Geschäftsauto, zum Beispiel von einem Handwerksbetrieb, mit nachhause nehmen. Denken Sie einfach an all diese Leute und daran, dass deren frei verfügbares Einkommen im Moment sowieso sinkt. Es ist nicht der richtige Zeitpunkt, die Gebühren massgeblich zu erhöhen.

Einzelvoten zu den Traktanden 12 und 13

Marcel Wüthrich (GFL): Ich muss auf einen Nebenschauplatz eingehen. Es geht mir extrem auf den Wecker, wie die SVP und insbesondere Erich Hess immer wieder in Nebensätzen die Auswirkung der Klimaerwärmung verniedlichen. Erich Hess hat vorhin gesagt, das sei ja eigentlich nichts, wir hätten das ja noch gut überlebt. Ich möchte Erich Hess einen Selbstversuch vorschlagen. Es wäre ja vielleicht möglich, dass Sie Ihre eigene Körpertemperatur einmal um 1 Grad erhöhen könnten. Dann hätten Sie 38 Grad. Dann könnten Sie einmal erleben, wie es Ihnen geht. Sie könnten es vielleicht sogar mit 2 Grad probieren. Ich bin nicht sicher, ob Erich Hess dann noch in den Ratssaal kommt. Dazu käme, dass die Körpertemperatur dauerhaft erhöht wäre und nicht einfach nur für zwei Stunden, während einer Stadtratssitzung. Das ist ein Fieber, das sich durch Schüttelfrost, Schwitzen, Hitzewallungen und noch andere Symptome auszeichnet. Das Klimafieber, das wir eben auch auf der globalen Ebene haben, äussert sich entsprechend durch Überschwemmungen, Wirbelstürme, Dürren. Und das will ich eben nicht, dass das unserem Planeten passiert. Darum kämpfen wir auch immer wieder dafür, dass wir der Klimaerwärmung entgegentreten können. Ich muss noch eines sagen: Erich Hess, ich wünsche Ihnen diesen Zustand definitiv nicht.

Erich Hess (SVP): Es ist ein Unterschied, ob irgendein Körper immer Temperaturunterschiede hat, wie das bei der Welt der Fall gewesen ist, oder bei einem Menschen, der etwa immer die gleiche Temperatur hat.

Alexander Feuz (SVP): Wenn einer von uns irgendetwas sagt, das sehr abschweifend ist, wird von Seiten des Präsidenten sofort eingegriffen. Dass man eine Körpertemperatur mit dem Klima vergleicht, ist glaube ich, doch sehr, sehr weit hergeholt. Ich glaube, wir wissen alle, wie die Situation ist.

Für mich geht es noch um zwei Punkte. Denken wir daran, was der Preisüberwacher zu den Tarifen gesagt hat. Er hat ganz klar gesagt, dass die Tarife eben teilweise zu hoch sind. Denken Sie daran, mit all diesen Sachen, wie sie jetzt formuliert sind, laufen Sie meines Erachtens klar in ein Beschwerdeverfahren in der abstrakten Normenkontrolle hinein. Ich habe die Hoffnung, dass es dann später – vielleicht nicht bei der ersten Instanz, aber bei der zweiten – klemmt. Ich weiss nicht, ob Sie das Äquivalenzprinzip kennen. Florence hat es schon als Steuerrechtlerin episch ausgeführt. Ich mache es ganz kurz: Meines Erachtens ist es nicht zulässig. Bei diesem Projekt steht der Neid im Vordergrund, die Unterdrückung von Leuten, die ein Auto haben. Sie sollen nicht mehr in der Stadt Bern sein. Das habe ich ja vorher merken müssen bei meinem Antrag betreffend den Parkplätzen. Man kann durchaus in einem Quartier 40 Prozent der Parkplätze streichen. Wenn wir Bürgerlichen damals, als wir noch die Mehrheit hatten, so politisiert hätten, würde vielleicht die Situation anders aussehen, es hätte einen Riesenaufschrei gegeben. Aber Sie versuchen die letzten Bürger aus der Stadt hinauszudrängen, die letzten Gewerbebetriebe aus der Stadt hinauszudrängen. Sie sind dafür verantwortlich. Aber, wie gesagt, ich sehe gelassen der Abstimmung entgegen.

Ich hoffe einfach, der Bürger – und darunter sind auch Ihre Wähler – erkennt die Pfründewirtschaft, wie Sie sie im Personalreglement betreiben, und die Verbotskultur, die unerträglich ist.

Das gibt eben nicht nur Fieber, sondern macht richtig krank. Man zieht weg. Meine grössere Hoffnung ist allerdings, dass daraus Konsequenzen bei den Wahlen folgen.

Thomas Glauser (SVP): Ich spreche für die KMUs. Wir haben in der Stadt nicht nur Privatpersonen und Privathaushalte. Man hat ein Stadtleben, indem es auch Gewerbe hat, die Gastronomie oder eben die KMUs. Es sind einfach Gewerbler, die auch auf Kundschaft angewiesen sind. Wir haben in der Stadt Burgdorf ein super Beispiel im Emmental. Man hat dort die Oberstadt autofrei gemacht. Und was ist passiert? Etliches Gewerbe ist eingegangen, ist Konkurs gegangen, weil die Leute gar nicht mehr in die Oberstadt gingen. Die überlebenden Gewerbler sind in die Unterstadt umgezogen. Wenn Sie heute in Burgdorf die Oberstadt anschauen, wo kein Parkplatz mehr ist, wo alles autofrei ist, sehen Sie eine Geisterstadt.

Und das möchte ich eigentlich in Bern nicht. Es soll eine gute Durchmischung mit Veloparkplätzen, mit Autoparkplätzen geben. Es soll für alle Platz haben.

Und wenn man Apothekerpreise für das Parkieren zahlen muss, geht man sicher auch nicht mehr in die Stadt in einen Gastronomiebetrieb. Also, denken Sie doch mal an die Gastronomie, das Gewerbe, die KMUs, und vor allem an diejenigen, die in der Stadt arbeiten. Da sind natürlich auch Arbeitsplätze gefährdet. Das kann einen Rattenschwanz geben. Daran denken wir nicht, wir denken immer an den Privathaushalt. Ausserdem, das muss ich noch sagen, sind diese Extreme sehr schlecht für die Stadt Bern.

Simone Richner (FDP): Ich möchte noch schnell etwas zu den externen Kosten sagen, das schon von meiner Kollegin Florence Schmid erwähnt wurde.

Zur Begründung der exorbitanten Erhöhung führt nämlich der Gemeinderat nebst dem Finanzbedarf der Stadt die angebliche Initialisierung von Umwelt-, Stau- und Unfallkosten an. Das finde ich ziemlich dreist, zumal die Staukosten bereits von der Gesamtheit der Autofahrer getragen werden, also initialisiert sind, und Staus weitgehend von der Stadt selbst produziert werden. Ähnlich verhält es sich mit den Unfallkosten. Verkehrsunfälle werden durch das Haftungsrecht und die Versicherungspflicht bereits zu den Verursachern zurückgekoppelt. Insbesondere Versicherungen stellen eine zielgenaue Initialisierung dar; so viel zu den externen Kosten. Jetzt will ich trotzdem noch schnell einfach mein Juristenherz ausschütten. Gebühren, Sie haben es schon gehört, unterliegen dem Kostendeckungs- und dem Äquivalenzprinzip. Einfacher gesagt: Eine Gebühr muss im konkreten Fall verhältnismässig sein und sich in vernünftigen Grenzen bewegen. Werden die vernünftigen Grenzen überschritten, handelt es sich bei einer Gebühr um eine sogenannte Gemengsteuer, meine Damen und Herren, für welche die steuerrechtlichen Grundsätze gilt und für welche im Parkierungsbereich eine kantonale gesetzliche Grundlage fehlt.

Direktor SUE *Reto Nause:* Ich glaube, der Gemeinderat hat mit diesen Parkkarten ein ausgewogenes Paket geschnürt. Seit fast 20 Jahren ist der Preis der Parkkarten unverändert und darum ist auch eine Erhöhung der Parkkartengebühren legitim und darum hat der Gemeinderat auch ein Element eingebaut, das eine Lenkungswirkung entfaltet, indem nämlich für Zero-Emission-Cars, also für reine Elektrofahrzeuge, eine moderatere Preiserhöhung vorgesehen ist. Das wird eine Lenkungswirkung zugunsten der E-Mobilität entfalten. Ich muss Ihnen aber einfach sagen: Was in der Kommission passiert ist, ist schon eher desaströs.

Wenn man mehr als eine Vervielfachung des geltenden Tarifs beantragt, wie das in diesen Anträgen zum Teil der Fall ist, dann ist das schon fast Wucher. Und wenn man ein Bürokratiemonster schafft, für das wir im Polizeiinspektorat Prämienvorbilligungsnachweise und Arztzeugnissen einholen müssen, für das wir abklären müssen, ob eine berufliche Notwendigkeit für die Benutzung eines Fahrzeugs besteht, ja, sorry, dann muss ich auch fünf Leute mehr einstellen, die diese Abklärungen machen. Die Parkkarten sind ein Massengeschäft. Wir ge-

hen davon aus, dass, wenn diese Anträge angenommen werden, wir bei etwa einem Drittel dieser Parkkarten manuell und in Gesprächen abklären müssten, ob die 50 Prozent-Ermässigung tatsächlich zum Tragen kommt oder nicht. Ich muss Ihnen einfach eines sagen: Das «gurkt» mich auf Deutsch gesagt wirklich richtig an. Wir haben mit viel Enthusiasmus die elektronischen Parkkarten eingeführt. Wir waren ein Leuchtturmprojekt. Sie können Parkkarten im Internet zahlen, bestellen etc. Und jetzt kommen hier Anträge aus der Kommission, die die elektronischen Prozesse obsolet machen, und das ist ein Rückschritt vom digitalen Zeitalter in die Steinzeit. Die neuen Rahmenbedingungen, die in diesen Anträgen zum Teil gefordert werden, bedeuten Handarbeit, Personalaufstockung und Willkür. Der Willkür würde Tür und Tor geöffnet.

Die einkommensabhängige Ausgestaltung, die in diesen Anträgen eingefordert wird, wäre rechtlich fragwürdig, und darum muss ich Sie ganz klar darum bitten, lehnen Sie die Anträge ab. Die gemeinderätliche Vorlage ist die richtige, die gute Vorlage, und ich muss Ihnen einfach eines sagen: Ein Referendum steht im Raum, und wenn Sie diesen Anträgen, die hier im Raum stehen, zustimmen, dann leiten Sie Wasser auf die Mühlen dieses Referendums. Folgen Sie dem Gemeinderat. Es ist ein gutes Reglement. Wir werden damit kein Referendumschaos haben. Und am Schluss, wenn das Referendum erfolgreich ist, haben wir gar nichts, und die Mehreinnahmen sind bereits in den Budgets eingestellt; das einfach als kleine Warnung.

Direktorin TVS *Marieke Kruit*: Neben den Anwohnendenparkkarten will der Gemeinderat die Parkiergebühren auf öffentlichen Parkplätzen anpassen. Wir haben in der letzten Lesung und auch in der Budgetdebatte schon darüber diskutiert. Ich halte mich darum kurz und sage nur etwas zu den Anträgen. Aber bevor ich das mache, noch ein paar allgemeine Bemerkungen. Es ist schon mehrmals gesagt worden: Der öffentliche Raum ist knapp und kostbar und der Druck wird auch durch die zunehmende Verdichtung weiter zunehmen. Es ist wirklich ein kostbarer Boden. Es gibt vielfältige Ansprüche an den Raum und darum müssen wir sorgfältig mit diesem Platz umgehen und eben Kompromisse eingehen. Ich sage gerne noch etwas zu den externen also indirekten Kosten, die angesprochen wurden. Es geht wirklich um Kostenwahrheit bei diesen Parkplätzen. Fakt ist: Heute sind die direkten Kosten für die Parkplätze höher als die Parkiergebühren. Die sind eben im Moment nicht kostendeckend. Das ist nicht verursachergerecht und belastet die Stadtkasse. Die Berechnung der indirekten Kosten ist eine komplexe Angelegenheit. Berechnet werden sie aus wissenschaftlichen Erkenntnissen. Daten und Hinweise gibt es natürlich auch aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons. Daraus abgeleitet werden diese Zahlen. Der Gemeinderat geht bewusst nicht aufs Ganze, sondern schlägt aus unserer Sicht einen Betrag vor, der verhältnismässig ist, aber doch mehr Kostenwahrheit bringt.

Jetzt noch kurz zu den Anträgen: Zum Antrag 1 von der SVP zu den Giveboxen: Sie haben im März 2019 dem Gemeinderat mit der Motion der Fraktion GFL/EVP einen klaren Auftrag gegeben, Giveboxen oder etwas ähnliches unbürokratisch zu ermöglichen. Das hier ist jetzt das Resultat. Mit dieser Ausnahmeregelung entfallen in Zukunft sowohl die Pflicht, ein Gebührenbefreiungsgesuch zu stellen, also auch der Aufwand für die Prüfung durch die Verwaltung. Wir bitten Sie darum, den Antrag abzulehnen. Dann zu den Anträgen, die eine Erhöhung der Parkiergebühren über das hinaus, was der Gemeinderat vorschlägt, verlangen, sei es bei der Parkierung draussen oder im Park + Ride: Ich bitte Sie auch bei all diesen Anträgen, die Verhältnismässigkeit nicht aus dem Auge zu verlieren. Die vom Gemeinderat ursprünglich beantragte Erhöhung auf 3 Franken pro Stunde ist wirklich gut austariert, ist verhältnismässig, stellt die Kostendeckung sicher und erfüllt das Ziel einer Lenkungswirkung. Auch eine Gebühr von neu 3.30 Franken pro Stunde, wie das die PVS in der ersten Lesung vorschlägt, und der Sie auch in der Budgetdebatte zugestimmt haben, wäre nach Auffassung des Gemeinderats

nach wie vor verhältnismässig. Alle Anträge, die darüber hinausgehen, bittet der Gemeinderat abzulehnen. Dann noch zum Antrag der PVS: Auch hier geht die Gebühr von 5 Franken weit über das hinaus, was der Gemeinderat vorschlägt, und was auch vom Preisüberwacher empfohlen wird. Auch da stellt sich wieder die Frage der Verhältnismässigkeit. Der administrative Aufwand, den der Antrag mit dieser Umverteilung zudem auslösen würde, wäre wirklich recht beträchtlich. Ich bitte Sie wirklich, auch diesen abzulehnen. Dann noch zu den Anträgen, die eine Senkung auf unter 3 Franken pro Stunde fordern. Der Stadtrat hat eigentlich bereits im Rahmen der Budgetdebatte eine Erhöhung auf 3.30 Franken beschlossen. Neben der Kostendeckung verfolgt der Gemeinderat mit der beantragten Gebührenerhöhung ja auch das Ziel einer Lenkungswirkung, und das würde damit nicht erfüllt. Ich bitte Sie darum, auch diese Anträge abzulehnen, der Teilrevision des Gebührenreglements jedoch zuzustimmen.

Michael Sutter (SP): Ich erlaube mir, jetzt etwas sagen, weil ich mich tatsächlich persönlich angegriffen fühle, wenn es heisst, die FSU habe desaströs gearbeitet. Ich habe nur eine kleine Frage an Reto Nause: Wenn alles über die elektronische Parkkarten-App gehen und der Vortrag des Gemeinderates stimmen soll, wie kann die elektronische Parkkarten-App beurteilen, ob ein Erdgasfahrzeug mit Biogas betankt worden ist oder nicht?

Direktor SUE *Reto Nause:* Das bringen wir bringen hin, aber Gespräche, ob jemand beruflich auf das Auto angewiesen ist oder nicht, das bringen wir elektronisch definitiv nicht hin.

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer:* Wir werden hier das Geschäft unterbrechen. Wir traktandieren es am 20. Oktober unmittelbar nach den ersten Traktanden wie Wahlen und Dringliches. Sie bekommen im Vorfeld eine saubere Synopsis mit allen Gegenüberstellungen unter Berücksichtigung der heute gestrichenen und eingegangenen Anträge und allen Anträgen, die Sie schon gekannt haben – das sind die Grenzen eines Milizparlaments.

Beschluss

Die Beschlussfassung wird auf die Sitzung vom 20. Oktober 2022 verschoben.

13 Erhöhung Parkiergebühren sowie Gebührenbefreiung im Zusammenhang mit Giveboxen: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11); Teilrevision; 2. Lesung

2020.TVS.000101

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Erhöhung Parkiergebühren sowie Gebührenbefreiung im Zusammenhang mit Giveboxen: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11); Teilrevision
2. Er beschliesst mit .. Ja- gegen .. Nein-Stimmen die Teilrevision des Gebührenreglements und von dessen Anhang III wie folgt (*Änderungen kursiv*):
Ergänzung von Artikel 10 Absatz 1 Gebührenreglement mit folgendem neuen Buchstaben d:
Auskünfte, Leistungen, Bewilligungen, Konzessionen und Überlassung von öffentlichem Grund im Zusammenhang mit Erstellung und Betrieb von publikumszugänglichen

schränkartigen Einrichtungen für Gebrauchsgüter zum unentgeltlichen Mitnehmen (Giveboxen).

Anpassungen von Anhang III des Gebührenreglements:

4.8	Für das Abstellen eines Motorwagens auf mit Parkuhren oder zentralen Parkuhren versehenen Parkplätzen auf öffentlichem Grund werden bei Beginn des Parkvorgangs eine einmalige und für das Parkieren von über 30 Minuten Parkergebühren gemäss den Ziffern 4.8.1–4.8.6 erhoben. Die Parkuhrkontrollgebühr beträgt jeweils die Hälfte der für eine Stunde geschuldeten Kontrollgebühr	
4.8.1	Untere Altstadt und Matte von 00.00–24.00 Uhr pro Stunde (werktags zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze)	3.00
4.8.2	Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr	3.00
4.8.3	Übrige Quartiere; in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten	3.00
4.8.4	Offene Park + Ride-Plätze	
4.8.4.1	Park + Ride Allmend Rund um die Uhr; pro Stunde	1.50
4.8.4.2	Übrige offene Park + Ride-Plätze Zwischen 07.00 und 19.00 Uhr; pro Stunde	1.50

3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung des Gebührenreglements.

Bern, 18. August 2021

Synopsis und Anträge

Gebührenreglement <i>neu</i>	Anträge
Art. 10 Ausnahmen von der Gebührenpflicht 1 In der Regel gebührenfrei sind: [unverändert] [unverändert] [unverändert] <i>Auskünfte, Leistungen, Bewilligungen, Konzessionen und Überlassung von öffentlichem Grund im Zusammenhang mit Erstellung und Betrieb von publikumszugänglichen schränkartigen Einrichtungen für Gebrauchsgüter zum unentgeltlichen Mitnehmen (Giveboxen).</i>	SVP¹: Auf die Ausnahme von der Gebührenpflicht für Giveboxen sei zu verzichten.
Anpassungen von Anhang III des Gebührenreglements	
4.8.1 Untere Altstadt und Matte von 00.00-24.00 Uhr pro Stunde (werktags zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze) 2.20-3.00	SVP²: Untere Altstadt und Matte von 00.00–24.00 Uhr pro Stunde (werktags zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze) 3.00 2.20

	<p>GB/JA!³: Untere Altstadt und Matte von 00.00–24.00 Uhr pro Stunde (werktags zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze) 3.00 5.20</p> <p>Mitte⁴: Untere Altstadt und Matte von 00.00–24.00 Uhr pro Stunde (werktags zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze) 3.00 2.40</p> <p>Eventualantrag Mitte⁵: 4.8.1 Untere Altstadt und Matte von 00.00–24.00 Uhr pro Stunde (werktags zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze) 3.00 2.50</p> <p>PVS, 2. Lesung⁶: Untere Altstadt und Matte von 00.00–24.00 Uhr pro Stunde (werktags zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze) 3.00 5.20 1.90 der Gebühr wird als Lenkungsabgabe wieder an die Bevölkerung zurückverteilt. Die Details regelt der Gemeinderat.</p> <p>PVS-Minderheit, 2. Lesung⁷: Untere Altstadt und Matte von 00.00–24.00 Uhr pro Stunde (werktags zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze) 3.00 3.30</p>
<p>4.8.2 Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr 2.20 3.00</p> <p>Gegenüberstellung/Abstimmung: Antrag GB/JA! vs. Antrag SVP Obsiegender Antrag vs. Antrag Mitte</p>	<p>SVP⁸: Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr 3.00 2.20</p> <p>GB/JA!⁹: Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr 3.00 5.20</p>

Variante a: Antrag Mitte obsiegt

Antrag Mitte vs. Antrag PVS, 2. Lesung
 Obsiegt Antrag PVS, 2. Lesung, dann dieser vs. Eventualantrag Mitte
 Obsiegender Antrag vs. Antrag PVS-Minderheit, 2. Lesung
 Ev. obsiegender Antrag vs. Eventualantrag Mitte
 Abstimmung über obsiegenden Antrag

Variante b: Antrag Mitte obsiegt nicht

Obsiegender Antrag vs. Eventualantrag Mitte
 Obsiegender Antrag vs. Antrag PVS, 2. Lesung
 Obsiegender Antrag vs. Antrag PVS-Minderheit, 2. Lesung
 Abstimmung über obsiegenden Antrag

Mitte¹⁰:

Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr
~~3.00~~ 2.40

Eventualantrag Mitte¹¹:

Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr
~~3.00~~ 2.50

PVS, 2. Lesung¹²:

Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr
~~3.00~~ 5.20
 1.90 der Gebühr wird als Lenkungsabgabe wieder an die Bevölkerung zurückverteilt. Die Details regelt der Gemeinderat.

PVS-Minderheit, 2. Lesung¹³:

Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr
~~3.00~~ 3.30

4.8.3

Übrige Quartiere; in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten
~~2.20-3.00~~

SVP¹⁴:

Übrige Quartiere; in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten
~~3.00~~ 2.20

GB/JA!¹⁵:

Übrige Quartiere; in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten
~~3.00~~ 5.20

Gegenüberstellung/Abstimmung:

Antrag GB/JA! vs. Antrag SVP
 Obsiegender Antrag vs. Antrag Mitte

Mitte¹⁶:

Übrige Quartiere; in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten
~~3.00~~ 2.40

Variante a: Antrag Mitte obsiegt

Antrag Mitte vs. Antrag PVS, 2. Lesung
 Obsiegt Antrag PVS, 2. Lesung, dann dieser vs. Eventualantrag Mitte
 Obsiegender vs. Antrag PVS-Minderheit, 2. Lesung
 Ev. Obsiegender vs. Eventualantrag Mitte
 Abstimmung über obsiegenden Antrag

Eventualantrag Mitte¹⁷:

Übrige Quartiere; in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten
~~3.00~~ 2.50

Variante b: Antrag Mitte obsiegt nicht

Obsiegender Antrag vs. Eventualantrag Mitte
 Obsiegender Antrag vs. Antrag PVS, 2. Lesung
 Obsiegender vs. Antrag PVS-Minderheit, 2.

PVS, 2. Lesung¹⁸:

Übrige Quartiere; in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten ~~3.00~~ 5.20
 1.90 der Gebühr wird als Lenkungsabgabe wieder an die Bevölkerung zurückverteilt. Die Details regelt der Gemeinderat.

<p>Lesung Abstimmung über obsiegenden Antrag</p>	<p>PVS-Minderheit, 2. Lesung¹⁹: Übrige Quartiere; in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten 3.00 3.30</p>
<p>4.8.4 Offene Park + Ride-Plätze</p> <p>4.8.4.1 Park + Ride Allmend Rund um die Uhr; pro Stunde 1.10-1.50</p> <p>Gegenüberstellung/Abstimmung: Antrag GB/JA! vs. Antrag Mitte / SVP / Minderheit-PVS</p> <p>Variante a: Antrag Mitte/SVP/PVS-Minderheit obsiegt Dieser vs. Antrag PVS, 2.Lesung Obsiegt Antrag PVS, 2.Lesung, dann dieser vs. Eventualantrag Mitte Abstimmung über obsiegenden Antrag</p> <p>Variante b: Antrag GB/JA! obsiegt Antrag GB/JA! vs. Eventualantrag Mitte Obsiegender Antrag vs. PVS, 2.Lesung Abstimmung über obsiegenden Antrag</p>	<p>GB/JA!²⁰: Park + Ride Allmend Rund um die Uhr; pro Stunde 1.50 3.50</p> <p>Mitte und SVP und PVS-Minderheit²¹: Park + Ride Allmend Rund um die Uhr; pro Stunde 1.50 1.10</p> <p>Eventualantrag Mitte²²: Park + Ride Allmend Rund um die Uhr; pro Stunde 1.50 1.20</p> <p>PVS, 2.Lesung²³: Park + Ride Allmend Rund um die Uhr; pro Stunde 1.50 2.50</p>
<p>4.8.4.2 Übrige offene Park + Ride-Plätze Zwischen 07.00 und 19.00 Uhr; pro Stunde 1.10-1.50</p> <p>Gegenüberstellung/Abstimmung: Antrag GB/JA! vs. Antrag Mitte / SVP / Minderheit-PVS</p> <p>Variante a: Antrag Mitte/SVP/PVS-Minderheit obsiegt Dieser vs. Antrag PVS, 2.Lesung Obsiegt Antrag PVS, 2.Lesung, dann dieser vs. Eventualantrag Mitte Abstimmung über obsiegenden Antrag</p> <p>Variante b: Antrag GB/JA! obsiegt Antrag GB/JA! vs. Eventualantrag Mitte Obsiegender Antrag vs. PVS, 2. Lesung Abstimmung über obsiegenden Antrag</p>	<p>GB/JA!²⁴: Übrige offene Park + Ride-Plätze Zwischen 07.00 und 19.00 Uhr; pro Stunde 1.50 3.50</p> <p>Mitte und SVP und PVS-Minderheit²⁵: Übrige offene Park + Ride-Plätze Zwischen 07.00 und 19.00 Uhr; pro Stunde 1.50 1.10</p> <p>Eventualantrag Mitte²⁶: Übrige offene Park + Ride-Plätze Zwischen 07.00 und 19.00 Uhr; pro Stunde 1.50 1.20</p> <p>PVS, 2.Lesung²⁷: Übrige offene Park + Ride-Plätze Zwischen 07.00 und 19.00 Uhr; pro Stunde 1.50 2.50</p>

Diskussion siehe Traktandum 12.

Beschluss

Die Beschlussfassung wird auf die Sitzung vom 20. Oktober 2022 verschoben.

14 Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP/Thomas Glauser, SVP): Quartierparkkarten im Stadtteil I (Innere Stadt): Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: Sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?

2021.SR.000210

Diskussion siehe Traktandum 12.

Alexander Feuz (SVP) für die Einreichenden zu den Traktanden 14 bis 16: ich habe bewusst die Diskussion nicht verlangt. Ich habe schon Interpellationen zu anderen Quartieren gestellt und die Diskussion wurde nicht gewährt. Wir haben schon vorher darüber gesprochen. Ich will da nicht irgendwie auf Zeit machen. Ich musste feststellen, dass die Unterstützung für unsere Anträge für mehr Parkplätze sehr schwach war. Offenbar ist es die Meinung dieser Stadt, dass man die Parkplätze aufheben müsste. Sie sehen aus der Zusammenstellung, dass die Interpellationen 2021 und teilweise schon von früher eingereicht wurden. Das ist die Problematik. Dank der Container-Abfalltrennung werden noch mehr Parkplätze aufgehoben werden, was mich immer noch entsetzt, aber Sie haben das so gewollt. Die Schützenmatte, eine Geldkuh, hat man geschlachtet, man hat dort keine Parkplätze mehr. Man hat dort dafür jetzt Sicherheitsprobleme, zusätzliche Sicherheitsprobleme. Man muss immer neue Security-Dienste einsetzen. Das haben wir erreicht. Aber die Leute, wo hier wohnen, sollen immer mehr zahlen für immer weniger Parkplätze. Ich habe einzig noch Hoffnung, dass die Leute bei der Abstimmung sagen, dass sie für das Personalreglement nicht noch mehr Gebühren zahlen wollen. Ich hoffe, der Bürger merkt das mit der Zeit.

Beschluss

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

15 Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Kurt Rügsegger, SVP): Quartierparkkarten im Stadtteil V (Breitenrain-Lorriane): Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: Sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?

2021.SR.000218

Diskussion siehe Traktandum 12.

Beschluss

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

16 Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP/Thomas Glauser, SVP): Quartierparkkarten im Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen): Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: Sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?

2021.SR.000209

Diskussion siehe Traktandum 12.

Beschluss

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

- Die Traktanden 17 und 18 werden gemeinsam behandelt –

17 Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen; Ausführungskredit

2017.TVS.000313

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen; Ausführungskredit.
2. Für die Umsetzung des Projekts Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen; Ausführungskredit wird ein Ausführungskredit von Fr. 3 100 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100387 (Kostenstelle 510110), bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 8. Juni 2022

Anträge

Antrag 1 Fraktion Mitte: Rückweisung: Das Geschäft soll an den Gemeinderat zurückgewiesen werden mit der Auflage, die Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen nur auf der südlichen Route, via Bahnstrasse, umzusetzen.

Antrag 2 PVS: Es sind zusätzliche Massnahmen für die Entsiegelung zu prüfen und falls möglich umzusetzen.

PVS-Sprecher *Timur Akçasayar* (SP): Jetzt geht es um den Ausführungskredit der Velohauptroute Bern – Bethlehem – Brünnen. Dabei geht es um etliche baulichen Massnahmen und einen Kredit in der Höhe von 3,1 Millionen Franken. Die PVS empfiehlt Ihnen grossmehrheitlich, dem Geschäft und dem Kredit zuzustimmen. Für das Geschäft liegt ein Antrag der Kommission für die zusätzliche Prüfung von Entsiegelungsmassnahmen vor. Und heute ist ein Rückweisungsantrag der Fraktion Mitte gestellt worden. Seit der Lancierung der Velo-Offensive 2014 haben wir hier im Stadtrat verschiedene Massnahmen für die Förderung des Veloverkehrs behandelt. Mit gezielten Massnahmen soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Bern bis ins Jahr 2030 auf 20 Prozent erhöht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wird schrittweise das Velonetz mit einer sicheren Infrastruktur ausgebaut. Die Velowege sollen so ausgebaut sein, dass sie von allen genutzt werden können, von Kindern, von älteren Menschen, von Profifahrenden und zum Beispiel auch von Sonntagsfahrenden wie ich einer bin. Beim vorliegenden Geschäft geht es vom Zentrum beim

Inselplatz Richtung Westen. Die Festlegung dieser Routen und der erforderlichen Massnahmen ist unter Einbezug des Quartiers, von Pro Velo und den Wirtschaftsverbänden geplant und in zwei Etappen unterteilt worden. Die erste Etappe wurde bereits 2020 realisiert und umfasste jene Streckenabschnitte, auf denen es nur eine verbesserte Markierung und Signalisation brauchte, um den Anforderungen des Masterplans Veloinfrastruktur gerecht zu werden. Das heisst, es wurden keine baulichen Massnahmen benötigt. Um die Anforderungen der Verkehrssicherheit und dem Standard gerecht zu werden, hat man bei den übrigen Streckenabschnitten bauliche Massnahmen geplant, und diese benötigen eine entsprechende Baubewilligung. Um das geht es jetzt. Das ist nämlich das Bauprojekt, das jetzt erarbeitet wurde und das zusammen mit dem Kredit vorliegt. Wenn alles gutgeht und keine Einsprachen erfolgen, ist die Velohauptroute bis Ende 2023 realisiert.

Die Velo-Haupttrouten Richtung Westen bestehen aus zwei Haupttrouten, einer Nebenroute und einer Verbindungsstrecke. Die Route Nord ist die direkte Linienführung entlang der Hauptstrasse. Die Route Süd wird abseits der Hauptstrassen über die verkehrsarmen Verbindungen geführt. Ich verzichte darauf, aufzuzählen, wo sie überall durchführt. Beide Routen werden beim Weyermannshaus verbunden. Mit dem Projekt wird auch die Verkehrssicherheit erhöht. Dazu sind in den Massnahmen 1 650 Meter neue Tempo-30-Zonen vorgesehen. Nebenbei werden auch die Lärmemissionen in den Quartieren vermindert. Dabei handelt es sich meistens um eine Verlängerung der bestehenden Tempo-30-Zonen. Zusammenfassend kann man sagen, dass mit der zweiten Etappe für die beiden Velo-Haupttrouten grosse Verbesserungen geplant sind und der Komfort und die Sicherheit für alle Velofahrenden verbessert werden. Mit dem Bauprojekt wird es auch grössere Veränderungen im Strassenbild und in der Verkehrsführung geben.

Ein, zwei Punkte möchte ich doch noch erwähnen: Auch jene, die die Tramhaltestelle Holenacker kennen, wissen meistens nicht, wo die Velohauptroute verläuft. Diese führt nämlich hinter der Tramhaltestelle durch und ist deshalb auch ein gefährlicher Bereich. In Zukunft ist der Veloweg dort rot markiert, so dass jeder merkt: Da hat es einen Veloweg. Ein anderer kniffliger Punkt befindet sich bei der Kreuzung Bümpliz/Waldmann-Strasse beim Beer-Haus, wo die Lichtsignalanlage aufgehoben wird und die Bümplizstrasse vortrittsberechtigt ist. Viele solche kleinen Massnahmen führen zu grossen Verbesserungen; auch bei der Murtenstrasse beim Neuhaus, wo das Quartier mit diesen Massnahmen zwei neue Fussgängerstreifen bekommt und ein lang erwartetes, neues Trottoir am südlichen Ende der Tankstelle entsteht. Auch diese Velowege werden noch rot eingefärbt. In der Kommission wurden allgemeine Fragen betreffend den Velorouten gestellt, besonders zu den neuralgischen Punkten beim Europaplatz und bei der Autobahnkreuzung Forsthaus. Beide Bereiche sind leider nicht Teil des Geschäfts, weil andere Stellen involviert sind. Aber erfreulicherweise hat der Kanton bei einer Autobahnkreuzung Forsthaus bereits reagiert und auf Wunsch der Stadt Bern Massnahmen umgesetzt. Seit diesem Sommer hat es für das Linksabbiegen einen eigenen Velostreifen und dieser Velostreifen ist mit Pfosten gesichert. Manchmal geht es erfreulicherweise schneller, als man denkt. Kurz noch etwas zum Kommissionsantrag: Mit dem vorliegenden Bauprojekt wird mehr Fläche versiegelt als entsiegelt. Darum ist die Kommissionsmehrheit der Meinung, dass man weitere Massnahmen prüfen und nach Möglichkeiten suchen soll, um die Bilanz zugunsten der Entsiegelung zu verbessern.

Wie schon erwähnt, empfiehlt Ihnen die grosse Mehrheit der PVS dem Geschäft zuzustimmen.

Milena Daphinoff (Mitte): Wir entschuldigen uns für den kurzfristig eingereichten Rückweisungsantrag, aber nach eingehender Prüfung dieses Geschäfts sind wir einfach bis zuletzt über einen Punkt gestolpert und dieser hat sich für uns nicht gelöst. Also möchten wir das Geschäft logischerweise an den Gemeinderat zurückweisen, und zwar mit einer konkreten

Bitte. Es ist für uns nicht klar, warum das Geschäft mit dem Titel Velo-Hauptroute am Ende des Tages zwei neue Hauptrouten schafft.

Es gibt eine nördliche und südliche Achse, die ab Inselplatz in den Westen führen, und nicht nur eine Strasse. Und wenn man das Geschäft genau liest, dann sieht man auf einer Seite des Vortrags auch, dass es eigentlich der Vorschlag des Amtes war, nur die nördliche Route zu machen, und dass die Quartierorganisationen es gewesen sind, die auf die Bedeutung der Bahnstrasse hingewiesen und gesagt haben, dort sollte es eigentlich für den Velofahrer durchgehen. Und wir von der Fraktion Mitte haben schon immer gesagt, dass wir es für sinnvoller halten, das System Velorouten entlang verkehrsarmer Routen zu führen und nicht entlang grosser Hauptstrassen. Wir fühlen uns hier eigentlich wieder bestärkt darin. Und trotzdem, und das ist jetzt der Punkt, der uns in der aktuellen Finanzlage einfach verdammt ärgert, hat man nicht gemacht, was auch von der Bevölkerung und all diesen Organisationen empfohlen wurde. Man hat sich nicht an die südliche Route gehalten, man hat sie on top aufgenommen. Und was uns jetzt als Geschäft vorliegt, sind einfach zwei Routen. Man macht die nördliche trotzdem, weil das die Verkehrsplanung so wollte, und man macht jetzt auch die südliche; einmal mehr ein Superdeluxeprojekt, das wir uns in dieser Stadt einfach nicht leisten können. Deswegen: zurück an den Absender. Bitte lehnen Sie das ab.

Fraktionserklärungen

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Es freut uns sehr, dass auch nach Brünen und Bethlehem jetzt eine Velohauptroute führen wird. Also, eigentlich – und das haben wir vorher von der Mitte gehört – ist es ja nicht nur eine Route, sondern es sind zwei parallele Routen, die je nach Bedürfnissen und Zielort alternativ genutzt werden können. Da muss ich Ihnen leider total widersprechen, weil ich im Westen wohne. Je nachdem, wohin man will, ist entweder die eine oder die andere besser, und darum ist es gut und auch sehr nachvollziehbar, dass man die beiden Routen ausbaut. Und – wie Sie das auch vorher schon gesagt haben – ist es auch vom Quartier so gewünscht worden, und wir sind sehr froh, dass das jetzt aufgenommen worden ist und die beiden Äste ausgebaut werden. Auch sonst sind die Bedürfnisse des Quartiers in das Projekt aufgenommen worden, zum Beispiel mit dem Bau des schon lange gewünschten Trottoirs an der Murtenstrasse. Allerdings fängt die Route sozusagen noch im Nichts an. Der Abschnitt vom Bahnhof zum Inselplatz wird vorderhand nicht bearbeitet; und zwar, obwohl die wenigsten Velofahrenden wahrscheinlich am Inselplatz starten oder nur bis zum Inselplatz fahren wollen. Der Grund dafür ist laut Verwaltung, dass die Arbeiten im Rahmen von Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) zuerst stattfinden müssen, bevor man die Route ausbauen kann. Das ist natürlich irgendwie nachvollziehbar. Trotzdem ist es ein bisschen un schön, dass wir jetzt eine Velohauptroute haben werden, die erst dort anfängt, wo es velotechnisch eigentlich schon gar nicht mehr so ungemütlich ist wie auf der Laupenstrasse. Die nördliche Route wird jetzt aber noch nicht einmal ab dem Inselplatz befahrbar. Also es ist jetzt ein bisschen besser als damals, als ich das Votum geschrieben habe, weil jetzt mittlerweile das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ja etwas gemacht hat. Aber trotzdem ist sie noch nicht so gut, wie wir das eigentlich gerne wollen, und zwar, weil sich dort auch der Kanton noch querstellt. Ein Teil dieser nördlichen Route würde über Kantonsgebiet führen und dort bräuchte es Massnahmen, die im Moment nicht umgesetzt werden. Und wenn wir wirklich wollen, dass die Velohauptroute für Leute von 8 bis 80 Jahren befahren werden kann, dann muss es unbedingt dort auch vorwärtsgehen; darum die Massnahme N3. Ein Appell an den Kanton, der mich jetzt zwar leider nicht hören kann: Stellen Sie sich doch nicht quer, wenn die Stadt ihre Veloinfrastruktur ausbauen will, denn es ist auch für Sie von Interesse, dass wir unsere Klimaziele nicht nur in der Stadt sondern im Kanton, in der Schweiz, auf der ganzen Welt durchsetzen können. Beim Knoten Stöckacher/Murtenstrasse im Abschnitt N3 wird die

Situation für die Velofahrenden leider auch nur marginal verbessert, weil eine Priorisierung des Velos aufgrund der Strassenhierarchie auch hier nicht möglich ist. Laut Verwaltung wären allenfalls Änderungen der Situation im Rahmen der Überbauung Weyermannshaus West möglich. Das sollte aus unserer Sicht auch unbedingt geprüft werden und so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Grundsätzlich werden die einzelnen Massnahmen, das hat Timur Akçasayar gesagt, sehr viele Verbesserungen für den Veloverkehr bringen. Abgeschlossen ist das Projekt Velohauptroute Brünnen – Bethlehem aber noch lange nicht. Erst, wenn es möglich sein wird, die ganze Strecke vom Bahnhof bis nach Brünnen gefahrlos zurückzulegen, sind wir dort, wo wir mit dem Projekt eigentlich hinwollen. Wir hoffen, es geht nicht mehr allzu lange, und wir stimmen dem Geschäft und dem PVS-Antrag zu.

Szabolcs Mihalyi (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Fraktion SP/JUSO ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen eigentlich sehr zufrieden. Die langersehnte Aufwertung der Veloverbindungen nach Westen wird fortgesetzt. Teilweise bereits umgesetzte Massnahmen, wie erwähnt zum Beispiel beim Forsthaus, wirken wie Tag und Nacht. Sie verbessern die Sicherheit für die Velofahrenden enorm, insbesondere in Richtung Westen, wo sich Velofahrende vorher mit Autos auf dem Weg von der Autobahn Richtung Länggasse konfrontiert sahen – nicht sehr ermunternd für die Menschen, die erst noch von den Vorzügen des Veloverkehrs überzeugt werden müssen. Die beängstigende Route entlang der vielbefahrenen Murtenstrasse wird jetzt neu entschärft. Es gibt in Zukunft auch eine ausgezeichnete Alternative zur vom Tram befahrenen Schlosstrasse auf der Südroute. Und westlich des Europaplatzes müssen Velofahrende ihren Weg nicht mehr über unbekannte Schleichwege und Fahrverbote oder über Trottoirkanten suchen. Das verbessert auch die Sicherheit für den Fussverkehr, der vom Veloverkehr klar entflechtet wird. Wir begrüßen ebenso die punktuellen Aufwertungen des Aussenraums zu urbanen Aufenthaltsorten. Im Stadtteil 6, wo unsere Stadtbevölkerung traditionell am jüngsten ist, ist das immer gerne gesehen. Das Ziel der Veloroute, der ganzen Velo-Strategie des Gemeinderats ist es, eine neue Zielgruppe für das Velofahren zu gewinnen. Besonders unter diesem Aspekt sind die neuen Velohauptrouten nach Bethlehem so wichtig. Der Stadtteil 6 Bümpliz, Bethlehem und Brünnen ist weiter weg vom Zentrum als alle anderen Stadtteile. Die Fahrt ins Zentrum oder der Weg vom Bahnhof ins Westside dauert in der Regel 5 bis 10 Minuten länger als ein Abstecher vom Bahnhof in die Länggasse oder in das Mattenhof-Quartier. Entsprechend wichtig ist eine durchlaufend sichere, auf das Velo ausgerichtete Verbindung nach Westen.

Der Rückweisungsantrag der Fraktion Mitte zur Streichung der Nordroute widerspricht dem auch. Die Südroute erschliesst Bethlehem nur zum Teil, ist aber umso wichtiger für Stöckacker und Bümpliz. Die schnellste und auch beliebteste Strecke für Bethlehem und vor allem für Brünnen, aber auch für den Entwicklungsschwerpunkt Weyermannshaus West, wo wir ja 800 oder 900 Wohnungen bauen wollen, ist aber heute schon die Nordroute über die Murtenstrasse. Der Umweg über die Südroute wäre für Velofahrende Richtung Brünnen/Bethlehem erstens langsamer. Sie beinhaltet zweitens auch Steigungen. Drittens ist für Leute mit Velo-Anhängern, Lastenvelos und schnellen E-Velos die Murtenstrasse weitaus attraktiver.

Ein Wermutstropfen bleiben, wie erwähnt, die unbefriedigenden Velowege zwischen Bahnhof und Inselplatz – ein wichtiger Abschnitt für alle, die vom Bahnhof aus nach Bethlehem, Bümpliz oder auch nach Holligen fahren wollen. Es kann nicht sein, dass die Velofahrenden bis nach der Fertigstellung des Bahnhofs auf eine sichere Verbindung zwischen Bubenberg- und Inselplatz warten müssen. Die Baustelle neben und über der Laupenstrasse und die Verengung der Fahrbahn machen diesen Abschnitt für die Velofahrenden zu einer unsicheren Strecke. Schnelle Verbesserungen wären angebracht. Wichtig bleibt die Fortsetzung der Velo-Strategie auch innerhalb der Quartiere im Westen. Notabene wäre es wirklich Zeit für eine

Nord-Südroute zwischen Bethlehem und Bümpliz, wie es übrigens auch die Quartierorganisation schon lange verlangt. Die Fraktion SP/JUSO empfiehlt deshalb den Ausführungskredit zur Velohauptroute Bern – Bethlehem - Brünnen zu genehmigen und den Rückweisungsantrag der Fraktion Mitte abzulehnen. Das Postulat der Fraktion GB/JA! empfehlen wir ebenso zur Annahme.

Beschluss

Der Stadtrat verschiebt die Fortsetzung der Beratung und Beschlussfassung auf die Sitzung vom 20. Oktober 2022.

18 Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher/Katharina Gallizzi, GB): Priorisierung der Velohaupttrouten

2020.SR.000146

Gemeinderatsantrag

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

Bern, 11. November 2020

Katharina Gallizzi (GB) für die Einreichenden: Unser Postulat will, dass der Gemeinderat aufzeigt, wie die geplanten Velohaupttrouten möglichst schnell umgesetzt werden können. Es freut uns natürlich, dass der Gemeinderat das Postulat zur Annahme empfiehlt. Wie wir aus diesem zusätzlich traktandierten Geschäft, über das wir jetzt vorher gerade geredet haben, entnehmen kann, ist unser Anliegen nämlich nach wie vor von grosser Dringlichkeit.

Als wir unseren Vorstoss geschrieben haben, sind wir davon ausgegangen, dass die Velohauptroute nach Brünnen 2020 in Betrieb genommen wird. Jetzt haben wir schon Ende 2022 und erst jetzt kommt der Kredit in den Stadtrat. Das bedeutet, dass es mit der Erstellung von Velohaupttrouten eindeutig zu langsam vorwärtsgesht. Auch wenn die Coronapandemie, auf die wir in unserem Postulat Bezug nehmen, jetzt vielleicht überwunden ist, auch wenn das natürlich leider noch nicht sicher ist, bleibt die Erstellung von guter Veloinfrastruktur ein zentrales Anliegen. Weil wir wollen, dass wir die Klimakrise in den Griff bekommen, müssen wir unter anderem unser Mobilitätsverhalten radikal ändern. Die platz- und energiesparenden Mobilitätsformen Fuss- und Veloverkehr müssen den grösstmöglichen Anteil im städtischen Modalsplit erreichen. Damit die Menschen zum Umstieg auf das Velo bewegt werden können, muss aber das Velo attraktiv, schnell und vor allem auch sicher sein. Und genau darauf zielen die Velohaupttrouten in nordischen Ländern wie die Niederlande und Dänemark ab. Sie zeigen exemplarisch, wie ein gut ausgebautes Veloverkehrsnetz das Velofahren in allen Alters- und Bevölkerungsgruppen fördern kann.

Es braucht aber auch ein komplettes Veloroutennetz und nicht nur einzelne Teilstücke, wie das im Moment leider noch zu sehr der Fall ist. Nur wenn die ganze Stadt schnell und gefahrenlos mit dem Velo durchquert werden kann, kann das ganze Potenzial des Veloverkehrs in der Stadt auch genutzt werden. Aus diesem Grund ist es enorm wichtig, dass das gesamte Velohaupttroutennetz jetzt so schnell wie möglich fertiggestellt wird. Nur so können wir die Klimaziele erreichen, die wir uns selbst gesetzt haben. Darum bitten wir Sie, das Postulat erheblich zu erklären.

Diskussion siehe Traktandum 17.

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer*: Damit unterbrechen wir die Sitzung hier. Ich danke Ihnen für das Erscheinen und wünsche Ihnen schöne Ferien.

Beschluss

Der Stadtrat verschiebt die Fortsetzung der Beratung und Beschlussfassung auf die Sitzung vom 20. Oktober 2022.

Verschobene Traktanden

Der Stadtrat verschiebt die Fortsetzung der Beratung der Traktanden 12 und 13 und 17 und 18 und die Beratung des folgenden Traktandums auf die Sitzung vom 20.10.2022 :

19 2020.FPI.000001 Glockenstrasse 3, 5 und 5b, 3018 Bern: Gesamtanierung; Bau-
kredit

Eingänge

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

1. Dringliche Interpellation Fraktion FDP/JF (Tom Berger/Vivianne Esseiva, FDP): Wer bezahlt den technischen Support für «base4kids» an den Stadtberner Schulen?
2. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger /Thomas Fuchs/Janosch Weyermann/Thomas Glauser, SVP/Simone Machado, GaP/Ruth Altmann, parteilos): Die finanzielle Notlage von Bernmobil: Wie geht es weiter? Wie können drohende Steuer- und Gebührenerhöhungen verhindert werden? Gibt es neben Bernmobil und der BASAG noch andere mit der Stadt verbundene Einrichtungen und Vertragspartner, die wegen der massiv gestiegenen Energiekosten in Schieflage geraten sind? Volle Transparenz und das Aufzeigen der Lösungswege sind gefordert!
3. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Fuchs/Janosch Weyermann, SVP): Wieso wollte der Gemeinderat nicht Stellung nehmen, wie er das neue Stadtberner Personalreglement finanzieren will? Will er vor der Budgetabstimmung beim Wähler nicht die Angst vor einer drohenden Steuererhöhung wecken? Wie profitieren der Stadtpräsident und die Gemeinderäte von der Annahme des neuen Personalreglements?
4. Kleine Anfrage Alexander Feuz, Kurt Rügsegger (SVP): Ablesebare Uhren II (Unser Fragen vom 1.9.2022 wurden vom Gemeinderat leider nicht vollständig beantwortet): Welche Werbeinnahmen werden konkret erzielt? Wie lange dauert es noch konkret, bis in den einzelnen Freibädern wieder analoge Uhren installiert werden?
5. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger/Thomas Glauser, SVP): Kritische Fragen zur Preisgestaltung der EWB-Tarife und zum Eigendeckungsgrad von EWB
6. Kleine Anfrage Fraktion FDP/JF (Florence Schmid, JF/Tom Berger, FDP): Einfluss der Leitzinserhöhung auf die Stadt Bern
7. Motion Fraktion GLP/JGLP (Corina Liebi, JGLP/Salome Mathys, GLP): Aus der Zeit gefallen– die Berner «Fremdenpolizei» gehört umbenannt
8. Interpellation Thomas Hofstetter (FDP): Energieeinkauf der Stadt Bern
9. Kleine Anfrage Fraktion FDP/JF (Tom Berger/Thomas Hofstetter, FDP): Einfluss der stark steigenden Strompreise auf die Finanzen der Stadt Bern
10. Kleine Anfrage Alexander Feuz, Thomas Glauser (SVP): Bern als Sportstadt: Frauen EM 2025 versus Breitensport! Wie rechtfertigt die Stadt den Wegfall der verbilligten Abendeintritt aus Sparmassnahme in der KaWeDe und die grosszügige Unterstützung eines Anlasses, der unter der Ägide der finanzstarken UEFA organisiert wird?
11. Kleine Anfrage Thomas Glauser, Alexander Feuz (SVP): Zu die neuesten Zahlen zu den Ukraine Flüchtlingen im Containerdorf Vierfeld?

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

X

X

Manuel C. Widmer

Anita Flessenkämper