



Stadtratssitzung

Donnerstag, 28. Juni 2018, 15.00 Uhr, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Sternensaal in Bümpliz

Traktanden	Geschäftsnummer
1. Protokollgenehmigung Stadtrat 2018 (Protokoll Nr. 10 vom 03.05.2018)	2018.SR.000004
2. Aufsichtskommission (AK): Ersatzwahl	2016.SR.000275
3. Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU): Ersatzwahl	2016.SR.000276
4. Agglomerationskommission (AKO): Ersatzwahl	2016.SR.000279
5. BERNMOBIL: Ersatzwahl Verwaltungsrat für die Amtsdauer bis Ende 2020 (Ersatzwahl Sedlmayer) (AK: Eicher / TVS: Wyss)	2017.TVS.000285
6. Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Verursacht das Veloverleihsystem doch Betriebskosten für die Stadt Bern? (TVS)	2018.SR.000111
7. Kleine Anfrage Fraktion GB/JA! (Ursina Anderegg, GB): Polizeiliche Videoüberwachung öffentlicher Raum beim Falkenplatz (SUE)	2018.SR.000110
8. Jahresbericht 2017	2017.FPI.000048
9. Sanierung Thunstrasse West; Projektierungskredit (Bauprojekt) (PVS: Gallizzi / TVS: Wyss) <i>verschoben vom 26.04.2018</i>	2015.TVS.000112
10. Dringliche interfraktionelle Motion FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 14.06.2018</i>	2018.SR.000071
11. Verkehrsberuhigung Brunnadern-Elfenau; Projektierungskredit (Bauprojekt) (PVS: Kruit / TVS: Wyss)	2013.TVS.000057
12. Dringliche Motion Fraktion GB/JA! (Rahel Ruch, GB/Seraina Patzen, JA!): Unabhängige Untersuchung des Polizeieinsatzes vom 7.4.2018 (SUE: Nause)	2018.SR.000085
13. Postulat Fraktion SP (Benno Frauchiger/Martin Krebs, SP): Alternative Arbeitszeitmodelle auch in der Exekutive: Einführung der Möglichkeit einer Teamkandidatur für den Gemeinderat; Ablehnung (GuB: von Graffenried) <i>verschoben vom 08.03.2018 und 17.05.2018</i>	2015.SR.000275
14. Bericht über die Verwaltungskontrollarbeit der Aufsichtskommission (AK) im Jahr 2017 (AK: Kehrli)	2013.SR.000100
15. Tätigkeitsbericht der Ombuds- und der Datenaufsichtsstelle 2017 (AK: Siegenthaler)	2004.SR.000166
16. Wasserstrategie der Stadt Bern (SBK: Berger / BSS: Teuscher)	2017.BSS.000113

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 14	665
Präsenzliste der Sitzung 15.00 bis 16.30 Uhr	667
Mitteilungen der Vorsitzenden	668
1 Protokollgenehmigung Stadtrat 2018 (Protokoll Nr. 10 vom 03.05.2018 und Protokoll Nr. 11 vom 17.05.2018).....	670
2 Aufsichtskommission (AK): Ersatzwahl.....	670
3 Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU): Ersatzwahl.....	670
4 Agglomerationskommission (AKO): Ersatzwahl	670
5 BERNMOBIL: Ersatzwahl Verwaltungsrat für die Amtsdauer bis Ende 2020 (Ersatzwahl Sedlmayer)	670
6 Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Verursacht das Veloverleihsystem doch Betriebskosten für die Stadt Bern?	672
7 Kleine Anfrage Fraktion GB/JA! (Ursina Anderegg, GB): Polizeiliche Videoüberwachung öffentlicher Raum beim Falkenplatz.....	672
8 Jahresbericht 2017	672
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	684
Mitteilungen der Vorsitzenden	685
8 Jahresbericht 2017; Fortsetzung der Debatte	686
9 Dringliche interfraktionelle Motion FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg.....	697
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.40 Uhr	707
9 Fortsetzung: Dringliche interfraktionelle Motion FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg.....	708
10 Sanierung Thunstrasse West; Projektierungskredit (Bauprojekt)	710
11 Verkehrsberuhigung Brunnadern-Elfenau; Projektierungskredit (Bauprojekt).....	720
Traktandenliste.....	727
Eingänge.....	728

Präsenzliste der Sitzung 15.00 bis 16.30 Uhr

Vorsitzend

Präsident Regula Bühlmann

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Claude Grosjean	Patrizia Mordini
Timur Akçasayar	Lukas Gutzwiller	Barbara Nyffeler
Katharina Altas	Erich Hess	Seraina Patzen
Christa Ammann	Brigitte Hilty Haller	Tabea Rai
Peter Ammann	Roland Iseli	Rahel Ruch
Ursina Anderegg	Bettina Jans-Troxler	Kurt Rüeegsegger
Oliver Berger	Dannie Jost	Leena Schmitter
Thomas Berger	Nadja Kehrl-Feldmann	Zora Schneider
Laura Binz	Ladina Kirchen	Edith Siegenthaler
Yasemin Cevik	Ingrid Kissling-Näf	Lena Sorg
Dolores Dana	Fuat Köçer	Matthias Stürmer
Milena Daphinoff	Philip Kohli	Michael Sutter
Bernhard Eicher	Eva Krattiger	Luzius Theiler
Claudine Esseiva	Martin Krebs	Regula Tschanz
Vivianne Esseiva	Marieke Kruit	Johannes Wartenweiler
Alexander Feuz	Nora Krummen	Manuel C. Widmer
Benno Frauchiger	Daniel Lehmann	Lisa Witzig
Barbara Freiburghaus	Maurice Lindgren	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Lukas Meier	Patrik Wyss
Hans Ulrich Gränicher	Melanie Mettler	Patrick Zillig

Entschuldigt

Ruth Altmann	Rudolf Friedli	Halua Pinto de Magalhães
Henri-Charles Beuchat	Lionel Gaudy	Sandra Ryser
Lea Bill	Franziska Grossenbacher	Marianne Schild
Michael Burkard	Ueli Jaisli	Bettina Stüssi
Danielle Cesarov-Zaugg	Peter Marbet	Christophe Weder
Michael Daphinoff	Stéphanie Penher	Janine Wicki
Matthias Egli		

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD	Reto Nause SUE	Ursula Wyss TVS
Michael Aebersold FPI	Franziska Teuscher BSS	

Entschuldigt

-

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin	Joel Leber, Ratsweibel
Annemarie Masswadeh, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Nora Lischetti, wiss. Mitarbeiterin

Weil keine Abstimmungsanlage zur Verfügung stand und keine Namensabstimmung verlangt wurden, sind keine Namenslisten zu den Abstimmungen vorhanden.

Mitteilungen der Vorsitzenden

Präsidentin *Regula Bühlmann*: Ich begrüsse Sie herzlich zu unserer Sitzung im Sternensaal in Bümpliz. Ich habe mich gefreut auf diese Sitzung an diesem besonderen Ort. Es ist ein besonderer Ort nicht nur, weil der Stadtrat schon mehrmals hier war, sondern es ist auch ein besonderer Ort, weil beispielsweise das Parlament von Bümpliz bis zur Eingemeindung in Bern vor ungefähr 100 Jahren hier getagt hat, und es ist auch der Ort der historischen Sitzung dieses Parlaments von 1908, als in einer Nachsitzung beschlossen wurde, dass man die Gemeindeversammlungen vom Samstag auf den Sonntag verschiebt, unter anderem, damit auch die Arbeiter daran teilnehmen können.

Wir haben einige Rücktritte zu verzeichnen. Zwei Rücktrittsschreiben verlese ich jetzt und zwei in der Sitzung um 17.00 Uhr, weil sie zwei der entschuldigten Stadratsmitglieder betreffen. Aber ich kann jetzt schon sagen dass man nach der dritten Stadtratssitzung von heute Abend ins Restaurant Schützenhaus geht, wo man sich von allen vier Zurücktretenden verabschieden kann.

Zum ersten Rücktrittsschreiben, von Lukas Meier: «Mit einer gewissen Wehmut verlasse ich nach fünfeinhalb Jahren den Berner Stadtrat. Dass die letzte Sitzung nicht im Berner Rathaus stattfindet, habe ich zuerst bedauert, jedoch umgehend bemerkt, dass sich im Sternensaal von Bümpliz ein schöner Bogen zu einer Person schlägt, die ganz in der Nähe, an der Wangenstrasse gewirkt hat und mir ein politisches Leben und Denken vorgelebt hat. Die Schriftstellerin und Aktivistin der Behindertenbewegung Ursula Eggli, meine verstorbene Gotte, mit der ich traditionell hier in Bümpliz oder im Berner Sous le pont gegessen und viel über gesellschaftliche und politische Themen diskutiert habe.

Der Grund für meinen Rücktritt ist grundsätzlich ein sehr schöner, wir erwarten im August das zweite Kind und ich möchte mehr am Familienleben teilhaben bzw. endlich eine faire Aufteilung in der Kinderbetreuung ermöglichen. Es wäre schön, wenn die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Politik besser gewährleistet wäre. Das scheint mir auch im Stadtrat verbesserungswürdig und mein Respekt geht an die vielen hier drin, die diesen Spagat hinbekommen. Die Arbeit im Rat, die Bekanntschaften und die Verständigung auch über Fraktionsgrenzen hinweg sind eine Erfahrung, die ich sehr schätze. Der Einblick in die politischen Prozesse und das Wirken der Verwaltung wie auch der fortschrittliche Weg der Stadt Bern beeindruckten mich. Als Co-Verantwortlicher der interfraktionellen Gruppe Sport geht mein spezieller Dank an Gemeinderätin Franziska Teuscher und an den Leiter des Sportamtes, Christian Bigler, für den guten Austausch und die konstruktive Zusammenarbeit.

Ich habe es als Privileg angesehen, Mitglied des Stadtrats sein zu können. Dies wäre ohne die Unterstützung und die Mithilfe meiner Partnerin Saina Nicolet nie möglich gewesen. Mein umfassender Dank gilt ihr. Danken möchte ich auch meiner Fraktion und den Menschen in Bern, die mich gewählt und mir die Möglichkeit gegeben haben, im Rat zu politisieren.

Öffentliche und soziale Sicherheit, Sport, Freiräume und unter anderem die Reitschule werden mich als Themen weiter begleiten, und mein politisches Engagement wird nicht mit meinem Rücktritt aus dem Stadtrat enden. Dass mein Abschied aus dem Rat kurz nach der vorläufig letzten Abstimmung zur Reitschule vonstattengeht, empfinde ich als schönen und passenden Abschluss. 6:0. Heiter weiter, Bern!» *Applaus*

Vielen Dank Lukas. Auch Ihnen alles Gute, vor allem im Familienleben mit dem zweiten Kind. Und ich hoffe natürlich, dass Sie der Politik in der einen oder anderen Form erhalten bleiben.

Zum Rücktrittsschreiben von Christa Ammann: «Ich verabschiede mich mal. Ich habe mir lange überlegt, ob ich mehr sagen will als diesen einen Satz. Nicht, dass ich nichts zu sagen hätte, aber es hat sich mir nie ganz erschlossen, an wen sich diese Rücktrittsschreiben richten und noch weniger, ob diese Personen dann auch irgendwas davon hören geschweige denn mitnehmen. Die Appelle und Argumente in den Voten sind ja schliesslich auch kaum jemals matchentscheidend, sondern einzig und allein die Frage, wer die Macht der Mehrheit hat. Deshalb habe ich eine kleine Wunschliste verfasst.

Ich wünsche mir mehr Freiheit und Solidarität statt Verbote und Alarmismus.

Ich wünsche mir, dass der Rat nicht nur Wellnessprogramme für den oberen Mittelstand verhandelt, mit der Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes, roten Stühlen und anderen Massnahmen die Belebung des Öffentlichen Raums orchestriert und so weniger Privilegierte immer mehr in die Unsichtbarkeit verdrängt.

Ich wünsche mir ein Bern oder eine Welt, in welcher Freiräume bestehen. Ein Bern und eine Welt, in welcher weniger Repression, weniger law & order, sondern mehr Begegnungen auf Augenhöhe sowie die Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensrealitäten der Menschen die politischen Forderungen prägen. Es gäbe viel zu wünschen und es gibt noch mehr zu tun.

Nachdem es mich 2012, als die AL das erste Mal für die Stadtratswahlen angetreten ist, in das Parlament gespült hat und ich mich noch sechs Jahre später regelmässig frage oder gefragt werde, was ich da überhaupt mache, wird mir diese Frage wohl in Zukunft bei der Arbeit im Grossen Rat begegnen. Ich schätze es, die parlamentarischen Mittel zu kennen und schätze es, diese zu nutzen wissen. Es ist ein Privileg, Zugang zu diesen Mitteln zu haben. Da sich dies mit meiner Grundüberzeugung, dass Privilegien nicht geteilt, sondern abgeschafft werden sollen, reibt, entsteht nicht nur in der politischen Auseinandersetzung, sondern auch in der Auseinandersetzung mit mir selber immer wieder Wärme.

Die ausserparlamentarischen politischen Aktions-, Handlungs- und Austauschformen werden mir, so hoffe ich, immer näher bleiben als der Parlamentarismus. Und sollte sich dies mal verschieben, sollte ich mich in irgendeinem Parlament mit all den Privilegien und all der Macht, die einem zugeschrieben wird oder die man tatsächlich hat, mal total zu Hause fühlen, so hoffe ich doch sehr, dass mir irgendjemand nahelegen wird, mich völlig von den Parlamenten zu verabschieden. Auf bald.» *Applaus*

Auch Ihnen liebe Christa vielen Dank für diese Worte. Und vor allem auch für die Wünsche, die Sie uns mitgeben und die wir sicher mitnehmen werden. Ich nehme an, sie wurden gehört. Ihnen wünsche ich, dass Sie auch im Grossen Rat Antworten finden auf die Frage, was Sie dort machen, und dass Sie dort einen Sinn finden, um zu wirken und zu gestalten, dass Sie aber gleichzeitig auch in der Basisarbeit ausserparlamentarisch dranbleiben. Alles Gute!

Und jetzt komme ich noch zu einer traurigen Mitteilung: Priska Vogt, sie war längere Zeit Protokollführerin im Stadtrat und auch in den Kommissionen, ist 62-jährig gestorben und wurde gestern beerdigt. Wir stehen auf für eine Schweigeminute.

Die Anwesenden erheben sich für eine Schweigeminute im Gedenken an Priska Vogt.

Ich habe ihrer Familie im Namen des Stadtrats eine Karte geschrieben, und heute ist im Namen des Stadtrats und des Ratssekretariats in den Berner Medien eine Todesanzeige erschienen.

Die Vorsitzende erläutert das formale Prozedere der Sitzung in diesem Saal ohne elektronische Anzeige- und Anmeldetafel.

Ich schlage vor, dass wir auf das Auszählen der Stimmen verzichten, wenn das Abstimmungsergebnis aus dem Hand-Erheben klar ersichtlich wird. Bei unklarem Ergebnis wird ausgezählt, und ich schlage vor, dass wir heute statt zwei vier Stimmzählende einsetzen. Wir haben erstens Manuel C. Widmer, einen der beiden Stimmzähler im Ratsbüro, der andere hat sich für heute entschuldigt. Ich schlage als die drei weiteren Stimmzählenden vor: Da-

niel Lehmann von der Fraktion SVP, vorläufig Bernhard Eicher für die Fraktion FDP und Nora Krummen für die SP/JUSO. *Der Vorschlag ist nicht bestritten.*

Ich begrüsse als neues Stadratsmitglied Dolores Dana als Nachfolgerin von Christoph Zimmerli in der Fraktion FDP/JF. Alles Gute!

2018.SR.000004

1 Protokollgenehmigung Stadtrat 2018 (Protokoll Nr. 10 vom 03.05.2018 und Protokoll Nr. 11 vom 17.05.2018)

Der Stadtrat genehmigt das Protokoll Nr. 10 vom 03.05.2018.

2016.SR.000275

2 Aufsichtskommission (AK): Ersatzwahl

Der Stadtrat wählt für die zurückgetretene Christa Ammann die von der Fraktion AL/GaP/PdA nominierte Tabea Rai (AL) als neues Mitglied in die Aufsichtskommission.

2016.SR.000276

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

Der Stadtrat wählt für den zurückgetretenen Halua Pinto de Magalhães die von der Fraktion SP/JUSO nominierte Katharina Altas (SP) als neues Mitglied in die Kommission FSU.

2016.SR.000279

4 Agglomerationskommission (AKO): Ersatzwahl

Der Stadtrat wählt für die zurückgetretene Nora Krummen die von der Fraktion SP/JUSO nominierte Laura Binz (SP) als neues Mitglied in die Agglomerationskommission.

2017.TVS.000285

5 BERNMOBIL: Ersatzwahl Verwaltungsrat für die Amtsdauer bis Ende 2020 (Ersatzwahl Sedlmayer)

Sprecher AK *Bernhard Eicher* (FDP): Wir hatten per Ende 2017 den Rücktritt von Kathrin Sedlmayer zu verzeichnen, ehemalige Gemeinderätin von Köniz. Die AK hat dann den Gemeinderat gebeten, für die Ersatzwahl ein Anforderungsprofil auszuarbeiten, wie wir das üblicherweise machen, und eine Delegation aus der AK bestimmt, bestehend aus Danielle Cesarov, Leena Schmitter und mir, um das Verfahren zu begleiten.

Zur Besetzung des frei werdenden Sitzes hatten wir recht klare Vorgaben: Er stand den durch Bernmobil bedienten Nachbargemeinden Köniz, Ostermundigen, Muri und Bremgarten zu, und die AK hat die vier Gemeinden angeschrieben und gebeten, bis am 15 Januar 2018 allfällige Kandidatinnen oder Kandidaten zu melden. Wir hatten das Privileg, dass aus allen vier Ge-

meinden ein Kandidat gemeldet wurde, haben dann aber als Aufsichtskommission entschieden, noch eine Aussprache mit den Gemeindepräsidien durchzuführen, um zu schauen, ob es allenfalls Rückzüge gibt oder spezifische Themen, die man miteinander besprechen möchte, und die Gemeindepräsidien haben sich zudem auch noch ohne Anwesenheit von Vertreterinnen oder Vertretern der Stadt Bern getroffen. Nachdem keine der Kandidaturen zurückgezogen wurde, haben wir Ende April 2018 mit allen vier Kandidaten ein Hearing durchgeführt und versucht, einen Favoriten zu küren. Wichtig war für uns, dass alle vier festgehalten hatten, dass sie offen seien für ein Austauschgefäss zwischen den vier Gemeinden. Das ist neu, das gab es bis anhin nicht, aber selbstverständlich werden das die vier Gemeinden jetzt untereinander definieren, das ist nicht Aufgabe der Stadt Bern. Die Delegation hat dann aufgrund von zwei Kriterien – das Gewicht der Gemeinde für das gesamte Liniennetz von Bernmobil und der Mehrwert, den der Kandidat in den Verwaltungsrat einbringen könnte – die vier Kandidaturen zu beurteilen versucht und ist klar zum Schluss gekommen, dass sie der AK Christian Burren, Gemeinderat von Köniz, zur Wahl empfiehlt. Vom Verfahren her ist es so, dass eine solche Empfehlung nicht direkt zur AK geht, sondern zum Gemeinderat, weil letztlich der Gemeinderat einen Antrag stellt. Der Gemeinderat hat die Empfehlung der Delegation übernommen und zuhanden des Stadtrats einen entsprechenden Antrag formuliert. Die AK hat diesen Antrag noch einmal behandelt. Zu dieser Sitzung wurde Christian Burren eingeladen, er konnte sich vorstellen und Fragen beantworten, und die AK ist klar zum Schluss gekommen, dass sie dem Stadtrat beantragen will, Christian Burren als neuen Verwaltungsrat von Bernmobil zu wählen.

Fraktionserklärung

Leena Schmitter (GB) für die Fraktion GB/JA!: Für unsere Fraktion ist klar, dass Christian Burren das Anforderungsprofil bestens erfüllt, und auch, dass der Anspruch von Köniz berechtigt ist, dies natürlich auch im Wissen darum, dass es sich bei diesem Sitz, wie es Bernhard Eicher vorhin gesagt hat, um den Agglomerationssitz der Nachbargemeinden handelt. Christian Burren hat in den Vorgesprächen klar gemacht, dass er die Eignerstrategie und die strategische Ausrichtung von Bernmobil unterstützt, und auch die Diskussion in der Kommission hat gezeigt, dass er ein sehr gesprächsbereiter Exekutivpolitiker ist, kein politischer Hardliner und auch nach der Ablehnung des Trams in Köniz offen für Diskussionen. Er hat also weder politische noch gemeindespezifische Scheuklappen, und darum wird die Fraktion GB/JA! Christian Burren in dieses Amt wählen. Für die Fraktion GB/JA! ist es wichtig, dass die Zusammenarbeit mit den vier erwähnten Gemeinden gegeben ist und dass auch ein Austausch stattfindet, weil es eben schliesslich der Agglomerationssitz ist. Es ist wichtig, dass die Gemeinden an Christian Burren herantreten können und wir trauen ihm zu, dass er diese Inputs gut aufnehmen wird und in seine Arbeit einbauen kann. In dem Sinn wünschen wir ihm alles Gute im neuen Amt.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Den Ausführungen des Kommissionssprechers kann ich inhaltlich nichts beifügen. Ich danke der Kommission und insbesondere der vorberatenden Delegation herzlich, einmal mehr, für die gute Zusammenarbeit. Ich glaube, der einstimmige Vorschlag zeigt, dass das Vorgehen gut funktioniert hat.

Beschluss

Der Stadtrat wählt als Mitglied des Verwaltungsrats BERNMOBIL für die Amtsdauer bis Ende 2020: Christian Burren, Bürger von Köniz/BE, Gemeinderat, wohnhaft in Köniz.

2018.SR.000111

6 Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP): Verursacht das Veloverleihsystem doch Betriebskosten für die Stadt Bern?

Barbara Freiburghaus (FDP): Ich danke dem Gemeinderat für die Antworten. Die Antwort auf die Frage 1 nehmen wir zur Kenntnis, die Antwort 2 finden wir obsolet, denn mit dem bereits genehmigten Antrag für die Mitarbeiter-Badges, die ja mit einem Pauschalbetrag an Publibike abgegolten werden, wird der Betrieb für uns mit finanziert. Wir werden weiterhin genau hinschauen und auch Fragen stellen, sollten weitere derartige Anträge zum Veloverleihsystem eingehen. Wir sind mit der Antwort bedingt zufrieden.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2018.SR.000110

7 Kleine Anfrage Fraktion GB/JA! (Ursina Anderegg, GB): Polizeiliche Videoüberwachung öffentlicher Raum beim Falkenplatz

Ursina Anderegg (GB): Unsere Fraktion hat riesige Fragezeichen, was die Verhältnismässigkeit einer derart grossflächigen Video-Überwachung im öffentlichen Raum anbelangt. Offenbar wurden am Cupfinal-Wochenende Ende Mai neben dem Perimeter Falkenplatz-Schanzenstrasse weitere öffentliche Räume in der Stadt video-überwacht, ohne dass dies jemand wirklich mitbekommen hätte. Es ist unklar, was alles gefilmt wurde und was die Kantonspolizei mit diesem Material macht. Das ist an sich schon skandalös genug, aber die Art und Weise, wie der Gemeinderat unsere Kleine Anfrage beantwortet hat, übertrifft diesen Grad an Skandal noch. Es ist schon mehrmals passiert, dass der Gemeinderat in solchen Fragen einfach flapsig einige Zitate der Kapo vorschiebt und keine politische Stellung bezieht zu den Fragen, die auf dem Tisch liegen. Offenbar ist es im Fall hier auch völlig egal, ob die Stadtbevölkerung grossflächig video-überwacht wird. Wir finden das unsäglich und erwarten, dass sich der Gemeinderat in Zukunft mit solchen Fragen auseinandersetzt. Wir sind ganz und gar nicht zufrieden mit seiner Antwort.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2017.FPI.000048

8 Jahresbericht 2017

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat hat den vorliegenden Jahresbericht mit allen Bestandteilen an seiner Sitzung vom 25. April 2018 beschlossen, nachdem er bereits am 7. März 2018 die Produktgruppen-Rechnung genehmigt hatte. Er beantragt dem Stadtrat:

1. Genehmigung des Jahresberichts 2017, bestehend aus Reporting zu den Legislaturrichtlinien, Vorbericht, Bilanz, Erfolgsrechnung, Produktgruppen-Rechnung, Investitionsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Rechnungsjahr.

2. Genehmigung einer Einlage von Fr. 45 845 000.00 in die Spezialfinanzierungen Schulbauten.
 3. Genehmigung einer Einlage von Fr. 21 479 942.00 in die Spezialfinanzierungen Eis und Wasser.
 4. Genehmigung eines Nachkredites von Fr. 67 324 942.00 bei der Dienststelle 610 Finanzverwaltung und Erhöhung des Globalkredites von Fr. -27 471 677.18 (Nettoerlös) auf Fr. 39 853 264.82 (Nettokosten).
 5. Kenntnisnahme der Nachkredite zu den Globalkrediten 2017 von Fr. 4 262 570.73 in der Kompetenz des Gemeinderates
 6. Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfungsorgans
- Bern, 25. April 2018

Sprecher Finanzdelegation (FD) *Alexander Feuz* (SVP): Es gab eine Absage für das FD-Referat, darauf wurde ich angefragt, ich habe mich also nicht vorgedrängt als Referent. Ich danke ganz herzlich den Herren Daniel Schaffner und Thomas Fuchs, die für meine kritischen Fragen zur Verfügung standen und mit denen ich die wichtigsten Punkte besprechen konnte. Ich versuche, diese wichtigsten Punkte hervorzuheben und ein Fazit zu ziehen, für die Zahlen verweise ich auf den Bericht.

Zum Reporting der Legislaturrichtlinien. Da haben wir drei Handlungsebenen und zehn Legislaturziele. Bei «Individuum / Familien fördern» war dem Gemeinderat zum Beispiel folgendes wichtig: Man will ein Grabfeld für Buddhistinnen und Buddhisten einrichten, und man will in den Siedlungen eine vermehrte Vielfalt und Durchmischung anstreben. Ebenfalls wichtig ist der nächste Punkt: Die Stadt sorgt für einen chancengerechten Zugang zu Bildung und Arbeit; die Einwohner sollen die Möglichkeiten nutzen und die Chancen wahrnehmen können. Eine wichtige Massnahme ist insbesondere, dass man die Schulen als gesundheitsfördernde Lern- und Lebensorte mit Ganztagesstrukturen stärken will. Ein weiterer Punkt ist «Die Stadt geht vorbildlich mit den vorhandenen Ressourcen um.» Ich verweise dazu auf die Ausführungen im Bericht zu Abfallbehältern, zum Aufstellen von Containern und zu Massnahmen für die CO₂-Reduktion. Ich komme zum Kapitel «Nachbarschaft / Quartiere stärken». Hier geht es darum, ein vielfältiges Wohnen für alle zu ermöglichen. Es ist dem Gemeinderat wichtig, dass bei der Überbauung des Gaswerkareals ungefähr die Hälfte der zur Verfügung stehenden Wohnfläche gemeinnützigen Wohnbauträgern im Baurecht zur Verfügung gestellt werden kann. Im Absatz «Die Stadt schafft zusätzlichen Raum für Begegnungen» geht es darum, Sitzbänke zur Verfügung zu stellen. Insbesondere für den Raum Münster wird auf diese Stühle und Tische verwiesen. Unter «Die Stadt sorgt für die Sicherheit der Bevölkerung» geht es darum, dass man Massnahmen ergreift und nötige Fluchtwege durchsetzt, und weiter will die Stadt Opfer von Stalking vermehrt unterstützen. Ebenfalls dort steht auch, dass die städtische Fachstelle «Radikalisierung» sich am nationalen Aktionstag gegen Radikalisierung und gewalttätigen Extremismus beteiligt. Das nächste Kapitel heisst «Stadt / Region entwickeln». Da sind die Mitbestimmung und die Zusammenarbeit als wichtige Pfeiler der Stadtberner Politik erwähnt, insbesondere geht es um die Stadtteilkonferenzen 2017 und es geht darum, dass man vermehrt auf innovative Partizipationsprozesse setzt. Dann geht es auch um die Vernetzung von Bern mit der Wirtschaft in der Region, im Kanton und schweizweit. Und ein wichtiger Punkt ist insbesondere, dass man gemeinsam einen Verein gründen konnte, der das Politforum Käfigturn fortführt. Wichtig ist auch die Mitarbeit und Zusammenarbeit im Boccia-Klub. Und im Bereich Infrastruktur geht es darum, dass man die nötige Sanierungsplanung für die Eis- und Wasseranlagen erarbeitet. Man hat bereits mehrere Projektierungs- und Baukredite genehmigt, insbesondere für das Freibad Lorraine, für die Sport- und Freizeitanlage Ka-We-De oder die Schulanlage Spitalacker. Ebenfalls ein wichtiger Bereich ist die Ermöglichung einer nachhaltigen Mobilität für alle. Insbesondere will der Gemeinderat den Anteil des motorisierten

Individualverkehrs senken und die Quartiere besser vor dem Durchgangsverkehr schützen. Für das Breitfeldquartier hat er dafür die nötigen Massnahmen bereits beschlossen und er hat auch schon gewisse Änderungen vorgenommen und blaue Zonen in weisse Zonen mit Parkscheibenpflicht umgewandelt. Ebenfalls ist für den Gemeinderat sehr wichtig, dass die Mobilität über die Stadtgrenzen hinausgeht, Stichwort Realisierung des Trams Bern-Ostermündigen, und im Veloverkehr hat man zahlreiche Infrastruktur-, Dienstleistungs- und Fördermassnahmen erlassen, insbesondere zu erwähnen ist der Umbau der Schanzenbrücke. Weiterhin wird das Velorouten-Netz ausgebaut, und die Arbeiten für eine zweite Velohauptroute sind im Gang. Die Mitarbeiter der Stadtverwaltung sollen nachhaltig mobil sein und man hat darum eine Mobilitäts-Policy verabschiedet, wonach Mitarbeiter Termine vorab zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr wahrnehmen sollen.

Ich komme zum Vorbericht der Gemeinderechnung 2017. Hier ist wichtig, dass ein Überschuss von 10.5 Mio. Franken budgetiert war, der als Einlage in die Spezialfinanzierung Schulbauten eingeplant war, Seite 13 oben. Und jetzt komme ich zu wichtigen Ausführungen, die ich Sie zu beachten bitte: Die Jahresrechnung 2017 schliesst vor Ergebnisverwendung mit einem Überschuss von sogar 67.3 Mio. Franken ab. Das ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Steuererträge erneut stärker gewachsen sind als erwartet und den Budgetwert um sage und schreibe 33 Mio. Franken übertreffen. Und jetzt ist wichtig, was im zweiten Absatz steht:

«Allerdings enthält diese Überschreitung auch einmalige oder periodenfremde Steuererträge von 25.0 Mio. Franken, welche auf überdurchschnittlich hohe Nachfaktorierungen an juristische Personen aus früheren Steuerperioden (7.2 Mio. Franken), Gemeindesteuerteilungen (12.7 Mio. Franken) und einmalige Erträge aus Lotteriegewinnen bei natürlichen Personen (5.1 Mio. Franken) zurückgeführt werden können. Klammert man diese aus, liegt der Fiskalortrag lediglich 1.6 % über Budget und 1.1 % über dem Vorjahreswert.» Es geht also nicht immer so gut.

Und Sie sehen im dritten Absatz, was für Sachen sich zusätzlich ausgewirkt haben, wie etwa die Ertragslage der Gurtenbahn AG. Wichtig ist einfach: Wenn man die gesamten einmaligen Effekte ausklammert, reduziert sich der Überschuss von 67.3 Mio. Franken um 37.6 Mio. Franken auf rund 30 Mio. Franken. Das scheint mir etwas sehr Wichtiges.

Noch kurz zu einzelnen Punkten: Sie sehen unter Budget und Steueranlage, dass die Gemeindesteueranlage 1.54 ist, die Liegenschaftssteuer 1.5. Da ist die Stadt Bern auf dem Höchstwert, mit 1.5 hat sie die kantonalen Vorgaben ausgereizt. Umliegende Gemeinden haben zum Teil wesentlich niedrigere Steuersätze. Das gebe ich zu bedenken und ich weise speziell darauf hin. Auf die weiteren Tabellen gehe ich nicht weiter ein. Auf Seite 17 sehen Sie den Bilanzüberschuss, auch dazu verweise ich auf die Tabelle und sehe davon ab, Zahlen zu präsentieren. Ich bitte zu beachten, dass es auf der ersten Zeile von Seite 19 einen Tippfehler hat: Bei der Selbstfinanzierung resultiert ein Fehlbetrag nicht von 11, sondern von 14 Mio. Franken. Sie sehen auch die anderen Positionen und die Kommentare zu den grösseren Minderaufwendungen. Unter anderem sehen Sie, dass der Personalaufwand gegenüber dem Budget um rund 31.5 Mio. Franken höher ausgewiesen wird, und im Berichtsjahr ist die Bildung einer nicht budgetierten Rückstellung von 34.5 Mio. Franken für die einmaligen Kosten für den Primatwechsel vorgesehen. Sie sehen auch die Ausführungen zum Sach- und Betriebsaufwand und zum Transferaufwand, ich verweise auf die Ausführungen auf Seite 21. Sie sehen auch noch den Kommentar zu den Fiskal-Mehrerträgen, Sie sehen, dass die Anzahl der ordentlich besteuerten Personen um 559 angestiegen ist. Für weitere Themen wie Gesamthaushalt, funktionale Gliederung etc. verweise ich auf die Tabellen.

In Absprache mit der FD gehe ich noch kurz auf den Revisionsbericht der verwaltungsunabhängigen Revisionsstelle zuhanden des Stadtrats ein. Einleitend verweise ich auf Seite 9, wonach nur 5 bis 7 Prozent all dieser Sachen überhaupt untersucht werden. Das ist ein wich-

tiger Punkt, es ist also nicht eine genaue Untersuchung, bei diesem Preis wäre dies nicht möglich. Beim Rechnungsmodell sehen Sie auf Seite 10, wo es gewisse Abweichungen gab zu den aktuell gültigen HRM2-Vorschriften: Entnahme aus der Spezialfinanzierung für Fuss- und Veloverkehr, Umsetzung Beschluss Stadtrat Arbeitgeberreserve künftige Jahre und Nutzungszweck der Spezialfinanzierung Informatik. Und Sie sehen auch, dass die Sache bereinigt werden konnte respektive dass man die nötigen Anpassungen vorgenommen hat. Für Details verweise ich auf die Ausführungen im Bericht. Bei der Arbeitgeberreserve sehen Sie die jährlichen Zusatzkosten, auf Seite 13, und auf Seite 15 haben Sie die Detailausführungen zum Fuss- und Veloverkehr. Noch speziell hinweisen möchte ich, nach Rücksprache mit Thomas Stutz von BDO, auf die Ausführungen zur Sanitätspolizei auf Seite 17: «Um das Risiko eines weiteren Anstiegs der ungedeckten Kosten zu minimieren, haben die zuständigen Stellen einen Abbauplan ausgearbeitet und Einsparpotenzial ermittelt.» Es ist wichtig, dass man das anschaut und spätestens 2023 wieder eine Überdeckung ausweisen kann. Und noch zur Sonderrechnung Tierpark und zum Gabus-Fonds: Auch beim Gabus-Fonds musste man gewisse Korrekturen vornehmen. Und Sie sehen an den Schlussbemerkungen der Berichterstattung und der Genehmigung, dass es keinerlei Sachen gibt, die gegen eine Genehmigung der Rechnung sprechen würden. Sie sehen auch, wie die Prüfungen erfolgt sind und dass alles korrekt abgelaufen ist.

Die FD hat zu den Abstimmungsfragen folgendermassen entschieden: Antrag 1: 6 Ja- gegen 2 Neinstimmen; Ziffer 2: 7 Ja und 1 Nein; Ziffer 3: 5 Ja, 2 Nein und 1 Enthaltung; Ziffer 4: 6 Ja, 2 Nein; Ziffer 5: 6 Ja, 2 Nein; und zu Ziffer 6: Die FD beantragt dem Stadtrat Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfungsorgans.

Sprecherin SPK *Bettina Jans-Troxler* (EVP): Wir danken der Verwaltung der BSS sowie Gemeinden und Behörden (GuB) und der Abteilung Kultur der PRD für die gute Vorbereitung unserer Delegationsbesuche. Ich beginne mit der BSS und dort beim Sozialamt. Bei der Sozialhilfe ist ein Rückgang der Anzahl der unterstützten Personen zu verzeichnen, aber die Dauer der Unterstützungen nimmt tendenziell zu, was bedeutet, dass immer mehr Leute den Einstieg ins Arbeitsleben nicht mehr finden. Das Sozialamt will untersuchen, warum die Unterstützungsdauer in der Stadt Bern höher ist als in anderen Städten. Ein grosses Thema beim Kompetenzzentrum Arbeit (KA) ist, dass viele Angebote, die der Kanton bei der Stadt einkauft, neu ausgeschrieben werden sollen, womit das Risiko besteht, dass das KA diese Aufträge verliert. Dieses Thema ist bereits seit einigen Jahren aktuell. Beim Sozialamt läuft die Suche nach einem neuen Standort für das Alki-Stübli, im Moment sind Verhandlungen mit den SBB am Laufen. Beim Jugendamt wurde über die Kirchgemeindehäuser und über die Kirchen, die verkauft werden sollen, gesprochen. Das Jugendamt war schon letztes Jahr und ist auch weiterhin in verschiedene Prozesse involviert, beispielsweise in Wittigkofen, im Kleefeld, in der Schosshalde sowie beim Calvinhaus. Die Finanzierung der Tagis und der Tagesschulen ist im Umbruch. Der Kanton hat beschlossen, dass die Tagis, die momentan wie die Kitas über die Direktion für Gesundheit und Fürsorge GEF finanziert werden, in Zukunft mit den Tagesschulen zusammengelegt werden und auch über die Finanzierung der Tagesschulen laufen, was bedeutet, dass die Stadt Bern über die Finanzierung und Unterstützung der verschiedenen Angebote nachdenken muss. Der Gemeinderat hat einen Kredit für den Start eines Projekts mit verschiedenen Teilprojekten gesprochen. Durch die hohe Auslastung der Kitas nimmt die Belastung der Mitarbeitenden zu. Es wird versucht, die zusätzliche Belastung mittels organisatorischen und betrieblichen Massnahmen abzufedern. Im Alters- und Versicherungsamt gibt es eine neue Leiterin, Regula Unteregger. Bei der Überprüfung in Bezug auf die Trägerschaft des Alters- und Pflegeheims Kühlewil sollen dem Gemeinderat im Herbst 2018 die Grundlagen für einen Entscheid vorgelegt werden. Bei der Diskussion über den Umbau in Kühlewil kam zur Sprache, dass es ein weiteres sanierungsbedürftiges Gebäude gibt.

Dessen Sanierung ist nicht Teil des laufenden Umbauprojekts, muss aber auch noch an die Hand genommen werden. Weiter wurde auch über das erfolgreiche Nachbarschaftsprojekt Sozius geredet. Für Ende 2019 ist eine Evaluation geplant. Das Projekt läuft aber so gut und stösst auf so grosses Interesse, dass es auf alle Stadtteile ausgedehnt werden soll.

Zum Schulamt: Bei den langfristigen Projekten kommt die Einführung der Basisstufe langsam voran. Das ist ein Bottom-up-Prozess, es sind weitere Gesuche beim Kanton für das laufende und für das kommende Jahr. Folgende Gesuche sind für 2018 und 2019 bewilligt: Am Standort Lorraine-Wylergut wird es ab 2019 drei Basisstufen geben, Stöckacker-Schwagbut bekommt neu eine Basisstufe ab 2018, Stapfenacker wird ab 2019 drei Basisstufen führen, und im Rossfeld wird es vier Basisstufen geben, drei ab 2019 und eine eventuell erst ab 2020. Nach der Einreichung eines Gesuchs bei der Erziehungsdirektion dauert es jeweils zwei Jahre, bis eine Basisstufe schliesslich eröffnet werden kann. Im Rahmen der Einführung des Lehrplans 21 haben verschiedene von der PH Bern organisierte Weiterbildungskurse stattgefunden. Eine der grossen Herausforderungen stellt die Stundenplanung dar, weil sich die Lektionentafeln wesentlich verändern. In Bezug auf die Führungsstruktur der Schulkommissionen laufen seit Jahren Diskussionen für eine einfachere Organisation, wie sie auch schon früher immer wieder aufgeflammt sind. Hier hat ein Prozess eingesetzt, Tagesschul- und Schulleitungen, Schulkommissionen, Lehrpersonen und Expertinnen arbeiten zusammen daran, verschiedene Modelle für eine andere Ausgestaltung der Führungsstruktur zu erarbeiten. Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler in den Tagesschulen steigt weiter an, einerseits des Wachstums der SchülerInnenzahlen wegen, andererseits, weil die Nachfrage steigt und immer mehr Eltern ein Tagesschulangebot für ihre Kinder in Anspruch nehmen wollen.

Zur Produktgruppe «Bildungsnaher Institutionen» wurde über den Gfeller-Fonds diskutiert. Weil dieser Fonds nahezu ausgeschöpft beziehungsweise an der Obergrenze angelangt ist, konnten Gesuche in letzter Zeit nur sehr restriktiv bewilligt werden. Der Gfeller-Fonds hat eine Entlastung erfahren, weil weniger Gesuche eingegangen sind und weil bestimmte Projekte im Bereich Kinder- und Jugendkultur neu über einen anderen festen Budgetposten abgewickelt werden.

Beim Sportamt wurde über die Möglichkeit einer Reduktion der 100-prozentigen professionellen Überwachung der Schwimmbäder diskutiert. Aus juristischer Sicht ist aber eine Reduktion nicht möglich, weil eine 100-prozentige Wasseraufsicht für alle von Menschenhand geschaffenen Anlagen erforderlich ist. Die mobilen Pump-Tracks, die auf Schulhausplätzen und an Veranstaltungen wie der Velo-Skills-Tour oder Hallo Velo! unterwegs waren, waren immer gut ausgelastet. Das Angebot kommt gut an. Jetzt erarbeitet das Sportamt zusammen mit dem Schul- und Jugendamt und mit Stadtgrün Bern ein Konzept für Velo-Freizeitanlagen, also für Velospielplätze und Pump-Tracks, die in den Quartieren fix aufgestellt werden sollen. Im Moment werden mögliche Standorte geprüft. Das Projekt wird im Herbst dem Gemeinderat vorgelegt. Ziel ist es, in den kommenden acht Jahren ca. 30 niederschwellige Anlagen zu erstellen, um Kinder, die ansonsten aufgrund ihres Umfelds nicht mit dem Velo unterwegs wären, zum Velofahren zu animieren.

Das stark gewachsene Kompetenzzentrum Integration (KI) wird von der Stabsstelle zur Abteilung, mit gleichen Rechten und Pflichten wie jede andere Abteilung. Das KI ist stetig gewachsen: Angefangen hat es mit sieben Leuten, heute arbeiten dort ca. 40 Personen. Die Neustrukturierung im Asylbereich ist ein wichtiger Punkt. Der Kanton will die nötigen Leistungen ausschreiben. Im Moment laufen Gespräche zwischen dem Regierungs- und dem Gemeinderat und man überlegt sich, in welchem Verbund sich die Stadt an einer Ausschreibung beteiligen kann. Der Schulzahnmedizinische Dienst (SZMD) kommt langsam wieder auf einen besseren Weg, obwohl die Rechnung immer noch durch mehrere Fälle von langfristiger Krankheit belastet wird. Es werden Massnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit umgesetzt. Neu gibt es im SZMD eine Wirtschaftsstelle. Die Abklärungen betreffend die Zusammenarbeit

mit den zahnmedizinischen Kliniken der Uni Bern sind im Gang. Die Stadt konnte den Raumbedarf definieren, den sie im neu zu bauenden Gebäude auf dem Inselareal beanspruchen würde, für den Fall, dass es zu einer Zusammenarbeit kommt. Der Gesundheitsdienst ist recht erfolgreich. Die Aktion Wittli-Znüni hat sich als erfolgreiche Massnahme im Gesundheitsmanagement erwiesen. Es wurde seinerzeit in Wittlikofen eingeführt, als sich die Schule zusammen mit den Eltern für das Znüni einsetzte. – Wahrscheinlich hat es da ein «Welt-Znüni» mit Znüni-Gerichten aus aller Welt gegeben. Das welsche Fernsehen hat einen Bericht über das Erfolgsprojekt produziert. Jetzt soll es im ganzen Stadtgebiet umgesetzt werden. Es ist ein kleiner Baustein im Umgang mit der Problematik des Übergewichts bei Schulkindern, ausserdem trägt es zur Einbindung der Eltern und einer besseren Vernetzung der Eltern untereinander bei. Das Personal für die schulärztlichen Untersuchungen ist der steigenden SchülerInnenzahlen wegen an der Kapazitätsgrenze, es wird eine Stellenaufstockung geben. Der Gesundheitsbericht wird jeweils anhand der Ergebnisse der schulärztlichen Untersuchungen der 8-KlässlerInnen erstellt, und darum ist es gut, dass nur wenige Familien die Möglichkeit nutzen, diese Untersuchungen bei ihrem Hausarzt machen zu lassen.

Zu den Ergebnissen der Besprechung des Jahresberichts mit der PRD: Die Gesamtzahl der Anliegen und der eröffneten Dossiers bei der Ombudsstelle sind rückläufig, aber die bearbeiteten Dossiers mit erhöhtem und grossem Zeitaufwand sind 2017 markant angestiegen. An den vier Klausuren des Gemeinderats, an denen neben der Exekutive auch Jürg Wichtermann, Monika Binz und Walter Langenegger teilgenommen haben, wurde unter anderem über den IAFP, die Vierjahresplanung Kulturförderung und über die Legislaturrichtlinien diskutiert. Zum Stand der Erschliessung der Verdingkinder-Akten wurde informiert, dass 2434 Fürsorge-dossiers vollständig erschlossen und konserviert sind, auch für die wissenschaftliche Forschung. Weitere 13 000 Dossiers sind grob nach Titeln erschlossen, aber nicht konserviert. Noch nicht erschlossen respektive auf einer Namensliste erfasst sind um die 9000 Dossier oder ca. 87 Regalmeter. Die Frist zum Einreichen der Unterlagen für die Wiedergutmachung ist Ende März 2018 abgelaufen. Diese Anfragen gelangen an das Bundesamt für Justiz und werden via Staatsarchiv an die zuständigen Gemeindearchive verteilt. Ungefähr 20 Prozent aller Anfragen betreffen den Kanton Bern und davon 25 Prozent die Stadt Bern. Im Stadtarchiv können ca. 1.5 Anfragen pro Tag bearbeitet werden. Es ist vorgesehen, sämtliche Dossiers zu erschliessen.

Auf die Frage, ob die Mitarbeitenden-Zeitung MAZ in Zukunft nur noch digital verschickt werden könnte, wurde darauf hingewiesen, dass viele ehemalige Mitarbeitende kein Internet haben, die Zahl der digital nicht Vernetzten wird aber immer kleiner. Und es wurde auch zu bedenken gegeben, dass viele Angehörige der Mitarbeitenden die MAZ ebenfalls lesen und mit einem digitalen Versand nicht mehr erreicht würden. Die Krisenkommunikation hat sich laut Walter Langenegger etabliert und sie sei praxiserprobt. Für Krisenfälle mit mehreren betroffenen Direktionen gib es die Arbeitsgruppe Krisenkommunikation, in der jede Direktion vertreten ist.

Es ist präzisiert worden, dass der Informationsdienst für die Medienarbeit zuständig ist und nur bei Bedarf und dann in beratender Funktion für die Öffentlichkeitsarbeit der Direktionen. Welche Ressourcen sie für ihre Kommunikation bereitstellt, liegt im Ermessen jeder einzelnen Direktion.

Noch zu Kulturstadt Bern: Da ist man mit dem kantonalen Kulturamt im Gespräch, um längerfristige Unterstützungen von klassischen Ensembles zu prüfen, weil die Konzertprogramme häufig auf zwei bis drei Jahre hinaus konzipiert werden. Die Denkmalpflege will ihre Rolle als Kompetenzzentrum für Sanierungs- und Umbaufragen weiter ausbauen, auch will man sich in der architektonischen und städtebaulichen Qualitätssicherung weiterentwickeln. Diese Kompetenzen konnten bereits eingebracht werden, und zwar bei der Zusammenarbeit bei den Wettbewerben zum Kino Capitol und zur Migros Marktgasse. Die Vermittlungs- und Öffent-

lichkeitsarbeit soll noch intensiviert werden. Aktuell wird ein Managementplan für die Altstadt entwickelt, wie dies die UNESCO vorschlägt, darüber wird man in einem Jahr mehr Auskunft geben können. Auf die Frage betreffend den konkreten Nutzen der Dienststelle Aussenbeziehungen haben wir die Information erhalten, dass die Aussenbeziehungen zunehmend wichtiger werden. Es ist von fundamentalem Interesse, dass die Stadt Bern ihre Interessen auf regionaler, kantonaler und nationaler Ebene angemessen vertritt. Das macht sie in der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM, in der Hauptstadtregion und im Städteverband. Und auf internationaler Ebene positioniert sich Bern als weltoffene Stadt.

Die SBK beantragt dem Stadtrat mit einer klaren Mehrheit, dem Jahresbericht der PRD, Abteilungen Kultur und GuB, und dem Jahresbericht der BSS zuzustimmen.

Sprecherin PVS *Barbara Freiburghaus* (FDP): Ich danke der Verwaltung für die gute Organisation der Delegationsbesuche und für die angenehmen Gespräche. Etwas irritierend war, dass Gemeinderätin Ursula Wyss am Delegationsbesuch ohne Entschuldigung abwesend war. Ich beginne mit der PRD und dort mit dem Hochbau. Es wurden einige kleinere erledigte Projekte diskutiert wie die Sporthalle und der Sportplatz Wankdorf, das Freibad Wyler, die Sicherungsmassnahmen der Ka-We-De und andere. Auch die Sanierung des Alters- und Pflegeheims Kühlewil wurde von uns angesprochen. Zur neuen Schwimmhalle: Der Terminplan ist auf Kurs, Anfangs Woche konnte man den Medien entnehmen, wie das Siegerprojekt aussieht.

Der durchschnittliche Zustandswert des Gesamtportfolios wird schrittweise verbessert und erreichte 2017 einen Mittelwert von 78 Prozent, die aufgelaufenen Rückstände für die Instandhaltung und Instandsetzung belaufen sich aktuell auf 203 Mio. Franken. Wie bereits bekannt, hat der Gemeinderat beschlossen, in den kommenden 25 Jahren je 118 Mio. Franken zu investieren. 2017 waren diverse Wettbewerbe am Laufen; bei drei von 15 Projekten kam es zu Terminabweichungen und zu höheren Anlagekosten, die aber mit den eingeplanten Reserven abgedeckt werden konnten. Zum Bauinspektorat: Die Dauer für die Bearbeitung von Baugesuchen konnte nicht verkürzt werden, die Umstellung auf die neue Software ist erfolgt und gemäss Verwaltung ist das Resultat befriedigend. Ein weiteres Thema war der Wechsel des Bauinspektorats von der PVS in die FSU. Zum Stadtplanungsamt SPA: Es wurden Fragen zum Planungsstand einzelner Projekte wie etwa Gaswerkareal oder Wifag-Areal gestellt und beantwortet. Ein Thema war 2017 auch die Bereinigung der Schnittstellen zwischen SPA und TVS, die seit Februar 2018 vollzogen ist. Angesprochen wurde auch der Zeitplan des zweiten Pakets der BO-Revision, der Überarbeitung der bestehenden Bauordnung im Hinblick auf die künftigen planerischen Ziele und Aufgaben des STEK. 2020 soll die Mitwirkung dazu durchgeführt werden.

Zur Direktion TVS. Der Personalbestand betrug per 31.2.2017 715 Vollzeitstellen, verteilt auf 791 MitarbeiterInnen. 28 Stellen waren Lehrverhältnisse, und sechs befristete Stellen sind in öffentlich-rechtliche Anstellungen umgewandelt worden. An Einnahmen ist die seit längerem angekündigte und auf den 1.1.2018 vollzogene Erhöhung der Pachtzinse für die Familiengärten im Umfang von 120 000 Franken zu erwähnen. Zu den Direktionsstabdiensten gab es Fragen zum Defizit des Moonliners, das aus dem Fonds für die Finanzierung von öffentlichen Parkplätzen gedeckt wird. Weiter gab es Fragen zum Stand der Dinge betreffend die Trams Bern-Ostermundigen und Wyler-Länggasse. Auch der Pilotversuch für selbstfahrende Busse in der Matte wurde diskutiert. Zu Stadtgrün: Nachzulesen sind die Entnahmen der Planungsmehrwertabschöpfungen für Parkanlagen. Bis anhin gab es vertraglich vereinbarte Planungsmehrwertabschöpfungen, durch die PRD verwaltet; mit dem neuen Reglement sind die Entnahmen bei der TVS. Weiter wurde ausführlich über das weitere Vorgehen betreffend Zwischennutzung gesprochen, und Stadtgrün ist immer noch intensiv an der Neophytenbekämpfung, zum Teil auch in Koordination mit anderen Gemeinden. Zu den Familiengärten ist zu

bemerken, dass der Deckungsgrad stark zurückgegangen ist, auch weil ein hoher Nachholbedarf beim funktionellen Unterhalt besteht, das heisst bei Wasserleitungen, Wegen etc., und wie erwähnt wurde auf 2018 der Pachtzins erhöht. Die Frage nach einer Ressourcenaufstockung für das grüne Klassenzimmer wurde von der Verwaltung dahingehend beantwortet, dass eine Aufstockung weder aus strategischer noch aus betrieblicher Sicht sinnvoll erscheint, der Naturraum ertrage keine weiteren Klassen.

Ich komme zur Verkehrsplanung. Hier ist zu bemerken, dass die Auslastung der Velostation PostParc von 60 auf 65 Prozent gesteigert werden konnte. Das Parkierungskonzept liegt im Entwurf vor, wird jetzt dem Gemeinderat vorgelegt und geht nachher in die öffentliche Vernehmlassung. Die Umsetzung von Tempo 30 ist so weit, dass 63 Prozent der Stadtberner Strassen verkehrsberuhigt sind, und jedes Jahr sollte für weitere Abschnitte die Planung gestartet werden. Sie können auch die Massnahmen aus dem Verkehrskonzept Wirtschaft nachlesen, und zum Veloverleihsystem konnte man heute einer Medienmitteilung entnehmen, dass es in Betrieb genommen wird, ausser im Stadtteil 3, wo noch Einsprachen hängig sind. Ein Gesuch für ein Free-floating-System ist in Auswertung. Es ist eine Bewerbung eingegangen, der Bewilligungsentscheid soll nächstens gefällt werden. Detailliert beantwortet wurden auch Fragen rund um die künftige Parkierung auf der Schützenmatte, und Fragen gab es auch zu «Fair ufem Chehr» und zu fünf anderen Kampagnen, an denen die Stadt mitgemacht hat. Leider muss man dazu sagen, dass keine Auswertungen gemacht wurden. Nachgefragt wurde auch zu verschiedenen Projekten wie ESP Ausserholligen, Bypass Ost und zum übergeordneten Verkehrsmanagement. Noch ein Punkt zur Velooffensive: Der nächste Bericht über die Verwendung der Gelder des Reglements für den Fuss- und Veloverkehr wird in der ersten Jahreshälfte 2020 erstellt, und die Bewirtschaftung des Veloparkings Bahnhof ist unter www.bern.ch/velohauptstadt/partizipation/resultate abrufbar. Das ASTRA ist daran, Erfahrungsberichte aus den Städten im Bereich Velostrassen auszuwerten, und im Verlauf des kommenden Jahres sollte es einen Entscheid zum weiteren Vorgehen treffen.

Beim Tiefbauamt wurde vorab über die Leitung des Tiefbauamts und den Rückzug des designierten Nachfolgers von Hans-Peter Wyss diskutiert. Heute konnte man lesen, dass jetzt Reto Zurbuchen sein Nachfolger wird. Unter «Projektierung und Realisierung» respektive «Entwicklung und Erhaltung» wurde der Stand des Projekts «Dr nöi Breitsch» nachgefragt und auch, welche grösseren Massnahmen 2017 nicht umgesetzt werden konnten. Genannt wurden beispielsweise die Kirchenfeldbrücke, die jetzt aber auf guten Wegen ist, Ostring, Schwarztorstrasse, Wasserspiel Bundesplatz. Das sind alles beschlossene oder jetzt traktandierete Geschäfte. Bei Entsorgung und Recycling hat der Stand des Projekts Sauberkeitsrappen interessiert. Dazu hat sich der Preisüberwacher eingeschaltet, und nach Auskunft der Verwaltung sind in der nächsten Zeit Treffen geplant, an denen die Fragen beantwortet respektive diskutiert werden. Rechtlich wird der Sauberkeitsrappen im bereits existierenden Abfallreglement verankert. Es gab auch Fragen rund um Kehrlichfahrzeuge und den Wechsel auf Elektrofahrzeuge. Die Fahrzeuge werden alle zehn Jahre ersetzt, das macht jährlich ungefähr zwei Stück. 2019 sollten erstmals zwei Voll-Elektrofahrzeuge in Betrieb genommen werden. Die Mehrkosten von rund 300 000 Franken pro Fahrzeug hofft man mit einer längeren Betriebsdauer und weniger Wartungskosten wieder hereinzuholen. Für den Pilotversuch Farbsack-Trennsystem wurden rund 2800 Haushalte ausgewählt, ausser in der Altstadt und in Oberbotligen. Die Abfallmenge hat trotz Bevölkerungswachstum abgenommen, das ist positiv; negativ ist, dass die Stadt Bern entgegen dem langfristigen schweizerischen Trend beim Trennen des Abfalls bei nur 43 Prozent liegt, und zudem stagniert diese Zahl. Nicht zuletzt sollte das Farbsack-Trennsystem helfen, diese Quote zu erhöhen. Die PVS hat die Jahresberichte der Direktionen PRD und TVS mit 9 Ja und 1 Nein genehmigt, bei einer Enthaltung.

Sprecher FSU *Johannes Wartenweiler* (SP): Zuerst ein paar allgemeine Bemerkungen zu den beiden Direktionen SUE und FPI: Die Budgetvorgaben sind im Wesentlichen eingehalten worden, es gab keine gravierenden Personalkonflikte, wir haben gut mit den Direktionen zusammengearbeitet und wir haben die Infos erhalten, die wir erwartet haben. Ich danke alle Beteiligten in den Direktionen und in der Kommission für die gute Zusammenarbeit.

Ein paar weitere allgemeine Bemerkungen: Beim Durchlesen der Unterlagen ist mir die nicht immer ganz einfache Zusammenarbeit mit dem Kanton aufgefallen. Ich greife einige Beispiele heraus. Erstens ist da die Sanitätspolizei, die immer noch keine unterzeichnete Leistungsvereinbarung 2018 hat, unter anderem, weil die GEF 10 Prozent der Mittel zurückhalten will, um Druck auf die Rettungsdienste auszuüben. Der Sicherheitsdirektor hat dieses Vorgehen des Kantons als Verstoss gegen Treu und Glauben bezeichnet, und dem können wir uns anschliessen. Zudem muss die Sanitätspolizei mit dem letzten Sparpaket ab 2020 auch noch 460 000 Franken einsparen. Es steht also unter Druck, und vielleicht ist vor diesem Hintergrund das, was man heute über das Zusammenlegen von Feuerwehr und von Sanitätspolizei gehört hat, eine vernünftige Antwort. Zweitens haben wir auch beim Amt für Erwachsenen und Kinderschutz EKS eine unbefriedigende Situation, weil auch die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion JGK des Kantons ihre Verpflichtungen nicht einhält. Es ist eine Klage der Gemeinde Köniz hängig, und die Stadt Bern steht hinter dieser Klage; auch sie möchte, dass der Anteil an den Kosten vom Kanton übernommen wird. Wir haben weiter das Problem der Neubewertung der Liegenschaften, dort hat die Gemeinde gegen das Dekret geklagt, das den Steuerwert zu tief angesetzt hat. Weiter haben wir festgestellt, dass der Kanton im Rahmen des letzten Sparpakets Teile des Inkassowesens respektive der Quellenbesteuerung an sich gerissen und damit einigen Beschäftigten ein paar schlaflose Nächte bereitet hat, weil die nämlich überlegen müssen, wie es für sie weitergeht. Und schliesslich ist auch noch die Zukunft des Anzeigers von Stadt und Umgebung offen, dort wartet man auf den Entscheid des Kantons. Und nicht ganz einfach ist auch noch das Verhältnis zu Kapo. Und siebtens möchte ich noch ergänzen, dass wir auch dieses Jahr wieder mehr Geld in den Finanzausgleich einzahlen, nämlich 4,5 Mio. Franken.

Zu den einzelnen Direktionen, ich beginne mit der SUE. Sie konnte leicht unter Budget abschliessen. Es gab nach verschiedenen Anschlägen in Deutschland und in Frankreich eine komplexe Situation im Sicherheitsbereich. Die Stadt hat ein Sicherheitskonzept ausgearbeitet für Veranstaltungen mit grossen Menschenmengen, was natürlich mit ausserordentlichen Kosten verbunden war. Man musste Betonelemente produzieren und weiteres Material bereitstellen, der erste Einsatz war am Zibelemärit. Die Situation bei den grossen Sportanlässen hat sich entspannt. Zur Kapo: Wir erinnern uns an ein paar grosse Einsätze, die nicht ganz unumstritten waren, beispielsweise als der chinesische Staatspräsident Xi Jinping in der Schweiz war oder anlässlich der Räumung der Effingerstrasse 29, und verschiedene antifaschistische Spaziergänge im Herbst fanden schliesslich nicht statt, weil die Polizei den Auftrag hatte, sie zu verhindern. Diese Einsätze waren mit grossem Personalaufwand verbunden und es hat sich im Stadtrat nicht immer allen erschlossen, ob das wirklich noch verhältnismässig war. Aber die Kapo sieht das natürlich anders. Die Zusammenarbeit mit der Fanarbeit YB und SCB ist gut, vor der Reitschule gab es immer wieder Aktionen, die kontrovers diskutiert wurden. Die Sicherheitslage insgesamt schätzt die Kapo aufgrund der Kriminalstatistik als gut ein, mit einem Minus von 8 Prozent an gemeldeten Verstössen. Das ist keine schlechte Zahl und entspricht ungefähr der Abnahme der Delikte im Bereich Betäubungsmittelgesetz. Die Kapo macht im Allgemeinen eine gute Arbeit, das kann man sicher sagen, aber es bleibt einfach eine unbefriedigende Situation, weil die Stadt dem Kanton jährlich mehr als 30 Mio. Franken abgibt, aber kaum Einfluss hat. Und ich erinnere daran, dass der Grosse Rat alle Anträge, die die AK zuhanden des Grossen Rats für das neue Polizeigesetz gemacht hat, abgelehnt hat. Ich finde, das ist ein sehr schlechter Kundendienst an der Stadt Bern.

Zum Amt für Umwelt (AfU): Dort ist man daran, die Energiestrategie des Bundes umzusetzen. Das verästelt sich in viele kleine Details, die Sie im Jahresbericht nachlesen können. Der Energiestandard Gold ist tatsächlich Gold respektive Geld wert, weil die Postfinance gestützt auf diesen Standard günstigere Kredite gibt, was für die Stadt eine Einsparung im sechsstelligen Bereich bedeutet. Das AfU hat eine intensive Zusammenarbeit auch mit verschiedenen chilenischen Städten im Bereich Energie, und es hat einen gewissen Nachholbedarf beim Ersatz von Ölheizungen. Da hat man sich recht ambitionierte Ziele gesteckt und merkt jetzt, dass man einen Zacken zulegen muss, wenn man sie erreichen will. Ich erinnere noch an den autofreien Sonntag im Gebiet des Eigerplatzes, mit 15 000 Teilnehmenden, und an den Berner Umwelttag.

Im Polizeiinspektorat wurde im Oktober 2017 die neue Parkkartenapplikation eingeführt, die neue Gewerbepolizei-Applikation soll dieses Jahr eingeführt werden. Das Polizeiinspektorat hatte wieder viel zu tun mit der Umsetzung des Integrationsgesetzes, und dank dem Taxi-Reglement, das wir im vergangenen Jahr verabschiedet haben, gibt es jetzt wieder klare Leitlinien für das Taxigewerbe.

Zur Feuerwehr ist zu sagen, dass es für die Aus- und Weiterbildung genügend Profis hat, das läuft, aber es gibt ein wenig Probleme der leichten Abnahme beim Brandcorps wegen, für das ein Mindestbestand von 90 Personen vorgesehen ist. Die Probleme hängen auch damit zusammen, dass man Personen, die im Brandcorps sind, sich aber nicht allzu fest engagieren, wieder aus dem Corps rausstellt, weil man nur engagierte Leute möchte. Man versucht zu rekrutieren und ist dabei nicht ganz erfolglos, muss aber auch feststellen, dass der gesellschaftliche Wandel auch hier als Bremse wirkt, denn es fällt immer mehr Leuten schwer, sich verbindlich auf etwas einzulassen. Über das Wirtschaftsamt berichten wir zum letzten Mal, es wechselt in eine andere Direktion; ich möchte dazu nicht in die Details gehen. Zum Poststellennetz musste man feststellen, dass die Post ihre Kommunikation angepasst hat: Es werden keine Poststellen mehr geschlossen, sondern sie werden jetzt ausgelagert oder transformiert. Wir haben heute vielerorts ein eingeschränktes Angebot und wir haben vom Gemeinderat das Signal erhalten, dass er sich mit mehr Biss als auch schon gegen weitere Schliessungen wehren will.

Die Stadt Bern hat als zweite Stadt in der Schweiz das Fairtrade-Label erhalten. Das ist mit nicht allzu grossem finanziellem Aufwand verbunden, hat aber einen recht grossen symbolischen und pädagogischen Wert. Und noch zwei Stichworte: Bern Welcome, die neue Tourismusförderungs-Organisation, und Swiss Skills, für das wir bereits letztes Jahr einen Kredit gesprochen haben, um im September dieses Jahres die schweizerische Berufsmeisterschaft durchzuführen. Bei der EKS weise ich darauf hin, dass sich die Fachstelle Radikalisierung bewährt hat. Es geht darum, früh zu erkennen, wenn sich jemand quasi aus dem Mainstream verabschiedet an Orte, an denen es gefährlich werden könnte für die betreffende Person, aber auch für die Gesellschaft.

Beim Tierpark ist das Thema hindernisfreier Zugang immer noch und immer wieder ein Thema, auch angesichts der nicht ganz einfachen Topografie. In Zusammenhang mit dem neuen Projekt AareAlpen, mit dem die Steinböcke und die Murmeltiere etwas mehr Auslauf bekommen sollen, war vor allem die Hangsicherung ein Thema. Es hat eine neue Kinderspielanlage und eine neue Krokodilanlage. Über ewb wird die AK berichten.

Noch ein paar Bemerkungen zur FPI: Dort kommt das Geld herein für die Stadt. Wir haben auf dem Generalsekretariat noch einmal über den verunglückten Stadtratsversand zur Pensionskasse geredet, der im vergangenen Jahr ja einiges zu diskutieren gab. Es wurden jetzt Prozesse eingeführt, die verhindern sollen, dass so etwas noch einmal passiert. Zur Beschaffungsstelle, die dem Generalsekretariat angeschlossen ist, gab es im vergangenen Jahr einmal eine Diskussion, ob sie zu viele externe Mandate annimmt und so gewissen Branchen das Geschäft abgräbt. Aber die Zahlen aus dem Jahresbericht zeigen: Die Fachstelle für Be-

schaffung kümmert sich mehr ums eigene als früher, sie hat also mehr interne Aufträge als externe.

Die Finanzverwaltung ist die Hüterin des Budgetprozesses und damit das ganze Jahr in diesem Prozess eingebunden. Interessant ist, wie hoch unsere Schulden sind, also das verzinsliche Fremdkapital: 2409 Mio. Franken. Das sind 11 Mio. Franken weniger als 2016, und der durchschnittliche Zinssatz beträgt 1.43 Prozent. Dies als Angaben für den Fall, dass man ausrechnen muss, wo es heikel werden könnte, wenn die Zinsen wieder steigen. ISB verrechnet intern neue Mietzinse, das macht ungefähr plus 25 Prozent, aber dieses Geld wird in der Stadtverwaltung hin und her geschoben. Man beschäftigt sich dort auch mit den grossen Projekten Viererfeld-Mittelfeld, Gaswerkareal, Mutachstrasse, Wankdorf City II etc. ISB betreut das Verwaltungsvermögen, für das nach wie vor ein grosser Nachholbedarf besteht, und ISB betreut auch die Geschäfte des Fonds, die bei den Delegationsbesuchen ebenfalls ein Thema waren. Dazu zwei Stichworte: Die Situation bei den GüWR-Wohnungen, also den günstigen Wohnungen mit Belegungsvorschriften, ist nach wie vor angespannt. Letztes Jahr konnte man 24 zusätzliche Wohnungen in das Portfolio übernehmen. Aber wie man weiss, ist das immer ein wenig ein Hin und Her, es kommen ein paar Wohnungen dazu, andere fallen raus. Die FPI will die Strategie überprüfen, wie man langfristig zu mehr GüWR-Wohnungen kommt. Und schliesslich haben wir auch noch über die Gemeinnützigkeit diskutiert und dort insbesondere die Anregung gemacht, doch endlich offenzulegen, welche Organisationen, Genossenschaften, Stiftungen etc. in der Stadt Bern das Prädikat gemeinnützig haben und wo es günstige Wohnungen gibt.

Zur Steuerverwaltung weise ich nur darauf hin, dass sie erstmals mehr als eine halbe Milliarde Steuern eingenommen hat. Dies auch dank Sondereffekten, beispielsweise wegen juristischer Personen, die ausnahmsweise hohe Nachsteuern bezahlen mussten.

Ein paar Worte noch zum Personalamt. Dort war der Primatwechsel ein Thema. Und wir haben auch erfahren, wie viele öffentlich-rechtliche und wie viele privatrechtliche Arbeitsverhältnisse es bei der Stadt gibt, das Verhältnis ist 3000 öffentlich-rechtliche zu 1000 privatrechtlichen. Wichtig zu wissen ist: Wer langfristig bei der Stadt ist, hat grundsätzlich Anspruch auf ein öffentlich-rechtliches Anstellungsverhältnis. Die Realloohnerhöhung, wie in den Legislaturrichtlinien formuliert, ist weiterhin ein Thema und soll im nächsten IAFP abgebildet werden. Der Gemeinderat will eine Benchmark für Löhne und für die Arbeitsbedingungen auf dem Platz Bern erstellen, um eine Grundlage zu haben. Es wurden 44 Anstellungsverhältnisse gekündigt oder in gegenseitigem Einvernehmen aufgelöst. Die Mitarbeitszufriedenheit ist gross, die unerklärliche Lohndifferenz beträgt 1,8 Prozent, die Lohndeckelung ist ein Problem, und zum Personalamt gehört auch noch die Telefonzentrale.

Zum Schluss noch zu den Informatikdiensten und zur Logistik Bern. Mit den Informatikdiensten wurde über die Digitalstrategie diskutiert und auch darüber, warum die Auslastung des Rechenzentrums nach wie vor bei nicht einmal 20 Prozent liegt. Es sind neue Arbeitsplatzcomputer eingeführt worden unter dem Titel Client Migration Bern CLIMB, und man ist an einer Potenzialanalyse zum Thema Open Source Software (Potos). Für die Logistik Bern haben wir kürzlich einen Nachkredit beschlossen, in dessen Rahmen erhielten Sie alle Einblick in die Zusammenhänge. Man hat einen neuen Flottenmanager eingestellt und will jetzt versuchen, für die gesamte Mobilität einen Überblick zu gewinnen, und man strebt an, dass die städtischen Angestellten möglichst die Mobilität benützen, die am meisten Sinn macht, und konkret heisst dies natürlich weniger Auto fahren und mehr andere Verkehrsmittel benützen. Das Personal der Drucksachenproduktion, die ja ausgelagert worden ist, konnte man platzieren, es gab Anschlusslösungen, und Logistik Bern hat verschiedene Ausschreibungen gemacht, um bei verschiedenen Produkten, die sie einkauft, möglichst günstige Preise zu erzielen. Und zum Schluss ist noch das Finanzinspektorat zu erwähnen und es ist ihm zu danken, dass es

auf die Rechnung schaut. Insgesamt ist die Bilanz positiv, und wir können die Jahresberichte von SUE und FPI mit einer klaren Mehrheit zur Annahme empfehlen.

Die Sitzung wird um 16. 30 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

Die Protokollführerin

X

X

Regula Bühlmann

Annemarie Masswadeh

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsident Regula Bühlmann

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Lukas Gutzwiller	Seraina Patzen
Timur Akçasayar	Erich Hess	Stéphanie Penher
Katharina Altas	Brigitte Hilty Haller	Halua Pinto de Magalhães
Christa Ammann	Roland Iseli	Tabea Rai
Peter Ammann	Ueli Jaisli	Rahel Ruch
Ursina Anderegg	Bettina Jans-Troxler	Kurt Rüegsegger
Oliver Berger	Dannie Jost	Sandra Ryser
Thomas Berger	Nadja Kehrl-Feldmann	Leena Schmitter
Henri-Charles Beuchat	Ladina Kirchen	Zora Schneider
Laura Binz	Fuat Köçer	Edith Siegenthaler
Danielle Cesarov-Zaugg	Philip Kohli	Lena Sorg
Yasemin Cevik	Eva Krattiger	Matthias Stürmer
Dolores Dana	Martin Krebs	Bettina Stüssi
Michael Daphinoff	Marieke Kruit	Michael Sutter
Milena Daphinoff	Nora Krummen	Luzius Theiler
Bernhard Eicher	Daniel Lehmann	Regula Tschanz
Vivianne Esseiva	Maurice Lindgren	Johannes Wartenweiler
Alexander Feuz	Peter Marbet	Manuel C. Widmer
Benno Frauchiger	Lukas Meier	Lisa Witzig
Barbara Freiburghaus	Melanie Mettler	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Patrizia Mordini	Patrik Wyss
Hans Ulrich Gränicher	Barbara Nyffeler	Patrick Zillig
Claude Grosjean		

Entschuldigt

Ruth Altmann	Claudine Esseiva	Ingrid Kissling-Näf
Lea Bill	Rudolf Friedli	Marianne Schild
Michael Burkard	Lionel Gaudy	Christophe Weder
Matthias Egli	Franziska Grossenbacher	Janine Wicki

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD	Franziska Teuscher BSS	Ursula Wyss TVS
Michael Aebersold FPI		

Entschuldigt

Reto Nause SUE

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin	Joel Leber, Ratsweibel
Marianne Hartmann, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Nora Lischetti, wiss. Mitarbeiterin

Weil keine Abstimmungsanlage zur Verfügung stand und keine Namensabstimmung verlangt wurden, sind keine Namenslisten zu den Abstimmungen vorhanden.

Mitteilungen der Vorsitzenden

Präsidentin *Regula Bühlmann*: Wir beginnen wie schon in der ersten Sitzung mit zwei Verabschiedungen. Zum einen tritt heute auch Stéphanie Penher (GB) aus dem Rat zurück. Ich verlese das Rücktrittsschreiben: «Am 16. August 2007 wurde ich im Berner Stadtrat begrüsst. Mein erster miteingereichter Vorstoss hatte den Titel «Visitenkarte autofreier Bahnhofplatz». Im Oktober wurde ich in die Kommission Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) gewählt und durfte als Kommissionssprecherin die Berichterstattung zum Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs übernehmen. Im Fraktionsvotum hielt ich fest: «Um die Verdopplung des Veloanteils im Modalsplit zu erreichen, fordert die Fraktion GB/JA! eine grundsätzliche Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Dazu dürfen Fussverkehr und Velomassnahmen nicht von vornherein als «nice-to-have» betrachtet werden. Heute wird die Umsetzung dieser verkehrspolitischen Forderung Velo-Offensive genannt. Parlamentarische Arbeit ist eben ein Marathon. Nach 11 Jahren Stadtrat, davon sechs als Fraktionspräsidentin und vier als Parteipräsidentin, und rund 300 Donnerstagabenden, ebenso vielen Fraktionssitzungen, etwa 200 Kommissionssitzungen und 99 Vorstössen verabschiedete ich mich vom Stadtrat. Ich danke den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung für die Beantwortung der Vorstösse, Mails und Telefonanrufe und für die Umsetzung meiner politischen Anliegen. Ich danke den Mitarbeitenden des Ratssekretariats für den reibungslosen Stadtratsbetrieb. Ich danke den Medienschaffenden für das aufmerksame Mithören und Mitschreiben. Ich danke meinen Fraktionsmitgliedern, mit denen ich auch einen grossen Teil meiner Freizeit verbringen durfte. Schliesslich danke ich allen Stadtrat- und Gemeinderatsmitgliedern für die oftmals inspirierenden politischen Diskussionen. Ich wünsche Ihnen allen weiterhin alles Gute bei Ihrer Arbeit für die Stadt Bern und ihre Einwohnerinnen und Einwohner.» (*Applaus*). Stéphanie Penher, ich danke Ihnen für Ihre Worte. Sie sind beinahe ein Urgestein in diesem Rat. Es fällt mir schwer, mir vorzustellen, dass Sie nicht mehr hier sein werden. Als ich neu in den Rat kam, waren Sie Fraktionspräsidentin. Sie waren beim GB eine konstante Präsenz. Ich wünsche Ihnen alles Gute und gehe davon aus, dass Sie der Politik und damit auch dem GB und möglicherweise ein wenig auch dem Stadtrat auf irgendeine Art und Weise erhalten bleiben werden.

Das zweite Rücktrittsschreiben stammt von Halua Pinto de Magalhães (SP). Auch er war lange im Stadtrat. Ich verlese das Schreiben: «Es bereitet mir schon etwas Wehmut, heute meinen Rücktritt bekannt zu geben. Aber wegen einer neuen beruflichen Herausforderung im Ausland werde ich leider nicht mehr jede Woche in Bern präsent sein können. Mit meinen acht Jahren Stadtratserfahrung gehöre ich mittlerweile bereits zur amtsälteren Garde, und gerade in dieser Zeitspanne ist der Stadtrat erheblich vielfältiger geworden. Es freut mich zu sehen, dass viele der verschiedenen Erfahrungswelten, die in dieser Stadt präsent sind, auch im Parlament abgebildet werden. Trotzdem müssen wir uns nichts vormachen. Die repräsentative beziehungsweise halbdirekte Demokratie ist längst in einer Krise. Der Selbstzweck der Parlamente aller Ebenen dient vor allem der effizienten Konsensfindung, anstatt sich Zeit zu nehmen, um Auseinandersetzungen um Konflikte zu führen. Dadurch reproduzieren wir vor allem den privilegierten Status quo der Mehrheitsgesellschaft, auch in der Stadt Bern, auch wenn das die bürgerliche Ratshälfte anders sieht. Solange die Gesellschaft permanent die Fragen aufwirft, ob Racial Profiling überhaupt existiert, ob es Fachstellen für Gleichstellung und Beratungsangebote für lesbische, schwule, bisexuelle, transgender, queere und interse-

xuelle (LGBTQI) überhaupt braucht, ob wir Drohnen zur Überwachung von Sozialhilfebeziehenden anschaffen sollen und ob jetzt Xhaka und Shaqiri der Schweiz gegenüber loyal und genügend dankbar sind, solange braucht es noch viele Kämpfe, die innerhalb und ausserhalb des Parlaments ausgetragen werden müssen. Damit wünsche ich Ihnen alles Gute für die künftigen Debatten und verabschiede mich mit einem Doppeladler-Gruss.» (*Applaus*). Ich danke Ihnen, Halua Pinto de Magalhães, und wünsche Ihnen alles Gute für Ihre beruflichen Herausforderungen im Ausland. Wir hoffen, dass wir Sie in Bern dennoch ab und zu antreffen werden. Vor allem aber möchte ich Ihnen alles Gute zu Ihrem heutigen Geburtstag wünschen. Weiter möchte ich noch einmal daran erinnern, dass wir nach der zweiten Sitzung ins Restaurant Schützenhaus gehen werden, um alle vier ausscheidenden Stadträtinnen und Stadträte zu verabschieden. Das Schützenhaus befindet sich bei der Tramhaltestelle Bachmätteli. Sodann weise ich darauf hin, dass wir mehr Stimmzählerinnen und Stimmzähler als sonst benötigen, da wir per Handaufhalten abstimmen. Für die FDP hat dies in der ersten Sitzung Bernhard Eicher übernommen. Für die restlichen beiden Sitzungen stellt sich Dannie Jost zur Verfügung, was offenbar nicht bestritten wird. Wir zählen die Stimmen nur aus, wenn das Ergebnis nicht klar ist.

2017.FPI.000048

8 Jahresbericht 2017; Fortsetzung der Debatte

Sprecherin AK *Christa Ammann* (AL) zum Jahresbericht Band 3: Wie jedes Jahr setzt sich die AK mit den ersten beiden Kapiteln des Bandes 3, Statistik, auseinander. Diese betreffen den allgemeinen Teil und den Teil «Gemeinden und Behörden». Im Hinblick auf die letztjährige Stellungnahme der AK halte ich fest, dass diejenigen Verbesserungswünsche der AK, die die Leserlichkeit des Berichts betreffen und leicht umsetzbar waren, auch umgesetzt wurden. Dafür möchte ich mich bedanken. Weitere Anliegen der AK wurden im Zusammenhang mit der Bearbeitung des vorliegenden Jahresberichts gesammelt und an die Stadtkanzlei weitergeleitet. Der Fokus lag auch bei diesem Jahresbericht primär auf der Einhaltung der Fristen. Die AK hat festgestellt, dass es bezüglich Fristeinhaltung zwischen den einzelnen Direktionen deutliche Unterschiede gibt. Im Unterkapitel 3 auf den Seiten 9ff. geht es um die vom Gemeinderat verabschiedeten Vorstösse. Wir haben festgestellt, dass bei der Stadtkanzlei die Frist bei fünf von sechs Vorstössen nicht eingehalten wurde, das entspricht 83%. Bei der PRD wurde die Frist bei drei von 38 Vorstössen und somit in 7,8% aller Fälle nicht eingehalten. Bei der SUE ist einer von 34 Vorstössen betroffen, was 2,9% entspricht. Bei der BSS geht es um einen Vorstoss von insgesamt 41 Fällen, was 2,4% ausmacht. Bei der TVS wurde die Frist in einem von 47 Fällen nicht eingehalten, die Quote beträgt 2,1%. Bei der FPI wurden sämtliche Fristen eingehalten. Im Unterkapitel 4 geht es um die parlamentarischen Vorstösse, die vom Gemeinderat am 31. Dezember 2017 noch nicht verabschiedet waren. Wir haben festgestellt, dass bei der Stadtkanzlei die Frist auch hier bei fünf von sechs Vorstössen Ende 2017 abgelaufen war. Bei der PRD sind zwei von total 14 Vorstössen betroffen und bei der SUE einer von total 15 Vorstössen. Bei den Direktionen BSS, TVS und FPI waren Ende 2017 alle Fristen noch nicht abgelaufen. Das Unterkapitel 5 betrifft die erheblich erklärten Motionen und Postulate, welchen noch nicht Folge geleistet wurde oder bei welchen noch keine Berichterstattung erfolgte. Hier hat die AK festgestellt, dass bei der Stadtkanzlei die Frist bei drei von vier Motionen nicht eingehalten wurde, bei der PRD sind vier von total 35 Vorstössen betroffen, bei der TVS einer von total 56 Vorstössen. Bei den Direktionen SUE, BSS und FPI wurden sämtliche Fristen eingehalten. Weiter hat die AK festgestellt, dass bei zwei dringlichen Vorstössen die Frist zur Traktandierung nicht eingehalten wurde. Verantwortlich dafür ist das Ratsbüro,

die Antwort des Gemeinderats lag rechtzeitig vor. Fazit: Wie im letzten Jahr ist die Stadtkanzlei die Spitzenreiterin bezüglich der Nichteinhaltung der Fristen. Die AK hat aufgrund dieser Erkenntnisse, die bereits aus dem Jahresbericht 2016 hervorgingen, im Jahr 2017 im Rahmen der Delegationsbesuche das Gespräch gesucht und wurde darauf hingewiesen, dass die Zahlen auch im Jahr 2017 nicht besser aussehen werden. Als Grund wird die hohe Arbeitsbelastung angegeben. Offenbar sind die Pendenzen im Rahmen der vorhandenen Stellenprozentage bzw. der anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht bewältigbar. Es wurde jedoch klar geäußert, dass man im Jahr 2018 darauf hinarbeiten will, dass sich der Wert auf null reduziert. Die AK bleibt mit der Stadtkanzlei im Gespräch, um zu prüfen, ob die angekündigte Verbesserung stattfindet oder ob weitere Massnahmen notwendig sind. Zur Statistik des Stadtrats im Teil «Gemeinde und Behörden»: Im Zusammenhang mit den behandelten Geschäften gibt es von Seiten der AK nur eine kleine Bemerkung: Im Vergleich zum Vorjahr haben die kleinen Anfragen im Jahr 2017 massiv zugenommen, nämlich um 50%. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass Interpellationen kaum mehr dringlich erklärt werden. Im Jahr 2017 wurden nur vier Interpellationen dringlich erklärt, während es im Vorjahr noch 18 gewesen waren. Der Bericht ist inhaltlich korrekt und gut aufgearbeitet, weshalb die AK Ihnen einstimmig empfiehlt, die ersten beiden Kapitel des Bands 3 positiv zur Kenntnis zu nehmen.

Sprecher AK *Bernhard Eicher* (FDP) zum Jahresbericht von ewb: Die AK hat den Nachhaltigkeitsbericht von ewb zur Kenntnis genommen, besprochen und dabei nichts festgestellt, das Anlass zur Beunruhigung geben würde. Wir beurteilen den Bericht positiv.

Sprecher AK *Manuel C. Widmer* (GFL) zum Geschäftsbericht von Bernmobil: Eigentlich ist es sehr erfreulich, dass ich jedes Jahr beinahe dieselben guten Nachrichten aus dem Geschäftsbericht von Bernmobil fischen und Ihnen präsentieren kann. Auch zum vorliegenden Bericht gibt es, zumindest was die Zahlen anbelangt, fast nur Positives zu berichten. Bernmobil hat bezüglich Fahrgastzahlen im Jahr 2017 einmal mehr einen neuen Rekord zu verzeichnen, es wurden total 102 Mio. Fahrgäste transportiert. Für die Zukunft wird mit einer weiteren Zunahme gerechnet. Dementsprechend positiv sieht der Ertrag der letzten Jahre aus. Bernmobil liegt mit einem Kostendeckungsgrad von 75% weit über dem schweizerischen Durchschnitt, und dies obwohl oder gerade weil man das Angebot im letzten Jahr ausgebaut hat. Am augenfälligsten ist, dass das Angebot des öV-Dienstleisters in der Nacht um eine Stunde verlängert wurde. Erste Evaluationen zeigen, dass das Angebot sehr gut aufgenommen wird. Die Nutzungen in der Nacht wurden nicht nur verschoben, sondern es konnten vor allem auch neue Nutzerinnen und Nutzer erreicht werden. Weiter ist erwähnenswert, dass neu auch Trolleybusse auf dem Netz verkehren, die sich selber an den Strom anhängen und wieder davon abkoppeln können. Dadurch wird Bernmobil flexibler, vor allem bei Baustellen, Unfällen oder Veranstaltungen. Die steigende Zahl solcher Ereignisse zeigt, wie wichtig solche Bausteine sind. Im laufenden Jahr sollen überdies Versuche mit Elektrobussen gestartet werden, die sich an den Endstationen selber aufladen. Auch das wird zur Flexibilität der Bernmobil-Busse und des Verkehrs beitragen. Ebenfalls erfreulich ist die Zunahme der Anzahl weiblicher Mitarbeitender bei Bernmobil. Dieses Thema sprechen wir jedes Jahr an. Das Unternehmen bemüht sich sehr, weist aber zu Recht immer wieder darauf hin, dass es gerade im technischen Bereich schwierig ist, entsprechend ausgebildete Frauen zu finden. Ebenfalls erfreulich ist, dass Bernmobil die Sicherheitslage in den Trams und Bussen als sehr gut einstuft. Der im Rat viel diskutierte Kontrolldienst plus hat seine Arbeit aufgenommen, verrichtet aber zu 95% normale Kontrollarbeit. Eine Videoüberwachung ist für Bernmobil nach wie vor kein Thema. Nicht zuletzt kann Bernmobil auch im Jahr 2017 wiederum eine Reduktion des Energieverbrauchs ausweisen. Wie der Geschäftsbericht vermuten lässt, nicht zuletzt auch durch das abgedruckte Porträt unseres Stadtrats Matthias Stürmer, sind Digitalisierung und Smart City

auch bei Bernmobil ein grosses Thema. Wie man den Medien entnehmen konnte, ist Bernmobil auf diesem Gebiet sehr aktiv. Es geht um kleine Dinge wie beispielsweise die Möglichkeit, das Libero-Abonnement künftig auf den Swiss Pass zu laden oder um den elektronischen Ticketkauf, der über Apps wie Fairtiq von der Stadt aus nun für die ganze Schweiz möglich ist. Bernmobil ist auch bemüht, Mobilität ganzheitlicher anzuschauen. So sollen die schon heute dichten Echtzeitinformationen nicht auf das eigene Netz beschränkt bleiben, sondern so ausgelegt werden, dass auch der Anschlussverkehr einbezogen wird. Am meisten diskutiert wird wohl der geplante Versuch mit einem selbstfahrenden Bus in der Matte. Es geht vor allem darum, Erfahrungen zu sammeln für einen eventuellen späteren Alltagsbetrieb. Ein interessanter Aspekt von Möglichkeiten, die der öV im Rahmen von Smart City bieten kann, ist die Idee des sogenannten «Vehicle to grid». Es geht dabei um die Frage, ob Batterien von elektrischen Fahrzeugen auch als Speichermedium für Energie genutzt werden können. So könnten nicht eingesetzte Fahrzeuge bei einer Überproduktion von Strom diesen im Fahrzeug speichern und später wieder ins Netz abgeben. Für weitere Ideen und Überlegungen zu diesem Thema lege ich Ihnen den Geschäftsbericht 2017 von Bernmobil sehr ans Herz. Er wurde in der AK von 10 Mitgliedern zustimmend und von einem ohne Wertung zur Kenntnis genommen. Dasselbe gilt für die Finanz- und Investitionsplanung. Wir empfehlen Ihnen, beide Berichte zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Sprecher AK *Martin Krebs* (SP) zum Geschäftsbericht der PVK: Uns liegt der 108. Geschäftsbericht der Personalvorsorgekasse der Stadt Bern (PVK) vor. In der Wirtschaft würde man von einem Traditionsunternehmen sprechen. Es war ein ereignisreiches Jahr für die PVK, ja ein eigentliches Schlüsseljahr, da die Umstellung vom Leistungsprimat zum Beitragsprimat bewältigt werden musste. Die AK hat den Eindruck gewonnen, dass alle die grossen Herausforderungen sehr gut gemeistert haben. Das Anlageergebnis der PVK ist ansprechend, insbesondere aufgrund einer sehr guten Performance der Schweizer Aktien. Das Vermögen ist um fast 9% auf 2,3 Mia. Franken angewachsen. Das führt dazu, dass der Deckungsgrad nun 96,4% beträgt, was erheblich mehr ist als der bei der Sanierung festgelegte Zielpfad. Gemäss diesem müsste der Deckungsgrad aktuell erst 79% betragen. Sodann ist nach wie vor positiv zu vermerken, dass wir sehr günstige Verwaltungskosten pro versicherte Person haben. Bedingt durch ausserordentliche Aufwendungen haben diese zwar etwas zugenommen, wenn man sie aber mit anderen Versicherungen vergleicht, ist die PVK mit 0,38% des Anlagevermögens ungefähr 20% unter der Benchmark. Weiter ermöglicht eine neue Software den Versicherten, selber Simulationen vorzunehmen. Beispielsweise können Austrittsleistungen oder die Leistungen bei zusätzlichen Einkäufen berechnet werden. Seit dem Jahr 2017 sind neu auch die Angestellten der Gemeinde Ostermundigen der PVK angeschlossen. Auch wenn die PVK offen ist für die Aufnahme weiterer Versicherter, bedeutet das nicht, dass man nun eine aggressive Expansionsstrategie verfolgen würde. Ein Anschluss weiterer Vorsorgewerke muss vielmehr sinnvoll sein. Ein wichtiges Kriterium ist beispielsweise die geografische Nähe, die Leute sollen bei Fragen persönlich vorbeigehen können. Nach wie vor besteht eine Sensibilisierung für nachhaltige Anlagen. Das wurde auch im Rat intensiv diskutiert. Es geht um das 2-Grad-Ziel in der Klimapolitik und um Kriegsmaterial. Angestrebt ist aber kein überhastetes Deinvestment, da ein solches sehr hohe Folgekosten mit sich bringen würde. Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass wir eine sehr gute Pensionskasse haben. Die AK kann allen Beteiligten ein gutes Zeugnis ausstellen und hat die Arbeit beim Geschäftsführer und bei den Angestellten der PVK entsprechend verdankt. Sie hat den Geschäftsbericht einstimmig positiv zur Kenntnis genommen und beantragt Ihnen dasselbe.

Fraktionserklärungen

Peter Ammann (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Vorab danke ich den städtischen Angestellten und dem Gemeinderat für ihre Arbeit im vergangenen Jahr. Wir wohnen in einer gut funktionierenden, schönen Stadt. Es ist gut, dass eine Finanzplanung gemacht wird, auch wenn man weiss, dass es effektiv meistens anders herauskommt, als man angenommen hat. Das Jahr 2017 wurde im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) 2015-2019 ursprünglich mit einem Verlust von 25 Mio. Franken geplant. Ein Jahr später, im IAFP 2016-2020, betrug der eingeplante Verlust noch 8,5 Mio. Franken. Im IAFP 2017-2021 ist hingegen ein Gewinn von 8 Mio. Franken vorgesehen. Abgeschlossen wurde das Jahr 2017 schliesslich mit 67 Mio. Franken Gewinn. Das zeigt einmal mehr, dass die Ergebnisse regelmässig besser ausfallen, als es die mittelfristige Planung und Budgetierung voraussehen. Die Grünliberalen sind erfreut darüber, dass ein deutlicher Überschuss resultiert. Gleichzeitig sind wir aber auch unzufrieden, da mit dem Resultat des Jahres 2017 die Eckwerte aus der überwiesenen Motion Gubser für eine moderate Steuersenkung einmal mehr erfüllt gewesen wären. Es ist uns aus demokratiepolitischen Gründen bis heute nicht klar, weshalb die selbsternannte Stadt der Beteiligungen und der Mitwirkung, diese Stadt für alle, ausgerechnet ein kleines Dankeschön an die Steuerzahlenden verweigert. Sie sind notabene diejenigen, die eine so schöne Stadt mit einer so guten Lebensqualität überhaupt ermöglichen. Aber wir wollen vorwärts schauen. Ich möchte zur Finanzsituation zwei Bemerkungen anbringen. Die erste Bemerkung ist technischer Natur. Im Jahr 2014 haben wir damit begonnen, Spezialfinanzierungen einzurichten. Das geschah aus einer Not heraus, nämlich wegen der städteuntauglichen Vorgaben im Harmonisierten Rechnungslegungsmodell 2 (HRM2) des Kantons. Wir haben die Spezialfinanzierungen damals unterstützt, da die Überschüsse andernfalls auf ein allgemeines Reservekonto geflossen und somit nur für künftige Verlustverrechnungen verwendbar gewesen wären. Heute betrachten wir diese Spezialfinanzierungen zunehmend skeptisch. Wir stimmen zu, die Einlage dieses Jahr zu machen. Zwei solche Spezialfinanzierungen sollen Bauten unterstützen, das ist in Ordnung. Gleichzeitig möchten wir aber appellieren, in Zukunft auf die Einrichtung neuer Spezialfinanzierungen zu verzichten. Diese sind unter HRM2 unnötig. Ich sage das aus Gründen der Transparenz und aus demokratiepolitischen Überlegungen. Die zweite Bemerkung betrifft das Stichwort Selbstfinanzierung. Wir hoffen, dass der Gemeinderat seinen eigenen finanzpolitischen Grundsätzen künftig ein wenig mehr nachlebt. Ich zitiere aus einer Medienmitteilung des Gemeinderats vom 21. Dezember 2017 zum Investitionsbudget: «Das hohe Investitionsvolumen führt nur dann nicht zu einer massiven Neuverschuldung der Stadt, wenn in den kommenden Jahren Rechnungsüberschüsse sowie entsprechend positive Cash Flows in zweistelliger Millionenhöhe budgetiert und erreicht werden.» Im Jahr 2017 wurde dieses Ziel erreicht, und zwar aufgrund von Spezialeffekten, wie wir wissen. Wir wünschen uns, dass diesem Grundsatz bezüglich Planung noch mehr nachgelebt wird. Die Grünliberalen halten die Spielregeln ein und fordern im Moment keine Steuersenkung. Wir bitten den Gemeinderat und die Parlamentsmehrheit aber, ebenfalls die Spielregeln einzuhalten und das heutige, aus unserer Sicht exzessive Konsumverhalten mit Steuergeldern zu überdenken und etwas zu zügeln. Bitte budgetieren Sie inskünftig Überschüsse in zweistelliger Millionenhöhe, anstatt Neuverschuldungen mit 50 Mio. Franken pro Jahr. Im Budget 2019 ist davon noch nichts zu erkennen. Eine ständige, rollende Überprüfung der Aufgaben und Ausgaben und somit auch eine Priorisierung gehören zu den ganz normalen Tätigkeiten einer Exekutive, das ist Ihre Führungsaufgabe. Zeigen Sie ein generationengerechtes Staatsverständnis, auch bei den Finanzen, und konsumieren Sie nicht auf Kosten der künftigen Generationen.

Regula Tschanz (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Rechnung 2017 schliesst vor der Einlage in die Spezialfinanzierungen Schulbauten sowie Eis und Wasser mit einem Ertragsüberschuss

von 67,3 Mio. Franken ab. Das ist ein bemerkenswertes Ergebnis, ja ein Rekordwert. Es ist meines Wissens der höchste Abschluss der letzten zehn Jahre, darf aber nicht über die anstehenden Herausforderungen hinwegtäuschen. Erstens ist der Überschuss geprägt von einigen einmaligen Effekten. 33 Mio. Franken betreffen Steuererträge, die über das Budget hinaus gemacht wurden und mehrheitlich auf einmalige oder periodenfremde Ereignisse zurückzuführen sind. Wenn man diese ausklammert, liegt der Fiskalertrag gerade noch 1,6% über dem Budget. Wenn man auch die weiteren einmaligen Ereignisse berücksichtigt, so unter anderem den Primatwechsel, die Auflösung der Spezialfinanzierung Informatik oder das Areal Zieglerspital, reduziert sich der Überschuss auf noch 29,7 Mio. Franken. Budgetiert waren 10,5 Mio. Franken, wir sprechen also von einer Abweichung von 19,2 Mio. Franken und nicht von einem Überschuss von 67 Mio. Franken, der aus dem Nichts aufgetaucht wäre. Wenn ich sage, dass wir vor Herausforderungen stehen, wenn wir also etwas weiter denken als bis zum 31. Dezember 2017, was unsere Aufgabe als Stadträtinnen und Stadträte ist, dann wird das grundsätzlich gute Resultat getrübt. Schwierig wird es zum Beispiel, wenn man die Investitionen mitberücksichtigt und den Finanzierungssaldo anschaut, welcher einen Fehlbetrag aufweist. Im Jahr 2015 lag ein Finanzierungsüberschuss von 13 Mio. Franken vor. Der Fehlbetrag im Jahr 2017 führt zu einem Selbstfinanzierungsgrad von nur 83%, dies in Anführungs- und Schlusszeichen. Man kann den Selbstfinanzierungsgrad zwar als gut bezeichnen, längerfristig zeigt dieser Wert aber, dass eine Wende von einem Finanzierungsüberschuss zu einem Finanzierungsfehlbetrag stattfindet. Mit dem anstehenden Investitionsbedarf werden hier noch weitere Herausforderungen auf uns zukommen. Gerade auch aus diesem Grund wird die Fraktion GB/JA! der beantragten Einlage in die Spezialfinanzierungen Schulbauten sowie Eis und Wasser zustimmen. Dank dieser Einlagen können wir dazu beitragen, künftige Abschreibungen besser zu tragen. Die ganz grossen Herausforderungen sind und bleiben aber der Sanierungsrückstand sowie die explizite Wachstumsstrategie. Die zusätzlichen 17'000 Einwohnerinnen und Einwohner werden einen massiven Ausbau der Infrastruktur erfordern, wobei es sich oftmals um Vorinvestitionen handelt. Das wird auch zu einem Anstieg der Abschreibungen führen. Der Schwerpunkt Wachstum ist ebenfalls ersichtlich, wenn man sich vor Augen führt, welche Prioritäten im letzten Jahr gesetzt wurden. Die Wachstumsstrategie zieht sich wie ein roter Faden durch die städtische Politik im Jahr 2017. Einerseits wird ein Schwerpunkt auf die Wohnbaupolitik gelegt. Das ist in Anbetracht der bevorstehenden Zunahme der Bevölkerung und des bereits heute bestehenden Mangels an günstigem Wohnraum zentral. Ein weiterer Schwerpunkt liegt bei der Schulinfrastruktur. Der Gemeinderat bleibt hier am Ball, um angesichts der nach wie vor steigenden Schülerinnen- und Schülerzahlen den Nachholbedarf decken zu können. Auch der öffentliche Raum bildet einen Schwerpunkt. Der Nachholbedarf ist gross, vor allem bei der Sanierung von Parks und Grünanlagen. Schliesslich wird ein Schwerpunkt auch auf den Verkehr gelegt. Eine wachsende Stadt benötigt auch entsprechende öV- und Velo-Infrastrukturen. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die Stichworte Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) oder das Tram Region Bern, welchem die Stimmbevölkerung im letzten Jahr mit 62% zugestimmt hat. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt ist für uns die klare Positionierung des Gemeinderats gegenüber der verheerenden kantonalen Abbaupolitik, unter anderem im Bereich Sozialhilfe. Die Fraktion GB/JA! begrüsst es, wie klar die Stadt Bern hier zusammen mit anderen Gemeinden und Städten Stellung genommen hat, und zwar nicht nur beim kantonalen Abbaupaket im November 2017, sondern beispielsweise auch im Hinblick auf die Unternehmenssteuerreform 3. Die Fraktion GB/JA! dankt den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung für die geleistete Arbeit in einem anspruchsvollen und zunehmend anspruchsvoller werdenden Umfeld. Wir nehmen den Jahresbericht zustimmend zur Kenntnis und stimmen den Einlagen in die Spezialfinanzierungen Schulbauten sowie Eis und Wasser zu.

Lukas Gutzwiller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP dankt dem Gemeinderat und der Verwaltung für die gute Arbeit, die sie im Jahr 2017 geleistet haben. Wir bedanken uns auch bei den Kommissionsmitgliedern und Kommissionssprechenden für die sorgfältige Durchsicht des Jahresberichts und für die Berichterstattung. Unsere Fraktion genehmigt den ersten Jahresbericht des neuen Gemeinderats sowie die Einlagen in die beiden Spezialfinanzierungen und den Nachkredit. Wir stellen uns aber die Frage, wie der Gemeinderat in Zukunft mit Budgetüberschüssen umgehen will. Spezialfinanzierungen können nicht beliebig aufgestockt werden. Wir haben daher zum IAFP eine Planungserklärung eingereicht und den Gemeinderat gebeten, zu prüfen, ob die Überschüsse für zusätzliche Abschreibungen genutzt werden können. Die Abschreibungen von Investitionen haben nämlich einen direkten Einfluss auf die künftige Erfolgsrechnung, das ist auf Seite 18 des ersten Bandes des Jahresberichts erkennbar. Wir würden es begrüßen, wenn der Gemeinderat diese Option seriös prüfen würde. Wie der Gemeinderat und meine beiden Vorredner darlegen, wird die Hälfte des Überschusses von 67 Mio. Franken durch Sondereffekte verursacht. Die eigentlichen Steuereinnahmen liegen nur ungefähr 1% höher als im Vorjahr. Wir nehmen auch die Geschäftsberichte von ewb und Bernmobil sowie der PVK positiv zur Kenntnis.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Auch die Fraktion SVP dankt der Verwaltung und dem Gemeinderat für die geleistete Arbeit. Teilweise wurde sehr gut gearbeitet, teilweise aber auch schlecht. Was den Gemeinderat betrifft, werde ich noch darauf eingehen. Bezüglich des Personals habe ich sehr viele positive Rückmeldungen erhalten, aber ich habe auch von Fällen gehört, in welchen Steuerpflichtige und Gesuchsteller schikanös behandelt wurden. Zum Jahresbericht: Interessant ist, was in einem solchen Bericht steht, und vor allem auch, was nicht drin steht. Einmal mehr wird die Wirtschaft kaum erwähnt. Auch auf den Umstand, dass die Steuersenkung nicht gewährt wurde, wird nicht eingegangen. Ich beschränke mich in meinem Votum auf einige wesentliche Punkte, die für uns entscheidend sind, gerade auch im Hinblick auf die Legislaturziele. Es kommt einer Art Selbstbeweihräucherung gleich, wenn man alles gut findet und in den Himmel lobt, aber angesichts der Zusammensetzung des Gemeinderats, bei welchem vier von fünf Mitgliedern aus dem Rot-Grün-Mitte-Bündnis (RGM) stammen, ist das nicht weiter überraschend. Wie bereits gesagt, muss man den Bericht auch zwischen den Zeilen lesen. Wir hatten im vergangenen Jahr wieder einmal Glück. Budgetiert war ein Überschuss von 10,5 Mio. Franken. Aufgrund einmaliger Effekte, das ist das Entscheidende, haben wir nun einen hohen Überschuss. Wenn man das genauer anschaut, sind es nur noch 30 Mio. Franken, und wenn man es noch etwas genauer anschaut, kann die Zahl noch weiter sinken. Ich greife hier der Budget-Debatte ein wenig vor und komme mir dabei vor wie Cassandra, auf diese hörte man auch nicht. Man hat jetzt ein wenig Geld und will mehr Stellen schaffen, anstatt zu überlegen, wie man sie intern kompensieren könnte. Die Stellen sind teilweise sogar schon ausgeschrieben, bevor sie überhaupt bewilligt sind. Es handelt sich auch nicht um befristete Stellen. Denken Sie daran, dass eine Zeit kommen wird, in welcher wir weniger Erträge haben werden. Dann werden wir brutal ins Messer laufen. Bezüglich Gemeindesteueranlagen gibt es Orte, die höher sind als die Stadt Bern. Aber bei der Liegenschaftssteuer sind wir bei 1,5 Promille und damit beim maximalen Wert angelangt, wir haben den Spielraum ausgereizt. Mit dem Reglement über die Planungsmehrwertabgabe wollen wir noch einmal mehr abschöpfen als die anderen Gemeinden. Ferner werden gegen die Neubewertung Rechtsmittel eingelegt. Diejenigen, die Steuern zahlen, werden geknebelt und geplagt, damit man sich das Mobiliar und gewisse andere Dinge leisten kann. Angesichts dieser Konsequenzen und der Tatsache, dass wir im Jahr 2021 beinahe ein Defizit haben werden, muss man erkennen, dass sich eine gewaltige Schere auftun wird und wir mit einer massiven Steuererhöhung konfrontiert werden. Weiter weise ich darauf hin, dass einige Personen den Zusammenschluss mit anderen Gemeinden anstreben, deren finanzielle Situation auch nicht

gut ist. Wir werden also in eine sehr heikle Situation geraten. Man hätte nun die Gelegenheit gehabt, Gegensteuer zu geben und dem Steuerpflichtigen einen Teil der Steuern zurückzugeben. Damit das nicht gemacht werden muss, hat man alle möglichen Argumente vorgebracht und dargelegt, wie schlecht die Verhältnisse seien. Wenn Sie konsequent wären, würden Sie nun keine Personalgeschenke machen und keine Personalaufstockungen vornehmen. Der Gemeinderat spielt hier mit falschen Karten. Das ist für mich Arroganz der Macht. Denken Sie daran, Hochmut kommt vor dem Fall.

Oliver Berger (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Die Fraktion FDP/JF dankt der Verwaltung, insbesondere dem Team des Finanzverwalters Daniel Schaffner, sowie dem Gemeinderat für die geleistete Arbeit. Der Überschuss vor der Ergebnisverwendung ist mit 65,3 Mio. Franken auf den ersten Blick positiv. Nimmt man aber das Brennglas zur Hand, sieht es ein wenig anders aus. Folgendes fällt auf: Erstens fällt der Steuerertrag zwar um 33 Mio. Franken besser aus als geplant, aber 25 Mio. Franken davon sind auf Sondereffekte zurückzuführen. Zweitens stammt fast die Hälfte des Überschusses nämlich 33 Mio. Franken aus Finanzerträgen. Drittens weist das eigentliche Betriebsergebnis ein Defizit von 25,97 Mio. Franken aus. Beim negativen Betriebsergebnis sticht vor allem die Steigerung des Personalaufwandes um 32 Mio. Franken gegenüber dem Budget ins Auge. Auch wenn diese Abweichung hauptsächlich auf den Sondereffekt des Primatwechsels bei der PVK zurückzuführen ist, schimmert doch ein kleiner Planungsfehler durch. Die positive Entwicklung beim Finanzertrag ist vor allem auf die geringen Zinskosten im historisch tiefen Zinsumfeld zurückzuführen. Das ist aber ein atypisch guter Zustand, der nicht als Berechnungsgrundlage für die Zukunft gelten darf. Die Bevölkerung der Stadt Bern ist im Berichtsjahr erneut gewachsen, 559 natürliche und 239 juristische Personen wurden zusätzlich steuerpflichtig. Das führt zu einem höheren Fiskalertrag. Wenn man aber die Sondereffekte wie Nachbelastungen und einmalige Lotteriegewinne herausnimmt, fällt der zusätzliche Steuerertrag nur noch gering aus. Weiter hat sich der Gemeinderat im letzten Jahr Nachkredite im Umfang von knapp 4,2 Mio. Franken bewilligt. Das entspricht zwar der aktuellen Kompetenzordnung, aber aus unserer Sicht werden dennoch zu viele Beträge an der offiziellen parlamentarischen Debatte und Mitwirkung vorbeigeschleust. Wenn man nach dem Vorsichtsprinzip und ein wenig nachhaltig budgetiert, ist es fraglich, ob Mehrkosten wie beispielsweise höhere Aufwendungen bei kalkulatorischen Zinsen, Mindererträge bei der Parkplatzbewirtschaftung oder die Neubesetzung der Ombudsstelle wirklich so unvorhersehbar waren. Wahrscheinlich hätten diese Kosten bei einer umsichtigen Planung bereits im ordentlichen Budget berücksichtigt und verhandelt werden können. Wir erlauben uns sodann einen vertieften Blick auf drei Risiken: Erstens will die Stadt Bern mehr selber bauen. Dafür wird der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik ausgebaut. Im letzten Jahr war das operative Ergebnis dieses Fonds 20 Mio. Franken schlechter als budgetiert. Zwar ist diese Abweichung primär auf Wertberichtigungen zurückzuführen, aber sie zeigt auch eine grundsätzliche Thematik auf, nämlich das generelle Risiko des Immobilienmarktes beziehungsweise das Risiko einer Immobilienblase, wie es von einzelnen Grossbanken eingeschätzt wird. Zudem wissen wir nicht, wie effizient das Immobilienportfolio der Stadt Bern bewirtschaftet wird. Ein zweiter Punkt betrifft den Selbstfinanzierungsgrad. Mit 83% für den allgemeinen Haushalt oder 59,7% für den Gesamthaushalt ist dieser deutlich zu tief. Der Selbstfinanzierungsgrad missachtet übrigens auch die internen Vorgaben, die 100% fordern. Wir sind daher gespannt, mit welchen Massnahmen der Gemeinderat diesen Missstand korrigieren will, und erwarten, dass das zeitnah geschieht. Drittens ist die Verschuldung von ewb mit 925 Mio. Franken immer noch gleich hoch wie im Vorjahr und damit aus unserer Sicht nach wie vor zu hoch. Ein Schuldenabbau ist dringend nötig, wenn man diese Zeitbombe entschärfen will. Schliesslich mache ich noch einen Ausblick auf das Budget 2018: Wir möchten eine nachhaltige Finanzpolitik, und zwar so, dass das betriebliche Ergebnis ausgeglichen ist,

Schulden abgebaut und Neuinvestitionen aus den eigenen Mitteln finanziert werden. Ebenfalls gehört dazu, dass die Steuern moderat gesenkt und entsprechende Synergien in der Verwaltung genutzt werden, damit auf den übertriebenen Stellenausbau verzichtet werden kann. Die Fraktion FDP/JF wird den Jahresbericht 2017 ablehnen.

Michael Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Im Namen der Fraktion BDP/CVP danke ich den Verwaltungsmitarbeitenden der FPI und insbesondere dem Finanzverwalter Daniel Schaffner und seinem Team. Jedes Jahr liefern sie uns Budget und Rechnung und tragen massgeblich zur Transparenz der Finanz- und Geldströme bei. Sie stellen auch sicher, dass die Stadtbevölkerung jederzeit weiss, wie es um die Steuergelder, Gebühren und Beiträge in der Stadtkasse bestellt ist oder dass man zumindest die Möglichkeit hat, sich zu informieren. Die Fraktion BDP/CVP ist jedes Jahr von neuem der Ansicht, dass es sich um eine reine Vergangenheitsbewältigung handelt, was wir hier machen. Die rot-grüne Mehrheit klopft sich auf die Schultern und weist voller Stolz und Freude darauf hin, was ihre Stadt im vergangenen Jahr alles geleistet hat. Die übrigen Fraktionen monieren primär das, was sie schon in der Debatte zum IAFP monierten und was sie auch in der Budgetdebatte monieren werden. Wir verzichten daher auf lange Ausführungen zur Vergangenheit. Was diskussionswürdig war, wurde zu gegebener Zeit bereits ausgeführt. Die Finanzdelegation (FD), die Sachkommissionen und letztlich auch das Parlament haben den gesetzlichen Auftrag, die Jahresrechnung zu prüfen. Unsere Fraktion ist allerdings der Auffassung, dass für diese Vergangenheitsbewältigung ein unverhältnismässiger Aufwand betrieben wird. Mit den derzeit stattfindenden Delegationsbesuchen für den Jahresbericht und der heutigen Zusatzsitzung werden die Verwaltung und der Stadtrat überstrapaziert. Wir sind der Meinung, dass dieses Prozedere entschlackt werden sollte. Ich möchte daher im Rahmen der nächsten Fraktionspräsidienkonferenz darauf zurückkommen.

Marieke Kruit (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Fraktion SP/JUSO bedankt sich bei der Verwaltung und beim Gemeinderat für die geleistete Arbeit im vergangenen Jahr. In diesem Jahr wurden wichtige Weichen gestellt für eine offene und tolerante Stadt mit einer hohen Lebensqualität und einer soliden Finanzsituation. Auch die Rechnung 2017 schliesst mit einem Überschuss ab, der höher ist als budgetiert. Es gibt sicher keinen Grund, übermütig oder arrogant zu werden, aber auch keinen, alles konsequent schlecht zu reden. Unsere Stadt wächst, was bedeutet, dass wir quantitativ und qualitativ investieren müssen. Ich denke beispielsweise an unsere Schulhäuser oder an die Eis- und Wasseranlagen. Im vergangenen Jahr wurde diesbezüglich bereits einiges unternommen. In den kommenden Jahren muss der Sanierungsrückstand aber weiter reduziert werden. Dazu sind in den nächsten 25 Jahren Investitionen von jährlich mehr als 88 Mio. Franken notwendig. Eines der Ziele der Stadt in dieser Legislatur ist es, ein vielfältiges Wohnen für alle zu ermöglichen. Dieses Ziel ist der SP sehr wichtig. Wohnen in der Stadt darf kein Privileg von bessergestellten Personen sein. Wir wollen eine vielfältige Stadt, in welcher unterschiedliche Wohnformen für unterschiedliche Geldbeutel möglich sind. Wir begrüssen es daher, dass die Stadt noch mehr günstigen Wohnraum fördern und inskünftig mehr selber bauen wird. Das hilft, um den überhitzten Wohnungsmarkt zu regulieren. Die Fraktion SP/JUSO setzt sich für eine Mobilität ein, die leistungsfähig, ökologisch und bezahlbar ist. Dabei denken wir auch über die Stadtgrenzen hinaus. Die Bevölkerung von Ostermündigen und Bern hat ja gesagt zum Tram Bern Ostermündigen. Die Neidkampagne der Gegner, die direkt auf den Zusammenhalt in unserem Kanton und auf die Solidarität zwischen den Regionen abzielte, war zum Glück nicht erfolgreich. Nun können wir den Engpass auf der Linie 10 durch ein leistungsfähiges und ökologisches öV-Angebot beheben. Sorge bereitet uns der drastische Kahlschlag des Kantons im sozialen Bereich. Er ist unverantwortlich, unsozial und kurzfristig. Die Verantwortung wird auf die Ge-

meinden abgeschoben. Gespart wird bei denjenigen, die am meisten bedürftig sind, häufig sind Kinder betroffen. Es ist daher zentral, dass die Stadt die Arbeitsintegrationsmassnahmen gezielt ausbaut. Damit bekämpfen wir eine wesentliche Ursache für Armut und ermöglichen es den Betroffenen, im Arbeitsprozess zu bleiben. Ganz wichtig für die Chancengleichheit sind auch Frühförderungsmassnahmen und bezahlbare Kindertagesstätten (Kita). Weiter haben wir im vergangenen Jahr leider abermals verschiedene Grosseinsätze der Polizei erlebt, die wir als unverhältnismässig empfinden, so insbesondere die beiden Einsätze im Herbst, mit welchen der Antifa-Spaziergang verhindert werden sollte, oder der Einsatz im Zusammenhang mit der Demonstration für Afrin. Wir erwarten vom Gemeinderat, dass er eine unabhängigere Beurteilung vornimmt und mehr Einfluss nimmt. Weiter ist unserer Ansicht nach die Schaffung einer unabhängigen Ombudsstelle für Opfer von Polizeigewalt nötig.

Es braucht auch weiterhin eine Finanzpolitik, die auf Realitäten reagiert und umsichtig ist. Es braucht zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um die Stadtentwicklungsprojekte und den städtischen Wohnungsbau voranzutreiben. Damit erhalten wir die hohe Lebensqualität in unserer wachsenden Stadt. Die Stadt muss auch ein attraktiver Arbeitgeber bleiben, weshalb eine Realloohnerhöhung für das Personal notwendig ist. Die Fraktion SP/JUSO ist dagegen, auf Vorrat und auf Kosten der Schwächeren und zulasten der Dienstleistungen für die Bevölkerung Leistungen abzubauen. Mit Arroganz hat das nichts zu tun. Wir genehmigen den Jahresbericht 2017, nehmen die Berichte der ausgelagerten Betriebe zustimmend zur Kenntnis und stimmen den Einlagen in die Spezialfinanzierungen und dem Nachkredit zu.

Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Herzlichen Dank für die geleistete grosse Arbeit im Zusammenhang mit der Aufarbeitung des Jahresberichts in den Delegationen und Kommissionen sowie in der Vorbereitung für die heutige Debatte. Ebenfalls herzlichen Dank für die mehrheitlich gute Aufnahme des vorliegenden Jahresberichts. Auch für die mahnenden Worte und für die Kritik möchte ich mich bedanken. Ich kann Ihnen versichern, dass auch diese gehört werden und wir die Botschaft verstehen, die dahinter steht. Der Gemeinderat handelt nicht leichtfertig, sondern nimmt seine Aufgabe sehr ernst. Auch die vor uns liegenden Herausforderungen nehmen wir ernst, so namentlich auch die finanzpolitischen. Wie Peter Ammann korrekt ausführte, geht es der Stadt im Moment sehr gut. Das war nicht immer so. Verglichen mit der Situation vor 30 bis 40 Jahren leben wir heute in der Stadt Bern sehr gut. Es ist nötig, das von Zeit zu Zeit zu erwähnen. Die Stadt entwickelt sich, wir verfolgen eine Wachstumsstrategie. Die grössten Herausforderungen liegen darin, wie wir mit diesem Wachstum umgehen und es vorbereiten und begleiten. Wir müssen das Ganze gut managen, damit es auch gut funktioniert. Darauf richten wir daher unsere grösste Aufmerksamkeit. Das Wachstum bringt auch Veränderungen mit sich. Bei diesen wollen wir die Bevölkerung miteinbeziehen, auch dieser Punkt liegt uns sehr am Herzen. Es geht um den Grundsatz der Stadt der Beteiligung. Die Legislaturziele wurden im vergangenen Jahr etwas belächelt, aber ich bin der Meinung, dass wir im Verlauf des Jahres gezeigt haben, dass wir unsere Ziele sehr ernst nehmen und umsetzen wollen. Ich habe den Eindruck, dass uns das auch einigermaßen gut gelungen ist. Sodann möchte ich noch auf ein Detail eingehen, nämlich auf die Zusammenarbeit mit dem Stadtrat. Es wurde zu Recht festgestellt, dass die Fristen teilweise nicht eingehalten wurden. Das ist nicht in unserem Sinn und wir setzen alles daran, es zu korrigieren. Auch wenn die Stadtkanzlei hier gescheitert ist, muss man gerechterweise sagen, dass sie sehr gute Arbeit leistet, teilweise unter schwierigen Bedingungen.

Direktor FPI *Michael Aebbersold*: Ich werde mich heute nicht zu Budgetfragen äussern und keinen entsprechenden Ausblick machen. Es geht vielmehr um einen Rückblick. Vor einem Jahr wurde moniert, die Berichte seien zu umfangreich. Der vorliegende Jahresbericht ist mit 1141 Seiten dennoch 11 Seiten länger. Weiter wurde moniert, der Bericht sei zu komplex. Wir

unterhalten uns gern mit ihnen darüber, aber der Bericht enthält sehr viele Informationen. Wenn er kürzer wäre, hätte das zur Folge, dass er auch weniger Informationen enthalten würde. Der Entscheid, ob Sie das wollen, liegt bei Ihnen. Es geht um sechs Beschlüsse, die Sie auf Seite 109 finden. Zu den Fakten: Es ist zutreffend, dass wir einen Überschuss von 67,3 Mio. Franken haben. Aus diesem Grund beantragen wir Rückstellungen. Ich habe gehört, dass Sie diesen zustimmen wollen. Die Nachkreditanträge des Gemeinderats können Sie zur Kenntnis nehmen, darüber befinden Sie nicht. Heute wurde viel über die hohen Einnahmen gesprochen. Dabei hat mir die Analyse ein wenig gefehlt bzw. die Überlegung, weshalb es der Stadt so gut geht. Es stimmt schon, dass Sondereffekte vorliegen. Es ist aber auch so, dass die Wirtschaft im Moment gut läuft. National und international rechnet man weiterhin mit einem Wachstum von 2% bis 4%. Es sieht daher bei den meisten grossen Städten und auch beim Kanton und beim Bund positiv aus. Auch die tiefen Zinsen tragen massgeblich zum guten Ergebnis bei. Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass das nicht immer so sein wird. Ein weiteres Element der Analyse ist die hohe Lebensqualität in der Stadt Bern. Ich versichere Ihnen, dass diese Bestand haben wird. Bern verfügt über attraktiven Wohnraum und ein attraktives Umfeld. Wir werden damit auch in Zukunft gute Steuereinnahmen haben. Diese Punkte sind die Hauptgründe für die zusätzlichen Steuererträge: Wir haben 33 Mio. Franken mehr Steuererträge, davon entfallen 5,4 Mio. Franken auf die natürlichen und 28,9 Mio. Franken auf die juristischen Personen. Es ist zutreffend, dass es sich teilweise um steuerperiodenfremde, einmalige Effekte handelt. So haben wir zwei Lottogewinner, die 5,1 Mio. Franken einbringen. Wie wir damit in Zukunft umgehen wollen, haben wir sehr intensiv diskutiert. Derartige positive Steuereffekte kommen immer wieder vor. Im Jahr 2017 haben wir 526 Mio. Franken und damit erstmals über eine halbe Milliarde Franken eingenommen. Es ist wichtig zu wissen, dass das Budget 2018 vorher erstellt wurde und wir darin 515 Mio. Franken eingestellt haben. Im Budget 2019 haben wir auf die positive Entwicklung reagiert und 544 Mio. Franken eingestellt. Ich höre schon jetzt die Vorwürfe, wir seien viel zu optimistisch. Vorher hiess es, wir seien zu pessimistisch. Ich bin der Meinung, dass wir nicht unseriös vorgehen. Weiter möchte ich auf den Vorbericht zur Gemeinderechnung hinweisen. Im Zusammenhang mit unserer Wohnbau-Offensive wird immer wieder suggeriert, der Steuerzahler und die Steuerzahlerin würden in den Fonds investieren. Im Vorbericht können Sie nachlesen, dass das Kapital verzinst wird und wir auch beim Fonds zusätzlich 1,6 Mio. Franken eingenommen haben. Der Fonds hat gesamthaft 27 Mio. Franken in die Stadtkasse gezahlt. Von einer Querfinanzierung kann also überhaupt nicht die Rede sein. Sodann möchte ich darauf hinweisen, dass wir nach wie vor einen Bilanzüberschuss von 104,3 Mio. Franken haben. Bezüglich der Investitionen weise ich darauf hin, dass wir 2017 127 Mio. Franken budgetiert hatten. Aus der Rechnung geht hervor, dass wir lediglich 82 Mio. ausgegeben haben, das entspricht 65%. Auch das ist einer der Gründe für den geplanten Stellenausbau. Wir brauchen Stellen für die Sanierungen. Dabei handelt es sich um eine Altlast, der Bedarf entstand nicht in den letzten zwei oder drei Jahren, sondern in den letzten 15 bis 20 Jahren. Zum Thema Schulden möchte ich festhalten, dass wir Ende 2016 Schulden in der Höhe von 1,05 Mia. Franken hatten. Ende 2017 waren es noch 980 Mio. Franken. Im IAFP prognostizierten wir eine Zunahme um 50 Mio. Franken, effektiv haben wir aber 70 Mio. Franken Schulden abgebaut. Bleiben wir also bei den Fakten: Die finanzpolitische Ausgangslage für diese Stadt ist gut. Alle, die gern mit Finanzzahlen jonglieren, weise ich darauf hin, dass Sie im Bericht ab Seite 45 die Kennzahlen finden. Sie erkennen eine positive Tendenz bei fast allen Kennzahlen. Nun habe ich nur über Zahlen gesprochen. Alexander Feuz hat einleitend auch zu den inhaltlichen Punkten sehr umfassend Stellung genommen. Ich danke ihm für die faire Präsentation und die gute Übersicht darüber, was mit dem Geld alles gemacht worden ist. Man kann das auch Band 2 des Jahresberichts entnehmen. Ich möchte nochmals festhalten, dass wir mit den Produktgruppen nach Direktionen transparent arbeiten. Sie können in unserer Übersicht nachlesen,

was wir mit dem Geld gemacht haben und welches die übergeordneten Ziele sind. Ebenfalls geht daraus hervor, welches der Stand der Zielerreichung ist. Man sieht Steuervorgaben und Kennzahlen. Im Hinblick auf die Budget-Debatte weise ich darauf hin, dass wir mit Globalvorgaben steuern und nicht mit Einzelpositionen oder über Stellen. Zum Inhalt möchte ich nicht mehr viel sagen, aber ich möchte Ihnen anhand von zwei oder drei Beispielen zeigen, wie unterschiedlich die Arbeiten sind, die gemacht werden, unterschiedlich einerseits im Hinblick auf ihre Bedeutung, aber auch bezüglich Ressourcen. Die Lancierung des Planungswettbewerbs Viererfeld und Mittelfeld hat schweizweit oder sogar über die Landesgrenzen hinaus Auswirkungen. Es handelt sich um eines der Riesen-Projekte, die wir im vergangenen Jahr lancieren konnten. Sodann haben wir Ihnen den Bericht zum Gaswerk-Areal unterbreitet. Ich bin überzeugt, dass auch dieses Projekt für die nächsten Jahre und hoffentlich auch Jahrzehnte prägend sein wird. Die Projektierungs- und Baukredite für das Freibad Lorraine, für die Anlage Ka-We-De und für das Spitalacker-Schulhaus wurden erwähnt. Dabei handelt es sich um Fakten, die wir im vergangenen Jahr geschaffen haben. Wir haben aber auch 40 zusätzliche Sitzbänke aufgestellt. Weiter haben wir zum ersten Mal den Tag der Nachbarschaft durchgeführt. Man kann darüber diskutieren, ob das «nice to have» ist oder nicht. Wir sind der Ansicht, dass es mehr ist als nur «nice to have». In einer modernen, offenen Stadt ist es wichtig, dass wir lernen, zueinander zu schauen und gegenseitig Verantwortung zu übernehmen. Aus unserer Sicht ebenfalls nicht nur «nice to have» ist das Projekt Primano. Dieses setzt sich dafür ein, dass junge Menschen möglichst früh Deutsch lernen. Es ist eine Investition in die Zukunft. Jede Stelle, die wir schaffen, damit die Kinder möglichst früh Deutsch lernen können, spart uns im Nachhinein sehr viel Geld. Weiter möchte ich die Velo-Hauptroute Bern-Köniz erwähnen, die wir in Angriff genommen haben, oder das Politforum Bern. Ist das ein «nice to have»? Ich weiss nicht, was mit dem Politforum passiert wäre, wenn sich die Stadt nicht intensiv dafür eingesetzt hätte. Wir haben einen Verein gegründet und können das Forum weiterführen. Ferner haben wir am 1. November 2017 das E-Government eingeführt. Geschäfte mit den Einwohnerdiensten können jetzt über das Internet abgewickelt werden. Ein weiteres Beispiel ist der neue Eigerplatz, der nun in Betrieb ist. Das war ein riesengrosses Projekt, das über Jahre personelle und finanzielle Ressourcen gebunden hat. Sie sehen also, dass die Stadt etwas erhält für ihr Geld. Was in Zukunft kommt, gehört in die Budget-Debatte, die wir nach den Sommerferien führen werden. Sie können den Anträgen des Gemeinderats mit gutem Gewissen zustimmen.

Beschluss

1. Der Stadtrat genehmigt den Jahresbericht 2017 (37 Ja, 21 Nein, 2 Enthaltungen).
2. Der Stadtrat genehmigt die Einlage in die Spezialfinanzierungen Schulbauten.
3. Der Stadtrat genehmigt die Einlage in die Spezialfinanzierungen Eis und Wasser.
4. Der Stadtrat genehmigt den Nachkredit bei der Dienststelle 610 Finanzverwaltung und die Erhöhung des Globalkredits.
5. Der Stadtrat nimmt die Nachkredite zu den Globalkrediten 2017 zustimmend zur Kenntnis.
6. Der Stadtrat nimmt den Bericht des Rechnungsprüfungsorgans zustimmend zur Kenntnis.

2018.SR.000071

9 Dringliche interfraktionelle Motion FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, Punkt 1 und 2 als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 6. Juni 2018

Motionärin *Barbara Freiburghaus* (FDP): Über das Wachstum der Stadt wurde soeben schon einiges gesagt. Gemäss dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) soll die Bevölkerung der Stadt Bern um rund 17'000 Personen wachsen. Es werden Schulen gebaut und der Stellenetat der Verwaltung wird ausgebaut. Unumstritten ist wohl, dass mit dem Bevölkerungswachstum auch ein Mehr an Verkehr einhergehen wird. Mit der Überbauung des Viererfeldes entsteht ein neues Quartier. Auch wenn dieses mit der Länggasse verbunden werden soll, muss uns bewusst sein, dass die bestehenden Strassen bereits heute gut ausgelastet sind und der Verkehr über die Stadtmitte sehr dicht ist. Das Projekt mit der Velobrücke erachten wir Motionärinnen und Motionäre als nicht genügend, selbst wenn man es um eine öV-Komponente ergänzen würde. Wir wissen nicht, wie sich die Mobilität in 10 Jahren gestalten wird und wie dicht das Verkehrsnetz sein müsste. Eventuell wird ein grosser Teil der Bevölkerung zu Hause arbeiten und entsprechend flexibel sein. Vielleicht wird sich auch der Traum von Gemeinderätin Ursula Wyss verwirklichen, dass alle mit dem Velo unterwegs sind. Es kann aber auch sein, dass kleine gedeckte Elektrofahrzeuge im Sinne eines «Mini-Smart» der Renner sein werden. Spätestens dann wird man darüber diskutieren, ob eine Velobrücke verbreitert werden muss. Der Gemeinderat propagiert die Idee, den Geschäften die Cargo-Bikes schmackhaft zu machen und das Vorhaben mit Subventionen zu fördern. Auch dieses Verkehrsmittel benötigt aber seinen Platz auf den Strassen. Solche Diskussionen möchten wir mit unserer Motion bereits heute in Gang setzen und damit die Verwaltung und die Stadtplanung auffordern, in grösseren Dimensionen zu denken. Ein anderes Ziel besteht darin, die Stadtmitte vom Verkehr zu entlasten. Die Stadt beziehungsweise Bernmobil hat das Problem erkannt und mit den Tangentiallinien im öV bereits entsprechend reagiert. Eine Generationenbrücke in unseren Dimensionen wäre sicher mit Mehrkosten verbunden und müsste auch rechtliche Hürden überwinden. Aber auch eine Velobrücke kostet und muss rechtliche Hürden meistern. Falls die Frage gestellt wird, weshalb sich gerade die FDP für Mehrkosten einsetzt, kann ich darauf hinweisen, dass gemäss unserem Staatsverständnis die Bereitstellung von Infrastruktur zu den Kernaufgaben des Staatswesens gehört. Wir wehren uns nur gegen unnötige Konsumausgaben oder gegen die Verfolgung von Partikularinteressen, wie es beispielsweise mit der Velo-Offensive geschieht. Auf die Idee der Generationenbrücke sind wir gekommen, da im STEK keine Untertunnelung aufgenommen wurde. Wir haben uns bemüht, die Anträge 1 und 2 so offen wie möglich und mit Blick auf die Zukunft zu formulieren. Während des Wettbewerbsverfahrens um das Viererfeld soll die Mobilität nicht vergessen werden. Mit Antrag 3 möchten wir verhindern, dass umfangreiche Kosten für eine Idee anfallen, die einen grossen Teil der Verkehrsteilnehmer ausschliesst. Unseres Erachtens ist es auch verfrüht, die vorliegende Motion mit anderen Anliegen zu verbinden respektive von diesen abhängig zu machen, wie es die GFL im Vorfeld in den Medien geäussert hat, indem sie im Zug dieser Motion einen autofreien Bahnhofplatz fordert. Wir weisen darauf hin, dass eine Generationenbrücke als positiven Nebeneffekt eine Entlastung der Situation am Bahnhof nach sich ziehen würde. Unseres Erachtens ist es naiv, davon auszugehen, dass mit der Verdrängung eines Verkehrsmittel-

tels durch Vorschriften und Verbote alle freudig auf das Velo umsteigen. Die Vorbehalte, die die SVP im Vorfeld geäussert hat, verstehen wir nicht. Sie sind der Meinung, dass mit der offenen Formulierung der motorisierte Individualverkehr (MIV) verdrängt werde. Gemäss unserem Verständnis haben alle Verkehrsmittel und alle Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen Platz. Da der Gemeinderat bereit ist, die Punkte 1 und 2 als Postulat entgegenzunehmen, wandeln wir die Motion in ein Postulat und verlangen eine punktweise Abstimmung.

Fraktionserklärungen

Stéphanie Penher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Der öV ist in der Stadt Bern mit Bussen und Trams äusserst gut ausgebaut. Der Beschluss, eine Tramlinie nach Ostermündigen zu führen, war richtig. Aber ein so gut ausgebauter öV hat auch Kehrseiten, so ist man beispielsweise weniger oft zu Fuss unterwegs. Man steigt ein, um eine Haltestelle weiter zu fahren, weil der Bus gerade hält und man ein Libero-Abonnement hat, anstatt die 150 oder 200 Meter zu Fuss zurückzulegen. Schlimmer noch, Jugendliche verzichten auf das Velofahren, weil es praktisch ist, mit dem öV unterwegs zu sein und dabei auf das Handy schauen zu können. Die Fuss- und Velobrücke will gezielt auf den Fuss- und Veloverkehr setzen. Es handelt sich um eine absolut ebenbürtige Erschliessung eines Quartiers. Das Viererfeld ist mit dem öV und mit einem Autobahnanschluss bereits sehr gut erschlossen. Es ist daher legitim, eine zusätzliche Erschliessung nur für den Fuss- und Veloverkehr machen zu wollen. Bis dato gibt es keinen ausgewiesenen öV-Bedarf, den man über eine solche Brücke führen müsste. Wenn man ein solches Verfahren einleiten würde, würde das Ganze sehr lange dauern und die Fuss- und Velobrücke würde erst zum St.-Nimmerleinstag realisiert werden. Die Fraktion GB/JA! ist der Meinung, dass es konsequent ist, auf den Fuss- und Veloverkehr zu setzen, und lehnt den Vorstoss in allen Punkten ab, auch als Postulat. Letztendlich wird es eine Volksabstimmung geben, mit welcher die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr legitimiert werden wird.

Melanie Mettler (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Damit klar wird, worüber wir heute entscheiden, muss ich ein wenig ausholen. Im Mai 2016 stimmten wir im Rat darüber ab, ob wir das Geld für einen ersten Planungsschritt der Velobrücke sprechen wollen. Konkret ging es um die Frage, ob wir Geld sprechen wollen, damit überhaupt ein Wettbewerb gemäss den Ergebnissen der Vorabklärungen ausgeschrieben werden kann. Nicht im Zentrum des Berichts standen die Bedarfsabklärung und das Nutzungspotenzial der Verbindung im Grundsatz. Im Zentrum standen vielmehr die Linienführung und der Zeitpunkt der Volksabstimmung. Die Kommission PVS hat das Geschäft dannzumal in zwei Sitzungen ausführlich behandelt und zwei Ergänzungsanträge formuliert, die vom Rat überwiesen wurden. Erstens sollte der Planungssperimeter leicht erweitert werden, um den Planungsteams im Wettbewerb die Möglichkeit zu geben, ein konkretes Projekt und dementsprechend eine optimale Linienführung zu erarbeiten. Es sollte dabei aber nicht möglich sein, Liegenschaften ohne Einigung mit der Eigentümerschaft abzureissen. Zweitens beauftragte die Kommission den Gemeinderat damit, eine Volksabstimmung nicht erst für den Baukredit im Jahr 2020 vorzusehen, sondern diese bereits nach der Durchführung des Projektwettbewerbs und somit schon im Jahr 2017 zu planen. Die Fraktion GLP/JGLP unterstützte den damaligen Antrag der PVS, den nächsten Schritt der Projektierung dem Volk vorzulegen. Schon damals waren wir klar der Meinung, dass ein Grundsatzentscheid des Volks zur Velobrücke abgeholt werden muss. Die Brücke stösst nicht bei der ganzen Bevölkerung auf dieselbe Begeisterung und es wäre schade, wenn wegen eines solchen Projekts die Unterstützung für Massnahmen zur Förderung des ressourcenschonenden Verkehrsmittels Velo gedämpft würde. Sodann haben wir schon vor zwei Jahren gesagt, dass das Ergebnis des Projektwettbewerbs nötig ist, um einen seriösen Entscheid

über die Verhältnismässigkeit der Brücke fällen zu können. Momentan ist weder klar, wo die Brücke durchführen soll, noch wieviel es kosten wird, sie zu bauen. Eine seriöse Kosten-Nutzen-Analyse brauchen wir aber. Im Hinblick auf den Nutzen sehen wir immer noch einen Widerspruch zwischen der Bedarfsabklärung und dem Nutzungspotenzial gemäss dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2 (RGSK2). Dieses sieht die Brücke als Tangentiallinie für den regionalen Langsamverkehr und stellt die Grundsatzfrage bei der Linienführung, die die Verbindungsqualität zwischen den Quartieren Breitenrain und Länggasse prüft. Wir haben schon damals bemängelt, dass sich die Bedarfsabklärung und das Nutzungspotenzial auf Schätzungen berufen, die aus dem Jahr 2004 stammen oder sogar noch älter sind. Es reicht doch nicht, dass man auf eine Karte schaut, einen unvollständigen Ring vor sich sieht und diesen Ring aus einem inneren Symmetriebedürfnis heraus unbedingt schliessen will. Wir haben daher eine bessere Datenlage verlangt. Bis vor kurzem lagen kaum Zählungen des Langsamverkehrs vor, mittlerweile wurde ein Monitoring aufgebaut. Der Gemeinderat und die Verwaltung haben sich vor zwei Jahren sehr offen gezeigt für unsere Forderung. Inzwischen haben sich die Positionen wieder verhärtet und man beruft sich nach wie vor auf die Einschätzungen aus dem Jahr 2004, als ob das Alter die Schätzungen verlässlicher machen würde. Es geht doch im Gegenteil um die Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Zukunft. Hier ist zurzeit wegen technologischer Entwicklungen und neuer Dienstleistungs- und Sharingmodelle unglaublich vieles in Bewegung. Bis heute warten die Grünliberalen immer noch auf die Kosten- und Nutzenanalyse und auf das konkrete Projekt, um sich eine sachliche Meinung zur Velobrücke bilden zu können – oder zur Panoramabrücke, wie sie heute marketinggerecht heisst, beziehungsweise zur Fuss- und Velobrücke, um eine weitere Bezeichnung zu erwähnen. In der Zwischenzeit gingen allerlei Vorschläge aus der Bevölkerung ein, darunter vornehmlich der via Medien lancierte Vorschlag eines Architekten, gleich eine vollwertige Brücke zu planen. Dieser enthält die verführerische Aussage, man habe im Kirchenfeld und im Breitenrain ja auch zuerst eine Brücke gebaut und die Stadtentwicklung sei daraufhin gefolgt. Bei so viel visionärem Geist leuchten auch unsere Augen. Der Unterschied ist aber, dass es sich dannzumal beim Kirchenfeld und Breitenrain um verhältnismässig leere Stadtränder auf der anderen Seite der Aare handelte. Man kann es mit den Fransen eines Teppichs in einem grossen Zimmer vergleichen. Im Viererfeld ist die Situation hingegen eine ganz andere. Wir haben ein Feld von moderater Grösse, das überbaut wird. Dieses Feld schliesst direkt an die Autobahn und an den Bremgartenwald an. Hier geht es eher um ein Taschentuch in der Hosentasche als um den oben erwähnten Teppich. Bei der Brücke geht es also um den Tangentialverkehr für den MIV. Das kann man politisch wollen, aber es als visionäre Stadtentwicklung zu verkaufen, ist nicht glaubwürdig. Die Motion Generationenbrücke hat sich dennoch davon inspirieren lassen und ihre Idee angepasst. Im Text der Motion findet man noch Überreste dieser Verführung, in den Forderungen wurden wir jedoch moderater. Die Grünliberalen sind auch der Meinung, dass eine Brücke, wenn man sie schon baut, für die Mobilität der Zukunft gebaut werden muss und für die Bedürfnisse einer Gruppe, bei welcher ein Nutzungspotenzial festgestellt worden ist. Wenn dies die Möglichkeit beinhaltet, dass auf der Brücke auch einmal ein kleiner selbstfahrender Bus zwischen Viererfeld und Lorraine verkehrt, sind wir grundsätzlich offen dafür. Aber im Moment haben wir weder ein Projekt noch eine einigermaßen verlässliche Kostenschätzung. Wir haben auch keine festgelegte Linienführung und keine aktuelle Erhebung des Nutzungspotenzials. Es ist zu früh, um detaillierte Forderungen zu stellen. Wir haben daher beschlossen, uns der Stimme zu enthalten. Falls die Motion in ein Postulat gewandelt wird, wie es Barbara Freiburghaus angekündigt hat, folgen wir dem Gemeinderat und nehmen die Punkte 1 und 2 als Postulat an.

Barbara Nyffeler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Bei der vorliegenden Motion geht es um ein visionäres Anliegen. Wenn ich den Text aufmerksam und wörtlich lese, komme ich sogar zum

Schluss, dass es um das grosse Ganze geht, nämlich um die künftigen Generationen, um Initialzündung, Mehrwert und Mut. Kurz gesagt geht es um die Zukunft der Stadt Bern und damit um die Zukunft von uns allen. Die Motion verlangt einen partizipativen Prozess, in welchem bestimmt wird, ich zitiere: «welchem Zweck die Verkehrsfläche zugeführt werden soll». Es ist die Rede von einer Aufwärtskompatibilität. Sodann werden noch viel höhere Anforderungen gestellt: Die Generationenbrücke soll in der Lage sein, bisher noch unbekannte Verkehrsmittel aufzunehmen. Bei mir klingt das in etwa wie: «Das Weltall, unendliche Weiten. Wir schreiben das Jahr 2243». Die drei Forderungen der Motion sind zweimal abstrakt und einmal sehr konkret formuliert. Abstrakt wird der Gemeinderat beauftragt, das Potenzial für die neue Brücke auszuloten und die neuen, unbekanntenen Verkehrskonzepte in die Planung einzubeziehen. Das laufende Wettbewerbsverfahren soll die Aufwärtskompatibilität sicherstellen, gemeint ist vermutlich die Kompatibilität mit den noch unbekanntenen Verkehrsformen. Die dritte, sehr konkrete Forderung verlangt die Sistierung der Velobrücke. Wir haben den Eindruck, dass es den Motionärinnen und Motionären vor allem um diesen dritten Punkt geht. Vielleicht irren wir uns aber auch. Die Antwort des Gemeinderats fällt ausgesprochen sachlich aus. Er geht darauf ein, dass verschiedene Optionen geprüft werden, wie das von meinen Vorrednerinnen bereits dargelegt wurde. Er stellt aber auch klar, dass die künftige Brücke mangels ausgewiesenen Bedarfs und vermutlich auch mangels zugesicherter Finanzierungen und gesetzlich vorgegebener Finanzierungsmöglichkeiten von Bund und Kanton nicht für den MIV geplant wird. Für die Fraktion SP/JUSO sind die Antworten des Gemeinderats schlüssig und nachvollziehbar. Wir sind einverstanden damit und unterstützen es, dass Abklärungen getroffen werden. Wir sind auch bereit, die Punkte 1 und 2 als Postulat anzunehmen, nicht jedoch als Motion. Wir sind aber dagegen, dass das Projekt einer Brücke für den Langsamverkehr verwässert und verzögert wird, weshalb wir Punkt 3 ablehnen.

Michael Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: So, wie wir heute investieren, werden wir morgen leben. Worum geht es den Motionärinnen und Motionären bei dieser Generationenbrücke? Es geht um eine weitsichtige Planung, um eine sinnvolle Erschliessung von Quartieren und um nachhaltig eingesetzte Steuergelder. Es geht um eine stadtplanerisch sinnvolle Erschliessung und nicht um ein ideologisch geprägtes Projekt, um einen städtebaulichen Wurf und nicht um einen peripheren Velosteg. Es geht um eine Brücke für alle statt für wenige und vor allem auch um eine Brücke für die Zukunft. Mein Votum dreht sich nicht um den MIV. Auch das Velo steht nicht im Zentrum meines Votums, seine Berechtigung ist unbestritten. Es geht mir um grundsätzlichere Dinge, nämlich um Überlegungen zur Mobilität der Zukunft und um die Einordnung einer allfälligen Brücke zwischen Lorraine und Breitenrain in diesen Kontext. In der heutigen Welt ist Mobilität unabdingbar, ob wir zur Arbeit pendeln, unsere Verwandten und Bekannten treffen oder dafür sorgen, dass frische Ware in die Supermärkte gelangt. Ohne Mobilität gäbe es auch kein Wirtschaftswachstum. In ihrer heutigen Form hat sich die Mobilität allerdings überlebt, wir stehen am Anfang eines neuen Mobilitätszeitalters. Elektroautos werden immer beliebter, im Silicon Valley wird die Idee eines autonomen Fahrzeugs zur Realität. Die Elektrofahrzeuge stehen kurz vor dem Durchbruch im Massenmarkt. Die Energiedichte und Reichweite der Batterien steigen dank dem technologischen Fortschritt. Ebenso wird der Alltagsbetrieb komfortabler. Elektrische und autonome Fahrzeuge versprechen Lösungen, die unsere Infrastruktur tiefgreifend verändern werden. Die Entwicklung der Technologie ist aber nicht der einzige Trend, den man verfolgen muss. Die Weltbevölkerung wächst und die Menschen werden reicher. Die Nachfrage nach Verkehrsmitteln steigt, ganz besonders in Asien, aber auch hier bei uns. Seit Jahrzehnten wächst der Wohlstand in der Schweiz, wir haben uns daran gewöhnt, dass es uns immer besser geht und wir uns in der Welt immer freier bewegen können. Der wachsende Wohlstand macht die Bevölkerung aber auch anspruchsvoller und ungeduldiger. Wir sind ungeduldig, wenn wir mit möglichst hoher

Geschwindigkeit von A nach B gelangen möchten, vor allem während der täglichen Hauptverkehrszeit. Diese Ansprüche beschränken sich nicht nur auf den Verkehr. Auch der Wohnraum soll möglichst ruhig, grün und bezahlbar sein. Ortsbild und Umwelt sollen vom Verkehr möglichst nicht gestört werden. Um einzukaufen, bewegt man sich zunehmend nicht mehr in die Geschäfte. Stattdessen bringen Post, DHL, UPS oder andere Zusteller die wachsende Menge an Paketen und Lieferungen zu ihrem Empfänger nach Hause. Kurz zusammengefasst werden die Anforderungen an die Verkehrsleistung immer grösser, und mit dem erwarteten Bevölkerungszuwachs werden sie noch weiter steigen. Anforderungen und bestehende Lösungsansätze blockieren sich gegenseitig. In solchen Situationen beschwören Gesellschaften, so wie wir auch, gerne den sogenannten «Tech Fix». Eine neue Technologie soll die Probleme lösen, die eine vorherige Technologie verursacht hat. Die Mobilitätsgeschichte ist ein einziger «Tech Fix». So haben die Trams die Eisenbahn abgelöst, Autos sind dazu gekommen, das Pferd wurde verdrängt, und so weiter. Sie kennen die Geschichte. Die autonomen Fahrzeuge sind der nächste Meilenstein in dieser Mobilitätsgeschichte. Ob auf den Schienen, in der Luft oder auf der Strasse, von der kleinen Drohne bis hin zu automatischen LKWs verfügen die autonomen Fahrzeuge über einen elektrischen Motor. 2030 dürften die ersten Fahrzeuge marktreif sein. Der Verkehrsalltag, wie wir ihn heute kennen, wird in jedem Fall tiefgreifend verändert werden. Diese neuen Fahrzeuge werden vor allem auch die Verkehrsteilnahme derjenigen Menschen in unserer Gesellschaft fördern, die bisher davon ausgeschlossen waren, nämlich Kinder, ältere Menschen und Personen ohne Führerschein. Die Gründe dafür sind, dass die autonomen Fahrzeuge im Betrieb günstiger sein werden als die heutigen Fahrzeuge. Ausserdem wird die Fahrt angenehmer, wenn man die Aufmerksamkeit nicht auf das Fahren richten muss. Es ist nicht auszuschliessen, dass Elektroautos, selbstfahrende Fahrzeuge und Mobilitätsangebote einen verstärkenden disruptiven Effekt auslösen und zu einer Mobilitätsrevolution führen werden. Elektroautos und selbstfahrende autonome Fahrzeuge sind komplementäre Technologien. Es gibt kaum eine Vision, die so klar, einvernehmlich und unbestritten ist wie die eines neu anbrechenden Zeitalters von elektrischen, autonomen und gemeinsam genutzten Fahrzeugen. Auch die Stadt Bern zieht hier mit, was höchst erfreulich ist. Kürzlich gab der Gemeinderat bekannt, dass voraussichtlich anfangs 2019 in den Quartieren Matte und Marzili ein einjähriger Versuch mit einem selbstfahrenden Kleinbus gestartet wird. Selbstfahrende Kleinbusse sind längst keine Utopie mehr, sondern in der Mitte der öV-Planer angekommen. Noch etwas Weiteres wird dazukommen, nämlich eine Robotertechnik, die uns in Form von selbstfahrenden Kleinstfahrzeugen oder autonomen Shopping-Assistenten unterstützen könnte. Sie könnten nervenaufreibende Einkaufsexpeditionen in Zukunft zu einem angenehmen Erlebnis machen, zumindest für ältere und beim Gehen eingeschränkte Menschen. Doch das würde bedeuten, dass diese Roboter auch eigene Schienen oder Fahrspuren benötigen. In dieser Hinsicht ähneln sich die bereits von vielen Logistikunternehmen getesteten Lieferroboter, die uns in Zukunft unsere Online-Einkäufe nach Hause bringen könnten. Die Idee klingt vielversprechend, doch hätten automatische Helfer auch erhebliche Auswirkungen auf den Stadtverkehr. Roboter brauchen Platz, beispielsweise um rangieren zu können. Alle diese Überlegungen zur Mobilität der Zukunft sollten nach Meinung der Motionärinnen und Motionäre der Fraktion BDP/CVP mitberücksichtigt werden, wenn die neue Brücke geplant und gebaut wird. Eine Brücke nur für Velos folgt einer rückwärts gerichteten Logik und ist keine Investition in die Zukunft. Wenn wir schon eine Brücke bauen, sollten wir als Bernerinnen und Berner fortschrittlich sein, denken und planen und die Mobilität der Zukunft bei der Planung der Brücke mitberücksichtigen. Bauen wir Brücken für und in die Zukunft und nicht in die Vergangenheit.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Die FDP hat uns aufgefordert zu erläutern, weshalb wir die vorliegende Motion nicht unterstützen. Zunächst möchte ich einige Vorbemerkun-

gen anbringen. Brücken sind wichtig und verbinden, aber sie sollten nicht ausschliessen. Bei der Diskussion um die Velobrücke war ich einer derjenigen, die vor Ort waren. Ich stellte fest, dass die Brücke dort, wo sie geplant ist, zumal auch Smart Mobility oder sogar öV darüber fahren sollen, nur möglich ist, wenn man Enteignungen vornimmt. Im Bereich Wyler, wo die Brücke ankommen soll, kann man mit grossen Fahrzeugen gar nicht durch die kleinen Gässchen fahren. Auch wir hätten es begrüsst und unterstützt, wenn man über die Velobrücke hätte abstimmen können. Wir haben Anträge gestellt, das Projekt dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Überdies haben wir auch den etwas bösen Antrag gestellt zu prüfen, ob auch Notfallfahrzeuge die Brücke passieren können. Damit hätte man den Kreditrahmen überschritten und es wäre möglich gewesen, das Referendum zu ergreifen. Das wurde nicht gewünscht. Es liegen nun verschiedene Versprechungen vor, die man den Leuten gemacht hat, und dies zu Recht, denn diejenigen, die dort wohnen, müssen wissen, ob ihr Haus enteignet wird oder nicht. Man muss eine saubere Ausgangslage schaffen. Für mich war die Velobrücke im Jahr 2011 ein Wahlkampf-Schlager für die Nationalratswahlen. Danach wurde sie zu einem Selbstläufer, es ging immer weiter, und nun haben wir viel Geld für die Planung ausgegeben und haben nichts dafür erhalten. Zum Vorstoss der FDP: Mit Antrag 1 haben wir kein Problem. Wir haben selbst einen Vorstoss eingereicht, der sogar noch etwas weiter geht und die Prüfung einer Brücke in diesem Gebiet beantragt. Als Postulat können wir diesem Antrag daher zustimmen. Zu Antrag 2: Man wollte wohl politisch smart sein und spricht von smarter Mobilität. Was muss man darunter verstehen? Smarte Mobilität kann ein Cabriolet sein, ein schönes und elegantes Fahrzeug, smart eben. Ein smartes Fahrzeug kann auch ein Handkarren sein. Wir gehen davon aus, dass smarte Mobilität im Zusammenhang mit einem solchen Vorstoss negativ definiert wird und alles umfasst ausser Privatfahrzeugen. Aus diesem Grund können wir den Antrag nicht unterstützen. Antrag 3 schliesslich ist bei uns unbestritten, wir unterstützen ihn. Des Weiteren möchte ich erwähnen, dass wir selber auch Abklärungen getroffen haben. Anlässlich des Treffens mit den jungen Ingenieuren am Freudenbergerplatz kamen wir auch mit Leuten des Bundesamtes für Strassen (Astra) ins Gespräch. Diese sagten uns, dass im Zusammenhang mit der Erneuerung des Felsenau-Viaduktes bereits Gespräche zwischen ihnen und der Stadt stattgefunden hätten. Dabei wurde offenbar darüber diskutiert, dass man gemeinsam vorgehen könnte. Aus diesem Grund haben Hans Ulrich Gränicher und ich am 14. Juni 2018 einen Vorstoss eingereicht, mit welchem wir verlangen, dass das geklärt wird. Dieser Vorstoss wurde vom Ratsbüro dringlich erklärt, wofür ich mich bedanke. Es wäre eine Möglichkeit, im Rahmen eines bestehenden Projekts abzuklären, ob man eine Verbindung machen könnte, wenn man auf dieser Achse ohnehin baut. Man könnte eine Verbindung machen, die für die E-Bikes interessant wäre. Ein Fussgängerweg entlang des Felsenau-Viaduktes erscheint mir hingegen nicht sehr attraktiv zu sein, weshalb wir diesen Punkt mit einem «eventuell» versehen haben. Ob das Ganze in finanzieller Hinsicht möglich ist, ist eine andere Frage. Ich bin weder Ingenieur noch ein guter Rechner und es handelt sich um eine sehr lange Distanz. Aber wenn man die Brücke verbreitern muss, benötigt man für den Unterhalt und für die Bauarbeiter vermutlich auch Wege, die sie mit den Maschinen benutzen können. Eine solche Arbeitsspur könnte man vielleicht später als Velospur benutzen. Einen solchen Ansatz erachte ich als sinnvoll. Als zweiten Ansatz haben wir heute einen weiteren Vorstoss eingereicht. Ich hoffe, auch dieser wird dringlich erklärt. Man kann für eine solche Verbindung sein oder dagegen, aber wenn man ein solches Projekt langfristig sichern will, muss man die Bereiche, in welchen sich die Endpunkte der Brücke befinden sollen, entsprechend sichern. Sie wissen, dass auf dem Wifag-Areal und in den angrenzenden Gebieten geplant wird. Man müsste bei der Überbauung entsprechend Platz frei lassen für eine Brücke und für die dazugehörenden Verkehrswege. In unserem Vorstoss haben wir das bewusst offen definiert. Die Brücke soll unseres Erachtens verbindend sein und den Privatverkehr nicht ausschliessen. Sie wissen, dass ich kein Vorkämpfer des Viererfeldes war. Aber wenn man etwas

plant und wenn eine Entwicklung stattfindet, sollte man sich die Möglichkeiten nicht verbauen, unabhängig davon, ob man den Platz letztendlich benötigt oder nicht. Vielleicht wird das Vierfeld ja gar nie realisiert, sie kennen die Umfragen des Hauseigentümerversandes (HEV). Möglicherweise kommt das Ganze erst in 100 Jahren. Denken Sie an die Monbijou-Brücke. Lange vor dem Bau der Brücke dachte man an diese Möglichkeit, weshalb man die Brücke später auch realisieren konnte. In diesem Zusammenhang erinnere ich an den Bahnhof. Wenn man dort umsichtiger geplant hätte, wären uns vermutlich viele Probleme, die wir heute haben, erspart geblieben. Nun ist das Areal verbaut, auch gewisse unterirdische Verkehrsführungen haben wir uns vermutlich verbaut. Die SVP ist der Meinung, dass man im vorliegenden Fall planerische Sicherungsvorkehrungen treffen muss, damit man die Möglichkeit hat, etwas anzuschliessen. Ich hoffe, dass Sie uns unterstützen werden. Wo eine solche Strecke genau hindurchführen wird, kann auch ich nicht sagen. Ich gehe davon aus, dass es eher den Raum Wankdorf / Wylersfeld betreffen wird, ansonsten müsste man viel zu viele Liegenschaften enteignen und abreißen. Wir sprechen nicht von einer Generationenbrücke, sondern von einer «Brücke Zukunft», damit man sich alle Möglichkeiten offen lässt. Wir werben daher vor allem für unseren Vorstoss, den wir heute eingereicht haben. Beim vorliegenden Vorstoss, der in ein Postulat gewandelt wurde, unterstützen wir die Anträge 1 und 3. Antrag 2 lehnen wir aus den dargelegten Gründen ab. Falls nicht punktweise abgestimmt wird, müssen wir den Vorstoss als Ganzes ablehnen.

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP hat sich immer klar zur Fuss- und Velobrücke bekannt. Heute nehmen wir erfreut zur Kenntnis, dass FDP, BDP und CVP, die sich zu einer solchen Brücke bisher immer laut und fundamentalkritisch geäußert haben, ebenfalls anerkennen, dass es, ich zitiere: «eine für die nächsten 100 Jahre relevante Generationenbrücke» braucht. Somit sind wir, die Befürworter und die einreichenden Gegner einer Fuss- und Velobrücke, uns also einig. Uneinigkeit besteht offensichtlich nur darin, für wen die Brücke gebaut werden soll. Bei aller Freude über die neue Einigkeit erlaube ich mir die Frage an die Einreichenden, weshalb sie eine vollwertige Brücke als gut erachten, eine Brücke alleine für den Fuss- und Veloverkehr hingegen nicht. Ist das so, weil man den Fuss- und Veloverkehr nicht ernst nimmt, obwohl das Velo nachgewiesenermassen ein sehr effizienter Verkehrsträger ist und obwohl wir es alle schätzen, wenn die Dinge in Gehdistanz liegen und obwohl wir alle gern zu Fuss unterwegs sind? Oder ist es deshalb, weil man zwar gerne Geld für Strassenbauprojekte ausgibt, aber aus Prinzip kein Geld für Velofahrende oder Fussgänger ausgeben will? Einige, die den vorliegenden Vorstoss unterstützen, sind gleichzeitig Vorstandsmitglieder des Vereins «Vortritt Fussgänger». Ich bitte Sie, sich einmal mit dem anderen Teil ihrer Persönlichkeit darüber zu unterhalten, wie es sich vereinbaren lässt, dass Sie kein Geld für eine Fussverkehrsbrücke sprechen wollen, jedoch sehr wohl bereit sind, Geld für eine Brücke auszugeben, sobald sie auch für den MIV gebaut wird. Wie bereits erwähnt, haben wir eine Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr stets unterstützt, da mit der Zunahme der Einwohnerzahl auch die Mobilität zunehmen wird. Hier kommt das Velo ins Spiel. Das Velo ist ein unglaublich cleveres Instrument und ein dankbarer Verkehrsträger, weil es die knappe Verkehrsfläche effizient nutzt und keine Schadstoffemissionen sowie kaum Lärm produziert. Es ist daher gerechtfertigt, Infrastruktur zu schaffen, die die Attraktivität des Veloverkehrs steigert. Aber auch wir haben immer darauf hingewiesen, dass mehr Informationen benötigt werden, um sich eine fundierte Meinung und ein abschliessendes Urteil über die Auswirkungen und die Realisierbarkeit der Velobrücke bilden zu können. Auf diese Informationen und damit auch auf die Berechnung des Nutzens warten wir immer noch. Nun wurde ins Spiel gebracht, dass der Bau einer grösser dimensionierten Brücke geprüft werden soll. In diesem Zusammenhang ist interessant, dass der frühere Präsident von Pro Velo und Altstadtrat David Stampfli der Meinung ist, man solle prüfen, ob die Brücke für weitere Verkehrs-

träger gebaut werden soll. Ich zitiere: «Eine Viererfeldbrücke dürfte sicher kein Autobahnzubringer sein.» Und weiter: «Als neue Verbindung für einen Ringbus sowie für Notfall- und Zubringerdienste fände ich es durchaus prüfenswert. Vielleicht kann ja so die Diskussion über die Velobrücke entkrampft werden.» Es wird wohl niemand David Stampfli unterstellen, er betreibe oder propagiere eine unökologische Verkehrspolitik. «Die Planung ersetzt den Zufall durch den Irrtum» lautet ein treffendes Bonmot. Es ist schwierig abzuschätzen, was die Zukunft wirklich bringen wird. Sich Optionen offen zu halten, ist daher ein guter Weg. Die Fraktion GFL/EVP war schon immer gegen Denkverbote. Auch im vorliegenden Fall sind wir der Meinung, dass man sich nichts vergibt, wenn Kosten und Nutzen einer grösser dimensionierten Brücke geprüft werden, damit man in Kenntnis der Informationen entscheiden kann, zumal sich die Planung der Velo- und Fussgängerbrücke ja ohnehin verzögert. Aber damit sagen wir nicht automatisch, dass mehr Verkehrsfläche für den MIV geschaffen werden soll. Eine Brücke und der Verkehr darauf sind zwei Paar Schuhe. Man kann eine Brücke bauen, die Kapazität für den MIV schafft, aber man kann sie beispielsweise für eine gewisse Zeit für den MIV sperren. So würde man sich alle Optionen offen halten. Ob das sinnvoll ist, können wir heute nicht beurteilen. Daher unterstützt die Fraktion GFL/EVP die Punkte 1 und 2 des Postulats mit einer grossen Mehrheit. Punkt 3 lehnen wir hingegen ab.

Einzelvoten

Michael Sutter (SP): In der Geschichte der Panoramabrücke reiht sich seit über zehn Jahren leider eine Enttäuschung an die andere. Jedes Mal, wenn man meint, einen halben Schritt vorwärts gekommen zu sein, gehen die Behörden zwei oder drei Schritte zurück oder schlagen unvermittelt einen Haken. So auch anfangs dieses Jahres. Gelder, die der Stadtrat für die Projektierung einer Brücke für den Fuss- und Veloverkehr gesprochen hat, werden nun zweckentfremdet und für die Planung einer öV-Verbindung eingesetzt. Eine Verbindung, für die bis anhin nicht nur kein Bedarf ausgewiesen wurde, sondern die nicht einmal ernsthaft gefordert wurde. Im Gegensatz dazu wurde der Bedarf für eine Veloverbindung seit 2006 mehrfach ausgewiesen, auch wenn Melanie Mettler das nicht wahrhaben will. Die Position des breit abgestützten Komitees pro Panoramabrücke haben Sie alle per E-Mail erhalten. Ich wiederhole daher nicht alle Argumente, die gegen diesen Vorstoss sprechen. Anlass für das Manöver des Gemeinderats, das gesprochene Geld plötzlich für einen anderen Zweck einzusetzen, ist ein einziger Zeitungsartikel, in welchem der Autor das Viererfeld mit viel Verkehr beleben möchte und offenbar den verkehrspolitischen Vorstellungen aus den Fünfzigerjahren und der damals propagierten autogerechten Stadt nachtrauert. Nun soll sie also Generationenbrücke heissen. Das Komitee pro Panoramabrücke und alle anderen, die das Projekt schon seit langem vorantreiben wollen, fordern seit jeher eine Brücke für alle Generationen. Ob im Kinderwagen, auf dem Like-a-Bike, mit Inline-Skates, in Turnschuhen, auf dem Velo, mit dem Rollator oder im Rollstuhl, alle Generationen sollen auf dieser Brücke Platz haben. Aber Motorfahrzeuge, unerheblich, ob sie elektrisch angetrieben sind oder nicht, ob sie selbstfahrend sind oder nicht, ob es sich um öffentliche oder private Fahrzeuge handelt, würden genau dieses Zusammenspiel der Generationen auf der Brücke verunmöglichen, die Sicherheit aller anderen gefährden und den grossen touristischen Nutzen einer solchen Brücke zerstören. Das Ganze ist aber offensichtlich auch eine Generationenfrage. Während für die Generation von Barbara Freiburghaus und ihren Automobilclub (ACS), aber auch für den Autor des besagten Artikels eine richtige Brücke zwingend eine für den MIV sein muss, weil sie sonst angeblich nichts wert ist, ist die Generation von heute längst nicht mehr so auf das Auto fixiert. Die Generation von morgen wird vermutlich ihre Grosseltern ungläubig fragen, wie man so lange auf ein dermassen ineffizientes, gefährliches und umweltfeindliches Verkehrsmittel setzen konnte. Im Vorstoss ist von neuen Verkehrskonzepten und smarterer Mobilität zu lesen.

Gemeint ist damit nichts anderes als alter MIV mit, bestenfalls, neuem Antrieb. Die neue Brücke soll gleich breit werden wie die bestehenden, also beispielsweise so breit wie die vierspurige Monbijou-Brücke, auf welcher sich niemand freiwillig länger als unbedingt nötig aufhält. Ob es den Urhebern des Vorstosses, die sich bis jetzt immer mit aller Kraft für möglichst viel Autoverkehr in dieser Stadt eingesetzt haben, darum geht, dass eine Autobrücke gebaut wird, oder ob sie den Bau der Panoramabrücke mit diesem Manöver nur sabotieren und hinauszögern wollen, weiss ich nicht, aber es ist auch nicht relevant. Es handelt sich aber bis jetzt um den gewieftesten und hinterhältigsten Versuch, das sinnvolle und visionäre Projekt zu bodigen. Man spricht sich offiziell nicht gegen eine Brücke aus, sondern will sie so gross dimensionieren, dass sie wahrscheinlich mehrere hundert Millionen Franken kosten würde und die Chance entsprechend klein wäre, dass sie je realisiert würde. Auch im Jahr 2018 und auch in einer linken Stadt scheint offenbar ein Denkverbot zu herrschen, wenn man grössere Infrastruktur bauen will, die nicht wenigstens dem öV, besser aber noch dem MIV, zugutekommt. Leider lässt sich auch der Gemeinderat, allen Bekenntnissen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zum Trotz, seine Agenda bei diesem Projekt offenbar von der Autolobby diktieren, sonst würde er diesen Vorstoss nicht zur Annahme empfehlen. Das ist mutlos und höchst enttäuschend für all diejenigen, die wirklich für eine zukunftssträchtige Brücke eintreten. Ich bitte Sie daher, den Vorstoss auch als Postulat abzulehnen.

Bernhard Eicher (FDP): Ich danke Michael Sutter für sein flammendes Votum. Es war kein Votum für die Fussgänger oder für das Velo, sondern es geht, wie wir gemerkt haben, primär um den Hass gegen Autos. In diesem Sinn gehören Sie vermutlich auch bereits zum alten Eisen, Michael Sutter. Ich bin ein wenig jünger als Sie. In meiner Generation spielt die Wahl des Verkehrsmittels eine untergeordnete Rolle, man verwendet jeweils dasjenige, das am nützlichsten ist. Ich wurde vorher persönlich angesprochen, daher möchte ich gern Stellung nehmen. Meine erste Überlegung ist die folgende: Geplant war bis jetzt ein kleines, mickriges Brücklein. Zuerst war von einem Velosteg die Rede. Später merkte man, dass man die Fussgänger wohl auch erwähnen sollte. Schliesslich wurde die Brücke als Panoramabrücke verkauft, auch aus touristischen Überlegungen. Gemäss heutigem Stand geht es um eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr, die wohl irgendwann zu einem Leuchtturm-Projekt erklärt wird. Die Frage, weshalb man auch als Fussgänger gegen eine solche Brücke sein kann, ist ganz einfach zu beantworten. Sie können die Antwort übrigens auch unseren eingereichten Vorstössen entnehmen. Wenn man vorhat, nur ein mickriges Brücklein zu bauen, wäre das Geld unserer Meinung nach wesentlich sinnvoller eingesetzt, wenn man damit Einzelmassnahmen im Fuss- und Veloverkehr umsetzen würde. Wir haben daher auch einen entsprechenden Vorstoss eingereicht. Bauen wir doch nicht ein kleines, verkümmertes Brücklein, das keiner benutzt und das in einigen Jahren vermutlich auch nicht mehr notwendig ist, da alle mit dem E-Bike unterwegs sind. Auch von Seiten der Fussgänger besteht ein relativ grosses Misstrauen gegenüber einem schmalen Steg ohne Ausweichmöglichkeiten, insbesondere in der Nacht. Viele betrachten das als unangenehme Situation, die sie vermutlich meiden würden. Zur zweiten Überlegung: Man kann sich überlegen, ob man die beiden Quartiere verbinden will. Die Diskussion über eine Generationenbrücke gehört hierhin. Sobald aber nicht mehr nur von Fuss- und Veloverkehr die Rede ist, bricht auf Seiten der Velolobby die grosse Panik aus, dass irgendwo ein Auto auftauchen könnte. Die Fraktion FDP/JF ist der Meinung, dass man, wenn man schon Geld in die Hand nimmt und eine Brücke bauen will, eine Brücke bauen soll, die diesen Namen verdient, und nicht einen kleinen mickrigen Steg, der immer anders heisst, und bei welchem die Fussgänger nach Belieben dazu gehören oder auch nicht. Wir wollen eine richtige Brücke bauen. Als Beispiel dafür möchte ich die Kirchenfeldbrücke erwähnen. Diese ist aus unserer Sicht eine richtige Brücke, mit einer klaren Abgrenzung der Fussgänger und einer breiten Fahrspur, die flexibel verwendet werden kann. Wer die Brücke queren soll,

um die es hier geht, und mit welchen Verkehrsmitteln, können wir doch der nächsten Generation überlassen, die vermutlich nicht mehr in dieselbe ideologische Diskussion verfallen wird, wie wir sie im Stadtparlament momentan führen. Als letzte Bemerkung weise ich darauf hin, dass wir den Vorstoss in ein Postulat gewandelt haben. Dennoch wurde in einzelnen Voten nach wie vor von einer Motion gesprochen, was wohl auch ein wenig auf die Verbissenheit einzelner Votanten hindeutet, die sich nicht von ihrer Position lösen können. Ich bitte Sie, über den Vorstoss als Postulat zu sprechen. Wenn wir schon eine Brücke bauen und zwei Quartiere verbinden wollen, bitte ich Sie weiter, etwas Richtiges zu planen und nicht nur einen mickrigen Steg, der einst aus einem Prestige-Gedanken heraus entstand und von dem man nun nicht so recht weiss, als was man ihn verkaufen will. Einmal ist die Brücke für Velofahrer, dann wieder für Fussgänger, ab und zu auch noch ein wenig für Touristen. Dieses Hin und Her des Gemeinderats und der Befürworter zeigt, dass man nicht so recht weiss, was man mit der Brücke realisieren will. Nach meinem Dafürhalten gibt es daher zwei Varianten: Entweder brechen wir die ganze Übung ab und investieren das Geld in sinnvolle Einzelmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Ein solcher Vorstoss wurde im Stadtrat schon behandelt. Oder aber wir planen eine richtige Brücke und lassen offen, wer sie dereinst passieren wird.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

X

Regula Bühlmann

Die Protokollführerin

X

Marianne Hartmann

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.40 Uhr

Vorsitzend

Präsident Regula Bühlmann

Anwesend

Mohamed Abdirahim

Timur Akçasayar

Katharina Altas

Christa Ammann

Peter Ammann

Ursina Anderegg

Oliver Berger

Thomas Berger

Henri-Charles Beuchat

Laura Binz

Danielle Cesarov-Zaugg

Yasemin Cevik

Dolores Dana

Michael Daphinoff

Milena Daphinoff

Bernhard Eicher

Claudine Esseiva

Vivianne Esseiva

Alexander Feuz

Benno Frauchiger

Barbara Freiburghaus

Katharina Gallizzi

Hans Ulrich Gränicher

Claude Grosjean

Lukas Gutzwiller

Erich Hess

Brigitte Hilty Haller

Roland Iseli

Ueli Jaisli

Bettina Jans-Troxler

Dannie Jost

Nadja Kehrli-Feldmann

Ladina Kirchen

Ingrid Kissling-Näf

Fuat Köçer

Philip Kohli

Eva Krattiger

Martin Krebs

Marieke Kruit

Nora Krummen

Daniel Lehmann

Maurice Lindgren

Peter Marbet

Lukas Meier

Melanie Mettler

Patrizia Mordini

Barbara Nyffeler

Seraina Patzen

Stéphanie Penher

Halua Pinto de Magalhães

Tabea Rai

Rahel Ruch

Kurt Rüeegsegger

Sandra Ryser

Leena Schmitter

Zora Schneider

Edith Siegenthaler

Lena Sorg

Matthias Stürmer

Bettina Stüssi

Michael Sutter

Luzius Theiler

Regula Tschanz

Johannes Wartenweiler

Janine Wicki

Manuel C. Widmer

Lisa Witzig

Marcel Wüthrich

Patrik Wyss

Patrick Zillig

Entschuldigt

Ruth Altmann

Lea Bill

Michael Burkard

Matthias Egli

Rudolf Friedli

Lionel Gaudy

Franziska Grossenbacher

Marianne Schild

Christophe Weder

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

Alec von Graffenried PRD

Michael Aebersold FPI

Reto Nause SUE

Franziska Teuscher BSS

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin

Marianne Hartmann, Protokoll

Joel Leber, Ratsweibel

Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Nora Lischetti, wiss. Mitarbeiterin

Weil keine Abstimmungsanlage zur Verfügung stand und keine Namensabstimmung verlangt wurden, sind keine Namenslisten zu den Abstimmungen vorhanden.

2018.SR.000071

9 Fortsetzung: Dringliche interfraktionelle Motion FDP/JF, BDP/CVP (Barbara Freiburghaus, FDP/Michael Daphinoff, CVP): Eine echte Generationenbrücke für künftige Generationen statt Velobrücke und/oder Panoramasteg

Fortsetzung: Einzelvoten

Barbara Freiburghaus (FDP): Als böse Frau des ACS-Vorstands möchte ich betonen, dass ich mit der Motion die Dimensionen der Brücke ins Gespräch bringen wollte und nicht eine Diskussion darüber, ob auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) darauf fahren darf oder ob dies dem Fuss- oder dem Veloverkehr vorbehalten sein soll. Es geht mir darum, über die Dimensionen der Brücke für die Zukunft zu sprechen. Ich wiederhole, dass wir die Motion in ein Postulat gewandelt haben und punktweise darüber abstimmen lassen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Ich danke Ihnen für die Diskussion und insbesondere auch für die Öffnung der Perspektive zu dieser Brücke. Angesichts der Tatsache, dass es sich um ein grosses Werk handelt, das Volksabstimmungen nach sich ziehen wird, bin ich überzeugt, dass eine solche Öffnung und verschiedene Diskussionen darüber notwendig sind. Im Namen des Gemeinderats bitte ich Sie, die Punkte 1 und 2 als Postulat anzunehmen und Punkt 3 abzulehnen. Wie Melanie Mettler ausführte, ist für die Erläuterung der Position des Gemeinderats ein Blick zurück auf die letzten Jahre nötig. Mit dem Entscheid des Stadtrats im Jahr 2016 wurde die Best-Variante geöffnet, man wollte zwei Varianten in den Wettbewerb schicken. Ursprünglich gingen wir davon aus, dass das machbar ist. Mittlerweile teilen wir die Haltung der Jury und der Fachexperten, dass man das nicht machen darf, da es zu einer Vermischung von verkehrspolitischen und architektonischen Vorgaben führt. Der Gemeinderat hat den Auftrag erteilt, die Variantenbreite auf eine einzige Variante zu reduzieren. Mit dieser Klärung verbunden soll auch die Frage der Dimensionierung nochmals ins Auge gefasst werden. Meines Erachtens ist es richtig, die Frage im jetzigen Zeitpunkt, noch vor dem Wettbewerb, zu stellen, wie es im vorliegenden Vorstoss verlangt wird. Punkt 1 ist in meinen Augen ein absolut berechtigtes Anliegen. Es ist aber offensichtlich und selbstverständlich, dass der Teil «Fuss- und Velobrücke» der Hauptteil der Brücke sein wird. Wie Michael Sutter zutreffend ausführte, handelt es sich dabei um denjenigen Teil des Verkehrs, von dem wir wissen, dass er zukunftsfähig und smart ist und sein wird. Er entspricht auch den städtischen Vorgaben für eine sinnvolle Mobilität. Bei den nächsten Abklärungen soll geklärt werden, was darüber hinaus noch möglich wäre beziehungsweise in welcher Dimensionierung eine solche Brücke sinnvoll ist. Mögliche weitere Verkehrsträger nennen wir explizit «Shuttles» oder ähnliches und nicht öV, da wir nicht wissen, ob ein entsprechender Bedarf vorhanden sein wird. Für diejenigen, die dem Vorstoss gegenüber kritisch eingestellt sind, ist es wichtig zu wissen, dass der Gemeinderat ferner geklärt hat, dass die Brücke nicht für den MIV zur Verfügung stehen soll. Eine Brücke für den MIV wäre ein anderes Projekt. Wenn man eine solche will, kann man Punkt 3 des Vorstosses annehmen und das ganze Projekt zurück an den Start schicken beziehungsweise ein anderes Projekt daraus machen. Das Projekt würde in diesem Fall nicht über das Agglomerationsprogramm finanziert und wäre auch keine vom Kanton anerkannte Netzlücke. Es wäre nicht das, was es bis jetzt war. Nötig wäre dann eine andere

Anbindung, und man würde nicht nur von der Brücke sprechen, sondern von allem, das damit einhergeht. Von einer Netzlücke für den MIV wurde bis jetzt nicht gesprochen. Meines Erachtens ist es also richtig, die Diskussion zu öffnen und sich zu fragen, welche Dimension die Brücke haben soll. Es ist aber klar, dass man eine Grenze ziehen muss, wenn aus dem ursprünglich geplanten Projekt ein völlig anderes werden würde. Ich bitte Sie daher, Punkt 3 des Vorstosses abzulehnen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärinnen Fraktionen FDP/JF und BDP/CVP wandeln die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat erklärt Punkt 1 des Postulats erheblich.
4. Der Stadtrat erklärt Punkt 2 des Postulats erheblich.
5. Der Stadtrat lehnt Punkt 3 des Postulats ab.

Stéphanie Penher (GB): Ich stelle den **Antrag**, dass die Antwort des Gemeinderats zu den Punkten 1 und 2 des Postulats als Prüfungsbericht gelten soll.

Präsidentin Regula Bühlmann: Gemäss juristischer Einschätzung ist es im vorliegenden Fall nicht möglich, die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht anzunehmen, da der Antrag dazu nicht vom Gemeinderat stammt. Ich zitiere Artikel 61 des Ratsreglements (GRSR): «Verbindet der Gemeinderat seine Postulatsantwort mit dem Prüfungsbericht, stimmt der Stadtrat zuerst über die Annahme des Postulats ab. Wird das Postulat überwiesen, entscheidet der Stadtrat, ob der Prüfungsbericht im Sinne von Absatz 5 angenommen wird.» Wenn Sie mir die Stelle im Reglement angeben können, die besagt, dass man den Antrag stellen kann, die Antwort als Prüfungsbericht zu verabschieden, lasse ich gerne darüber abstimmen. Aber gemäss juristischer Auskunft, die für mich nachvollziehbar ist, ist das nicht möglich.

Claude Grosjean (GLP): Ich kläre es ab und gebe Ihnen später in der Sitzung Bescheid.

Präsidentin Regula Bühlmann: Danke für das Angebot. Wir fahren somit in der Traktandenliste weiter und werden später auf diese Frage zurückkommen.

- Nach den Antragsbegründungen bei Traktandum 10 kehrt der Rat zu Traktandum 9 zurück. -

Präsidentin Regula Bühlmann: Dem Antrag, die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht anzunehmen, wurde in diesem Rat schon in etlichen Fällen zugestimmt, auch vor meiner Zeit als Ratspräsidentin. Ich wage zu behaupten, dass alle Fraktionen schon solche Anträge stellten und der Rat darüber abstimmte. Offenbar ist das aber im Reglement nicht vorgesehen. Ich bin heute zum ersten Mal auf diese Problematik aufmerksam gemacht worden. Da wir es bis anhin stets so gehandhabt haben, bin ich der Meinung, dass wir nicht plötzlich davon abweichen sollten. Man kann beinahe schon von Gewohnheitsrecht sprechen. Ich schlage vor, dass wir daher über den Antrag abstimmen. Ich möchte aber nahelegen, bei einer nächsten Revision des Ratsreglements in diesem Punkt Klarheit zu schaffen.

Ich habe einen **Ordnungsantrag** erhalten, die Abstimmung zu wiederholen.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag zu.

2. Die Antwort des Gemeinderats gilt nicht als Prüfungsbericht (25 Ja, 42 Nein, 1 Enthaltung).

2015.TVS.000112

10 Sanierung Thunstrasse West; Projektierungskredit (Bauprojekt)

Gemeinderatsantrag

1. Für die Erarbeitung des Bauprojekts Sanierung Thunstrasse West wird ein Projektierungskredit von Fr. 330 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I5100443, (KST 510110) bewilligt.
2. Für die öffentlichen Abwasserkanäle und Bauwerke wird ein Projektierungskredit von Fr. 240 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto Nr. I8500221, (KST 850200) bewilligt.
3. Diese Kredite sind in allfällige spätere Projektierungs- bzw. Baukredite aufzunehmen.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 24. Januar 2018

Anträge der Fraktion SVP

Rückweisungsantrag Nr. 1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat mit der Auflage zurückzuweisen, dass zuerst bei den zuständigen eidgenössischen und kantonalen Stellen und intern abgeklärt werden müsse,

- ob die geplante Mischverkehrsfläche mit 4 cm Rampe überhaupt den Vorschriften des übergeordneten Rechts entspricht und wer Vortritt auf dem gesamten Bereich habe;
- wie die Fussgänger auf der Mischverkehrsfläche wirksam von den zum Teil überholenden Fahrrädern auf der Mischverkehrsfläche geschützt werden (Velos und normale Elektrobikes müssten bei signalisiertem Radweg/Radstreifen wohl zwingend auf dem Trottoir fahren; Elektrobikes mit gelben Kontrollschildern dürfen auf dem Trottoir fahren, aber nur mit abgeschaltetem Motor; Massnahmen: Überholverbot? Verbot Befahren Fläche Fussgänger durch Zweiräder?);
- wie die Stadt möglichst ausschliessen will, dass sie wegen der möglicherweise nicht bundesrechtskonformen Verkehrsführungen zur Verantwortung gezogen werden kann (Haftungsansprüche; Überholverbot? Verbot Befahren Fläche Fussgänger).

Rückweisungsantrag Nr. 2

Das Geschäft sei an den Gemeinderat mit der Auflage zurückzuweisen, dass zuerst bei den Geschäften abgeklärt werden muss, was für Auswirkungen die neue Verkehrsführung und die Aufhebung von Kundenparkplätzen auf ihre Betriebe haben wird.

Antrag Nr. 1

Auf eine Mischverkehrsfläche Fussgänger/Velos im Perimeter sei zu verzichten.

Eventualantrag zu Antrag Nr.1

Dem Schutz der Fussgänger vor Velos sei maximale Beachtung zu schenken.

Antrag Nr. 2

Der motorisierte Gewerbe- und Privatverkehr (MIV) habe durch die Verkehrsführung keine Nachteile zu erleiden.

Antrag Nr. 3

Die Notfalldienste haben durch die Verkehrsführung keine Nachteile zu erleiden.

Antrag Nr. 4

Auf die Aufhebung von Parkplätzen zu Gunsten der Velobahnen sei zu verzichten.

Antrag Nr. 5

Auf die Veloförderungsmassnahmen zu Lasten Fussgänger und des motorisierten Gewerbe- und Privatverkehrs (MIV) sei zu verzichten.

Antrag Nr. 6

Beim Fussgängerübergang Luisenstrasse seien geeignete Massnahmen zu prüfen, die sicherstellen sollen, dass insbesondere Kinder durch die bei der Haltestelle Luisenstrassen durchfahrenden Tram nicht gefährdet werden (z.B. Fussgängerampel, die für Fussgänger beim Nahen des «Worbbähnli» auf Rot stellt).

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

Antrag Nr. 1

Die aufgehobenen Parkplätze seien im Perimeter zu ersetzen.

Antrag Nr. 2

Auf die vorgesehene Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

Antrag Nr. 3

Alle Parkplätze, die auch im Bereich Marienstrasse, Jungfraustrasse und Helvetiaplatz aufgehoben werden, sollen im Perimeter ersetzt werden.

Sprecherin PVS *Katharina Gallizzi* (GB): Im vorliegenden Geschäft geht es um die Sanierung der Thunstrasse zwischen dem Helvetiaplatz und dem Thunplatz. Auslöser des Projekts ist die Fundation der Gleise, die in einem sehr schlechten Zustand ist und saniert werden muss. Man versuchte zunächst, den Missstand mit kleinen Sanierungsmassnahmen zu beheben, aber es handelt sich dabei um keine längerfristige Lösung. Daher soll nun der ganze Strassenabschnitt saniert werden. Das Projekt wird als viertes Teilprojekt in die Gesamtkoordination des Projektperimeters Thunplatz/Ostring aufgenommen. So können Synergien genutzt werden, insbesondere bei der Sanierung des Thunplatzes. Bei der Sanierung der Thunstrasse sollen der Gleisabstand auf 2,9 Meter vergrössert, die hundertjährigen Wasserleitungen saniert und die Strasse als künftige Veloroute tauglich gemacht werden. Auch der Fussgängerverkehr soll sicherer und die Haltestelle Luisenstrasse behindertengerecht werden. Überdies soll die Allee im heutigen Zustand erhalten bleiben. Heute fahren die Velos stadtauswärts auf der Thunstrasse und stadteinwärts auf der Jungfrau- und auf der Marienstrasse. Eine Überprüfung hat ergeben, dass es sich dabei nach wie vor um die beste Lösung handelt. Problematisch ist jedoch der Mischverkehr. Die Velos fahren über eine lange Strecke auf dem Trottoir, was zu Konflikten mit Fussgängerinnen und Fussgängern führt, vor allem bei der Umfahrung der Luisenstrasse. Und parkierte Autos in diesem Bereich stellen eine Gefahr für die Velofahrenden dar, beispielsweise dann, wenn jemand die Autotür öffnet. Dieses Problem besteht auch auf der Jungfraustrasse und auf der Marienstrasse und soll im Rahmen eines separaten Projekts angeschaut und möglichst zeitnah entschärft werden. Die Sanierung der Thunstrasse ist in drei Abschnitte aufgeteilt. Auf dem Abschnitt vom Helvetiaplatz zur Luisenstrasse wird man einen Velostreifen von 2,5 Metern Breite markieren. Die Velos werden also nicht mehr auf dem Trottoir fahren, sondern auf der Strasse. Dafür werden zehn gebührenpflichtige Parkplätze aufgehoben. Es soll auch geprüft werden, ob Tempo 30 in diesem Bereich eine Option darstellt. Es geht nicht um eine 30er-Zone mit freiem Überqueren der Strasse, sondern um eine Signalisation, bei welcher auch Fussgängerstreifen weiterhin möglich bleiben. Die genaue Ausgestaltung soll im Rahmen des Bauprojektes geprüft werden. Der zweite Abschnitt führt von der Luisenstrasse bis zur Hallwylstrasse. Bei den Fussgängerstreifen auf beiden Seiten der Tramhaltestelle ist je eine Mittelinsel geplant, damit die Strasse sicherer überquert werden kann. Zwischen den beiden Inseln gibt es eine Art Mittelstreifen,

der helfen kann, die Strasse sicherer zu überqueren. Die Perronkante der Tramhaltestelle wird erhöht, damit die Haltestelle behindertengerecht wird. Die Velos werden auf diesem Abschnitt weiterhin auf dem Trottoir fahren, allerdings wird ein taktil erfassbarer Velostreifen abgetrennt. Das bedeutet, dass der Velostreifen etwas tiefer liegen wird und beispielsweise mit einem Blindenstock erspürt werden kann. Das ist gegenüber dem heutigen Mischverkehr eine Verbesserung, da ganz klar ist, in welchem Bereich die Velos verkehren und in welchem Bereich die Fussgängerinnen und Fussgänger. Der beschränkte Platz entlang der Migros, der oft voller parkierter Velos ist, soll entlastet werden, indem vor der Migros und zwischen den Alleebäumen Veloabstellplätze errichtet werden. Auf dem dritten Abschnitt, zwischen der Hallwylstrasse und dem Thunplatz, bleibt alles beim Alten, ausser dass die Gleise einen grösseren Abstand aufweisen werden. Die Velos werden weiterhin auf dem Trottoir fahren können, aber da es dort viel weniger Fussgänger hat, ist das Konfliktpotenzial kleiner. Auf der gesamten Strecke werden zwanzig gebührenpflichtige Parkplätze aufgehoben, vier davon werden ersetzt. Weil Zählungen ergeben haben, dass diese Parkplätze durchschnittlich nur zu 20% ausgelastet sind, sollte es kein Problem darstellen, dass sechzehn davon wegfallen. Die Abwasserleitungen, die sich unter den Gleisen befinden, sollen ebenfalls saniert werden, aber erst nachdem die Gleis- und Strassensanierung abgeschlossen ist, damit die Bauzeit nicht noch weiter verzögert wird. Während der Gleissanierung werden einzig die Vorarbeiten in Form von Einstiegen erstellt, über welche man später die Wasserleitungen sanieren kann. Es wurden mehrere Sanierungsvarianten geprüft. Der definitive Entscheid wird im Rahmen des Bauprojekts gefällt. Die voraussichtlichen Realisierungskosten des Projekts betragen 9,4 Mio. Franken, davon entfallen 3,2 Mio. Franken auf Arbeiten der Stadt. Der Rest betrifft den Gleisbau und wird von Bernmobil bezahlt. Vorliegend werden uns zwei Projektierungskredite beantragt. Der eine betrifft mit 330'000 Franken das Bauprojekt an der Thunstrasse und geht zulasten der Investitionsrechnung. Der zweite Kredit betrifft mit 240'000 Franken die Sanierung des Abwasserkanals und geht zulasten der Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Die Diskussionen in der Kommission PVS drehten sich vor allem um den Mischverkehr von Velos und FussgängerInnen sowie um die Einführung von Tempo 30. Das Projekt versucht zwar, den Konflikt zwischen FussgängerInnen und Velofahrenden zu minimieren, ganz gelingt das jedoch nicht. Auf dem Abschnitt Louisenstrasse bis Hallwylstrasse werden die Velos weiterhin auf dem Trottoir geführt. Zwar wird hier ein Velostreifen eingerichtet, aber damit können nicht alle Probleme gelöst werden. Zudem entspricht die Breite des Velostreifens nicht dem Velorouten-Standard. Eine Alternative wäre, die Velos auf der Strasse zu führen, was auf diesem Abschnitt aber aus Platzgründen schwierig ist und zu mehr Gefahren für die Velofahrenden führen würde. Ebenfalls kontrovers diskutiert wurde die Einführung von Tempo 30. Zum einen wurde befürchtet, dass die stadteinwärts fahrenden Velos teilweise viel schneller sein könnten als 30 km/h, da es auf dieser Strecke steil bergab geht. Ebenfalls wurde angemerkt, dass zu viele Wechsel der Höchstgeschwindigkeit für die Autofahrenden verwirrend sein könnten und Tempo 30 daher ein Risiko darstelle. Grundsätzlich ist es aber so, dass Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöht, weshalb eine Mehrheit der PVS die Einführung auf dem massgebenden Streckenabschnitt dennoch befürwortet. Einige Kommissionsmitglieder befürchteten weiter, dass durch die Aufhebung der Parkplätze Nachteile für die Gewerbetreibenden auf der Thunstrasse entstehen könnten. Allerdings sind die aufzuhebenden Parkplätze in der Regel sehr wenig ausgelastet, und laut dem durchgeführten Monitoring werden auch weiterhin genügend Parkplätze zur Verfügung stehen, um den Bedarf zu decken. Für die Mehrheit der PVS stellt die ausgearbeitete Lösung einen Kompromiss dar, der zwar nicht perfekt ist, die Anliegen des Projekts aber so gut wie möglich erfüllt. Das bedeutet, dass die Situation für die Velos besser und die Sicherheit für die FussgängerInnen erhöht wird. Ferner wird die Tramhaltestelle behindertengerecht, und die Gleise und Abwasserleitungen können saniert werden.

Die PVS hat dem Geschäft daher mit 8 Ja-Stimmen zu 2 Nein-Stimmen und einer Enthaltung zugestimmt.

Alexander Feuz (SVP): Zu den Anträgen der PVS-Minderheit: Antrag Nr. 1: Sie wissen, dass sich an der Thunstrasse sehr viele Geschäfte befinden. Vorhin wurde gesagt, die Strasse sei nicht immer belebt. Es gibt aber viele Leute, die irgendwo einkaufen wollen. Sie stellen das Auto ab, gehen in ein Geschäft und fahren anschliessend wieder weg. Ich bin Mitglied der Arbeitsgruppe Wirtschaft. Ich kann mich gut erinnern, dass der Vertreter der Bäckerei im Marzili kürzlich betonte, wie wichtig es sei, dass Kundenparkplätze zur Verfügung stehen. Die Quartiergeschäfte können nicht nur von den Quartierbewohnenden leben, sie sind darauf angewiesen, dass auch andere Leute bei ihnen einkaufen. Wenn man ihnen diese Möglichkeit nimmt, werden die Quartiergeschäfte gewaltige Probleme bekommen, und nicht nur sie, es gibt im Perimeter auch Dienstleistungsbetriebe, Treuhänder, Anwälte und Architekten. Bis jetzt hatten diese den Vorteil, dass die Kundschaft direkt zum Geschäft fahren konnte. Neu müssten sie in die Stadt und dann mit dem Tram wieder zurück fahren. Einem Teil von Ihnen wäre es wohl am liebsten, wenn die Kundschaft direkt mit dem Velo käme. Mit umfangreichen Buchhaltungs- oder Architekturunterlagen ist das jedoch nicht möglich. Sie riskieren also einmal mehr, dass Sie das Gewerbe und Kleinbetriebe aus der Stadt verdrängen. Meines Erachtens gäbe es Möglichkeiten, die Parkplätze im Quartier zu ersetzen. Ich verweise diesbezüglich auf Antrag Nr. 3, auf den ich später noch zu sprechen kommen werde. Es ist geplant, beim Helvetiaplatz, in der Marienstrasse und in der Jungfraustrasse ebenfalls Parkplätze aufzuheben. Vorgesehen ist ein eigentliches Massnahmenpaket. Daher ist eine Minderheit der PVS klar der Ansicht, dass die Parkplätze im Perimeter ersetzt werden müssen. Zu Antrag Nr. 2: Ich bin Mitglied der Quartierkommission. Überdies sass ich vor zwei Wochen zum ersten Mal auf einem Elektrovelo. Ich weiss also, wovon ich spreche. Wenn man die Thunstrasse hinunterfährt, erreicht man als Velofahrer ohne weiteres eine Geschwindigkeit über 30 km/h. Es kann zu ganz gefährlichen Situationen kommen, wie ich anhand von zwei Beispielen darlegen möchte: Kürzlich war ich mit dem Auto in einer Tempo 30-Zone unterwegs. Hinter mir fuhr ein Elektrovelo mit gelbem Kontrollschild, das hupte und nach vorn drängte. Ebenfalls überquerte ich vor kurzem mit einem Kollegen beim Ambassador die Thunstrasse und hatte plötzlich einen Velofahrer vor mir, der in einem sehr hohen Tempo unterwegs war. Als ich auf die Strasse trat, sah ich ihn nicht. Ich gehe daher davon aus, dass er hinter den parkierten Autos in der Einbuchtung fuhr und im letzten Moment hervorkam. Wenn man hier Tempo 30 einführt, hat man alle Geschwindigkeiten beieinander. Meines Erachtens ist das eine gewaltige Gefährdung. Wir haben die Situation, dass die Velos schneller unterwegs sind als die Autofahrer. Sie wissen, dass man den Fahrer eines Elektrovelos ohne Nummernschild in einer 30er-Zone nur wegen Nichtanpassens der Geschwindigkeit büssen kann. Wir sind daher der Meinung, dass man davon absehen sollte, auf dieser Strecke Tempo 30 einzuführen. Zu Antrag Nr. 3: Aus der Planung geht hervor, dass am Helvetiaplatz, in der Marienstrasse und in der Jungfraustrasse Parkplätze aufgehoben werden. Es werden letztendlich also nicht 16 Parkplätze fehlen, sondern viele mehr. Wir wollen daher bereits jetzt einen Nagel einschlagen und uns für diese Parkplätze einsetzen. Wenn man es erst dann macht, wenn die Geschäfte weggezogen sind oder Konkurs angemeldet haben, nützt es nichts mehr. Der Gemeinderat steht diesbezüglich in der Verantwortung. In die Stadt fahren, um zu parkieren, und von dort mit dem Tram wieder zurück, das macht niemand, vielmehr werden die Leute dann gleich in der Stadt oder an einem anderen Ort einkaufen. Wenn man hingegen mit dem Auto vorbeifährt, kann man kurz anhalten und in einem der Geschäfte einkaufen. Denken Sie auch an Behinderte oder an Personen, die auf ein Auto angewiesen sind, wie beispielsweise ältere Menschen. Wenn man im Quartier einkaufen kann, sind die Wege kurz, was ja auch ein Ziel der Stadt ist. Wenn diese Menschen stattdessen in Einkaufszentren fahren müssen, sind die

Wege weiter und die CO₂-Belastung ist höher. Wir bitten Sie daher, den Anträgen der PVS-Minderheit zuzustimmen.

Zu den Anträgen der Fraktion SVP: Bevor ich zu den Rückweisungsanträgen spreche, habe ich eine Frage. Sie erinnern sich, dass ich zusammen mit Kurt Rügsegger zwei kleine Anfragen eingereicht habe, die die Probleme im Zusammenhang mit dem vorliegenden Geschäft betreffen. Vorgestern habe ich mit einem Anwohner der Thunstrasse telefoniert, der ähnliche Fragen gestellt hatte. Ihm wurde von einem Mitarbeiter der TVS erläutert, dass alle Fragen beim Tiefbauamt des Kantons abgeklärt würden und er in einigen Monaten Antwort erhalten werde. Daraus schliesse ich, dass die Antworten, die ich damals auf meine kleinen Anfragen erhalten habe, möglicherweise nicht mehr aktuell sind. Die Fragen waren schwierig, es sind gewisse Abklärungen notwendig. Insbesondere ist die Mischverkehrsfläche, auf welcher man ohne weiteres überholen kann, heikel. Es stellt sich beispielsweise die Frage, wer Vortritt hat. Das müsste meines Erachtens unbedingt vorher geklärt werden. Es erstaunt mich, dass bei der Beantwortung meiner kleinen Anfragen andere Antworten vorliegen, als zu denselben Fragen einer Privatperson und man dazu weitere Abklärungen vornimmt, von welchen ich nichts erfahre. Ich bin der Meinung, dass man eine Rückweisung vornehmen muss, und verlange eine Antwort von Gemeinderätin Ursula Wyss. Den Namen des TVS-Mitarbeiters gebe ich ihr unter vier Augen gern bekannt, er ist für meine Frage nicht relevant. Ich gehe davon aus, dass der erwähnte Anwohner mir die Wahrheit gesagt hat. Die Rückweisungsanträge habe ich formuliert, bevor mir diese Informationen zu Ohren kamen. Zum Rückweisungsantrag Nr. 1: Eine Mischverkehrsfläche ist nicht dasselbe wie ein Radstreifen oder ein Radweg. Die Frage des Vortritts ist für mich ganz zentral. Ich gehe davon aus, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber den Velofahrenden Vortritt haben. Anders wäre es bei einem abgetrennten Radstreifen oder Radweg, wo der Radfahrer Vortritt hätte. Ein Elektrovelo hätte, wie soeben dargelegt, beim Hinunterfahren vermutlich eine Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h. Für Fussgängerinnen und Fussgänger wäre es also auf dieser Mischverkehrsfläche etwa gleich gefährlich wie auf einer Strasse mit Tempo 50. Überdies ist die Mischverkehrsfläche relativ schmal. Wenn man noch einen Kinderwagen schiebt oder ein kleines Kind oder einen Hund dabei hat und ein Elektrovelo in hohem Tempo die Strasse hinunter fährt, ist die Gefährdung sehr gross. Als Bewohner dieses Quartiers kann ich Ihnen versichern, dass sich die Fussgängerinnen und Fussgänger bisher sicher gefühlt haben. Es gab auch nie Probleme zwischen FussgängerInnen und VelofahrerInnen. Weiter geht es um den Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dieser Mischverkehrsfläche. Wir sehen grosse Gefahren, insbesondere dann, wenn ein Velo überholt. Tafeln mit dem Hinweis, dass langsam gefahren werden soll, reichen nicht. Es kann auch sein, dass ein schneller Velokurier oder ein Elektrovelo mit zugeschaltetem Elektromotor unterwegs ist, obwohl dies nicht erlaubt ist. Überholen diese in hohem Tempo und geraten auf die Fussgängerfläche, was bei einer Rampe von 4 cm ohne weiteres möglich ist, kommt es dort unweigerlich zu Konflikten. Letztendlich geht es auch um die Frage, wie die Stadt ausschliessen will, dass sie zur Verantwortung gezogen werden kann. Die Antwort auf meine kleine Anfrage lautete diesbezüglich, dass wegen falscher Signalisation noch nie jemand zur Verantwortung gezogen worden sei. Ich habe das nicht im Detail nachgeprüft, aber die Grundeigentümerhaftung ist allen bekannt. Wer einen Weg besitzt und diesen schlecht unterhält, kann zur Verantwortung gezogen werden. Meines Erachtens riskiert die Stadt, zur Verantwortung gezogen zu werden, wenn die Signalisation oder die Verkehrsführung schlecht oder bundesrechtswidrig ist. Darauf wollte ich hinweisen. Zum Rückweisungsantrag Nr. 2: Ich denke hier an die Migros und an die vielen Kleinbetriebe im Quartier. Es wird immer gesagt, dass es klappe und alle einverstanden seien. Wenn man aber mit den betroffenen Personen spricht, hört man den Widerstand. Sie sehen konkrete Konsequenzen, wenn die Kundschaft das Auto nicht mehr vor dem Geschäft abstellen kann. Bevor man viel Geld für die Projektierung ausgibt, sollte man unbedingt mit den Betroffenen noch-

mals das Gespräch suchen und das Ganze abklären. Zu den Ergänzungsanträgen: Zu Antrag Nr. 1: Wie bereits erwähnt, erachten wir die Mischverkehrsfläche als gefährlich. Eine Rampe von 4 cm ist ungenügend und kann problemlos überfahren werden. Unfälle sind programmiert. Mir ist klar, dass man nicht stattdessen eine Abstufung von beispielsweise 6 cm machen kann, denn das wäre wiederum gefährlich für die Velofahrenden. Eine Mischverkehrsfläche in diesem engen Perimeter ist keine gute Idee. Ich bin Mitglied des Vereins, der sich für die Belange der Fussgängerinnen und Fussgänger einsetzt. Es ist für mich daher selbstverständlich, die Mischverkehrsfläche zu bekämpfen und mich für eine andere Lösung einzusetzen. Eventuell wäre Einbahn-Verkehr eine Lösung, ansonsten müssten die Velos halt auf der Strasse fahren. Die Thunstrasse hat nicht viel Autoverkehr, es könnte höchstens zu Konflikten mit dem Tram kommen. Autos können nicht die Thunstrasse hinunter fahren, sondern müssen über die Marienstrasse und die Jungfraustrasse fahren. Zu Antrag Nr. 2: Ich habe das schon viele Male begründet, weshalb ich von weiteren Ausführungen dazu absehe. Zu Antrag Nr. 3: Auch hier verzichte ich auf weitere Ausführungen, da es sich für mich um eine Selbstverständlichkeit handelt. Dasselbe gilt für Antrag Nr. 4. Zu Antrag Nr. 5: Ich habe Ihnen die Problematik bezüglich Fussgängerinnen und Fussgänger bereits dargelegt. Wenn Sie diesem Antrag entsprechen, können diese Probleme verhindert werden und wir haben keine gefährlichen Begegnungen im Fussgängerbereich. Zu Antrag Nr. 6: Ich habe mit der Quartiervertretung Rücksprache genommen. Sie sehen, dass ich nicht nur für die Autofahrenden spreche. Bei diesem Antrag geht es nämlich um den Schutz der Quartierbewohnenden. Die SVP reicht in diesem Zusammenhang vor einiger Zeit einen Vorstoss ein. Der Stadtrat war mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden, aber ich bin der Meinung, dass nach wie vor eine grosse Gefährdung vorliegt. Früher konnte man den Kindern sagen, dass das «blaue Bähnli» bei der Louisenstrasse hält. Heute sind diese Trams teilweise rot-blau oder ganz rot und halten nicht alle. Zuerst wollte ich den Antrag stellen, dass alle Trams halten müssen. Das würde pro Jahr zwischen 50'000 und 60'000 Franken kosten, was als zu teuer bezeichnet wurde. Mit dem vorliegenden Antrag hätte man unseres Erachtens eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, insbesondere die Kinder vor dem öV zu schützen. Mit einer Fussgängerrampe, die auf Rot umstellen würde, sobald ein Tram kommt, wären die Kinder gewarnt, dass ein Tram naht, das nicht hält. Meines Erachtens würde diese Massnahme viel dazu beitragen, mögliche Unfälle zu vermeiden. Sie sehen, es geht mir im vorliegenden Fall überhaupt nicht um das Auto. Ich gehe davon aus, dass Sie meine Anträge ablehnen werden, aber ich bitte Sie, Antrag Nr. 6 gesondert zu betrachten und ihm im Sinne der Kinder im Quartier Beachtung zu schenken.

- Unterbruch der Beratung. Rückkehr zur offenen Frage bei Traktandum 9. Anschliessend Fortsetzung. -

Fraktionserklärungen

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Fraktion GB/JA! begrüsst es, dass mit der Sanierung der Gleisanlagen in der Thunstrasse auch einige Mängel auf diesem Abschnitt behoben werden sollen. Vor allem dem heute vorherrschenden Mischverkehr stehen wir kritisch gegenüber. Velos, insbesondere die immer beliebter werdenden Elektrovlos, sind oft viel schneller unterwegs als Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Tempounterschied führt auf der einen Seite zur Gefährdung von Fussgängerinnen und Fussgängern, die nicht so schnell reagieren können, ich denke an ältere Menschen, Menschen mit einer Behinderung oder kleine Kinder. Auf der anderen Seite werden Velofahrende durch Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Fahrbahn abgebremst. Sie kommen daher weniger schnell und effizient an ihr Ziel und das Velofahren büsst an Attraktivität ein. Wir begrüssen es daher, dass die Velos zwi-

schen Helvetiaplatz und Louisenstrasse neu einen markierten Velostreifen haben. Konflikte zwischen FussgängerInnen und VelofahrerInnen können so vermieden werden, ohne dass die Velos wegen Autos, Lastwagen oder Trams in Bedrängnis geraten. Schwieriger wird es weiter oben, wo die Erstellung eines separaten Velostreifens nicht möglich ist. Die Verbannung der Velos auf die Strasse ist keine Lösung. Auf diese Weise würden die Velofahrenden durch die motorisierten Verkehrsteilnehmer gefährdet, und der Abschnitt wäre alles andere als velourtauglich. Der Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger würde somit auf Kosten der Sicherheit der Velofahrenden erkaufte. Die vorgeschlagene Lösung, einen abgetrennten Velostreifen auf dem Trottoir zu realisieren, erscheint daher als die beste Lösung, um ein möglichst konfliktfreies Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr zu ermöglichen. Das bedeutet aber auch, dass die beiden Verkehrsteilnehmer aufeinander Rücksicht nehmen müssen. Die geplante Einführung von Tempo 30 im unteren Abschnitt begrüßen wir. Die Fraktion GB/JA! setzt sich schon seit langem für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in der Stadt ein. Je mehr Strassenabschnitte diesem Regime folgen, umso besser ist es für die Sicherheit und für die Lärmbelastung in der Stadt. Wir stimmen dem Geschäft daher zu. Die Anträge der PVS-Minderheit und der Fraktion SVP lehnen wir ab. Zum Antrag Nr. 6 der SVP: Ein ähnliches Anliegen haben wir im Rat bereits im vergangenen Jahr behandelt. Der Gemeinderat hat damals in seiner Antwort dargelegt, dass die Linie 6 nur noch mit Tempo 20 durch die Haltestellen fährt. Diese Massnahme begrüßen wir und sie erscheint uns ausreichend, weshalb wir auch Antrag Nr. 6 ablehnen.

Benno Frauchiger (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Ich danke meiner Vorrednerin und Kommissionssprecherin für die gute Präsentation des Geschäfts und schliesse mich ihren beiden Voten an. Auch die Fraktion SP wird dem Geschäft zustimmen. Wir sind froh, dass es uns gelingt, die Velosituation ein wenig zu klären. Die heutige Situation mit den Mischverkehrsflächen ist unschön, da man nicht genau weiss, wo man durchfahren soll. Dass einige Parkplätze verloren gehen, stört uns nicht. Die Einschätzung von Alexander Feuz, dass es gefährlich wird, wenn die Autos plötzlich langsamer sind als die Velos, teile ich nicht, im Gegenteil. Es ist meist sicherer, wenn die kleineren Verkehrsteilnehmer schneller sind als die grösseren. Die Anträge der PVS-Minderheit und der Fraktion SVP lehnen wir selbstverständlich ab.

Barbara Freiburghaus (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Dem Kredit von 240'000 Franken für die Sanierung der Leitungen ist sicherlich zuzustimmen. Die Fraktion FDP/JF hat jedoch Vorbehalte gegenüber dem Betrag von 330'000 Franken für die Sanierung der Strasse. Es wird nämlich darauf hinauslaufen, dass auch auf diesem Strassenabschnitt eine 30er-Zone mit Aufhebung der Parkplätze realisiert wird. Es soll zwar nur eine Option sein, die man prüfen will, aber die Absicht dahinter erscheint mir klar. Auf diesem Streckenabschnitt fährt man hinter dem Tram her, weshalb man selten schneller fährt als mit 30 km/h. Es besteht also eine natürliche Bremse. Wenn kein Tram fährt, hat nach unserem Dafürhalten auch das Auto ein Anrecht auf ein flüssiges Vorwärtskommen, nicht nur das Velo. Ich hoffe, der Kanton wird hier einen Entscheid fällen, der dem Verkehrsfluss zuträglich ist. Für mich gehört dieser Strassenabschnitt zum Basisnetz und somit zum Bereich, in welchem mit Tempo 50 gefahren wird. Auch wir sind aber damit einverstanden, dass bezüglich des Mischverkehrs zwischen Velos und FussgängerInnen Handlungsbedarf besteht. Nicht einverstanden sind wir mit der Aufhebung der Parkplätze. Insgesamt geht es um 20 Parkplätze, und das an einer Strasse mit Gewerbebetrieben und Dienstleistungsanbietern. Ich möchte wieder einmal in Erinnerung rufen, dass nicht jede und jeder Velo fährt. Es gibt Personen, denen das zu gefährlich ist, auch auf den Velowegen, oder Personen, die nicht mehr so gut zu Fuss sind und daher gerne das Auto benützen. Für diese Menschen ist ein kurzer Weg zu den Geschäften wichtig, für sie sollte eine Parkiermöglichkeit vorhanden sein. Die Lösung, das Auto auf der anderen Strassenseite

stehen zu lassen, führt nur zu Suchverkehr und zu Mehrfahrten, was unseres Erachtens nicht sehr umweltfreundlich ist. Es wäre wünschenswert, dass die Stadt an alle Verkehrsteilnehmer denkt. Die Fraktion FDP/JF stimmt den Anträgen der PVS-Minderheit und den Rückweisungsanträgen der Fraktion SVP zu. Da der beantragte Kredit als Paket vorliegt, werden wir als Konsequenz aus dem Dargelegten dem Projektierungskredit nicht zustimmen.

Luzius Theiler (GaP) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Die Vorlage liegt ziemlich quer zur aktuellen Diskussion um den Mischverkehr. Dieser verstärkt sich immer mehr, weil das Trottoir, das in den vergangenen 200 Jahren den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten war, zunehmend von Fahrzeugen aller Art in Anspruch genommen wird, seien es Velos, Elektrovelos oder motorisierte Spassfahrzeuge. Die Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich verständlicherweise zunehmend bedrängt von Fahrzeugen, die gar nicht auf das Trottoir gehören, auch mir geht es manchmal so. Im Moment werden Unterschriften gesammelt für eine Petition von Fussverkehr Schweiz. Dabei handelt es sich um eine Organisation, die sowohl dem Verkehrsclub Schweiz (VCS) als vermutlich auch der Ratsmehrheit sehr nahe steht. Unterstützt wird diese Petition von Behindertenorganisationen, von der Umweltschutzorganisation Umverkehr und von weiteren Organisationen. Sie wehren sich dagegen, dass das Trottoir immer mehr durch Fahrzeuge vereinnahmt wird. Der Titel der Petition lautet: «Rettet das Trottoir» und die Hauptforderung: «Getrennte Wege für FussgängerInnen und Velofahrende innerorts. Keine Velos auf Trottoirs, Ausnahme für Kinder bis acht Jahre.» Diese Petition wird sehr stark diskutiert. Der Chefredaktor der Zeitschrift «Hochparterre», der bekanntesten Architekturzeitschrift, hat kürzlich einen Artikel mit dem Titel «Retten wir das Trottoir» geschrieben und kommt darin zu einem ganz eindeutigen Schluss. Er schreibt: «Es braucht keine Ausnahmen, es braucht nur den einfachen Grundsatz, dass das Trottoir den Fussgängern gehört.» Mit der nun diskutierten Vorlage soll die bisherige Nutzung eines Teils des Trottoirs für Mischverkehr streckenmässig verlängert werden, und zwar von der Louisenstrasse bis zum Thunplatz. Das Trottoir soll auf dieser Strecke sowohl von Velofahrenden als auch von FussgängerInnen benutzt werden. Im unteren Teil besteht ein schöner Radweg von 2,5 Metern Breite. Von dort werden die Benutzer von Elektrovelos in entsprechendem Tempo hinauffahren. Ob man ihnen beibringen kann, dass sie weiter oben nicht mehr auf dem Trottoir fahren dürfen, sondern die Strasse benutzen müssen, ist die grosse Frage. Abgesehen davon heisst es ja, die Strasse biete gar keinen Platz für Zweiradfahrer. Hauptsächlich Bernmobil wehrt sich dagegen, dass die Velos auf die Strasse kommen und Raum für das Tram eingeschränkt werden könnte. Es ist ein Nutzungskonflikt vorhanden und man sollte heute auf Strassen keine neuen Ausbauprojekte mit Mischverkehr mehr realisieren. Die Frage ist allerdings, welche Alternativen es gibt. Diese Frage beschäftigt unsere Fraktion sehr stark. Ich habe in der Quartierkommission den Vorschlag gemacht, zu prüfen, ob man die Velos in beide Richtungen über die Thunstrasse und die Autos über die Jungfraustrasse und die Marienstrasse führen könnte. Das wäre eine sehr einleuchtende Lösung und viel sinnvoller, als auf beiden Strassen sowohl Zweiradverkehr wie auch privaten Motorfahrzeugverkehr fahren zu lassen. Man sollte das trennen und den kürzeren Weg für die Zweiräder reserviert, den etwas längeren Weg hingegen für die Autos. Der Vertreter der Stadtplanung hat diese Idee nicht zum Vornherein als absurd bezeichnet, aber er argumentierte, dass damit möglicherweise noch mehr Parkplätze verloren gehen würden. Er wies gleichzeitig auf eine Untersuchung hin, die belegt, dass von den Parkplätzen im erwähnten Perimeter nur die Hälfte von Anwohnenden benutzt wird. Die andere Hälfte steht entweder leer oder ist von auswärtigen Personen belegt. Die Zeiten, in welcher man gegenüber Auswärtigen «Parkier im Quartier» propagierte, sind jedoch schon seit einigen Jahrzehnten vorbei. Ich möchte Gemeinderätin Ursula Wyss explizit bitten, die von mir vorgeschlagene Lösung nochmals ernsthaft zu prüfen. So hätte man keinen Mischverkehr in der Thunstrasse, sondern genügend Platz für die Velos in beide

Richtungen. Die Autos würden auf den anderen Strassen fahren, bei welchen überdies weniger Anwohnende betroffen sind. Gerade in Anbetracht der Diskussionen, die seit Beginn der Planung geführt werden, sollte man das prüfen. Es fällt niemandem ein Stein aus der Krone, wenn man versucht, eine vernünftiger Lösung zu finden. Aus diesen Gründen werde ich konsequenterweise dem Antrag der Fraktion SVP, auf Mischverkehr zu verzichten, zustimmen. Man müsste nun die Planung etwas ändern, aber dazu hat man ja sowohl die Möglichkeit als auch genügend Zeit. Bei der Schlussabstimmung werde wohl nicht nur ich mich danach richten, wie die Diskussion weitergeht und was heute beschlossen wird.

Einzelvoten

Manuel C. Widmer (GFL): Bevor ich im vorliegenden Geschäft über den Antrag Nr. 3 und im nächsten Geschäft über den Antrag Nr. 5 der Fraktion SVP abstimme, bevor ich in allen Geschäften, die in den nächsten zwei Jahren noch zur Diskussion stehen werden und mit Verkehr zu tun haben, über diesen stets gleichlautenden Antrag abstimme, dass den Notfalldiensten kein Nachteil erwachsen dürfe, möchte ich gern ein einziges Beispiel hören, in welchem die Stadt so plante, dass die Notfalldienste einen Nachteil erlitten haben. Meines Erachtens können wir es uns ersparen, jedes Mal über einen solchen Antrag abzustimmen, für welchen es gar keinen Präzedenzfall gibt.

Alexander Feuz (SVP): Ich danke allen, die die Problematik der Fussgängerinnen und Fussgänger erkennen. Die Fraktionssprecher haben alle Anträge in denselben Topf geworfen, daher möchte ich nochmals Wert darauf legen, dass es bei Antrag Nr. 6 um etwas anderes geht, nämlich um den Schutz der Kinder. Dies wird im Quartier lebhaft diskutiert. Es gab an dieser Stelle schon Unfälle und man kann im Quartierheft die Forderung lesen, dass das Tram anhalten solle. Es heisst, man solle Rücksicht nehmen, aber es kommt trotzdem immer wieder zu Unfällen. Kinder und alte Leute reagieren manchmal anders als erwartet. Meines Erachtens handelt es sich bei diesem Vorschlag um eine vertretbare Massnahme. Ich bitte Sie daher erneut, dem Antrag Nr. 6 der Fraktion SVP zuzustimmen. Es ist mir bewusst, dass unsere übrigen Anträge wahrscheinlich nicht mehrheitsfähig sind. Zum Votum von Manuel C. Widmer: Es ist klar, dass die Sanitätspolizei dem Gemeinderat sagt, man habe keine Probleme und es sei alles in Ordnung. Wir haben aber selber mit Leuten aus den unteren Kaderstufen gesprochen, nämlich mit Fahrern und Einsatzleitern, die mit Staus und dergleichen Probleme haben. Diese Personen sagten uns, es sei kritisch. Kritische Situationen gibt es überall, wie Sie wissen, sei es auf der Autobahn oder an Orten, wo Autos falsch parkieren. Ich denke an die Situation, wo nach Parkierungsmassnahmen die Notfallfahrzeuge nicht mehr durchkommen. Diese Gefahr besteht nach meinem Dafürhalten bei allen Verkehrsbeschränkungsmassnahmen, daher stellen wir diesen Antrag immer wieder. Man sollte keine Planung vornehmen, die kritische Bereiche schafft. Denken Sie beispielsweise an die Pfortneranlagen und den Rückstau davor. Wenn man links und rechts nur kleine Quartiersträsschen hat, wird es schwierig, einen solchen Stau zu umfahren. Unser Antrag entspricht einem einfachen Grundsatz. Falls Sie selbst einmal in einer Ambulanz liegen sollten, wären Sie auch froh, wenn diese zufahren könnte und nicht in einem künstlichen Verkehrsstau warten müsste.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Das Geschäft wurde ausgelöst durch eine Gleissanierung von Bernmobil, die überraschenderweise schneller als ursprünglich geplant realisiert werden muss. Diese gibt den zeitlichen Rahmen vor. Wie Sie sehen werden, handelt es sich um ein Kompromissprojekt. Uns fehlt schlicht die Zeit, um das ganze Quartier mit Einbahnverkehr zu planen. Dazu müssten wir bis zur nächsten Gleissanierung warten. Wir haben die Chance, zusammen mit der Gleissanierung auch die Anlagen unter dem Boden zu sanieren sowie eine

Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs zu realisieren. Ich bin überzeugt, dass es sich um eine deutliche und markante Verbesserung handelt, sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr. Was wir heute haben, ist die erwähnte Mischfläche. Genau diese wollen wir in Zukunft nicht mehr. Wir wollen überall, wo es nur geht, eine bauliche Abtrennung vornehmen. Daher sprechen wir auch nicht davon, dass das Velo auf dem Trottoir fährt, sondern es werden zwei voneinander baulich abgetrennten Flächen sein und es wird klar ersichtlich sein, wo das Velo fahren soll und wo der Fussverkehr gewollt ist. Das Ganze ist daher auch im Sinne der zitierten Petition. Wir haben das Projekt mit den entsprechenden Verbänden vorbereitet, und diese stimmen ihm zu, nicht nur die Verbände auf Velo-Seite, sondern auch diejenigen auf Seiten der Fussgängerinnen und Fussgänger und insbesondere auch die Behindertenorganisationen. Letzteres ist uns sehr wichtig, wir machen nichts mehr, wenn sie sagen, es sei für sie nicht der richtige Schutz. Es wird bemängelt, die Rampe sei mit 4 cm einfach zu überfahren. Bei diesen 4 cm handelt es sich um eine Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), die im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes auf nationaler Ebene erarbeitet wurde. Diese Norm wird auf längeren Strecken als sinnvoll erachtet. Auf kurzen Abschnitten kann man eine Abstufung von 3 cm senkrecht vornehmen. Wir wissen aber, dass bei einer solchen Abstufung sowohl die Velofahrenden als auch die FussgängerInnen hängenbleiben beziehungsweise stolpern können. Wenn es klar abgetrennt ist, gewöhnen wir uns daran und heben den Fuss an, aber über längere Strecken wird von einer senkrechten Stufe abgeraten. Wir wollen daher das machen, was man an anderen Orten auch realisiert hat und was notabene auch als Abgrenzung in einer Begegnungszone oder in einer 30er-Zone taugt. Offenbar darf sogar in einem Bereich mit Tempo 50 so abgetrennt werden. Ich möchte nicht unbedingt so unterwegs sein, wenn der Verkehr nebenan mit 50 km/h fährt, aber wir sprechen hier von einer Abtrennung zwischen Fuss- und Veloverkehr. Ich bin überzeugt, dass es sich dafür um die richtige Form handelt. Die Haltestelle Louisenstrasse wollen wir behindertengerecht und auch sicherer gestalten, das ist ein ganz wichtiger Punkt. Ich teile die Sorgen, die im Zusammenhang mit der heutigen Situation geäussert worden sind. Wir sind aktuell zusammen mit Bernmobil intensiv damit befasst, die Situation bereits kurzfristig sicherer zu gestalten. Die Vorgabe lautet nun, dass Trams, die nicht halten, mit einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h vorbeifahren dürfen. Die anderen Trams fahren im Schrittempo in die Haltestelle ein. Wir sind uns aber bewusst, dass sich der Fussgängerstreifen vor allem auf der Seite stadteinwärts viel zu nahe bei der Haltestelle befindet. Mit der Realisierung dieses Projekts soll er daher verschoben werden. Wir sind überzeugt, dass wir eine Lösung haben, die die Sicherheit gewährleisten wird, und dass es nicht noch mehr braucht. Was wir in der Übergangszeit machen, bis die Lösung umgesetzt wird, schauen wir mit Bernmobil zusammen intensiv an. Es ist eine sehr schwierige Haltestelle. Angesichts der Unfälle, die wir in letzter Zeit an anderen Orten hatten, wollen wir hier proaktiv vorgehen. Weiter wurden die Parkplätze angesprochen. Damit bei denjenigen, die die Unterlagen nicht vollständig gelesen haben, kein falscher Eindruck entsteht, weise ich darauf hin, dass nicht alle Parkplätze aufgehoben werden. Im Moment haben wir in diesem Perimeter 59 Parkplätze. Wir haben deren Belegung gemessen, sie ist sehr unterdurchschnittlich. Aufgehoben werden 16 dieser 59 Parkplätze. Die übrigen bleiben erhalten. Stadteinwärts bleiben alle Parkplätze erhalten. Wer mit dem Auto in den erwähnten Geschäften einkaufen will, muss in Zukunft in Kauf nehmen, zum Parkieren die Strassenseite zu wechseln. Aber angesichts des Verkehrsaufkommens sind wir überzeugt, dass das zumutbar ist. Ich danke Ihnen, wenn Sie das vorliegende Geschäft unterstützen.

Alexander Feuz (SVP): Eingangs meines Votums, in welchem ich die Anträge begründet habe, habe ich Fragen aufgeworfen. Ich habe Gemeinderätin Ursula Wyss explizit angesprochen und meine Bereitschaft kundgetan, das Ganze unter vier Augen zu klären und den Namen des

erwähnten Mitarbeiters des Tiefbauamtes zu nennen. Nachdem ich keine Antwort erhalten habe, bitte ich Gemeinderätin Ursula Wyss erneut, mir meine Fragen zu beantworten.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich habe Ihr Votum so verstanden, dass Sie vor allem die Mischverkehrsfläche diskutieren wollen. Dazu habe ich ausführlich Stellung genommen. Sie waren mit ihrem Sitznachbar ins Gespräch vertieft. Ich schlage vor, dass wir uns nach der Sitzung darüber unterhalten.

Alexander Feuz (SVP): Nein, ich möchte die Antwort gerne jetzt hören. Meine Ausführungen waren klar, ich habe meine Fragen zu Beginn formuliert, bevor ich zum Geschäft gesprochen habe. Ich möchte wissen, ob die Antwort, die der erwähnte Quartierbewohner vom Tiefbauamt erhalten hat, stimmt. Wird die Situation vom Tiefbauamt rechtlich abgeklärt? Da dieser Quartierbewohner ganz ähnliche Fragen gestellt hat wie ich in den erwähnten beiden kleinen Anfragen, gehe ich davon aus, dass die Antworten auf meine kleinen Anfragen nicht mehr aktuell sind. Wir haben einen Rückweisungsantrag gestellt. Was ich Ihnen im Anschluss an die Sitzung bilateral mitteilen kann, ist der Name des erwähnten leitenden Mitarbeiters des Tiefbauamtes.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Es tut mir leid, Alexander Feuz, aber ich kann Ihnen doch nicht Auskunft darüber geben, ob ein Telefongespräch eines Mitarbeiters so stattgefunden hat oder nicht. Ich weiss weder um welches Gespräch es sich handelt, noch habe ich Kenntnis vom Inhalt des Gesprächs. Wir können hier nur inhaltlich zum Geschäft sprechen. Ich wiederhole, dass es sich bei der gewählten Abgrenzungslösung um eine nationale VSS-Norm handelt. Ich kann Ihnen diese Norm zeigen, es gibt keine juristischen Unklarheiten.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 der Fraktion SVP ab.
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 der Fraktion SVP ab.
3. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 1 der PVS ab.
4. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 2 der PVS ab.
5. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 3 der PVS ab.
6. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 der Fraktion SVP ab.
7. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag der SVP zu Antrag Nr. 1 ab.
8. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 der Fraktion SVP ab.
9. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 3 der Fraktion SVP ab.
10. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 4 der Fraktion SVP ab.
11. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 5 der Fraktion SVP ab.
12. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 6 der Fraktion SVP ab.
13. Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit zu.

2013.TVS.000057

11 Verkehrsberuhigung Brunnadern-Elfenau; Projektierungskredit (Bauprojekt)

Gemeinderatsantrag

1. Für die Erarbeitung des Bauprojekts Verkehrsberuhigung Brunnadern-Elfenau wird ein Projektierungskredit von Fr. 550 000.00 zulasten der Investitionsrechnung (Kostenstelle 510110) bewilligt.
2. Dieser Kredit ist in allfällige spätere Projektierungs- bzw. Baukredite aufzunehmen.

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

Bern, 17. Januar 2018

Anträge Fraktion SVP

Rückweisungsantrag Nr. 1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat mit der Auflage zurückzuweisen, dass zuerst bei der zuständigen Stelle FEDPOL (mit Kopie Protokollchef EDA) abgeklärt wird, ob Einwendungen gegen die vorgesehene Lösung bestehen und welche Änderungen allenfalls von Seiten der im Perimeter liegenden betroffenen Botschaften gewünscht werden (Wiener Protokoll, Schutz Botschaften).

Rückweisungsantrag Nr. 2

Das Geschäft sei an den Gemeinderat mit der Auflage, zurückzuweisen, dass zuerst abgeklärt wird, was für Auswirkungen die Massnahmen auf die bisher ruhigen Quartierstrassen haben.

Rückweisungsantrag Nr. 3

Das Geschäft sei an den Gemeinderat mit der Auflage zurückzuweisen, dass bei Bernmobil abgeklärt wird, was für Auswirkungen das Projekt hat, insbesondere auf die Einhaltung des Fahrplans, die Sicherheit der Passagiere zu jeder Jahreszeit und den Komfort.

Antrag Nr. 1:

Es sei sicherzustellen, dass die Quartierstrassen (z.B. Manuelstrasse) wirksam vor Schleichverkehr geschützt werden (z.B. Einführung Zubringerstrassen mit entsprechenden Kontrollen).

Antrag Nr. 2:

Auf die Erstellung von Pollern, Strassenverengungen und Schildkröten (Berliner Kissen) im Perimeter sei zu verzichten.

Antrag Nr. 3:

Auf die Aufhebung von Parkplätzen sei zu verzichten.

Antrag Nr. 4:

Aufgehobene Parkplätze seien im Perimeter zu ersetzen.

Antrag Nr. 5:

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

Antrag Nr. 6:

Es sei sicher zu stellen, dass die Anwohner der kleinen Quartierstrassen als Schleichstrassen keine Nachteile erleiden.

Antrag Nr. 7:

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

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

Antrag Nr. 1

Es sei sicherzustellen, dass die Quartierstrassen (z.B. Manuelstrasse) wirksam vor Schleichverkehr geschützt werden (z.B. Einführung Zubringerstrassen mit entsprechenden Kontrollen).

Antrag Nr. 2

Bei der Strassenraumgestaltung sei auf versetzte Parkfelder zu verzichten.

Änderungsanträge der Minderheit der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)

Antrag Nr. 1

Der beantragte Projektierungskredit ist um Fr. 150'000.00 auf Fr. 400'000 zu reduzieren.

Antrag Nr. 2

Es wird beantragt, nicht Tempo 30 sondern Tempo 40 auf dem geplanten Streckenabschnitt einzuführen.

Sprecherin PVS *Marieke Kruit* (SP): Die Kommission PVS hat das vorliegende Geschäft am 26. April beraten. Das Quartier Brunnadern – Elfenau im Stadtteil vier ist bereits verkehrsberuhigt, mit Ausnahme der Achse Elfenstrasse – Brunnadernstrasse – Egghölzlistrasse. Nun will die Stadt auch auf diesem Abschnitt Tempo 30 einführen, und das mit gutem Grund. Vor sechs Jahren haben sich in einer Mitwirkung viele Quartierbewohnende für Einschränkungen auf dieser Achse ausgesprochen. Diskutiert wurde eine Strassenraumgestaltung, die quartierverträglich ist und die Geschwindigkeiten reduziert. Man sprach sogar von einer Sperre für den Durchgangsverkehr, falls andere Massnahmen keine Veränderung bewirken. Vor zwei Jahren hat die Metron AG in diesem Perimeter mehrere Verkehrserhebungen durchgeführt. Einige der Resultate möchte ich Ihnen gern darlegen: Wegen der hohen Belastung auf der Thunstrasse und der Muristrasse weichen die Autos in Spitzenzeiten auf die Achse Elfenstrasse – Brunnadernstrasse – Egghölzlistrasse aus. Je nach Zeit und Richtung betrifft das zwischen 6% und 44% der Autos. Alle übrigen Strassen im Quartier sind nur schwach mit Ausweichverkehr belastet. Die erwähnte Achse weist auch eine erhöhte Lärmbelastung auf. Gemäss den neusten Daten des Amtes für Umwelt werden die Immissionsgrenzwerte heute bei 37 Liegenschaften überschritten. Die Einführung von Tempo 30 würde also eine gute Lärmschutzmassnahme darstellen. Der Veloverkehr ist sehr dicht, weil die Route eine gute und sichere Alternative zur stark befahrenen Thunstrasse und Muristrasse darstellt. Es sind aber auch viele zu Fuss unterwegs. Abgesehen davon fahren auch Linienbusse auf dieser Strecke. Es kann also zu Nutzungskonflikten kommen. Eine Sicherheitslücke für Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es beispielsweise bei den Bushaltestellen Willadingweg und Luteranaweg. Hier werden Busse, die anhalten, teils auf gefährliche Weise vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und wahrscheinlich auch von Velos überholt. Die ausführliche Erhebung der Metron AG zeigt, dass Handlungsbedarf besteht. Was hat man konkret vor? Man will Tempo 30 einführen und gleichzeitig den Durchfahr-Widerstand zwischen Thunstrasse und Egghölzlistrasse erhöhen. Dies soll geschehen, ohne die Busse der Linie 19 erheblich zu behindern. Zusätzlich sollen die Sicherheit und Gestaltung auf dieser Achse verbessert werden, beispielsweise mit sogenannten Berliner Kissen oder mit Vertikalversätzen. Auf Fahrverbote oder Sperren will man vorläufig verzichten und zuerst beobachten, ob die getroffenen Massnahmen ausreichen. Falls dies nicht der Fall ist, sollen weitere Schritte folgen, welchen eine erneute Erhebung vorangehen soll. Zu den Kosten: Gemäss einer groben Kostenschätzung betragen die Gesamtkosten 1,2 Mio. Franken. Wir befinden heute aber nur über den Projektierungskredit von 550'000 Franken. Darin enthalten sind 140'000 Franken, die der Gemeinderat schon im Jahr 2013 in eigener Kompetenz bewilligte. Zum Terminplan: Die nötigen Bauten müssen in Abstimmung mit der Gesamtkoordination Thunplatz – Ostring erfolgen, man kann also frühestens Ende Jahr damit beginnen. Es wird aber geprüft, als provisorische Massnahme auf der genannten Achse schon jetzt Tempo 30 einzuführen. Dafür sind die Zustimmung des Kantons sowie eine anschliessende Erfolgskontrolle notwendig.

Zur Diskussion in der PVS: Einige befürchten, dass es durch die geplanten Massnahmen zu mehr Schleichverkehr auf kleineren Quartierstrassen kommen wird. Der Antrag Nr. 1 der PVS nimmt dieses Anliegen auf. Kritisiert wurde auch die Absicht, mit versetzten seitlichen Parkplätzen eine Temporeduktion zu bewirken. Die Mehrheit der PVS spricht sich dafür aus, bei der Strassengestaltung auf solche versetzten Parkplätze zu verzichten. Vor allem für Velofahrende, aber auch für Fussgängerinnen und Fussgänger sind seitliche Parkfelder ein Hindernis und eine Gefahr. So besteht beispielsweise das Risiko, in eine Autotür hineinzufahren, die unvermittelt geöffnet wird. Daher haben wir Antrag Nr. 2 formuliert. Sodann haben wir über die Kosten diskutiert. Einige Mitglieder der PVS haben moniert, dass diese verglichen mit anderen Projekten wie beispielsweise der Thunstrasse West zu hoch seien. Aus diesen Überlegungen heraus hat eine Minderheit der PVS einen Antrag auf Kürzung gestellt. Auf diesen

Antrag gehe ich nicht näher ein, die Minderheitsanträge der PVS werden nachfolgend begründet. Die Kommission PVS empfiehlt Ihnen mit sieben Ja- und drei Nein-Stimmen, dem vorliegenden Projektierungskredit zuzustimmen. Zu den Anträgen der PVS-Mehrheit habe ich bereits Stellung genommen. Wir bitten Sie, diese anzunehmen. Die Anträge der SVP lagen zum Zeitpunkt der Beschlussfassung in der Kommission noch nicht vor, weshalb ich dazu als PVS-Sprecherin nichts sagen kann. Ich erlaube mir dennoch eine Bemerkung: Die Anträge Nr.1 und Nr. 6 der Fraktion SVP sind aus meiner Sicht obsolet, da die Forderungen schon im Antrag Nr. 1 der PVS-Mehrheit enthalten sind.

Sprecherin PVS-Minderheit *Barbara Freiburghaus* (FDP): Der erste Minderheitsantrag betrifft eine Kürzung des Kreditantrags. Das Geschäft ist ungefähr in derselben Grössenordnung wie das unter Traktandum 10 besprochene und bei beiden handelt es sich um ähnliche Projekte. Unseres Erachtens ist der vorliegende Projektierungskredit daher überproportional hoch, weshalb wir eine Kürzung beantragen. Es geht uns darum aufzuzeigen, dass Verkehrsmassnahmen auch mit weniger Geld projektiert und ausgeführt werden könnten. Gemäss Projekt sollen sogenannte Berliner Kissen und eine neue Signalisation realisiert werden. Es ist nicht einmal eine Versetzung der Haltestelle der Linie 19 geplant. Gemessen am vorher besprochenen Projekt sollten im vorliegenden Fall daher 400'000 Franken genügen. Im zweiten Minderheitsantrag geht es darum, Tempo 40 statt Tempo 30 einzuführen. Wie Sie gehört haben, beabsichtigt der Gemeinderat auf der Durchgangsstrasse Tempo 30 einzuführen. Eine Minderheit der PVS erachtet diese Massnahme als unnötig. Wir schlagen einen Kompromiss vor und beantragen auf diesem Streckenabschnitt die Einführung von Tempo 40, wenn denn schon ein neues Verkehrsregime gelten soll. Der Streckenabschnitt ist stadtauswärts teilweise abschüssig, sodass Velos mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von rund 25 km/h fahren werden. Bei Tempo 30 ist es für den öV und für Autofahrende auf geraden Strecken kaum mehr möglich, die Velos zu überholen. Man muss also hinter dem Velo herfahren, was für Velofahrerinnen und Velofahrer sicher nicht angenehm ist. Mit Tempo 40 könnte man die Velos überholen, zumal es sich um eine gerade und offene Strecke handelt. Weiter hat sich eine Minderheit daran gestört, dass der Antrag auf Anhörung von Bernmobil abgelehnt wurde. Die Chauffeure als direkt Betroffene wurden gar nicht gefragt, wie sie die Einführung von Tempo 30 beurteilen. Unseres Erachtens genügt es nicht, dass Verwaltungsrätin Ursula Wyss ihre Meinung für Bernmobil kundtut. Sie ist als Vorsteherin der Direktion TVS und als Verwaltungsrätin von Bernmobil betroffen, nicht aber als Person, die diese Strecke befahren muss. Wir vermissen hier etwas Abstand. Da Bernmobil nicht angehört wurde, haben wir einige Chauffeure selber befragt. Die Antwort lautete, dass sie vom geplanten Vorhaben nichts wissen und ihre Meinung nicht erfragt wurde. Sie befürchten, dass sie bei der Einführung von Tempo 30 mit Verspätungen rechnen müssen und damit ihre Kundschaft verärgern werden. Aus den genannten Gründen erscheint uns auf dem erwähnten Abschnitt Tempo 40 sinnvoller zu sein als Tempo 30.

Alexander Feuz (SVP): Zum Rückweisungsantrag Nr. 1 der Fraktion SVP: Von Seiten der Stadt sagt man immer, man wolle kommunizieren und mit allen sprechen. Im betroffenen Perimeter befinden sich relativ viele Botschaften. Wenn man auf der Brunnadernstrasse Hindernisse einbaut, wird der Diplomat gehalten sein, über die kleinen Quartierstrassen zu fahren. Es ist nämlich ein Unterschied, ob man hier im Stau steht oder in der Stadt. In der Stadt hat ein möglicher Attentäter keine Vorteile, aber hier weiss man, dass beispielsweise der türkische oder der chinesische Botschafter vorbeifahren wird. Wenn das betroffene Auto hinter dem Bus anhalten muss, kann ein Attentäter zuschlagen. Ich habe schon mehrmals auf diese Problematik hingewiesen. Wenn jemand immer dieselbe Strecke fährt, ist es relativ einfach, ihm aufzulauern, es ist berechenbar. Mir gefällt es auch nicht, wenn die Botschaften unzähli-

ge Sicherheitsanlagen bauen. Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) sagt, man müsse diese bewilligen, die Einsprachen der Nachbarn werden zurückgewiesen. Ich erinnere an die aktuellen Beispiele aus dem Quartier, die Botschaft von Katar oder die Villa Bomonti. Im vorliegenden Fall ist die Situation ähnlich. Bevor man genau plant, wäre es doch eigentlich selbstverständlich, zuerst im Quartier zu sondieren. Sie haben die Antwort auf die kleinen Anfragen gesehen. Es heisst dort, es hätten zwei Kantonspolizisten an einer Sitzung teilgenommen. Das entspricht nicht dem, was wir wollen. Wir sind vielmehr der Meinung, dass mit dem Bundesamt für Polizei (Fedpol) und den betroffenen Botschaften vorgängig Gespräche stattfinden müssen. Erst nachher kann man über den Kredit entscheiden. Andernfalls plant man etwas, das später aus juristischen Gründen abgelehnt wird. Ich erinnere an das Wiener Protokoll zum Schutz der Botschaften. Für uns ist es daher selbstverständlich, dass man das Ganze zurückweisen muss, bis die nötigen Abklärungen getroffen sind. Zum Rückweisungsantrag Nr. 2: Auch im vorliegenden Fall sind wir der Meinung, dass zuerst abgeklärt werden muss, welche Auswirkungen die geplanten Massnahmen für die bisher ruhigen Quartierstrassen haben. Ich befürchte, dass sich der Verkehr von der Brunnadernstrasse wegbewegt und auf die kleinen Strassen verlagert. Ich denke beispielsweise an die Manuelstrasse. Die ist Gefahr gross, dass die Leute auf den Schleichweg ausweichen, wenn man von der Egghölzlistrasse hinunterfährt und den Bus sieht. Wir sind daher der Meinung, dass man das Ganze vorher genau anschauen muss. Ein späteres Monitoring kommt zu spät. Zum Rückweisungsantrag Nr. 3: Auch Barbara Freiburghaus hat als Vertreterin der PVS-Minderheit darauf hingewiesen, dass man zuerst bei Bernmobil abklären muss, welche Auswirkungen das Projekt hat. Ich gehe davon aus, dass man beispielsweise bei Schneefall oder Eis mit den Berliner Kissen Probleme haben wird. Wenn man unnötige Planungskosten verhindern will, wenn man vermeiden will, dass die Diplomaten durch das Quartier fahren, muss man die Rückweisungsanträge gutheissen. Zu den Ergänzungsanträgen der SVP: Zu Antrag Nr. 1: Es ist mir entgangen, dass die PVS einen identischen Antrag gestellt hat. Ich ziehe unseren Antrag Nr. 1 daher zurück, wir unterstützen den identischen Antrag der PVS. Zu Antrag Nr. 2: Wir sind gegen solche Massnahmen. Einerseits geht es um das Strassenbild, andererseits geht es um die Sicherheit. Es gibt Velos, die schneller unterwegs sind als Autos. Es könnte also vorkommen, dass ein schnelles Velo die Brunnadernstrasse hinunterfährt und das vor ihm fahrende Auto noch vor dem Poller überholen will. Vorher wurde gesagt, die Autos seien gefährlich, nicht die Velos. Ich bin anderer Meinung und warne vor solchen gefährlichen Situationen. Ich bitte Sie daher, unseren Antrag gutzuheissen. Zu den Anträgen Nr. 3 und Nr. 4: Es haben nicht alle Wohnungen eine Garage. Meiner Meinung nach können wir nicht die Leute schikanieren und ihnen vorschreiben, dass sie kein Auto mehr haben dürfen, nur um eine bestimmte Weltanschauung durchzusetzen. Lassen Sie die Parkplätze stehen, ruhender Verkehr stört niemanden. Das Quartier ist auch zu weit weg vom Zentrum. Es ist nicht anzunehmen, dass die Leute ihr Auto dort abstellen und mit dem langsamen Eifenau-Bus den Umweg über die Ka-We-De machen werden, um in die Stadt zu gelangen. Zu Antrag Nr. 6: Auch dieser entspricht mehr oder weniger einem Antrag der PVS, weshalb wir ihn ebenfalls zurückziehen. Zu Antrag Nr. 7: Ich verweise auf meine Ausführungen bei Traktandum 10. Das Elektrovelo ist auf dieser Strecke sicherlich schneller unterwegs als mit 30 km/h. Auto und Bus müssen sich hingegen an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten. Es kann nicht sein, dass der schwächste Verkehrsteilnehmer am schnellsten unterwegs ist, Unfälle sind unweigerlich programmiert. Wir sind der Meinung, dass man im Sinn der Verkehrssicherheit auf die Einführung von Tempo 30 verzichten soll. Ich wiederhole, dass man den Velofahrer nur für das Nichtanpassen der Geschwindigkeit büssen kann. Ob die Elektrovelos mit den gelben Kontrollschildern wirklich kontrolliert werden, bezweifle ich. Einmal mehr werden die gefährlichen Zweiradfahrer privilegiert. Die Gefährdungen bestehen auch für Fussgängerinnen und Fussgänger. Ich bitte Sie daher, unseren Anträgen zu entsprechen.

Fraktionserklärungen

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Für die Fraktion SVP ist klar, dass wir die Vorlage ablehnen, wenn Sie unseren Anträgen nicht zustimmen.

Rahel Ruch (GB) für die Fraktion GB/JA!: Der Handlungsbedarf bezüglich Verkehrsberuhigung in der Brunnadernstrasse und Elfenstrasse ist wohl unbestritten. Aus dem Votum der Kommissionssprecherin geht klar hervor, dass die Quartierbevölkerung im Rahmen der Mitwirkung explizit Verkehrsberuhigungsmassnahmen gewünscht hat. Ferner existiert eine Petition mit über 600 Unterschriften, die dasselbe verlangt. Die Fraktion GB/JA! ist überzeugt vom vorliegenden Projekt. Wir erachten die geplanten Massnahmen als sehr wichtig, insbesondere wegen der Sicherheit, da es im Perimeter viele Schulen und Kindergärten hat und der Schulweg für die Kinder sicher sein soll. Es ist sinnvoll, nicht viele verschiedene Temporegimes zu realisieren, da dies die Autofahrer verwirrt. Wir bitten daher, davon abzusehen, zusätzlich noch Tempo 40 zu fordern. Tempo 30 ist sinnvoll und wirksam, wie wir mehrmals gehört haben. Abgesehen von der Sicherheit haben die Massnahmen den begrüssenswerten Nebeneffekt, dass das Quartier belebt wird. Wir stehen dem Projekt aber auch ein wenig kritisch gegenüber, da es für die Velos teilweise heikle Situationen geben kann. Zwar können sie an den erwähnten Berliner Kissen vorbeifahren wie die Busse auch, während die Autos abbremsen müssen. Kritisch sind wir aber gegenüber den versetzten Parkfeldern, da diese für die Velos nicht nur umständlich, sondern auch gefährlich sein können. Auch für Kinder können diese Parkfelder eine Gefahr darstellen, da sie die Sicht einschränken. Ferner ist für uns klar, dass der Schleichverkehr verhindert werden muss. Wir stimmen daher den beiden Anträgen der Kommission PVS zu. Alle übrigen Anträge lehnen wir ab, da sie entweder überflüssig sind oder den Zielen des vorliegenden Projekts widersprechen. Wir bitten Sie, der Vorlage zuzustimmen.

Laura Binz (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Verkehrsberuhigung der Achse Elfenstrasse–Brunnadernstrasse–Egghölzlistrasse ist die letzte Etappe zur Verkehrsberuhigung des betreffenden Quartiers und damit ein sehr wichtiger Schritt. Positiv kann hervorgehoben werden, dass das Projekt in Zusammenarbeit mit dem Quartier erarbeitet wurde und in den weiteren Phasen durch die Interessengemeinschaft (IG) Elfenau und die Quartierkommission begleitet werden wird. Auf diese Weise ist das Projekt im Quartier breit abgestützt. Die Fraktion SP/JUSO begrüsst dieses Projekt insbesondere deshalb, weil die berühmte Alternativroute zur Hauptachse Thunstrasse–Burgernziel–Muristrasse durch die geplanten Massnahmen an Attraktivität verlieren wird. Die Einführung von Tempo 30 wird zudem die Sicherheit auf den betroffenen Strassen verbessern, insbesondere die Schulwegsicherheit. Speziell für Kinder, die schulische Institutionen am Standort Manuel besuchen und die betreffende Verkehrsachse mehrmals täglich überqueren müssen, werden sich die Sicherheit und die Situation verbessern. Die Achse Elfenstrasse–Brunnadernstrasse–Egghölzlistrasse wird durch die Verkehrsberuhigungsmassnahmen für Fussgängerinnen und Fussgänger, für den Veloverkehr und nicht zuletzt auch für die Anwohnenden attraktiver werden. Der Linienverkehr von Bernmobil, der für die Erschliessung des Quartiers sehr wichtig ist, soll durch die Massnahmen nicht beeinträchtigt werden. Daher wurde Bernmobil von Anfang an einbezogen. In der Metron-Studie steht auf Seite 68, ich zitiere: «Bernmobil wurde in die Planung einbezogen und unterstützt das Massnahmenpaket als Beitrag zur Sicherheit.» Es ist aber klar, dass im Rahmen der Mitwirkung von Bernmobil nicht jeder einzelne Chauffeur und jede Chauffeuse befragt werden konnte. Die Fraktion SP/JUSO befürwortet den vorliegenden Projektierungskredit und die beiden Anträge der Kommission PVS. Der erste Antrag entspricht einem wichtigen Anliegen auch

der Anwohnerinnen und Anwohner und verdient Unterstützung. Für den Veloverkehr ist der zweite Antrag von Vorteil, der fordert, dass auf den Bau von versetzten Parkfeldern verzichtet wird. Die beiden Anträge der PVS-Minderheit werden wir hingegen ablehnen. Der Projektierungskredit soll nicht gekürzt werden und die genannten Argumente für Tempo 40 statt Tempo 30 vermögen uns nicht zu überzeugen. Die Anträge der Fraktion SVP lehnen wir ebenfalls ab.

Barbara Freiburghaus (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Ich möchte festhalten, dass wohl eine Mehrheit der Quartierbewohnenden die Verkehrsberuhigungsmassnahmen wünscht, aber nicht alle. Es gibt eine relativ grosse Minderheit, die solche Massnahmen als unnötig erachtet. Der Fraktion FDP/JF geht es ebenso. Wir sind der Meinung, dass damit unnötig Geld ausgegeben wird. Die Argumente des Gemeinderats und eines Teils der Quartierbewohnenden greifen hier nicht. Es wurde gesagt, dass die Bewohner an der Strasse bei Tempo 30 ihre Gärten besser nutzen können. Dazu ist zu sagen, dass sich die Gärten nur auf der einen Strassenseite zwischen Häusern und Strasse befinden. Auf der anderen Strassenseite befinden sich nur Vorgärten oder Garagen. Weiter wurde gesagt, dass die Autofahrenden durch die geplanten Massnahmen davon abgehalten würden, anstelle der Thunstrasse die Quartierstrassen zu wählen und durch die Elfenstrasse und die Brunnadernstrasse über die Egghölzlistrasse nach Muri zu fahren. Mit dem bereits eingeführten neuen Verkehrsregime bei der Kreuzung Egghölzli und den Fahrverboten auf verschiedenen Nebensträsschen sind bereits viele Autofahrende auf die Thunstrasse ausgewichen. Das Verkehrsaufkommen auf der Elfenstrasse, der Brunnadernstrasse und der Egghölzlistrasse hält sich daher in engen Grenzen. Die Anwohner entlang der Thunstrasse haben wohl keine Freude am Mehrverkehr. Die Anwohner entlang der Elfenstrasse und der Brunnadernstrasse hingegen freuen sich, dass sich der Wert ihrer Liegenschaften erhöht. Ein weiteres Argument lautet, dass Tempo 30 und Rechtsvortritt lärmindernd wirken. Das ist für uns nicht so eindeutig. Abbremsen und beschleunigen beim Rechtsvortritt sind nicht unbedingt lärmindernd. Überdies kann man einwenden, dass in diesem Quartier in Zukunft mehr lautlose Elektroautos unterwegs sein werden als in anderen Quartieren. Schlussendlich wird die Sicherheit der Kinder ins Feld geführt. Auf der einen Seite der Brunnadernstrasse liegen der Kindergarten sowie der Pavillon für die Erst- und Zweitklässler. Der grösste Teil dieser Kinder wird auf dem Schulweg begleitet, und das wohl auch weiterhin. Wir sind der Meinung, dass die grösseren Kinder, die das Manuel-Schulhaus besuchen, lernen müssen, sich im Verkehr zurechtzufinden. Sie müssen lernen, dass eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer notwendig ist. Ein weiterer negativer Punkt bei der Einführung von Tempo 30 besteht darin, dass die Zebrastreifen wegfallen. Fussgängerinnen und Fussgänger haben beim Überqueren der Strasse keinen Vortritt mehr. Dies trägt nicht unbedingt zur Verkehrssicherheit bei. Weiter bezweifeln wir, dass man Bernmobil wirklich einbezogen hat, auch wenn natürlich nicht jeder Chauffeur und jede Chauffeuse befragt werden kann. In der Kommission wurde es zumindest nicht so dargelegt. Immerhin sind die Chauffeure und Chauffeusen diejenigen, die diese Strecke am meisten befahren, so viel zum Thema der vielgerühmten Partizipation. Das Thema Botschaften und deren Sicherheit hat Alexander Feuz bereits genügend ausgeführt. Wir teilen die Ansichten der Fraktion SVP. Es gibt genügend wichtige Projekte wie beispielsweise die Sanierung von Turnhallen. Dafür sollten die Steuergelder ausgegeben werden und nicht für Luxus-Verkehrsmassnahmen. Die Fraktion FDP/JF lehnt den Projektierungskredit als unnötig ab.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Herzlichen Dank für die effiziente Diskussion. Es handelt sich um ein langjähriges Projekt, wie bereits gesagt wurde. Es stammt noch aus dem Teilverkehrsplan MIV aus dem Jahr 2012. Die Mehrheit des Quartiers wurde sehr ungeduldig, es wurde sogar eine Petition lanciert. Viele wären sehr dankbar, wenn wir die Umsetzung nun

realisieren könnten. Es handelt sich um eine Kompromisslösung. Ich gehe nicht auf alles ein, was heute Abend gesagt wurde. Betonen möchte ich hingegen, dass es sich um eine Lösung explizit mit und für Bernmobil handelt. Mir wurde vorhin mitgeteilt, dass Herr Wegmüller, der für Bernmobil als Projektleiter beteiligt ist, auch Fahrlehrer bei Bernmobil ist und sehr wohl weiss, wovon er spricht.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 der Fraktion SVP ab.
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 der Fraktion SVP ab.
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 3 der Fraktion SVP ab.
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 1 der PVS zu.
5. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 2 der PVS zu.
6. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 der PVS-Minderheit ab.
7. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 der PVS-Minderheit ab.
8. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 der Fraktion SVP ab.
9. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 3 der Fraktion SVP ab.
10. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 4 der Fraktion SVP ab.
11. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 5 der Fraktion SVP ab.
12. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 7 der Fraktion SVP ab.
13. Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit zu (44 Ja, 15 Nein, 1 Enthaltung).

Traktandenliste

Die Traktanden 12, 13, 14, 15 und 16 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

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

1. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz SVP): Umfrage Liegeplätze KA-WE-DE: Traue keiner Statistik, die du nicht selber gefälscht hast?
2. Kleine Anfrage Fraktion FDP/JF (Oliver Berger/Viviane Esseiva, FDP): Auf welche Benchmarks und Best Practises stellt die Stadt Bern beim Stellenetat ab?
3. Kleine Anfrage Manuel C. Widmer (GFL): Sehr unterschiedliche Dichte von Veloverleihstationen bei «Velo Bern»
4. Interfraktionelle Motion FDP/JF, SP/JUSO, GLP/JGLP, GFL/EVP, BDP/CVP (Claudine Esseiva, FDP/Ingrid Kissling-Näf, SP/Melanie Mettler, GLP, Brigitte Hilty, GFL/Matthias Stürmer, EVP/Michael Daphinoff, CVP): Für eine zukunftsfähige Kernregion/Stadtregion
5. Motion Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher/Alexander Feuz, SVP): Langfristige planerische Sicherung der Realisierbarkeit einer Brückenverbindung zwischen Länggasse/Viererfeld und dem Wankdorf/Wylerquartier
6. Motion Zora Schneider (PdA): Kostenlose und professionelle Sprachkurse für die Integration der Geflüchteten in der Stadt Bern
7. Motion Eva Krattiger und Seraina Patzen (JA!): Zugänglichkeit zum Veloverleihsystem gewährleisten!
8. Interfraktionelles Postulat FDP/JF, BDP/CVP, GLP/JGLP, GFL/EVP (Tom Berger, JF/Milena Daphinoff, CVP/Claude Grosjean, GLP/Manuel C. Widmer/Brigitte Hilty Haller, GFL): Zeitgemässe Rahmenbedingungen für die Stadtberner Kultur- und Gastronomiebetriebe
9. Postulat Fraktion SP/JUSO (Halua Pinto de Magalhães/Michael Sutter, SP): Reparationen statt selbstverpflichtete Wohltätigkeit der Burgergemeinde – Anerkennung einer gemeinsamen historischen Verantwortung
10. Postulat Fraktion SP/JUSO (Halua Pinto de Magalhães/Johannes Wartenweiler, SP): Neuorientierung der Wirtschaftsförderung: Mehr Kooperation statt Standortmarketing
11. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Abstimmungsbotschaften und Antworten des Gemeinderates auf Vorstösse im Stadtrat: Was kümmert mich mein Geschwätz von gestern! Will der Gemeinderat Konsequenzen ziehen?
12. Interfraktionelle Interpellation Fraktion FDP/JF, SVP (Barbara Freiburghaus/Bernhard Eicher, FDP/Alexander Feuz, SVP): Unter welchen Umständen investiert die Stadt Bern in den Wohnungsbau?
13. Interpellation Fraktion SP/JUSO (Ingrid Kissling-Näf, SP): Zur digitalen Transformation in der Verwaltung
14. Interpellation Henri-Charles Beuchat (SVP): Für Schmutzfinke vor der Uni sollte es richtig teuer werden

andere Eingänge

- Antrag Luzius Theiler (GaP) an das Präsidium des Stadtrates auf Ergänzung von Art. 1 des Stadtratsreglements (Audio-Archiv Livestream)

Schluss der Sitzung: 22.40 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

X

Regula Bühlmann

Die Protokollführerin

X

Marianne Hartmann