

Stadtratssitzung

Donnerstag, 13. August 2015, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Protokollgenehmigungen (Protokoll Nr. 11 vom 04.06.2015 und Nr. 12 vom 18.06.2015)	2014.SR.000343
2. Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Wahlen Legislatur 2013 - 2016; Ersatzwahlen	2013.SR.000439
3. Agglomerationskommission (AKO): Wahlen Legislatur 2013-2016; Ersatzwahl	2013.SR.000440
4. Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Stellungnahme der Stadt Bern zum Gesuch um Konzessionsverlängerung für den Flughafen Belpmoos (SUE)	2015.SR.000173
5. Kleine Anfrage Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Konsequenzen des Verfahrens einer geringfügigen Änderung auf die Umsetzung der Wohninitiative (PRD)	2015.SR.000172
6. Initiative „Für ein zusätzliches Hallenbad in der Stadt Bern“ (Abstimmungsbotschaft) (SBK: Daphinoff / BSS: Teuscher)	2014.SK.000131
7. Postulat Agglomerationskommission AKO (Melanie Mettler, GLP/Daniela Lutz-Beck, GFL): Partnerschaftliche Zusammenarbeit in der Agglomeration für eine 50m-Schwimmhalle; <i>Annahme</i> (BSS: Teuscher)	2014.SR.000041
8. Motion Fraktion SVPplus (Ueli Jaisli/Manfred Blaser, SVP): Ein Hallenbad für Jung und Alt fördert den Zusammenhalt!; Fristverlängerung (BSS: Teuscher)	2010.SR.000180
9. Gesamtprojekt Thunplatz–Ostring; Projektierungskredit (Bauprojekt) (PVS: Feuz / TVS: Wyss) <i>verschoben vom 04.06.2015</i>	2014.TVS.000231
10. Dringliche interfraktionelle Motion SP, GFL/EVP, GLP, GB/JA! (Thomas Göttin, SP/Lukas Gutzwiller, GFL/Melanie Mettler, GLP/Regula Tschanz, GB): Lärmschutz und Stadtreparatur im Osten Berns; <i>Annahme als Richtlinie</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 18.06.2015 und 02.07.2015</i>	2015.SR.000118
11. Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Franziska Grossenbacher, GB): Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 26.03.2015 und 18.06.2015</i>	2013.SR.000018

- | | |
|--|----------------|
| 12. Motion Fraktion SP (Marieke Kruit/Michael Sutter, SP): Abfalltrennung an öffentlichen, neuralgischen Punkten in der Stadt Bern; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i>
(TVS: Wyss) <i>verschoben vom 26.03.2015 und 18.06.2015</i> | 2013.SR.000389 |
| 13. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): 1. Mai – Abfall – entsorgen?; <i>Ablehnung</i>
(TVS: Wyss) <i>verschoben vom 26.03.2015 und 18.06.2015</i> | 2014.SR.000138 |
| 14. Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Vergleich der Abfallentsorgungskosten – Wie steht Bern da? (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 26.03.2015 und 18.06.2015</i> | 2014.SR.000043 |
| 15. Motion Mario Imhof, Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Parkplatzvignette für Fahrräder; <i>Ablehnung</i>
(TVS: Wyss) <i>verschoben vom 02.07.2015</i> | 2013.SR.000060 |
| 16. Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB/Lea Bill, JA!): Aus provisorischen Veloabstellplätzen werden Lösungen für die Zukunft; Prüfungsbericht (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 02.07.2015</i> | 2013.SR.000273 |
| 17. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs; <i>Annahme</i>
(TVS: Wyss) <i>verschoben vom 02.07.2015</i> | 2013.SR.000114 |
| 18. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken; <i>Annahme</i>
(TVS: Wyss) <i>verschoben vom 02.07.2015</i> | 2013.SR.000115 |

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 14	719
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	722
Mitteilungen des Präsidenten	723
Traktandenliste.....	723
1 Protokollgenehmigungen (Protokoll Nr. 11 vom 4.6.2015 und Nr. 12 vom 18.6.2015)...	723
2 Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Wahlen Legislatur 2013–2016; Ersatzwahlen	724
3 Agglomerationskommission (AKO): Wahlen Legislatur 2013–2016; Ersatzwahl	724
4 Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Stellungnahme der Stadt Bern zum Gesuch um Konzessionsverlängerung für den Flughafen Belpmoos	724
5 Kleine Anfrage Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Konsequenzen des Verfahrens einer geringfügigen Änderung auf die Umsetzung der Wohninitiative	724
6 Initiative „Für ein zusätzliches Hallenbad in der Stadt Bern“ (Abstimmungsbotschaft) ..	725
7 Postulat Agglomerationskommission AKO (Melanie Mettler, GLP/Daniela Lutz-Beck, GFL): Partnerschaftliche Zusammenarbeit in der Agglomeration für eine 50-m-Schwimmhalle.....	737
8 Motion Fraktion SVPplus (Ueli Jaisli/Manfred Blaser, SVP): Ein Hallenbad für Jung und Alt fördert den Zusammenhalt!; Fristverlängerung	737
9 Gesamtprojekt Thunplatz – Ostring; Projektierungskredit (Bauprojekt).....	737
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr	753
9 Fortsetzung: Gesamtprojekt Thunplatz – Ostring; Projektierungskredit (Bauprojekt).....	754

10	Dringliche interfraktionelle Motion SP, GFL/EVP, GLP, GB/JA! (Thomas Göttin, SP/Lukas Gutzwiller, GFL/Melanie Mettler, GLP/Regula Tschanz, GB): Lärmschutz und Stadtreparatur im Osten Berns.....	767
11	Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Franziska Grossenbacher, GB): Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren	771
	Traktandenliste	772
	Eingänge.....	773

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsident Claude Grosjean

Anwesend

Christa Ammann	Erich Hess	Roger Mischler
Cristina Anliker-Mansour	Kurt Hirsbrunner	Seraina Patzen
Mess Barry	Mario Imhof	Stéphanie Penher
Henri-Charles Beuchat	Daniel Imthurn	Marco Pfister
Manfred Blaser	Roland Iseli	Kurt Rüeegsegger
Regula Bühlmann	Roland Jakob	Sandra Ryser
Yasemin Cevik	Bettina Jans-Troxler	Leena Schmitter
Michael Daphinoff	Stefan Jordi	Lena Sorg
Daniel Egloff	Dannie Jost	Andrin Soppelsa
Bernhard Eicher	Nadja Kehrli-Feldmann	David Stampfli
Tania Espinoza Haller	Ingrid Kissling-Näf	Matthias Stürmer
Alexander Feuz	Daniel Klauser	Bettina Stüssi
Claudio Fischer	Philip Kohli	Michael Sutter
Benno Frauchiger	Fuat Köçer	Alexandra Thalhammer
Barbara Freiburghaus	Marieke Kruit	Luzius Theiler
Rudolf Friedli	Nora Krummen	Regula Tschanz
Jacqueline Gafner Wasem	Hans Kupferschmid	Gisela Vollmer
Lionel Gaudy	Annette Lehmann	Johannes Wartenweiler
Katharina Gallizzi	Daniela Lutz-Beck	Janine Wicki
Thomas Götting	Martin Mäder	Manuel C. Widmer
Hans Ulrich Gränicher	Peter Marbet	Patrik Wyss
Franziska Grossenbacher	Lukas Meier	Patrick Zillig
Lukas Gutzwiller	Melanie Mettler	Christoph Zimmerli
Isabelle Heer	Christine Michel	

Entschuldigt

Katharina Altas	Ueli Jaisli	Halua Pinto de Magalhães
Peter Ammann	Martin Krebs	Michael Steiner
Rithy Chheng	Patrizia Mordini	

Vertretung Gemeinderat

Reto Nause SUE	Franziska Teuscher BSS	Ursula Wyss TVS
----------------	------------------------	-----------------

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD	Alexandre Schmidt FPI	
-------------------------	-----------------------	--

Ratssekretariat

Liliane Minder, Stv. Ratssekretärin	Nik Schnyder, Ratsweibel	
Priska Vogt, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat	

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

Die Namenslisten der Abstimmungen finden sich im [Anhang](#).

Mitteilungen des Präsidenten

Vorsitzender *Claude Grosjean*: Heute können wir vier neue Stadtratsmitglieder begrüßen: Andrin Soppelsa, BDP, Alexandra Thalhammer, FDP, Barbara Freiburghaus, FDP, sowie Nora Krummen, JUSO.

Am kommenden Donnerstag wird erneut ein Stadtratsanlass stattfinden, wenn auch hoffentlich ein etwas vergnüglicherer, nämlich der Stadtratsausflug. Ich hoffe, dass sich alle, die daran teilnehmen wollen, angemeldet haben, sodass es nicht mehr allzu viele Nachmeldungen geben wird.

Derzeit sind im Übrigen 271 Vorstösse und 27 Sachgeschäfte traktandierungsbereit.

Traktandenliste

Ordnungsantrag Fraktion GFL/EVP zur Traktandenliste

Die Behandlung Traktandum 6 (Initiative „Für ein zusätzliches Hallenbad in der Stadt Bern“) sei zu verschieben, bis der Gemeinderat den Entscheid zum Standort der zukünftigen 50-Meter Schwimmhalle bekannt gegeben hat.

Daniel Klauser (GFL): Bei der Initiative „Für ein zusätzliches Hallenbad in der Stadt Bern“ geht es de facto um die 50-Meter-Schwimmhalle. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoller, die Initiative erst zu diskutieren, wenn der Gemeinderat endlich seinen Standortentscheid bekannt gegeben hat. Dann wissen nämlich die Stimmberechtigten, worüber sie abstimmen, und kaufen nicht die berühmte Katze im Sack. Sie wüssten zumindest, was den Standort anbelangt, worauf sie sich einlassen. Wenn man schon in einem derart frühen Stadium eine Volksabstimmung durchführt – was eher unüblich und eben dieser Initiative zu verdanken ist –, erschiene es uns sinnvoll, dass man bei der Abstimmung wenigstens wüsste, wo diese Schwimmhalle zu stehen kommen soll.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag Fraktion GFL/EVP ab (11 Ja, 35 Nein, 1 Enthaltung).

Abst.Nr. 003

2014.SR.000343

1 Protokollgenehmigungen (Protokoll Nr. 11 vom 4.6.2015 und Nr. 12 vom 18.6.2015)

1. Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 11 vom 4.6.2015.
2. Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 12 vom 18.6.2015.

2013.SR.000439

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

1. Der Stadtrat wählt für den zurücktretenden Martin Schneider den von der Fraktion BDP/CVP nominierten Hans Kupferschmid als Mitglied in die Kommission SBK.
2. Der Stadtrat wählt für den zurücktretenden Pascal Rub die von der Fraktion FDP nominierte Barbara Freiburghaus als Mitglied in die Kommission SBK.

2013.SR.000440

3 Agglomerationskommission (AKO): Wahlen Legislatur 2013–2016; Ersatzwahl

Der Stadtrat wählt für den zurücktretenden Peter Erni die von der Fraktion FDP nominierte Alexandra Thalhammer als Mitglied in die Kommission AKO.

2015.SR.000173

4 Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Stellungnahme der Stadt Bern zum Gesuch um Konzessionsverlängerung für den Flughafen Belpmoos

Luzius Theiler (GPB-DA): Der Schluss der Antwort ist sehr gut, beinahe schon poetisch: Die Gemeindeordnung bilde die Handlungsbasis des Gemeinderats. „Er leitet daraus das Prinzip der Nachhaltigkeit mit dem Gleichgewicht zwischen Interessen von Umwelt, Mensch und Wirtschaft ab.“ Das ist sehr gut gesagt. Umso unbegreiflicher ist, dass der Gemeinderat keine Stellung zur Konzessionsverlängerung der ALPAR nimmt, denn es geht um sehr wesentliche Einwirkungen auf die Umwelt. Die Begründung, man sei nicht angefragt worden, sticht nicht. Andere Gemeinden haben eine Stellungnahme abgegeben, obwohl sie nicht angefragt wurden. Ich bin daher nicht zufrieden mit dieser Antwort.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2015.SR.000172

5 Kleine Anfrage Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Konsequenzen des Verfahrens einer geringfügigen Änderung auf die Umsetzung der Wohninitiative

Stéphanie Penher (GB): Die Umsetzung der Wohninitiative auf dieser Parzelle steht nicht im Vordergrund. Die Argumentation des Gemeinderats, dass bei einer solchen Parzelle das Verfahren einer geringfügigen Änderung möglich ist, lässt doch befürchten, dass es vielleicht in Zukunft ähnliche Parzellen geben wird, bei denen der Gemeinderat ähnlich argumentieren und sagen wird, man könne mit einem geringfügigen Verfahren vorgehen. In diesem Zusammenhang würde die Wohninitiative in Zukunft nicht umgesetzt. Deshalb werden wir dranbleiben und gut hinschauen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2014.SK.000131

6 Initiative „Für ein zusätzliches Hallenbad in der Stadt Bern“ (Abstimmungsbotschaft)

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend Initiative „Für ein zusätzliches Hallenbad in der Stadt Bern“; Abstimmungsbotschaft.
2. Er empfiehlt den Stimmberechtigten mit ... Ja- zu Nein-Stimmen bei ... Enthaltungen, die Initiative „Für ein zusätzliches Hallenbad in der Stadt Bern“ anzunehmen.
3. Er genehmigt die Botschaft an die Stimmberechtigten.

Bern, 12. Mai 2015

Sprecher SBK *Michael Daphinoff* (CVP): Ich danke vorab der Gemeinderätin Franziska Teuscher und der Verwaltung für die Bearbeitung dieses Geschäfts. Die von der FDP lancierte Initiative „Für ein zusätzliches Hallenbad in der Stadt Bern“ wurde am 12. Juni 2014 mit 5599 Unterschriften eingereicht und für gültig befunden. Die Forderung verstösst nicht gegen übergeordnetes Recht, und der Gemeinderat empfiehlt die Initiative zur Annahme. Es geht darum, dass in den öffentlichen Hallenbädern in der Stadt Bern mindestens 20 Schwimmbahnen von mindestens 25 Metern Länge unterstützt oder betrieben werden sollen. Die Umsetzungsfrist ist auf fünf Jahre nach Annahme der Initiative angelegt. In den Berner Hallenbädern stehen bisher 14 Schwimmbahnen zur Verfügung. Dieses Angebot ist unzureichend; es besteht Handlungsbedarf. Auch der Gemeinderat räumt ein, dass ein Manko an Wasserflächen besteht und dass mindestens eine Schwimmhalle neu gebaut werden muss. In dem Sinn rennt die Initiative offene Türen ein. Offenbar geht es vor allem darum, die Angelegenheit zu beschleunigen und vorwärtszutreiben. Das Anliegen der Initianten ist unumstritten, die Initiative wurde bisher nicht kontrovers diskutiert. Namhafte Persönlichkeiten und Organisationen, zum Beispiel die Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft, der Schwimmklub Bern, die Synchronschwimmerinnen und Synchronschwimmer, der Verband Vitaswiss Volksgesundheit, stehen hinter dieser Initiative. Eine Zustimmung zu diesem Geschäft bedeutet eine gute Legitimation, um das Projekt Schwimmhalle weiterzuverfolgen. Sie könnte als Startsignal gedeutet werden. Der Regierung ist schon länger bewusst, dass vor allem für den Schulsport nicht genügend Hallenbäder zur Verfügung stehen. Dazu kommen noch die Bedürfnisse von anderen Benutzergruppen wie Schwimmvereinen, Seniorinnen und Senioren sowie Familien. Die bestehenden Hallenbäder reichen für die Deckung des Bedarfs nicht aus. Die Hallenbäder Wyler und Weyermannshaus müssen ab 2020 saniert werden; das Hallenbad Hirschengraben steckt in Umbauarbeiten: Die Wasseraufbereitungsanlage muss notfallmässig saniert werden. Kurzum, das Angebot an Wasserflächen in der Stadt Bern ist ungenügend, der Bedarf ist nicht gedeckt. Die Initiative sieht vor, Artikel 18 der Gemeindeordnung – gewissermassen unsere Stadtverfassung – um einen dritten Absatz zu ergänzen, wonach die Stadt Bern auf ihrem Gebiet öffentlich zugängliche Hallenbäder mit mindestens 20 Schwimmbahnen von mindestens 25 Metern Länge unterstützt oder betreibt. Der Bau einer 50-Meter-Schwimmhalle ist vom Gemeinderat schon seit längerem vorgesehen und nicht erst seit dem Einreichen der Initiative. Der Prozess hat sich aufgrund der Standortfrage verzögert. Ursprünglich war vorgesehen, die neue Schwimmhalle im Rahmen der Gesamtplanung des Gaswerkareals zu realisieren. Dieser Standort wurde jedoch als ungenügend verworfen. Als neue favorisierte Stand-

orte konzentriert man sich jetzt auf das Neufeld und auf das Viererfeld. Die Finanzierung der neuen Schwimmhalle wird noch Anlass zu Diskussionen geben. In der mittelfristigen Investitionsplanung 2010 wurden für das Projekt 76 Mio. Franken eingestellt. Der Bau einer Schwimmhalle wird schätzungsweise Investitionen in der Höhe von 52 bis 60 Mio. Franken auslösen. Der Gemeinderat rechnet mit der Unterstützung durch den Sportfonds des Kantons Bern. Die Kosten sind aber nicht zuletzt auch vom Standort abhängig. Der Gemeinderat hat zudem Möglichkeiten geprüft, einen Teil der Kosten über ein privates Projekt zu finanzieren. Je nach Standort bieten sich diesbezüglich verschiedene Optionen. Beim Gaswerkareal wäre ein Einbezug von Privaten bei der Finanzierung nicht infrage gekommen. Dieser Aspekt präsentiert sich beim Neufeld anders als beim Mittelfeld. Auch die Art des Baus führt zu wesentlichen Unterschieden bezüglich der Kosten. Die veranschlagten 76 Mio. Franken beruhen auf einer ersten Schätzung. Laut Aussagen des Gemeinderats ist dieser Betrag sehr hoch angesetzt. Die letzte, schweizweit modernste Schwimmhalle – in Uster, wenn ich mich nicht irre – kam deutlich unter diesen Betrag zu liegen. In der Stadt Bern ist aber bekanntlich alles ein wenig teurer. Darüber werden wir sicher noch diskutieren müssen. Die Sanierung der Hallenbäder kann über die Spezialfinanzierung für Investitionen in Eis- und Wasseranlagen abgewickelt werden. Auch darüber wird der Stadtrat noch beraten müssen. Der Gemeinderat unterstützt die Initiative mit dem Argument, dass damit der Stimmbevölkerung bereits in einem frühen Stadium das Mitspracherecht eingeräumt wird, sich zugunsten einer neuen Schwimmhalle auszusprechen. Das Projekt Schwimmhalle wird, sofern es realisiert wird, recht viel Geld kosten. Im Zusammenhang mit dem Kredit oder allenfalls mit baurechtlichen Vorgängen bei einer Änderung des Zonenplans wird die Stimmbevölkerung weitere Entscheide dazu fällen. Die vorliegende Abstimmung zur Initiative kann gewissermassen als Startschuss zu einem Prozess betrachtet werden. Insofern kommt dieser Abstimmung mehr eine symbolische Bedeutung zu. Ein Nein wäre ein schlechtes Vorzeichen für das Schwimmhallenprojekt. Die SBK unterstützt das Projekt daher voll und ganz. Die Abstimmungsbotschaft gab in der SBK, abgesehen von stilistischen Aspekten, kaum Anlass zu Diskussionen. Die SBK beantragt dem Stadtrat folglich die Vorlage und die Abstimmungsbotschaft einstimmig zur Annahme.

Fraktionsvotum: Die Fraktion BDP/CVP unterstützt, was nicht weiter erstaunlich ist, die Forderung nach einem zusätzlichen Hallenbad und anerkennt den Bedarf an zusätzlichen Schwimmbahnen. In der Stadt Bern soll es genügend Schwimmflächen geben, damit nicht nur das Minimum für die Schulen abgedeckt werden kann, sondern damit auch Schwimm- und Wasservereine, Familien sowie Senioren und Seniorinnen Zeit und Platz in einem Hallenbad in der Stadt Bern finden können. Das Anliegen der Initianten ist nicht umstritten, auch wenn man sich die Frage stellt, ob eine Initiative wirklich nötig war. Initiativen können bei umstrittenen Themen durchaus die erwünschte Wirkung haben und eine Veränderung herbeiführen. Bei diesem unumstrittenen Anliegen setzt unsere Fraktion indessen zumindest ein Fragezeichen hinter diese FDP-Aktion. Dies umso mehr, als sich der Gemeinderat schon seit Längerem seriös mit der Standortfrage auseinandersetzt. Die zusätzlichen Kosten von mehreren Zehntausend Franken für die Behandlung dieser Initiative sowie für die entsprechende Abstimmung hätten sich die Berner Steuerzahlerinnen und Steuerzahler wohl gerne geschenkt, liebe FDP.

Ergänzungsanträge der Fraktion GFL/EVP zur Abstimmungsbotschaft

Antrag Nr. 1

Seite 7, linke Spalte, 1. Abschnitt: (...) durch den Bau einer neuen 50-Meter-Schwimmhalle verbessern. **Gemäss dem Sport- und Bewegungskonzept soll die neue 50-Meter-Schwimmhalle das Hallenbad Hirschengraben ersetzen. Dabei würde trotz der Schliessung des Hallenbads Hirschengraben die nutzbare Wasserfläche für Schwimmende gegenüber heute um 200% zunehmen.**

Begründung: Es ist eine relevante Information, dass gemäss dem Sport- und Bewegungskonzept die neue 50-Meter-Schwimmhalle das Hallenbad Hirschengraben ersetzen soll und trotzdem eine Zunahme der nutzbaren Wasserfläche generiert werden kann.

Antrag Nr. 2

Seite 7, rechte Spalte, 1. Abschnitt: (...) Bau einer neuen 50-Meter-Schwimmhalle mit 10 Bahnen. **Diese sollen auch quer genutzt werden können, so dass sich 20 Bahnen à 25 Meter ergeben.**

Begründung: Die Initiative verlangt im Wortlaut Schwimmbahnen von mindestens 25 Meter Länge. Es ist deshalb eine relevante Information, dass die geplante 50-Meter-Schwimmhalle auch mit 20 Bahnen à 25 Meter genutzt werden kann.

Antrag Nr. 3

Seite 8, linke Spalte, 1. Abschnitt: [...] durch den Bund). **Dies führt zu jährlichen Kapitalfolgekosten von rund xx Mio. Franken. Weiter muss von jährlichen Betriebskostenzuschüssen in der Grössenordnung von 0,5 Mio. Franken ausgegangen werden.**

Begründung: Die Kapitalfolgekosten fliessen in die laufende Rechnung ein und beeinflussen damit das städtische Budget erheblich. Zudem geht die Machbarkeitsstudie von 2012 von nicht gedeckten Betriebskosten von (je nach Variante) 448 000–560 000 Franken aus. Diese beiden Angaben sind der Transparenz halber auszuweisen.

Daniel Klauser (GFL): Das Wichtigste habe ich bereits bei der Begründung des Ordnungsantrags gesagt. Aus unserer Sicht stimmen wir über die Katze im Sack ab: Wir wissen nicht, was dies für ein konkretes Projekt bedeuten wird. Auch der Titel der Initiative suggeriert etwas, das so nicht deren Inhalt entspricht: Er spricht nämlich von einem zusätzlichen Hallenbad. Wie in einem unserer Anträge zur Abstimmungsbotschaft zu sehen ist, steht beispielsweise im Sport- und Bewegungskonzept, dass die 50-Meter-Schwimmhalle das Hallenbad Hirschengraben ersetzen soll. Das würde bedeuten, dass es sich nicht um ein zusätzliches Hallenbad handelt. Wie mein Vorredner angetönt hat, ist es zudem fragwürdig, ob man auf diese Weise überhaupt eine Abstimmung durchführen soll. Es gibt überwiesene Motionen; von daher ist die Initiative eigentlich nicht notwendig. Wenn man schon zu diesem Zeitpunkt eine solche Abstimmung durchführt, wäre es aus unserer Sicht sinnvoll, wenn man wenigstens wüsste, von welchem Standort man spricht. Vorhin hat der Rat unseren Ordnungsantrag abgelehnt. Er ist der Meinung, es spiele keine Rolle. Ich bin davon überzeugt, dass es im Rat mit der Einigkeit vorbei sein wird, sobald die Standortdiskussionen losgehen. Damit werden nämlich die Probleme beginnen. Das könnten wir uns sparen, wenn bei der Abstimmung über die Initiative die Standortfrage bereits geklärt wäre. Damit könnte man vermeiden, was nun droht: dass im Grundsatz zwar alle finden, es sei eine Supersache, man wolle eine neue Schwimmhalle, dass aber, wenn der konkrete Standort genannt wird, Opposition dagegen erwächst. Dadurch besteht die Gefahr, dass der Inhalt der Initiative toter Buchstabe bleibt: Man hat der Stimmbevölkerung etwas versprochen, das nachher so nicht eingehalten werden kann. Als die Initiative lanciert wurde, herrschte bekanntlich Wahlkampf. Eigentlich wäre es aber Sache des Stadtrats, Verantwortung zu übernehmen und zu entscheiden, dass über die Initiative erst abgestimmt wird, wenn der Standort feststeht. Zudem sind wir der Meinung, dass in der Abstimmungsbotschaft, die etwas gar dürftig ausgefallen ist, einige Präzisierungen notwendig sind. Deshalb stellen wir drei Anträge zur Ergänzung der Abstimmungsbotschaft. Der erste Antrag betrifft etwas, das ich bereits erwähnt habe: Das Sport- und Bewegungskonzept sagt, dass die neue 50-Meter-Schwimmhalle das Hallenbad Hirschengraben ersetzen soll. Aus unserer Sicht ist dies eine relevante Information, die in die Abstimmungsbotschaft gehört. Der Entscheid ist zwar noch nicht abschliessend gefallen, das ist richtig. Es ist aber wichtig festzuhalten, dass die Initiative mit diesem Vorgehen immer noch erfüllt wird. Es ist also konsistent und mit der Initiative vereinbar, dass die neue 50-Meter-Schwimmhalle das Hallenbad Hirschengraben ersetzt. Der zweite Antrag ist formaler Art: Die Initiative spricht von

20 Bahnen à 25 Metern. Das Projekt ist jedoch eine 50-Meter-Schwimmhalle. Es ist deshalb auch im Zusammenhang mit einer allfälligen Schliessung des Hallenbads Hirschengraben wichtig, zu erwähnen, dass die Bahnen auch quer genutzt werden könnten oder von einer Hälfte zur anderen. Offenbar gibt es da verschiedene Varianten, damit sich 20 Bahnen à 25 Metern ergeben. Auch das ist eine wichtige Information, da im Initiativtext von 20 Bahnen à 25 Metern die Rede ist. Beim letzten Antrag geht es um die Kosten: Nebst den Investitionskosten, die erwähnt werden, sind bei Hallenbädern auch die Betriebs- und Unterhaltskosten ein wichtiger Punkt. Meines Wissens gibt es in der Schweiz nur ein Schwimmbad, das kostendeckend betrieben wird, nämlich dasjenige in Burgdorf. Bei allen anderen ist dies nicht der Fall. Das bedeutet, dass Betriebskostenzuschüsse der öffentlichen Hand erforderlich sind. Eine Machbarkeitsstudie zur Schwimmhalle auf dem Gaswerkareal beziffert diese Zuschüsse in verschiedenen Varianten: Sie liegen etwa in der Grössenordnung einer halben Million. Aus unserer Sicht ist dies bezüglich der Kosten eines solchen Projekts eine relevante Information. Dazu kommen die jährlichen Kapitalfolgekosten, der Betrag, der in die Laufende Rechnung einfließt. Wenn wir in einem Monat über das Budget diskutieren, kann man sich etwa vorstellen, um welche Beträge es geht. Im Antrag steht noch „rund xx“, weil die Höhe noch nicht bekannt war. Dank der Mithilfe der BSS kann ich nun mitteilen, wie hoch die Beträge sind. Die Formulierung lautet neu wie folgt: „Dies führt zu jährlichen Kapitalfolgekosten von zirka 3,8 Mio. Franken im ersten Jahr bis 2,5 Mio. Franken im 25. Jahr.“ Dass der Betrag nicht konstant ist, hängt mit der Verzinsung und den Abschreibungen zusammen. Die 3,8 Mio. Franken im ersten Jahr bis 2,5 Mio. Franken im 25. Jahr wurden aufgrund von Investitionskosten von 60 Mio. Franken berechnet. Ich bitte die Ratsmitglieder, unsere Anträge anzunehmen, damit die Stimmbevölkerung mehr Informationen hat als mit der vorliegenden, aus unserer Sicht eher dürftigen Botschaft.

Sprecher der Initianten *Christoph Zimmerli* (FDP): Haben Sie gewusst, dass die Stadt Bern einen neuen Weltrekord aufgestellt hat? Tatsächlich: Die Stadt Bern hat einen Weltrekord, allerdings nicht in Geschwindigkeit, sondern in Langsamkeit – nämlich mit der langsamsten Planung einer Schwimmhalle in der Geschichte überhaupt. Der Gemeinderat bestätigt, dass eine neue Schwimmhalle in der Tat seit mehreren Legislaturen sein explizites Ziel sei. So gut, so schön, aber da fragt man sich doch, weshalb er mehrere Legislaturen lang dieses Ziel nicht ins Visier genommen hat. Das ist nun aber müssig, denn jetzt macht er es – dank unserer Initiative, und nur dank dieser Initiative. Es ist auch eine Zielvorgabe, die Schwimmhalle nicht erst 2050 zu realisieren, sondern innerhalb von fünf Jahren nach Annahme der Volksinitiative. Wie Sie alle wissen, gibt es heute in der Stadt Bern drei Hallenbäder: Wyler, Weyermannshaus und Hirschengraben. Das sind sogenannte bauhistorische Denkmäler, alle in einem Zustand, der einer Hauptstadt nicht würdig ist. Sie genügen den Bedürfnissen von Schülerinnen und Schülern, Sportlerinnen und Sportlern längst nicht mehr. Es ist deshalb allerhöchste Zeit, dass endlich ein modernes Hallenbad zur Verfügung steht, das den heutigen Anforderungen entspricht. Der Bedarf ist ausgewiesen: Die heutigen Bäder sind insbesondere zu den Spitzenzeiten völlig überlastet. Das wird vom Gemeinderat auch anerkannt. Benutzt werden die Bäder für den Schulsport. In der Stadt Bern hat man in der fünften Klasse sechs Lektionen Schwimmunterricht – und vorher und nachher keinen. Das ist alles, um schwimmen zu lernen. Aus meiner Sicht ist es relevant, dies zu wissen, auch wenn man selbst vielleicht keine Kinder hat. Das heisst, dass das Schwimmen Lernen an die Eltern oder die Erziehungsberechtigten delegiert wird. Das ist zwar gut und recht. Wenn es aber keine Schwimmmöglichkeiten gibt, ist es auch schwierig, privat schwimmen zu lernen. Wie Lesen und Schreiben ist auch Schwimmen eine Grundfertigkeit, die allen Kindern in der Schule gelehrt werden soll. Die Bäder werden zudem für den Breitensport benutzt. Bekanntlich ist es für viele Vereine schwierig oder fast unmöglich, in Bern und Umgebung Trainingsmöglichkeiten zu finden. Des-

halb müssen sie oft lange Wege in Kauf nehmen. Für private Anbieter ist es auch kaum möglich, private Schwimmkurse anzubieten, weil die Kapazitäten schlicht nicht vorhanden sind. Dabei wissen wir alle, dass das Schwimmen im besonderen Mass gesund ist und von Jung und Alt ausgeübt werden kann. Es ist ein Sport, der jedem Mann und jeder Frau eine Möglichkeit bietet. Man muss den Bedarf nach einer neuen Schwimmhalle nicht mit dem Bevölkerungswachstum der nächsten Jahre begründen, wie es der Gemeinderat macht. Das ist gar nicht der Punkt. Wenn man dies als Begründung heranzieht, müsste man eigentlich zwei Schwimmhallen planen und nicht nur eine. Was wir verlangen, ist ein erster Schritt in einer Gesamtplanung, welche längerfristig die Sanierung der bestehenden Bäder und die neue Schwimmhalle umfasst. Es ist sicher der richtige Weg, keine kleine Halle zu planen, sondern eine grosse von 25 mal 50 Metern, weil damit sehr viel mehr Kapazitäten angeboten werden können. Es können so gleichzeitig 20 Querschwimmbahnen zur Verfügung gestellt werden. Das ist insbesondere im Schulunterricht ein grosser Vorteil. Wir sind uns durchaus bewusst, dass eine solche Schwimmhalle auch mit Kosten verbunden ist und selbstverständlich mit entsprechenden Investitionen. Wie wir bereits gehört haben, geht es um 50 bis 60 Mio. Franken. Das ist viel Geld, aber es ist Geld, das sinnvoll investiert wird: für den Breitensport, für Jung und Alt und nicht nur für einige wenige Nutzniesser. Würde man behaupten, die Stadt Bern könne sich dies nicht leisten, verstünde man die Haushaltsrechnung der Stadt Bern falsch. Abgerechnet wird nicht über das ordentliche Budget, sondern über die Investitionsrechnung. Bei der heutigen Zinssituation liegt diese Investition gut drin. Es ist einfach eine Frage der Priorisierung. Wie wir gehört haben, wurden entsprechende Mittel bereits in der mittelfristigen Finanzplanung eingestellt. An der nächsten Stadtratssitzung werden wir über das Konzept der Spezialfinanzierung noch diskutieren. Zudem ist davon auszugehen, dass nicht der ganze Betrag, der anfallen wird, von der Stadt Bern selbst gezahlt werden muss, sondern dass man den kantonalen Sportfonds anfragt und dass sich allenfalls sogar der Bund beteiligt. Auch partnerschaftliche Finanzierungsmodelle können gesucht werden. Von anderen Sportstätten, zum Beispiel vom Stade de Suisse, das heute eine Mischnutzung aufweist, weiss man, dass dies der Erfolgsfaktor ist. Damit lassen sich die Kosten für das Schwimmareal eingrenzen. Das Beispiel Burgdorf, das vorhin erwähnt wurde, zeigt, dass man auch eine Schwimmhalle kostendeckend oder gar gewinnbringend betreiben kann. Man muss es nur richtig machen. Man braucht also jetzt nicht mit Angstszenarien bezüglich der Kosten zu kommen. Alternativen zur neuen Schwimmhalle gibt es unseres Erachtens keine. Wer dagegen ist, soll doch bitte die Schulen aufsuchen und Kindern sowie Lehrern erklären, weshalb sie keine Möglichkeit haben sollen, um schwimmen zu lernen. Ich wünsche viel Vergnügen. Unsere Initiative wird von zahlreichen Organisationen, die ich nicht im Einzelnen aufzählen will, unterstützt. Es ist also nicht einfach ein „FDP-Wahlkampfzurz“, sondern entspricht einem breiten Bedürfnis von Wählerinnen und Wählern jeglicher Couleur. Selbstverständlich sind wir auch an einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit und Realisierung mit Agglomerationsgemeinden interessiert, sofern dort ein Bedürfnis besteht. Das wäre ohnehin der richtige Ansatz, um solche Grossprojekte zu verwirklichen. Die Initiative ermöglicht es dem Stimmvolk, bereits in einem frühen Stadium mitzureden. Nachdem ihm nun seit zwanzig Jahren weisgemacht worden ist, die Schwimmhalle werde dann schon irgendwann kommen, kann es nun ein Zeichen setzen, indem es Ja sagt und sich dafür ausspricht. Erst danach geht es um die detaillierte Planung, unabhängig davon, wo der Standort sein wird, denn das ist Sache des Gemeinderats, und unabhängig davon, wie die Finanzierung sichergestellt wird. Im jetzigen Stadium über Standort und Finanzierung zu sprechen, ist schlicht und einfach falsch. Deshalb danken wir für die wohlwollende Aufnahme dieses Geschäfts durch den Gemeinderat, die man dem Vortrag entnehmen kann. Mit der Botschaft sind wir völlig einverstanden und wir lehnen die Ergänzungsanträge, die vorhin gestellt und begründet wurden, vollumfänglich ab. Dazu noch einige kurze Bemerkungen: Der erste Antrag ist sachlich falsch. Es wird gesagt,

die neue 50-Meter-Schwimmhalle solle das Hallenbad Hirschengraben ersetzen. Der einzige Ort, wo man diese Aussage meines Wissens findet, ist das Sportkonzept. Dieses ist rechtlich nicht bindend. Wenn das Stimmvolk über die Initiative abstimmt und sie befürwortet, sagt es Ja zum Initiativtext. Und dort wird mit keinem Wort gesagt, dass eine bestehende Schwimmhalle geschlossen werden soll. Dies würde zudem in keiner Weise dem Sinn und Geist der Initiative oder dem Bedürfnis der Bevölkerung, die Schwimmplatz braucht, entsprechen. Der zweite Antrag, wonach die Schwimmhalle auch quer genutzt werden soll, klingt etwas oberlehrerhaft. Jeder, der normal denken kann und sich schon einmal in einer Schwimmhalle aufgehalten hat, weiss, dass man längs oder quer schwimmen kann. Diese Information ist weiss Gott nicht nötig; unsere Stimmbevölkerung ist nicht auf den Kopf gefallen und ist in der Lage, dies selbst zu erkennen. Auch beim dritten Antrag muss ich die Antragsteller enttäuschen: Er ist ebenfalls falsch. Da wird von den Kapitalfolgekosten und Betriebskostenzuschüssen gesprochen und irgendetwas vorgerechnet, was man im jetzigen Stadium des Projekts noch gar nicht wissen kann. Wie soll man wissen, wie hoch diese Kosten sind, wenn man noch gar nicht weiss, wie teuer die Halle zu stehen kommt und wie viel allenfalls Dritte wie der Kanton, der Bund oder Private zahlen? Dies in eine Abstimmungsbotschaft aufzunehmen, wäre nicht seriös. Wenn dereinst das Gesamtprojekt vorliegt und darüber abgestimmt wird, dann ist diese Information völlig am richtigen Ort.

Fraktionserklärungen

Roland Jakob (SVP) für die Fraktion SVP: Die SVP sagt zu einer neuen Schwimmhalle ganz klar Ja. Wir sagen Ja, weil ein Bedürfnis vorhanden ist, und zwar nicht erst seit heute, nicht erst seit gestern und nicht erst seit vorgestern; vielmehr ist dieses Bedürfnis schon seit Langem vorhanden. Man hat sich ihm in den letzten Jahren zu wenig gewidmet. Die SVP selbst hat vor Jahren einen Vorstoss mit dem Titel „Ein Hallenbad für Jung und Alt fördert den Zusammenhalt!“ eingereicht; die Fristverlängerung dafür ist anschliessend traktandiert. Schon damals haben 47 Stadträtinnen und Stadträte klar signalisiert, dass sie ein Hallenbad wollen und dass es Zeit ist, ein solches zu bauen. Demzufolge ist es müssig, heute diese Forderung erneut in den Raum zu stellen. Ich verstehe die Initianten der FDP und Teile unserer Fraktion, die Unterschriften gesammelt haben: Sie wollen Druck aufsetzen und sie wollen, dass es endlich vorwärtsgeht, denn der Gemeinderat hat grundsätzlich viel Geld zur Verfügung, wenn es darum geht, irgendwelche Kunst zu fördern, ob sie gebraucht wird oder nicht. Wenn es aber darum geht, für die Allgemeinheit ein Schwimmbädlein zu bauen, damit alle in den Genuss eines Hallenbades kommen, hapert es an allen Ecken und Enden. Ich bitte die Ratsmitglieder, heute nicht nur Ja zur Initiative zu sagen, sondern auch sämtliche Anträge der Fraktion GFL/EVP deutlich abzulehnen. Es sind fadenscheinige Anträge, die nichts anderes wollen, als das Ganze weiter zu torpedieren. Ich bitte den Rat deshalb, auch die Abstimmungsbotschaft schlank und rank durchzuwinken. Der Stadtberner Bürger und die Stadtberner Bürgerin sind mündig genug, um heute und auch in Zukunft ihre Abstimmungsbotschaften lesen zu können und sich selbst um weitere Informationen zu bemühen, zu handeln und – wenn sie wollen – auch das Kreuz auf dem Stimmzettel am richtigen Ort anzubringen. Deshalb ist es für die Fraktion SVP, die stets versucht hat, die Texte in den Abstimmungsbüchlein sachlich zu betrachten, auch sehr bemüht: Immer wenn wir Anträge gestellt haben, wurde versucht, sie zu bodigen, denn wir legten den Finger in die Wunde und zeigten auf, was nicht korrekt war. Heute gibt es im Abstimmungsbüchlein keine Wunden, und trotzdem versucht eine Fraktion, das Messer anzusetzen und selbst eine zu öffnen. Ich bitte die Ratsmitglieder deshalb noch einmal kurz und bündig, zur Initiative – zu einer Schwimmhalle in der Stadt Bern – sowie zum Abstimmungsbüchlein Ja zu sagen. Entsprechend werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dem Bau zustimmen.

Lukas Meier (SP) für die Fraktion SP: Bern will eine Sportstadt sein. Eines der ungelösten Hauptprobleme ist, dass wir nicht genügend Wasserfläche für den Schul- und den Breitensport haben. Das ist wohl unbestritten. Wassersport ist attraktiv für Jung und Alt, ist für alle zugänglich und ist eine perfekte Sportart, um sich fit zu halten. Es ist deshalb bedenklich, dass die Anlagen heute für Freizeitschwimmer und Familien nur eingeschränkt nutzbar sind, weil die Bahnen für Schulen und Vereine reserviert sind. Seit längerer Zeit ist eine neue Schwimmhalle eines der Legislaturziele des Gemeinderats. Parteiübergreifend besteht Konsens darüber, dass eine neue Schwimmhalle nötig ist. Die Initiative fordert auch nichts Neues. Sie will als Minimalziel die angestrebte Gesamtfläche aller Hallenbäder der Stadt Bern inklusive der geplanten neuen 50-Meter-Schwimmhalle mit der Quernutzung der Bahnen erreichen. Obwohl die Initiative Wasser ins Schwimmbecken trägt, können wir hinter dieser Forderung stehen. Der Bedarf an zusätzlicher Wasserfläche ist absolut unbestritten. Es wäre jedoch zu begrüßen, wenn sich die Fraktion FDP an der aktuellen Standortfrage ebenfalls beteiligen und an den Treffen mit dem Sportamt konstruktiv mitarbeiten würde. Das war aber für die clevere Wahlkampfdiee eventuell nicht zwingend nötig. Ebenfalls unbestritten ist, dass es mit der neuen Schwimmhalle vorwärtsgehen muss. Die anvisierten fünf Jahre Umsetzungsfrist sind mehr als sportlich. Deshalb stellt sich für uns die Frage, wie realistisch diese Umsetzungsfrist ist. Grundsätzlich wäre jedoch ein gewisser Druck, der durch einen positiven Volksentscheid entstehen würde, sicher zu begrüßen. Die Initiative bietet die Möglichkeit, vor der Projektierung einer neuen Schwimmhalle bereits einen demokratischen Grundsatzentscheid zu fällen, der weitere zügige Schritte legitimiert. Eine Schwimmhalle muss endlich her! Letztlich sind alle Stadratsmitglieder gefordert, bei der Umsetzung konstruktiv und parteiübergreifend trotz gewisser Einwände ein Projekt voranzutreiben und mitzutragen. Als kritisch erachten wir die Notwendigkeit der Anpassung der Gemeindeordnung. Aus formeller Sicht ist es problematisch, neben den allgemeinen Bestimmungen unter dem Titel „Erholung und Sport“, die absolut auf die Verfassungsstufe gehören, einen zusätzlichen Absatz 3 mit einer spezifischen Regelung über Hallenbäder einzufügen. Damit müsste man viele weitere Absätze für jegliche anderen Sportarten oder Sportanlagen nachführen. In der Fraktion SP wird es deshalb einzelne Enthaltungen geben.

Die neue Schwimmhalle und somit auch die Initiative wollen den Wassersport fördern bzw. vollumfänglich ermöglichen. Das ist Jugendförderung, Bewegungsförderung, Leistungsförderung und auch Integrationsförderung. Für eine Attraktivitätssteigerung der Stadt Bern und für die Berechtigung, sich Sportstadt zu nennen, ist eine neue Schwimmhalle zwingend. Die SP unterstützt diese Forderungen selbstverständlich mit Überzeugung und stimmt auch der aus unserer Sicht nicht unbedingt notwendigen Initiative zu. Die Anträge von GFL/EVP lehnen wir ab, weil, wie bereits erwähnt wurde, gewisse Dinge vermischt werden und nicht sehr logisch erscheinen.

Leena Schmitter (GB) für die Fraktion GB/JA!: Zwei Aspekte stechen bei dieser Vorlage speziell ins Auge. Erstens ist schon seit Langem klar, dass es eine zusätzliche Schwimmhalle braucht, weil die Stadt zu wenige Wasserflächen hat, und dass dieses Schwimmbad kommen wird. Zweitens war dies aber bereits deutlich, bevor sich die FDP im Wahlkampf dieses Themas angenommen hat. Wir unterstützen also grundsätzlich die Initiative und das Bekenntnis einer Sportstadt zu ihren Angeboten im Breitensport, sind jedoch auch der Meinung, dass die Initiative sperrangelweite Türen einrennt. Und seien wir ehrlich: Die Initiative hätte auch eine Motion mit weniger wahlkämpferischen Aktionen sein können, und ein neues Schwimmbad ist sicher nicht das Verdienst der FDP.

Für die Fraktion GB/JA! sind bei der Diskussion um das Wie auch umweltrelevante Aspekte wichtig. Das heisst zum Beispiel: innovative Lösungsansätze bei der Anwendung von kreati-

ven Technologien zur ökologisch nachhaltigen Energieverwendung bzw. -umwandlung. Zentral ist zum Beispiel, dass – gerade mithilfe der neuen Spezialfinanzierung Eis und Wasser – bei der Planung energetische und ökologische Verbesserungen nicht nur „nice to have“, sondern integraler Bestandteil sind. Zum Beispiel die Betreuung mit erneuerbarer Energie und mit nicht anderweitig nutzbarer Abwärme oder der komplette Verzicht auf fossile Brennstoffe. Das ist übrigens auch möglich, wie Projekte beispielsweise in Deutschland zeigen. Wir werden zum Thema der ökologisch und energetisch nachhaltigen Gestaltung des neuen Bades demnächst auch eine Motion einreichen. Wir sagen also Ja zur Initiative. Zu den Anträgen: Antrag 1 werden wir ablehnen. Die Zukunft des Hallenbads Hirschengraben ist offen; es geht um die Änderung in der GO. Zudem stimmt schlicht und einfach nicht, was der Sprecher von GFL/EVP gesagt hat: Im Sport- und Bewegungskonzept steht nämlich, dass mit einem Sanierungsbedarf von 36 Mio. Franken zu rechnen sei, falls die Schliessung nicht beschlossen werde. Der Antrag ist also suggestiv und inhaltlich falsch. Der zweite Antrag macht zwar nicht allzu viel Sinn; wir nehmen ihn jedoch an, weil es vielleicht Leute gibt, die nicht so gut rechnen können. Antrag 3 lehnen wir ab; er ist täuschend, weil bezüglich der Finanzen noch gar nichts klar ist.

Sandra Ryser (GLP) für die Fraktion GLP: Der Bedarf nach einem neuen Hallenbad ist auch für die GLP unbestritten. Wir stimmen daher dieser Initiative ebenfalls zu. Wie der Kommissionsprecher gesagt hat, hat die Initiative jedoch eher symbolischen Charakter. Sie ist eine typische Wahlkampfinitiative und wäre auch aus unserer Sicht nicht nötig gewesen. Vor allem auch den Eintrag in die GO halten wir für fragwürdig. Ob sie den zugegebenermassen harzigen Prozess wirklich beschleunigt, ist ebenfalls sehr fragwürdig. Der Gemeinderat schreibt, dass die Frist von fünf Jahren für die Umsetzung ambitioniert sei. Wenn in fünf Jahren in der Stadt Bern eine neue Schwimmhalle steht, male ich ein Kreuz an die Decke.

Christa Ammann (AL) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Bevor ich auf die Kritik an der vorliegenden Initiative eingehe, möchte ich einige der Befürworterinnen und Befürworter an die Argumentationslogik erinnern, die sie in der letzten Sitzung vor den Sommerferien angewendet hatten. Wir sprachen von Flughöhen und von unnötigen Initiativen. Offenbar fällt es einigen schwer, über ganze sechs Wochen konsistente Argumente anzuwenden. Das halte ich doch für sehr bedenklich. Als Erstes zum Gemeinderat, der sich zum Thema Waldstadt-Initiative wie folgt geäussert hat: Diese Initiative sei l'art pour l'art, ein schöner Wahlkampfgeg ohne weiteren Nutzen. Und weiter: Die Initiative möge zwar eine tolle Idee für das Wahljahr gewesen sein, politisch jedoch nutzlos. Deshalb wurde sie zur Ablehnung empfohlen. Die Initianten FDP: Die Ablehnung der Waldstadt-Initiative bedeute nicht, dass die Waldstadt nicht gebaut werde. Und: Es obliege jedenfalls dem Stimmvolk, über ein konkretes Projekt zu entscheiden, falls ein solches vorliege. Dann komme die direkte Demokratie zum Zug, die hier überhaupt nicht tangiert werde. Mit dieser Begründung hat die FDP unter anderem die Waldstadt-Initiative zur Ablehnung empfohlen. Das Grüne Bündnis sagte, die Stimmbevölkerung könne sich dereinst über ein konkretes Projekt äussern, sollte ein solches vorliegen, weil es eine Änderung des Zonenplans voraussetzen würde und somit die SVP bei der Waldstadt die Bernerinnen und Berner über eine doppelt nutzlose Initiative abstimmen lasse. Auch beim Hallenbad ist es so: Sobald ein konkretes Projekt vorliegt, muss man darüber abstimmen. Wenn man der Argumentation von vor den Sommerferien – vom 2. Juli – folgt, ist auch diese Initiative doppelt nutzlos. Der Gemeinderat erachtet ein Ja zur Initiative als zusätzliche Legitimation, welche eine Weiterplanung verbindlicher machen und den Druck erhöhen würde. Ein Nein führt somit implizit zu einer Weiterplanung ohne zusätzliche Legitimation mit etwas weniger Verbindlichkeit und weniger Zeitdruck. Die Planung findet jedoch in jedem Fall statt. Oder mit den Worten der FDP: Es obliegt unabhängig von der Initiative dem Stimmvolk, über

ein konkretes Projekt abzustimmen, sobald eine solches vorliegt. Dann komme die direkte Demokratie zum Zug. Das Erinnerungsvermögen einiger Ratsmitglieder scheint relativ kurz zu sein. Die freie Fraktion lehnt die Initiative ab, jedoch nicht aus den Gründen, die ich vorhin aufgeführt habe, da wir vor den Sommerferien nicht so argumentiert hatten. Die Gründe sind indessen vielfältig. Einige sind grundsätzlich gegen zusätzliche Hallenbäder. Einig sind wir uns darin, dass ein Grossprojekt wie diese 50-Meter-Schwimmhalle nicht die geeignete Antwort auf den festgestellten Mangel an Wasserflächen für die breite Öffentlichkeit ist. Den Anträgen der GFL/EVP werden wir zustimmen.

Einzelvoten

Bernhard Eicher (FDP): Ich möchte die Gelegenheit nutzen für einige Repliken, die Christoph Zimmerli in seiner vizepräsidialen Zurückhaltung schön umschiffte oder bei denen er sich nicht eindeutig geäussert hat. Zuerst zur Fraktion GFL/EVP: Ich finde das, was sie hier abzuziehen versucht, traurig. Man merkt bei jedem Antrag, dass sie zwar partout kein Hallenbad will, sich aber nicht traut, Nein zu stimmen. Deshalb versucht sie es mit Anträgen zu torpedieren. Ich nenne drei Beispiele. Erstens den Antrag auf Verschiebung: Hätten wir ihm zugestimmt, hätten wir das Hallenbad wieder um weitere zehn bis zwanzig Jahre hinausgeschoben und hätten wieder jahrelang diskutiert, und irgendwann am Sankt-Nimmerleins-Tag wäre es möglicherweise zu einer Volksabstimmung gekommen, und wir hätten uns vielleicht mit unseren Grosskindern in der Schwimmhalle vergnügen können. Zweitens: Der Antrag betreffend Hallenbad Hirschengraben. Es wurde bereits mehrmals gesagt, dass dies rein gar nichts mit der Initiative zu tun hat. Es geht nicht um das Hallenbad Hirschengraben. Dieses wird in keinem Satz erwähnt: Ich betone das noch einmal, damit es allen klar ist. Es ist eine klare Falschaussage, das hat mit der Initiative nichts zu tun. Man merkt, dass die Stimmberechtigten dahingehend beeinflusst werden sollen, dass der eine oder andere der 50-Meter-Schwimmhalle nicht zustimmt. Drittens: dass man versucht, Kosten vorzurechnen, ist völlig „bireweich“ – man entschuldige den Ausdruck. Erinnern wir uns an die Feuerwehrkaserne: Dort war viel zu früh ein Betrag aufgeführt. Sie wurde nachher wesentlich teurer, weil man eine ungenaue Kostenschätzung gehabt hatte. Hier ist es genau dasselbe: Wir wissen noch gar nicht, wie das Projekt aussieht und wo es zustande kommt. Es ist daher geradezu fahrlässig, eine Aussage zu den Kosten machen zu wollen. Auch hier merkt man, dass der eine oder andere, der vielleicht etwas kostensensibel ist, von der Zustimmung zur Initiative abgebracht werden soll. Ein weiterer Punkt betrifft die offenen Türen: Diejenigen, die damit argumentieren, haben ein völlig beamtenhaftes Denken und hatten noch nie konkret mit einer Projektrealisierung zu tun. Nur weil in einigen Papieren steht, man wolle irgendwann ein Hallenbad realisieren, heisst das noch lange nicht, dass es tatsächlich realisiert wird. Wären offene Türen vorhanden, wäre erstens bereits der Standort bekannt, läge zweitens ein konkretes Projekt und drittens eine Baubewilligung vor; viertens wären Einsprachen bereits behandelt und fünftens wäre die Finanzierung sichergestellt. Dann könnte man von offenen Türen sprechen und davon, dass die Initiative unnötig sei. Es ist aber nichts vorhanden; es wurde nicht vorwärtsgemacht, und deshalb braucht es diese Initiative. Noch eine Bemerkung zu einem formalen Argument, das immer wieder vorgebracht wird: Es sei übertrieben, dies in der GO festzuhalten. Das ist letztlich eher eine Kritik an der Organisation des Initiativrechts. Wenn man eine Initiative ergreift, kann man es nur in die GO schreiben und nirgendshin sonst. Diejenigen, die sich daran stören, sollen sich doch bitte überlegen, wie das Initiativrecht anders organisiert werden könnte und nicht einzelne Initiativen kritisieren.

Gisela Vollmer (SP): Wie einige Leute wissen, haben wir vor einigen Jahren eine Petition zur Erhaltung des Hallenbads Hirschengraben eingereicht. Deshalb möchte ich an dieser Stelle

noch einige Sätze sagen. In der Sportgruppe haben wir uns ausgiebig über die neue Schwimmhalle unterhalten. Ich persönlich habe das neue Projekt, die grosse Schwimmhalle, immer unterstützt, weil ich der Meinung bin, dass es mehr Wasserkapazität braucht. Als Unstimmigkeit betrachte ich allerdings die Geschichte mit dem Hallenbad Hirschengraben. Man müsste in dem Zusammenhang klar Stellung zum Hallenbad Hirschengraben nehmen, wie es die Fraktion GFL/EVP macht. Ich bin zudem erstaunt, dass die FDP auf einmal gar nicht mehr über die Finanzierung sprechen will, obwohl dies sonst zu ihren Kernthemen gehört. Und dass es sich im Grunde genommen nicht um ein städtisches Projekt handle, sondern dass ein regionales Projekt sei, wie ich ebenfalls gehört habe, wird vom Schweizer Werkbund schon lange vertreten. Von daher ist es doch eigenartig, dass die Gemeindeordnung geändert werden muss.

Daniel Klauser (GFL): Ich möchte auf einige der Vorwürfe von Bernhard Eicher antworten. Christa Amman hat sehr gut dargelegt, dass es vor den Ferien noch ganz anders klang. Damals konnte es nicht konkret genug sein, und nun will man es so unkonkret wie möglich haben. Alles, was wir versuchen, um zu erreichen, dass über etwas Konkretes abgestimmt wird, wird von der FDP als belehrend dargestellt. Das ist relativ sonderbar seitens der FDP. Ich kann Bernhard Eicher beruhigen: Die Fraktion GFL/EVP wird der Initiative mehrheitlich zustimmen. Wenn man schon eine Volksabstimmung durchführt, die, wie von verschiedenen Rednern gesagt wurde, so gar nicht nötig wäre, möchte man aus unserer Sicht doch möglichst viele Informationen erhalten. Das wäre definitiv eher der Fall, wenn wir auch in die Abstimmungsbotschaft möglichst viele Informationen packen würden. Uns wurde vorgeworfen, Antrag Nr. 1 sei falsch: Es steht jedoch wortwörtlich im Sport- und Bewegungskonzept, dass die 50-Meter-Schwimmhalle das Hallenbad Hirschengraben ersetzen soll. Ich kann nachher gerne aufzeigen, wo dies steht. Wir haben es von dort abgeschrieben. Man kann sagen, dass man es nicht in die Abstimmungsbotschaft schreiben will, aber dann geht man – wie Gisela Vollmer gesagt hat – einer sehr heiklen Diskussion aus dem Weg, die uns noch beschäftigen wird, wenn das Projekt weitergeführt und konkretisiert wird. Es ist einer der Konflikte, die noch ausgetragen werden müssen. Man kann ihn in der Abstimmungsbotschaft verheimlichen mit dem Argument, das sei kein Thema und darum gehe es gar nicht. Aber genau darum wird es gehen. Zum letzten Punkt, zu den Kosten: Der Gemeinderat selbst nennt in seiner Abstimmungsbotschaft eine Zahl. Er sagt, die Zahl sei noch unsicher: Das ist klar. Dass die FDP, die sonst immer auf jedem Franken herumreitet, nun plötzlich nicht mehr über Millionenbeträge sprechen will, ist erstaunlich. Die Stimmberechtigten sollen wissen, wie hoch aus heutiger Sicht die Kosten sein könnten. Sonst stimmen wir über etwas ab, das sich irgendwo im luftleeren Raum bewegt und so unkonkret ist, dass auch das Ergebnis der Volksabstimmung keinen Wert hat. Wir wissen damit nicht viel mehr als vorher, denn wir haben keine Ahnung, wie es herauskommt, wenn die Stimmberechtigten schliesslich den Standort kennen und wissen, wie viel das Projekt kostet und was es für das Hallenbad Hirschengraben bedeutet. Das ist das Problem, wenn wir nun einfach eine sehr dürftige Abstimmungsbotschaft mit in die Volksabstimmung schicken. Deshalb bitte ich den Rat, unsere Anträge anzunehmen.

Roland Jakob (SVP): Der SVP ist es ein wichtiges Anliegen, noch einmal zu betonen, dass die ganze Verzögerungstaktik der Fraktion GFL/EVP sicher dazu führen würde, dass wir noch länger warten müssten. Das kann es wohl nicht sein. Seien wir ehrlich genug. Wir haben nun lange genug Ja zu einem Schwimmbad gesagt, deshalb sollte dieses Ja heute auch klar ausfallen. Wenn die Fraktion GFL/EVP dies heute Abend nicht schafft, dann soll sie doch bitte warten, bis der Abstimmungskampf beginnt. Dort kann sie ihre Position platzieren, wenn sie dazu überhaupt fähig ist. Ich bitte den Rat noch einmal, heute Ja zur Initiative und zum Abstimmungsbüchlein zu sagen. Die Stadtberner Bevölkerung wird ihm dafür danken.

Bernhard Eicher (FDP): Folgende Bemerkung zum Vorwurf, die Initiative sei nicht konkret: Es sind 20 Schwimmbahnen à 25 Meter. Das ist relativ konkret. Die Umsetzungsfrist beträgt fünf Jahre. Das ist relativ konkret. Die Differenz zu heute mit 14 Schwimmbahnen beträgt ein Plus von 6 Schwimmbahnen. Darüber stimmt die Stimmbevölkerung ab. Das ist relativ konkret.

Direktorin BSS *Franziska Teuscher*: Es ist vermutlich eine Premiere und wird wohl für längere Zeit auch eine Premiere bleiben, dass ich als grüne Gemeinderätin eine Initiative aus dem bürgerlichen Lager zur Annahme empfehle, und das mit voller Überzeugung. Seit ich BSS-Direktorin bin, und zwar seit dem ersten Tag, beschäftigt mich das Grossprojekt einer 50-Meter-Schwimmhalle und die Suche nach einem geeigneten Standort. Der Bau einer 50-Meter-Schwimmhalle ist ein grosses Projekt mit einem grossen Finanzvolumen. Damit kann man tatsächlich sagen, es sei in jeder Beziehung ein grosses Projekt. Und ein derartiges Projekt braucht bekanntlich auch seine Zeit. Ich nehme den Vorwurf der FDP entgegen, dass wir nicht mit einem wahnsinnig grossen Tempo vorwärtsgemacht haben. Bei diesem Projekt werden wir vielleicht dem Ruf, die Berner seien halt etwas langsam, ein Stück weit gerecht. Diesen Vorwurf nehme ich jedoch gerne entgegen, denn die Stadt Bern hat schon einige Male einen Anlauf für eine neue Schwimmhalle genommen. Sie kam jedoch nie zum Ziel. Ich will nun einen erneuten Anlauf nehmen und bin bereit, für die Schwimmhalle zu kämpfen. Ich bin bereit, den Marathon, welchen das Schwimmhallenprojekt für mich darstellt, zu bewältigen. Ich werde mich sehr gut vorbereiten, damit ich am Schluss sagen kann, es habe nicht an der Vorbereitung gelegen, wenn es nicht zielführend gewesen sein sollte. Ich glaube, dass wir mit allen Arbeiten, die wir in den letzten zweieinhalb Jahren gemacht haben, bereits eine gute Vorbereitung haben, sodass wir uns nun auf den Weg begeben können, den der Rat heute einschlägt, wenn er die Abstimmungsbotschaft verabschiedet. Damit hat die Stimmbevölkerung am 1. November zum ersten Mal das Wort und kann sagen, was sie vom Bau einer neuen Schwimmhalle in der Stadt Bern hält. Die Standortdiskussionen sind bekanntlich im Gang. Die Stadtratskommission SBK wird regelmässig darüber informiert. Es ist also nicht so, dass man die Katze im Sack kaufen würde, wie die Fraktion GFL/EVP sagt. Vielmehr ist klar, dass es einen Standort im Länggassquartier geben wird. Das Neufeld und das Mittelfeld, die beiden Standorte, die zur Diskussion stehen, sind beides hervorragende Standorte. Den idealen Standort, den die Fraktion GFL/EVP meint, gibt es aus meiner Sicht nicht. In der Stadt Bern kann es ihn nie geben. Jeder Standort hat seine Vor- und Nachteile. Ich hoffe, dass alle, die heute der Initiative zustimmen, bereit sind, denjenigen Standort, der sich nach allen Überlegungen, die angestellt werden, als der beste herauskristallisiert, mitzutragen, damit die Schwimmhalle in der Stadt Bern nicht plötzlich wegen eines Standortkriegs nicht gebaut werden kann. Die Initiative hat für mich die Bedeutung, dass eben in der Gemeindeordnung festgehalten wird, man wolle ein neues Hallenbad mit einer bestimmten Anzahl Schwimmbahnen. Die Annahme der Initiative wird den Bemühungen des Gemeinderats und des Stadtrats etwas Schub verleihen. Es ist nicht das einzige Geschäft, das der Rat zu beraten haben wird, wenn eine Schwimmhalle in der Stadt Bern gebaut werden soll. Der Rat wird auch ein Bauprojekt sowie eine Kreditvorlage beraten müssen. Vor allem müssen wir auch die Stimmbevölkerung von diesem Grossprojekt überzeugen. Wenn die Bevölkerung zustimmt, erhält der Gemeinderat mit dem Auftrag, innerhalb von fünf Jahren eine Schwimmhalle in der Stadt Bern zu bauen, ein ehrgeiziges Ziel vorgesetzt. Wer selbst Sport treibt, weiss jedoch, dass man im Sport manchmal ehrgeizige Ziele braucht. Wir werden auf das Ziel, das in der Tat sehr ehrgeizig ist, hinarbeiten. Es ist wichtig, dass wir es erreichen, denn es ist das Ziel von allen in diesem Saal: von den Befürwortern der Initiative und vielleicht auch von ihren Kritikern. Im Grundsatz sind wir uns wohl einig, dass wir eine solche Schwimmhalle in der Stadt Bern wollen.

Damit komme ich noch kurz zu den Anträgen der GFL/EVP: Ich bitte den Rat, sie abzulehnen. Die Initiative darf nicht benutzt werden, um explizit oder implizit ein Präjudiz Hallenbad Hirschengraben zu schaffen. Ich kann Ihnen versprechen, dass über die Zukunft des Hallenbads Hirschengraben weder ich als BSS-Direktorin noch der Gemeinderat entscheidet, sondern ebenfalls der Stadtrat. Ich persönlich bin froh, dass dem Sanierungskredit für das Hallenbad Hirschengraben zugestimmt wurde, damit es im Moment und hoffentlich auch in den kommenden Jahren weiterbenutzt werden kann. Wenn man das anders sieht und mit der Abstimmung über die Initiative einen Entscheid pro oder kontra Hallenbad Hirschengraben fällen will, würde man die Katze in Sack – um das Bild der Fraktion GFL/EVP aufzunehmen – tatsächlich ersäufen. Ob man die Tatsache, dass man die Bahnen des Schwimmbads längs oder quer benutzen kann, in die Abstimmungsbotschaft aufnehmen muss, überlasse ich dem Rat. Aus meiner Sicht wäre es nicht nötig, denn es ist wohl allen klar, dass man in beide Richtungen schwimmen kann. Wenn man es aber in die Abstimmungsbotschaft schreiben will, tut es auch nicht viel zur Sache. Ich bitte jedoch den Rat, Antrag Nr. 3 abzulehnen. Wir wissen im Moment noch nicht, wie viel das Bauprojekt kosten wird. Es gibt Schätzungen, zu denen wir auch stehen. Wir können davon ausgehen, dass dies die richtige Grössenordnung ist. Es wäre aus meiner Sicht aber falsch, bereits jetzt angeben zu wollen, was dies in Zukunft für die Stadt Bern in Bezug auf Abschreibungen zu Folge haben wird. Wir wissen nicht, wie viel Geld wir vom kantonalen Sportfonds erhalten, ob wir ein partnerschaftliches Projekt entwickeln wollen, bei dem ein Teil der Kosten von Privaten getragen wird, oder ob sich allenfalls eine weitere Gemeinde am Hallenbad beteiligen will. Es bringt keine zusätzliche Klarheit, wenn man eine Zahl in die Abstimmungsbotschaft einfügt. Es bringt höchstens eine Scheingenaugigkeit und eine Scheintransparenz, die unnötig und verwirrend sind.

Ich komme zum Fazit: Während ich mich auf die heutige Debatte vorbereitet habe, kam mir das Bild der grünen Welle in den Sinn. Grüne Welle steht für zügiges Vorwärtstommen. Es sollte kein Stop and Go sein, es sollte keine roten Ampeln haben, die uns auf unserem Weg stoppen. Wir wollen beim Bau der Schwimmhalle vorwärtsmachen. Die Welle steht auch für Wasser, für das Hallenbadwasser, von dem wir hoffen, dass es bald in der Stadt Bern in der Schwimmhalle vorhanden sein wird. Grün steht für Nachhaltigkeit, für lange Lebensdauer. Wir bauen ein Hallenbad nicht nur für die heutige Bevölkerung der Stadt Bern, sondern für zukünftige Generationen. Deshalb freut es mich, dass sich der Stadtrat grossmehrheitlich für die Initiative ausgesprochen hat. Damit folgt er dem Antrag des Gemeinderats und dem einstimmigen Antrag der SBK. Dem Sprecher der SBK, Michael Daphinoff, danke ich herzlich für die Vorstellung des interessanten und anspruchsvollen Geschäfts.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt der Initiative zu (57 Ja, 6 Nein, 8 Enthaltungen). *Abst.Nr. 004*
2. Der Stadtrat lehnt Antrag Nr. 1 GFL/EVP ab (13 Ja, 56 Nein). *Abst.Nr. 005*
3. Der Stadtrat lehnt Antrag Nr. 2 GFL/EVP ab (33 Ja, 37 Nein). *Abst.Nr. 006*
4. Der Stadtrat lehnt den modifizierten Antrag Nr. 3 GFL/EVP ab (16 Ja, 55 Nein). *Abst.Nr. 007*
5. Der Stadtrat stimmt der Abstimmungsbotschaft zu (59 Ja, 0 Nein, 12 Enthaltungen). *Abst.Nr. 008*

2014.SR.000041

7 Postulat Agglomerationskommission AKO (Melanie Mettler, GLP/Daniela Lutz-Beck, GFL): Partnerschaftliche Zusammenarbeit in der Agglomeration für eine 50-m-Schwimmhalle

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
Bern, 2. Juli 2014

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich.

2010.SR.000180

8 Motion Fraktion SVPplus (Ueli Jaisli/Manfred Blaser, SVP): Ein Hallenbad für Jung und Alt fördert den Zusammenhalt!; Fristverlängerung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Fraktion SVPplus (Ueli Jaisli/Manfred Blaser, SVP): Ein Hallenbad für Jung und Alt fördert den Zusammenhalt!; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis 31. Dezember 2016 zu.
Bern, 10. Dezember 2014

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat stimmt der Fristverlängerung bis 31. Dezember 2016 zu.

2014.TVS.000231

9 Gesamtprojekt Thunplatz – Ostring; Projektierungskredit (Bauprojekt)

Gemeinderatsantrag

1. Für den Kostenanteil der Stadt Bern am Gesamtprojekt Thunplatz–Ostring wird ein Brutto-Projektierungskredit von 2,4 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung wie folgt bewilligt:

– Definitive Gestaltung Thunplatz, Konto I5100301 (KST 510110)	Fr. 320 000.00
– Gesamtanierung Thunstrasse Ost inkl. Umbau Knoten Burgernziel und Dienstgleisverbindung, Konto I5100369 (KST 510110)	Fr. 1 770 000.00
– Sanierung Ostring, Konto I5100298 (KST 510110)	Fr. 310 000.00
2. Diese Kredite sind in allfällige spätere Projektierungs- bzw. Baukredite aufzunehmen.
3. Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.
Bern, 17. Dezember 2014

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

Antrag Nr. 1

Es ist zu prüfen, ob zwischen Thunplatz und Burgernziel die Strasse von heute elf auf zwölf Meter verbreitert und wie folgt unter die verschiedenen Benutzer aufgeteilt werden kann: Stadtauswärts: Radstreifen 1,5 Meter, MIV 3,0 Meter, Tram 3,0 Meter; stadteinwärts: Radstreifen 1,5 Meter, MIV/Tram 3,0 Meter.

Begründung: Die Gleise müssen ersetzt werden, es lohnt sich daher zu prüfen, ob die Gleise neu angeordnet werden können, und zwar so, dass zumindest eine Richtung des Trams das eigene Trassee zur Verfügung hat. Es profitiert sowohl der ÖV als auch der MIV von gegenseitiger Unabhängigkeit (allerdings nur in eine Richtung). In welcher Richtung es sinnvoller ist, das eigene Tramtrassee zu gestalten, sollen die Experten prüfen.

Das eigene Tramtrassee und ein Radstreifen von vernünftiger Grösse würden eine Verbreiterung des Strassenraumes von rund 1,0 m bedeuten auf Kosten des Gehweges. Die Gehwege sind heute genügend breit und dies wäre verhältnismässig. Schwieriger wird es die Bevölkerung und die Denkmalpflege von der voraussichtlich notwendigen Fällung der Allee auf einer Strassenseite. Die Bäume können aber analog wieder gepflanzt werden, einfach einen Meter verschoben.

PS: Die Aufhebung einer MIV-Spur und ein Eigentrassee des Trams in eine Richtung könnte heute mit der bestehenden Verkehrsführung bereits getestet werden (Sperrung des gemeinsamen MIV/ÖV Spur für den MIV).

Antrag Nr. 2

Zwischen Thunplatz und Kreuzung Thunstrasse/Brunnadernstrasse soll geprüft werden, ob das Tram beidseitig auf einem eigenen Trassee platziert und der Radstreifen auf den Gehweg verlegt werden kann. Für den MIV verbleibt je eine separate Spur pro Richtung.

Begründung: Tram und MIV behindern sich gegenseitig. Bei einer solchen Strassenbreite könnte die Trennung der beiden Verkehrsteilnehmer Verbesserungen schaffen und den ÖV attraktiver gestalten. Die Strassenbreite beträgt hier 11 m mit 3 Spuren MIV und gemeinsamem Tramtrassee. Der Gehweg ist zum Teil sehr grosszügig und könnte von Velofahrern und Fussgängern benutzt werden. Das Fussgängeraufkommen ist eher gering. Das eigene Trassee des Trams wäre verbunden mit der Fahrspurreduktion für den MIV stadtauswärts von 2 auf 1. Voraussichtlich wäre eine Verbreiterung des Strassenraumes auf mindestens 12,0 m nötig und folgendermassen wohl die Rodung einer Alleereihe. Sollte die Rodung ein Tabu sein, soll geprüft werden, ob halt ein Tramtrassee mit dem MIV geteilt wird (analog Antrag 1).

Antrag Nr. 3

Auf der Muristrasse Richtung Egelsee (Kreuzung Burgernziel bis ca. Höhe Bornweg) soll nach Möglichkeit beidseitig auf einer Länge von rund 100 m ein Radstreifen erstellt werden. Für linksabbiegende Radfahrer Richtung Ostring (von der Muristrasse kommend) sollen Massnahmen getroffen werden (z.B. Velowartefläche zuvorderst an der Spur vor der LSA).

Begründung: Auf der Muristrasse auf Höhe Egelsee gibt's heute bereits beidseitig einen Radstreifen. Es ist fahrlässig und unlogisch, das wichtige fehlende Teilstück zwischen Kreuzung Burgernziel und Bornweg wegzulassen. Die Massnahme erhöht die Velosicherheit massgeblich. Eventuell muss für die Realisierung des Radstreifens Richtung Burgernziel die MIV-Spur (fürs Abzweigen) aufgehoben werden. Die Abbildung 4 illustriert die Situation.

Antrag Nr. 4

Es ist zu prüfen, auf dem Ostring im Abschnitt zwischen Segantinistrasse bis Burgernziel und auf der Thunstrasse im Abschnitt Burgernziel bis Bornweg stadteinwärts (Richtung Westen) auf die zweispurige Verkehrsführung in Geradeausfahrt zu verzichten und die Einfahrt in die Burgernzielkreuzung vom Ostring auf zwei Spuren zu beschränken (eine Spur für Linksabbieger und eine Spur für Geradeaus/Rechtsabbieger).

Begründung: Das Tram stadteinwärts kann mit dieser Änderung auf dem Ostring bis zur Burgernzielkreuzung auf einem eigenen Trassee fahren. Dadurch wird ein Konflikt mit den wartenden Motorfahr-

zeugen in den Einspurstrecken vermieden. Die LSA-Regelung wird dadurch flexibler und auf die Lichtsignalanlage vor der Segantinistrasse kann verzichtet werden. Auf der Thunstrasse kann so das Tram bis zur Brunnadernstrasse ebenfalls auf einem eigenen Trassee fahren. Ein Konflikt mit allfällig stehenden Fahrzeugen auf der endenden Fahrspur ist so nicht möglich. Der Kapazitätsgewinn und damit der Nutzen des kurzen zweispurigen Abschnittes dürfte ausserdem verhältnismässig gering sein.

Antrag Nr. 5

Es ist zu prüfen, den Thunplatz als normaler 1-spuriger Kreislauf auszuführen, auf die 2-spurige Einfahrt von der Thunstrasse und von der Kirchenfeldstrasse zu verzichten, und die Fussgängerampeln im Kreislauf aufzuheben.

Begründung: Das Verkehrsregime auf dem Thunplatz wird dadurch übersichtlicher, sicherer und flüssiger. Gemäss der aktuellen Verkehrsführung wird die Kirchenfeldstrasse erst etwa 50 m vor dem Thunplatz auf 2 Fahrspuren erweitert. Der effektive Kapazitätsgewinn dürfte gering sein. Dasselbe gilt für die Einfahrt von der Thunstrasse gemäss der vorgesehenen Planung. Es ist überhaupt nicht ersichtlich, warum 50 m vor dem Kreislauf die Fahrbahn plötzlich zulasten des Velostreifens auf zwei Fahrspuren erweitert werden soll. Bei einer einspurigen Verkehrsführung im Kreislauf kann möglicherweise auf die Fussgängerampeln bei zwei der drei Fussgängerstreifen, welche in die Kreislaufmitte führen, verzichtet werden.

Antrag Nr. 6

Die voraussichtlichen Betriebskosten der neuen Lichtsignalanlage der Burgernzielkreuzung sind mit dem Realisierungskredit auszuweisen.

Begründung: Aufgrund der Komplexität der Burgernzielkreuzung scheint ein Ersatz des aktuellen Verkehrsregimes durch eine Lichtsignalanlage angebracht. Oftmals gilt aber, dass durch den Rückbau von Lichtsignalanlagen und deren Ersatz mit Kreislaufen oder vortrittsgeregelten Kreuzungen die Verkehrssicherheit erhöht werden kann, der Verkehr ruhiger und flüssiger wird und Kosten gespart werden können. Während andere Städte sich deshalb seit den 90er-Jahren bemühen, ihre LSA-Infrastruktur kontinuierlich rückzubauen, hat in Bern ein entsprechender Paradigmenwechsel noch nicht stattgefunden. Bei einer Erweiterung der LSA-Infrastruktur sind daher neben den Investitionskosten auch die zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltskosten transparent auszuweisen.

Antrag Nr. 7

Es sei sicherzustellen, dass die massgebenden Berichte des ASTRA und des Kantons betr. Kapazität und Stauzeiten zu allen Varianten; eingeholt werden und die Einbindung der jeweiligen Fachstellen garantiert ist.

Antrag Nr. 8

Es sei sicherzustellen, dass die Stellungnahmen der Gemeinde Muri und den Strassenverkehrsverbänden eingeholt werden und eine Einbindung während der Projektierung vorgesehen ist.

Antrag Nr. 9

Es sei sicherzustellen, dass die entsprechenden Nachweise insbesondere betr. Kapazität und Stauzeiten frühzeitig beim ASTRA und Kanton eingeholt werden, sodass der Stadt möglichst keine nutzlose Planungsarbeiten verursacht werden und dass das Projekt entsprechend angepasst werden kann; die Ausführungskredite für die Teilprojekte seien dabei vom Vorliegen der entsprechend notwendigen Nachweise abhängig zu machen.

Antrag Nr. 10

Es seien realistische detaillierte Verkehrssimulationen, Berechnung Rückstau/Stauzeiten in allen Richtungen resp. Gegenrichtungen vorzunehmen, dabei soll der Ist-Zustand mit dem Soll-Zustand verglichen werden, insbesondere soll aufgezeigt werden, was passieren kann, wenn einzelne wichtige Elemente (z.B. Beibehaltung Tramhäuschen, zusätzliche Velospur, Fahrbahnverengung etc.) neu dazu kommen oder wegfallen.

Antrag Nr. 11

Es seien bei der Planung die Auswirkungen der Verlaufsmassnahmen auf die Autobahn und die betroffenen Quartierteile des Stadtteils IV und die angrenzende Quartiere zu berechnen.

Antrag Nr. 12

Es sei eine frühzeitige Kontaktaufnahmen mit Denkmalpflege und möglichen Einsprechern betr. Schutz bei Tramhäuschens, Ziel keine Einsprache, durchzuführen.

Antrag Nr. 13

Es sei sicherzustellen, dass nicht auf kleinere Quartierstrassen im Stadtteil IV ausgewichen wird.

Antrag Nr. 14

Auf der ganzen Strecke Thunplatz–Ostring wird beidseitig je ein Velostreifen von mindestens 1,50 Meter Breite erstellt.

Begründung: Der Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern schreibt vor, dass auf dem Basisnetz Velostreifen von 1,50 Meter Breite angeboten werden müssen. In Anbetracht der geplanten Velo-Offensive der Stadt Bern ist eine Breite von 1,50 Meter das absolute Mindestmass. Bei einer Zunahme des Veloverkehrs und insbesondere der E-Bikes braucht es zwingend breitere Velostreifen, damit ein sicheres Überholen gewährleistet ist.

a. **Eventualantrag SP-Fraktion zu Antrag Nr. 14:**

b. **Es ist zu prüfen**, ob auf der ganzen Strecke Thunplatz-Ostring beidseitig je ein Velostreifen von mindestens 1 50 Meter Breite erstellt werden kann.

Antrag Nr. 15

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, ob dem MIV nicht nur stadteinwärts, sondern auch stadtauswärts nur je eine Fahrspur im Mischverkehr mit dem öV zur Verfügung gestellt werden kann.

Begründung: Eine zusätzliche Spurreduktion könnte mithelfen, dass der motorisierte Individualverkehr in der Stadt Bern weiter reduziert werden kann. Weniger Lärm und Abgase, aber eine höhere Lebensqualität wären die Folge. In der Vorlage ist stadteinwärts eine Mischspur von öV und MIV geplant, stadtauswärts dagegen nicht. Wenn stadteinwärts eine Mischspur möglich ist, sollte dies auch stadtauswärts möglich sein, ohne dass der MIV den öV behindert.

Antrag Nr. 16

Es ist eine Variante zu prüfen, bei der die Busse der Linie 28 bei der Haltestelle Brunnadernstrasse in beide Richtungen am gleichen Ort wie die Trams der Linien 6, 7 und 8 halten.

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

Minderheitsantrag Nr. 1

Es sei sicherzustellen, dass die Planung von einem Verkehrswachstum des PGV (MIV) von 30% bis 2030 ausgeht und die entsprechenden Kapazitäten des PGV (MIV) problemlos, d.h. ohne Pfortneranlagen, verkraftet werden können.

Eventualantrag zu Minderheitsantrag Nr. 1

Es sei sicherzustellen, dass die Planung von einem Verkehrswachstum des PGV (MIV) von 30% bis 2030 ausgeht und die entsprechenden Kapazitäten des PGV (MIV) mit eingerechnet werden.

Minderheitsantrag Nr. 2

Es seien im Rahmen des Projekts alternativ- und/oder Ersatzrouten für eine Veloschnellbahn/Velospur/Velowegsystem Ost auszuarbeiten: (z.B. „Waldvarianten“, Quartiervarianten, Fahren auf Trottoir, wo dies ohne Gefährdung für Fussgänger möglich etc.).

Minderheitsantrag Nr. 3

Es seien alternativ-/ und oder Ersatzrouten für eine Veloschnellbahn/Velospur/Velowegsystem Ost auszuarbeiten: (z.B. „Waldvarianten“, Quartiervarianten, Fahren auf Trottoir, wo dies ohne Gefährdung für Fussgänger möglich etc.).

Minderheitsantrag Nr. 4

Zusätzlich sollen insbesondere (Autobahn Ostring, Muri, Efenau aus Brunnadernstrasse, Richtung Weltpost; Efenau Brunnadernstrasse Richtung Thunplatz resp. Ostring, Egelsee Laubegg resp. Bärengraben, Thunplatz Monbijou, Thunplatz Zentrum, Quartierstrassen, Ostring und Efenau/Egghözli, Murifeld, Monbijou (Strassen Raum Ostring/Murifeld, Strassen Manuelstrasse, Villettengässli, Efenauweg etc.) geprüft werden.

Insbesondere folgende Simulationen seien dabei zu berechnen, vorzunehmen:

- a) wenn keine Reduktion in Spitzenzeiten um 15% möglich
- b) Wenn Tramhäuschen bleiben muss
- c) Zunahme PGV (MIV) um 45%
- d) Zunahme PGV (MIV) 30%
- e) Zunahme PGV (MIV) 15%
- f) Zunahme PGV (MIV) 5%
- g) Abnahme PGV (MIV) 15%

Minderheitsantrag Nr. 5

Es sei zusätzlich im Rahmen des Projektes ein Plan B zu erstellen, resp. es seien die Auswirkungen auf betroffene Quartiere: was passiert, wenn:

- a) kein Rückgang Spitzenstunden um 15% erfolgt
- b) Zunahme Verkehr von heute um 5% erfolgt
- c) Zunahme Verkehr 15% erfolgt
- d) Zunahme Verkehr 30% erfolgt
- e) Zunahme Verkehr 45% erfolgt
- f) Situation: Berechnung Unfall/Sperrung Autobahn Raum Muri von 1 h/2 h/3 h
- fa) sind die Notfalldienste im Quartier auch bei lit. a bis f sichergestellt?

Folgende Simulationen seien dabei zu berechnen, vorzunehmen:

konkrete Auswirkungen auf die betroffenen Quartiere im Stadtteil IV:

(Strassen Raum Ostring/Murifeld, Strassen Manuelstrasse, Villettengässli, Efenauweg, Strassen Raum Laubegg, Seminarstrass etc.)

- mit Zubringer?
- ohne Zubringer?
- Berücksichtigung, dass infolge der unzähligen Zubringer die Einhaltung gar nicht mehr kontrolliert werden kann?

Minderheitsantrag Nr. 6

Es seien die konkreten Auswirkungen auf andere Stadtteile gesondert für jeden Stadtteil zu berechnen (Varianten a–fa).

Minderheitsantrag Nr. 7

Es sei zusätzlich ein Konzept für ein Monitoring vorzusehen, dass während der Phase der Projektierung einen Ideenfächer erweitert; allenfalls unter Inkaufnahme eines Nachkredits (Höhe?).

Minderheitsantrag Nr. 8

Es sei der Kreisel Burgernziel – wie bisher – grundsätzlich beizubehalten.

Eventualantrag zum Minderheitsantrag Nr. 8

Es sei der Kreisel Burgernziel grundsätzlich beizubehalten.

Minderheitsantrag Nr. 9

Es seien zusätzliche Kreiselvarianten („bisheriger“ resp. angepasste) als Alternative zu projektieren.

Minderheitsantrag Nr. 10

Es seien die Tramgleise an Strassenrand (Voraussetzung: Zulässigkeit gemäss BehiG) zu verlegen.

Minderheitsantrag Nr. 11

Es seien zusätzliche Varianten (Verlegung der Tramgleise an Strassenrand) (Voraussetzung: Zulässigkeit gemäss BehiG) vorzusehen.

Minderheitsantrag Nr. 12

Es sei auf die Verkehrsberuhigung Efenau zu verzichten, damit nicht auf kleinere Quartierstrassen ausgewichen wird (Brunnadernstrasse/Egghölzlistrasse: können via Manuelstrasse Efenauweg umgangen werden, insbesondere wenn Bus von Endstation Richtung Manuelstrasse fährt, resp. Genrichtung Bus von Stadt bei Luternau. Oder Willadingweg wird der Automobilist so „Zeit gewinnen“ (Zubringer werden nicht respektiert, da nicht alle Zubringer kontrolliert werden können); die kleinen Strassen besonders schützenswert, da hohe Lebensqualität!

Minderheitsantrag Nr. 13

Es sei die Projektierung unter Verzicht der Auflage der 15% Verkehrsreduktion durchzuführen.

Minderheitsantrag Nr. 14

Es sei auf eine Verkehrsflächenreduktion für den PGV (MIV) zu verzichten.

Minderheitsantrag Nr. 15

Es sei die Projektierung unter der Auflage der 30% Verkehrszunahme insbesondere (PGV; MIV) bis 2030 vorzunehmen und es seien für alle Verkehrsstränge die entsprechenden Kapazitäten zu schaffen.

Minderheitsantrag Nr. 16

Es sei sicherzustellen, dass das Übergangsnetz im Stadtteil IV nicht Einbussen erleidet und die Kapazität Einbussen erleidet.

Minderheitsantrag Nr. 17

Es sei zu prüfen, ob die Tramlinien so gelegt werden können, dass der PGV/MIV nahezu keine Verringerung der Strassenkapazität erleidet und gleichzeitig Velospuren möglich werden. Dies unter der Voraussetzung, dass das Projekt behindertengerecht bleibt und den Bestimmungen des BehiG entspricht.

Anträge Fraktion SVP

Antrag Nr. 1

Der GR wird beauftragt, mittels Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen aufzuzeigen, welche durch Spurreduktionen oder Neuaufteilung der Verkehrsflächen sowie dem Umbau des Burgernzielkreisels in eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung verursacht würden.

Antrag Nr. 2

Es seien die Auswirkungen der geplanten Verkehrsmassnahmen im Perimeter auf die Notfalldienste abzuklären, dies insbesondere unter besonderer Berücksichtigung des Sonnenhof-Spitals und der Sicherstellung der Verbindung von und zum Inselspital für den Stadtteil IV aber auch die anderen Stadtteile.

Antrag Nr. 3

Es sei sicher zu stellen, dass die Notfalldienste trotz der vorgesehenen Verkehrsmassnahmen weiterhin ungehindert verkehren können.

Antrag Nr. 4

Es sei abzuklären, zu welchen Zeit-Verlusten die Behinderung der Notfalldienste durch Rückstau infolge der Pfortneranlagen und Verkehrsmassnahmen führt:

- Achse Raum Egghölzli/Muri–Bern Zentrum–Raum Egghölzli/Muri
- Achse Ostring Autobahnausfahrt–Bern Zentrum–Ostring
- Achse Efenau–Ostring–Efenau
- Achse Ostring–Obstberg–Ostring

Antrag Nr. 5

Auf die Erstellung von Pollern, Aufpflasterungen etc. im Perimeter Kirchenfeld, Egghölzli, Brunnadern, Ostring, Kirchenfeld, Murifeld sei zu verzichten.

Anträge Luzius Theiler (GPB-DA)

Antrag Nr. 1

Die Alleebäume im Planungssperimeter sind integral zu erhalten.

Antrag Nr. 2

Der Thunplatz sei, analog zum Breitenrainplatz, als Quartiermittelpunkt bewohnerInnenfreundlich zu gestalten.

Antrag Nr. 3

Auf das Dienstgeleise Burgernziel ist zu verzichten.

Antrag Nr. 4

Die Velospuren sind nicht zu Lasten der FussgängerInnen, sondern zu Lasten der Verkehrsfläche für den MIV zu erstellen.

Kommissionssprecher PVS *Alexander Feuz* (SVP): Zuerst danke ich der Verwaltung, insbesondere Mathias Kühni von der TVS, mit dem ich das Projekt telefonisch und per Mail besprochen habe, sowie Stadtingenieur Hans-Peter Wyss. Es ist ein komplexes Projekt, und ich möchte diesen beiden Herren danken. Ebenso danke ich der PVS. Ich werde mich zuerst sachlich als Kommissionssprecher äussern und werde in einem zweiten Teil als Sprecher der Minderheit deren Anträge begründen. Da ich nicht drei Voten nacheinander halten will, werde ich die Anträge der Fraktion SVP sowie einen neuen Antrag, den wir einreichen, nach einem Unterbruch ebenfalls begründen.

Es handelt sich, wie gesagt, um ein komplexes Projekt. Ich kann vorab bekannt geben, dass die PVS dem Projekt mit 7 Ja gegen 4 Nein zugestimmt hat. Wenn Sie die Anträge gelesen haben, werden Sie auch erkennen, dass es häufig um Sachverhalte geht, die teilweise sogar mit Stichentscheid beschlossen wurden. Wenn Sie die einzelnen Anträge betrachten, wissen Sie auch, aus welcher Küche sie stammen und welche Handschrift sie tragen. Es gab durchaus Kompromisse und wechselnde Mehrheiten. Deshalb fällt es mir als Kommissionssprecher relativ leicht, das Geschäft sachlich vorzustellen, wie ich es bekanntlich auch tun muss. Es handelt sich um ein Projekt, das man nicht losgelöst betrachten darf. Es geht nicht einfach nur um die Stadt: Im ersten, äussersten Teil, im Bereich Freudenbergerplatz, ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig. Das ist relativ wichtig, zu sehen, was Aufgabe der Stadt ist und was das andere Projekt. Häufig haben wir sehr wichtige Parameter, die berücksichtigt werden müssen. Wenn die Realisierung mit Dienstgeleisen nicht innerhalb einer bestimmten Frist – bis 2020/2021 – erfolgen kann, zieht Bernmobil das Projekt unter Umständen durch und muss die Gleiserneuerung vornehmen, bevor die ganze Sache abgeschlossen ist. Das ist auch auf der Zeitachse von grosser Bedeutung. Dies alles sind Parameter, die man kennen muss. Umstritten ist auch die Frage des Erhalts des Tramhäuschens. An andern Orten wurde es als sehr wertvoll angesehen; hier ist die Mehrheit der Meinung, das Tramhäuschen könne verschwinden. Aber auch hier handelt es sich um Elemente, die man in Betracht ziehen muss. Es gibt ebenfalls Anträge, die fordern, dass die Baumallee allenfalls entfernt werden muss, um eine Verbreiterung zu machen. Auf alle diese Punkte werde ich anschliessend noch im Detail zu sprechen kommen. Im Quartier gibt es weitere wichtige Elemente zu beachten: die Überbauung Burgernziel, die Dienstleistungsverbinding Knoten Burgernziel sowie den Gleisersatz mit einer gewissen Zeitachse. Dazu kommt als wichtiger Punkt die Behindertengerechtigkeit der Haltestellen: Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom 13. Dezember 2002 müssen die Haltestellen behindertengerecht angepasst werden. Ich kann hier vorgreifen: Man hat damals überlegt, ob man allenfalls mit ausfahrbaren Rampen eine Er-

leichterung schaffen könnte. Man musste indessen feststellen, dass dies nicht möglich ist, weil die Behinderten vielleicht nicht dort aussteigen, wo sich die Rampe befindet. Die Vorlage muss auch in das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region eingebettet werden. Ein weiterer Parameter, der betrachtet werden muss, ist der Thunplatz, dessen immer noch provisorische Gestaltung in eine definitive überführt werden soll. Ausserdem soll die Verkehrsberuhigung im Bereich Brunnadern/Elfenau verbessert werden. In diesem Perimeter müssen auch die Werkleitungen berücksichtigt werden. Dies ist die umfangreiche Ausgangslage. Es geht heute allerdings nicht um einen Realisierungskredit, sondern um einen Projektierungskredit für ein Bauprojekt. Das scheint mir ebenfalls ein sehr wichtiger Punkt zu sein. In der Kommission wurde hart um die Richtung gerungen, welche das Projekt einschlagen soll. Das ist an der Vielzahl von Anträgen deutlich zu erkennen. Ich werde aber davon absehen, bei jedem Antrag darzustellen, wie sich die Mehrheiten im Einzelnen zusammengesetzt haben. Sonst würde ich praktisch nur Zahlen vorlesen, und das entspricht wohl kaum dem Sinn und Zweck des Kommissionssprechers. Bezüglich des Verlaufs verweise ich auf die Unterlagen, welche die Ratsmitglieder schriftlich erhalten haben. Ich will ihren Inhalt an dieser Stelle nicht wiederholen. Ich möchte aber einen Punkt herausgreifen, der mir wichtig erscheint: Es liegen auch überwiesene Vorstösse vor. Dabei denke ich insbesondere an die interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP, Koexistenz auf der Achse Thunstrasse–Ostring, in der ebenfalls gewisse Punkte festgelegt wurden.

Damit komme ich nun zu den Anträgen der Kommissionmehrheit: Antrag Nr. 1 verlangt, dass geprüft wird, ob die Strasse zwischen Thunplatz und Burgernziel von 11 auf 12 Meter verbreitert werden soll, und sieht eine detaillierte Aufteilung unter die verschiedenen Benützer vor. Stadtauswärts: Radstreifen 1,5 Meter, MIV 3,0 Meter, Tram 3,0 Meter; stadteinwärts: Radstreifen 1,5 Meter, MIV/Tram 3,0 Meter. Antrag Nr. 2 will prüfen lassen, ob das Tram beidseitig auf einem eigenen Trassee platziert und der Radstreifen auf den Gehweg verlegt werden könnte. Für den MIV würde in diesem Fall je eine separate Spur pro Richtung verbleiben. Es handelt sich, wie man sehen kann, manchmal wirklich um Detailanträge, so auch bei Antrag Nr. 3, der verlangt dass auf einer Länge von 100 Metern ein Radstreifen erstellt wird und für linksabbiegende Radfahrer Massnahmen getroffen werden. Auch in Antrag Nr. 4 geht es um ein Detail zur Verkehrsführung. Antrag Nr. 5 betrifft etwas anderes: Da geht es um die Frage, ob nicht ein normaler einspuriger Kreislauf ausgeführt, auf die zweisepurige Einfahrt von der Thunstrasse und von der Kirchenfeldstrasse her verzichtet sowie die Fussgängerampeln im Kreislauf aufgehoben werden sollen. Bei Antrag Nr. 6 gab es eine Korrektur gegenüber der alten Antragsliste: Die voraussichtlichen Betriebskosten sollen ausgewiesen werden. Zu den Anträgen Nr. 7 bis Nr. 9: Die Berichte des ASTRA betreffend Kapazität und Stauzeiten zu allen Varianten sollen eingeholt und die Einbindung der jeweiligen Fachstellen garantiert werden. Zudem soll eine Stellungnahme der Gemeinde Muri sowie der Strassenverkehrsverbände eingeholt werden. Die entsprechenden Nachweise insbesondere betreffend Kapazität und Stauzeiten sollen frühzeitig beim ASTRA und beim Kanton eingeholt werden, sodass der Stadt möglichst keine nutzlosen Planungsarbeiten verursacht werden und das Projekt entsprechend angepasst werden kann. Die Kredite sollen in Abhängigkeit des Vorliegens der entsprechenden Nachweise ausgelöst werden. Es war die Überlegung der Kommission, dass die Detailplanung nicht vorgenommen werden soll, während das ASTRA diese Kapazitätseinbussen möglicherweise als nicht zulässig beurteilt. Es war der Kommission daher wichtig, diese Nachweise einzubinden, um nutzlose Planungskosten zu vermeiden. Antrag Nr. 10 verlangt, dass realistische Verkehrssimulationen vorgenommen werden; Antrag Nr. 11 fordert, bei der Planung die Auswirkungen der Verlaufsmassnahmen auf die Autobahn und die betroffenen Quartierteile zu berechnen. Antrag Nr. 12 sieht vor, mit der Denkmalpflege und möglichen Einsprechern betreffend Schutz des Tramhäuschens frühzeitig Kontakt aufzunehmen, um eine jahrelange Verzögerung zu vermeiden. Mit Antrag Nr. 13 soll sichergestellt werden,

dass nicht auf kleinere Quartierstrassen im Stadtteil IV ausgewichen wird. Antrag Nr. 14 verlangt auf der ganzen Strecke Thunplatz–Ostring beidseitig je einen Velostreifen von mindestens 1,50 Meter Breite. Dazu gibt es einen Eventualantrag, wonach geprüft werden soll, ob auf der ganzen Strecke Thunplatz–Ostring beidseitig je einen Velostreifen von mindestens 1,50 Meter Breite erstellt werden kann, sowie einen Eventualantrag, der beidseitig je einen Velostreifen von mindestens 1,50 Meter Breite auf der ganzen Strecke Thunplatz–Ostring und den gleichzeitigen Erhalt der bestehenden Baumallee verlangt. Die Anträge, die von verschiedenen Seiten gestellt wurde, zeigen, wie um einzelne Formulierungen gerungen wurde. Teilweise will man die Alleen schützen, teilweise ist man bereit, sie zu opfern. Antrag Nr. 15 sieht vor, dem MIV nicht nur stadteinwärts, sondern auch stadtauswärts nur je eine Fahrspur im Mischverkehr mit dem öV zur Verfügung zu stellen. Antrag Nr. 16 verlangt, dass eine Variante geprüft wird, bei der die Busse der Linie 28 bei der Haltestelle Brunnadernstrasse in beide Richtungen am gleichen Ort wie die Trams der Linien 6, 7 und 8 halten. Es handelt sich also um eine Fülle von Anträgen, die von verschiedenen Parteien eingereicht wurden. Diese Anträge fanden in der Kommission eine Mehrheit. Das Projekt selbst wird, wie ich bereits erwähnt habe, von der PVS mit 7 Ja gegen 4 Nein zur Annahme empfohlen.

Für die Kommissionsminderheit PVS: Auch die Kommissionminderheit sieht, dass man etwas machen muss. Sie befürchtet jedoch, dass die wichtige Verkehrsachse durch die vorgesehenen Massnahmen wesentliche Einbussen erleiden könnte. Bisher hat es relativ gut funktioniert. Hingegen haben wir bereits heute zu Spitzenzeiten starke Belastungen und Rückstaus bis zur Monbijoubücke. Wir sind der Meinung, dass mit den geplanten Massnahmen die Gefahr besteht, dass es zum „Gehtnichtmehr“ kommt. Ich kann bestätigen, dass es zu einem Rückstau bis auf die Autobahn im Wankdorf kam, als beim Betten-Zbinden einmal die Bäume geschnitten wurden. Deshalb ist es sehr wichtig, die Angelegenheit mit dem ASTRA zu besprechen, denn der Staubereich ist sehr kurz. Es ist anders als in Zürich, wo eine längere 60er- und 80er-Strecke als Stauraum vorhanden ist, wenn man die Autobahn verlässt. In Bern ist die Autobahn selbst der Stauraum. Ich äussere mich nun zu den einzelnen Anträgen der Kommissionsminderheit, die versucht, im Sinne der Gleichberechtigung die Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen, sondern sicherzustellen, dass das Notwendige untergenommen wird, damit die wichtige Verbindung nicht kaputtgeht. Alle rechnen damit, dass die Sache funktioniert, wenn es zu einer Verkehrsabnahme kommt. Die Minderheit geht jedoch von einer Verkehrszunahme aus. Der Minderheitsantrag Nr. 1 will sicherstellen, dass die Planung von einem Verkehrswachstum des PGV/MIV von 30% bis 2030 ausgeht und dass die die Anzahl Fahrten verkraftet werden können, ohne dass Pfortneranlagen erstellt werden müssen. Der Eventualantrag zum Minderheitsantrag Nr. 1 bringt eine gewisse Anpassung. In Antrag Nr. 2 ist die Forderung enthalten, dass man auch den Mut haben soll, neu zu denken. Bisher wollte man den Veloverkehr immer auf der Achse Thunstrasse führen. Man sollte allenfalls daran denken, dass man die Thunstrasse hintenherum umfahren könnte. Ich weise darauf hin, dass bekanntlich bei den Tennisplätzen für viel Geld ein Ausbau erfolgt ist. Man müsste zwar einen gewissen Umweg fahren, dafür wäre man sicherer unterwegs. Wir sind der Meinung, dass man da entsprechende Massnahmen vorsehen sollte. Auch Antrag Nr. 3 stellt diese Forderung. Die Anträge Nr. 4 und Nr. 5 zeigen verschiedene Berechnungsmodelle leicht unterschiedlicher Art. Ich verzichte auf Ausführungen dazu und verweise auf den schriftlichen Text. Ebenfalls sind wir in Antrag Nr. 6 der Meinung, dass die Auswirkungen auf andere Stadtteile berechnet werden sollen und dass ein Konzept für ein Monitoring vorgesehen werden soll, das während der Phase der Projektierung einen Ideenfächer erweitert; dies allenfalls unter Inkaufnahme eines Nachkredits in Antrag Nr. 7, damit notwendige Überlegungen angestellt werden können. Im Weiteren sind wir mit Antrag Nr. 8 der Meinung, dass der Kreisel Burgernziel wie bisher grundsätzlich beizubehalten sei. Denken Sie daran, dass Wankdorf ein zweispuriger Kreisel ist. Das wurde neu ebenfalls so gemacht. Zu Antrag Nr. 8 stellen wir einen

etwas abgeschwächten Eventualantrag, in dem „wie bisher“ weggelassen wird. Antrag Nr. 9 fordert im Sinne eines Kompromisses in einer offeneren Formulierung, dass zusätzliche Kreisvarianten als Alternative geprüft werden sollen. Zudem soll mit den Anträgen Nr. 10 und Nr. 11 geprüft werden, ob die Tramgeleise an den Strassenrand verlegt werden können. Voraussetzung ist natürlich die Zulässigkeit gemäss BehiG. Bei Antrag Nr. 12 geht es darum, zu vermeiden, dass auf kleinere Quartierstrassen ausgewichen wird. Ich halte aber mit allem Nachdruck fest, dass wir weder Poller noch Aufpflästerungen oder Sperrungen wollen. Wir sind der Meinung, man solle den Verkehr fliessen lassen: Das wäre die beste Garantie, um die kleinen Strassen zu schützen. Bei der Projektierung sollte unseres Erachtens auf die Auflage der 15% Verkehrsreduktion verzichtet werden (Antrag Nr. 13). Wenn man weiss, dass der Verkehr zunehmen wird, sollte man jetzt nicht kürzen und zu wenig bauen. Das ist mit den Schulen vergleichbar: Dort muss man, wenn man eine Bestellung aufgibt, ebenfalls daran denken, dass der Bedarf künftig vermutlich grösser sein wird als zur Zeit der Bestellung. Antrag Nr. 14 will auf eine Verkehrsflächenreduktion für den PGV/MIV verzichten. Mit Antrag Nr. 15 soll erreicht werden, dass die Projektierung unter der Auflage einer 30-prozentigen Verkehrszunahme vorgenommen wird, und mit Antrag Nr. 16, dass das Übergangsnetz im Stadtteil IV keine Einbussen erleidet. Antrag Nr. 17 schliesslich ist im Sinne eines Kompromisses etwas offener formuliert, damit wir dem Kredit zustimmen können. Es handelt sich, wie gesagt, um eine wichtige Vorlage. Wir befürchten, dass es zu wesentlichen Einbussen für die Stadt und für das Quartier kommen wird, wenn den Anträgen der Kommissionsminderheit nicht entsprochen wird, und dass die ganze Stadt wie auch das Quartier darunter leiden werden, wenn wichtige Verkehrsachsen verengt werden. Denken Sie daran, dass es um ein Miteinander geht: Man sollte die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Deshalb bitten wir den Rat, diesen Anträgen zuzustimmen.

Fraktionserklärungen

Luzius Theiler (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Es handelt sich um ein sehr wichtiges Geschäft für das Quartier. Als ich die Anträge zur Vorlage und die Vorlage selbst in den Ferien noch einmal las, hatte ich das Bedürfnis, mich zusammen mit der freien Fraktion ebenfalls einzubringen, um gewisse Punkte klarzustellen und gewisse Weichen zu stellen. Denn mit dieser Vorlage und den Anträgen, die vor den Ferien vorgelegen hatten, besteht die Gefahr, dass es ein Durcheinander gibt und am Schluss quasi ein Blankocheck für die Planer mit widersprüchlichen, nicht genau definierten Anträgen herauskommt, die zum Teil angenommen und zum Teil abgelehnt wurden. Die Planer können dann für 30 Mio. Franken etwas planen, das letztlich ein *Fait accompli* darstellt, welches es dem Quartier lediglich noch erlaubt, dagegen aufzutreten und zu versuchen, die Vorlage in der Volksabstimmung abzulehnen. Die Verbindung Thunplatz–Ostring und die anschliessenden Strassen kann man mit dem Bereich Moserstrasse/Breitenrainplatz vergleichen. Dazu hat der Rat letzthin eine Vorlage diskutiert, die nachher in der Volksabstimmung mit grosser Mehrheit angenommen wurde. Dort hat man sich jahrelang bemüht, in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung etwas für die Zukunft auszuarbeiten, das die Lebensqualität im Quartier erhöht und es attraktiver macht. Bisherige Fehlentwicklungen werden zumindest teilweise beseitigt. Etwas Ähnliches sollte man im Osten von Bern machen. Die Verbindung zwischen Helvetiaplatz und Burgernziel/Ostring/Saali ist die Lebensader des Quartiers, das durch die Überbauung Tramdepot Burgernziel nun noch aufgewertet wird. Auch die Verkehrsströme werden sich dadurch ändern. Da sollte man mit derselben Sorgfalt vorgehen und nicht einfach festhalten, es müsse nun etwas geschehen, weil es zu Staus komme, das Tram nicht mehr vorwärtskomme und weil es auch für die Fussgänger und die Velofahrer lästig sei. Der Vortrag lässt leider ein Stück weit die Befürchtung offen, dass man seitens des Stadtrats einen Blankocheck will,

damit für 30 Mio. Franken etwas geplant werden kann. Aufgeschreckt haben uns die ersten beiden Anträge der Kommissionsmehrheit, die sehr gefährlich sind: Beide würden wahrscheinlich auf Kosten der Baumalleen und der Trottoirs umgesetzt, indem der Strassenraum verbreitert würde. Da wäre es am einfachsten, die Bäume zu fällen. Am zweiteinfachsten wäre es, die Velos auf das Trottoir zu verlegen. Damit hätte man das Problem scheinbar gelöst. Für uns ist dies keine Aufwertung des Quartiers, sondern eine Herabsetzung; zudem ist es eine Verminderung der Lebensqualität. Das war im Grunde genommen der Anlass, dass wir eigene Anträge formuliert haben. Leider wurden die Begründungen zu unseren Anträgen im Gegensatz zu den Begründungen der anderen Anträge nicht gedruckt. Deshalb muss ich an dieser Stelle vorbringen. Antrag Nr. 1, „Die Alleebäume im Planungssperimeter sind integral zu erhalten.“, ist sehr wichtig. In keiner Volksabstimmung wird eine Vorlage angenommen werden, welche vorsieht, Alleeen ganz oder teilweise zu fällen. Das wissen wir aus der Erfahrung mit anderen Vorlagen. Bäume sind für das Erscheinungsbild eines Quartiers wichtig. Hier geht es um ein historisches Quartier aus dem letzten Jahrhundert, und die Alleeen gehören dazu. Sie sind wichtig für das Wohlbefinden der Bevölkerung und für das Klima im Quartier. Die Bäume müssen tabu sein; sie müssen stehen bleiben. Unter den Anträgen der Kommissionsmehrheit gibt es jedoch solche, die diese Bäume infrage stellen. Deshalb muss man hier und heute ganz klar „festnageln“, dass die Alleeen bestehen bleiben. Antrag Nr. 2 verlangt, dass der Thunplatz analog zum Breitenrainplatz als Quartiermittelpunkt gemäss seiner städtebaulichen Bedeutung bewohnerfreundlich zu gestalten sei. Beim Breitenrainplatz hat man sich zu Recht grosse Mühe gegeben, die Meinungen im Quartier zu berücksichtigen und die Bevölkerung nach ihren Bedürfnissen zu fragen. Es wurde eine Platzgestaltung gewählt, die hoffentlich all diesen Wünschen entspricht. Und hier wird nun genau das Gegenteil gemacht. Im Vortrag, Seite 2, steht: „Die provisorische Gestaltung des Thunplatzes soll in ein Definitivum überführt werden.“ Das heisst, dass der heutige Missbrauch eines städtebaulich wesentlichen Platzes zementiert werden soll; dieser Unort für Fussgänger soll also beibehalten werden. Das ist für das Quartier in keiner Weise akzeptabel. Dass es schwierig ist, an diesem Verkehrskreisel etwas zu machen, das nicht nur dem Verkehr, sondern auch den Menschen dient, ist mir natürlich bewusst. Man muss es jedoch versuchen und muss es in die Hand nehmen – wenn nötig auch auf Kosten gewisser Verkehrsbequemlichkeiten. Wichtig ist, dass der Platz wieder in einen Platz für die Bewohnerinnen und Bewohner zurückgeführt wird. Dabei muss man sich Mühe geben und darf nicht einfach die Plastikumrandungen durch standardmässige Granitumrandungen ersetzen. Das ist keine Lösung, sondern die Zementierung von etwas sehr Schlechtem. Zu Antrag Nr. 3, „Auf das Dienstgeleise Burgernziel ist zu verzichten.“: Dieses Dienstgeleise ist ein Bestandteil der Vorlage und wurde bereits 2012 aufgelegt. Es ist immer noch eine Beschwerde von Pro Velo dagegen hängig – begreiflicherweise, denn die zusätzlichen Gleise wären eine weitere Gefährdung der Velofahrer, und zwar ist es genau dort, wo es im Kreis herumgeht, besonders problematisch. Das Dienstgeleise ist wenig sinnvoll, denn bei allen Störungen nach dem Burgernziel nützt es überhaupt nichts. In den meisten Fällen ist es also nutzlos. Im Übrigen geht der Trend sowieso in Richtung Zweirichtungsfahrzeuge: Vermutlich wird man in Zukunft solche anschaffen. Damit wird die Landverschwendung für Kehrschleifen und Dienstgeleise überflüssig. Antrag Nr. 4, „Die Velospuren sind nicht zu Lasten der FussgängerInnen, sondern zu Lasten der Verkehrsfläche für den MIV zu erstellen.“, mag für gewisse Leute natürlich provokant sein. Auf dieser Achse ist aber nun mal nicht genügend Platz für alle Bedürfnisse. Darum müssen Prioritäten gesetzt werden. Das Velo-Problem lösen zu wollen, indem die Velospur auf das Trottoir verlegt wird, wie es teilweise jetzt schon der Fall ist, wird ständig zu Konflikten, Gehässigkeiten und Frustrationen führen, besonders wenn auch schnelle E-Bikes darauf herumfahren. Velos gehören nicht auf das Trottoir, sondern auf eine separate Spur neben dem MIV. Dies soll als Grundsatz für die Planung gelten. Ich weiss, dass die Trottoirs hinter den Alleeen zum Teil relativ grosszügig sind. Die Verlockung, der man

ein Stück weit bereits erlegen ist, ist da natürlich gross. Mit der Überbauung Burgernziel wird der Fussverkehr in dieser Gegend jedoch zunehmen. Trottoirs zugleich als Velospur zu nutzen, ist daher eine völlig ungeeignete Lösung. Es handelt sich also um vier sehr grundsätzliche Anträge. Ich bitte den Rat, diesen Anträgen zuzustimmen. Die freie Fraktion wird ihren Schlusssentscheid von der Annahme dieser Anträge und gewisser weiterer Anträge abhängig machen: Je nachdem werden wir zustimmen oder eben nicht.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Bevor ich zur Fraktionserklärung komme, begründe ich die Anträge, welche die Fraktion SVP stellt. Wir wollen mit Antrag Nr. 1 den Gemeinderat beauftragen, mittels Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen aufzuzeigen, welche durch Spurreduktionen oder durch die Neuaufteilung der Verkehrsflächen sowie den Umbau des Burgernzielkreisels in eine Lichtsignalgesteuerte Kreuzung verursacht würden. Weiter wollen wir mit Antrag Nr. 2 die Auswirkungen der geplanten Verkehrsmassnahmen im Perimeter auf die Notfalldienste abklären lassen, dies unter besonderer Berücksichtigung des Sonnenhof-Spitals und der Sicherstellung der Verbindung von und zum Inselelspital für den Stadtteil IV, aber auch die anderen Stadtteile. Antrag Nr. 3 will sicherstellen, dass die Notfalldienste trotz der vorgesehenen Verkehrsmassnahmen weiterhin ungehindert verkehren können, und Antrag Nr. 4 will abklären lassen, zu welchen Zeitverlusten die Behinderung der Notfalldienste durch Rückstau infolge der Pfortneranlagen und Verkehrsmassnahmen führt. Die betreffenden Perimeter und Achsen sind im Antrag aufgeführt. Ausserdem haben wir einen neuen Antrag Nr. 5 eingereicht, mit dem wir verlangen, dass auf die Erstellung von Pollern, Aufpflasterungen etc. im Perimeter Kirchenfeld, Egghölzli, Brunnadern, Ostring, Kirchenfeld, Murifeld verzichtet wird. Damit komme ich zur Begründung unserer Anträge. Vorhin habe ich als Beispiel erwähnt, wie beim Betten-Zbinden einmal die Bäume geschnitten wurden und dies zu einem gewaltigen Rückstau führte. Nun haben wir einen Burgernzielkreisel, der funktioniert. Wenn es zu einem grossen Rückstau von Autos mit laufendem Motor kommt, wird unseres Erachtens die Umwelt mehr leiden, als wenn der Verkehr flüssig rollt. Deshalb sind wir der Meinung, man müsse dies ebenfalls abklären, um zu vermeiden, dass man wieder ein Eigengoal scheisst – wie es teilweise bei der Energiepolitik der Fall ist, die Gaskraftwerke einsetzen will. Bei Antrag Nr. 2 geht es darum, abzuklären, welche Auswirkungen die geplanten Verkehrsmassnahmen auf die Notfalldienste haben. Diesen Aspekt, der uns wichtig erscheint, haben wir bereits bei mehreren Verkehrsvorlagen eingebracht. Wenn Sie, in der Ambulanz liegend, auf dem Weg ins Spital im Stau stehen oder wegen Pollern oder Trambewegungen nicht vorwärtskommen, werden Sie vielleicht an diese Anträge denken, die in anderen Fällen abgelehnt wurden. Ich hoffe, dass Sie dieses Mal daraus lernen. Es ist eine wichtige Verkehrsachse. Wenn Sie diese zerschlagen, wird die Zufahrt vom Stadtteil IV Richtung Insel schwierig. Ich denke aber auch an einen Unfall, wo das Opfer von der Autobahnausfahrt in Muri Richtung Insel gefahren werden muss: Auch das wird sehr schwierig oder gar unmöglich. Deshalb stellen wir diesen Antrag. Antrag Nr. 3 geht in dieselbe Richtung. Mit Antrag Nr. 4 wollen wir erfahren, zu welchen Zeitverlusten die Verzögerungen auf den angegebenen Achsen führen. Mit dem Antrag Nr. 5 wollen wir das Quartier schützen. Es darf aber nicht sein, dass mit Pollern und Aufpflasterungen versucht wird, den Verkehr zu beruhigen. Das ist nämlich kontraproduktiv, denn ein Fahrzeug, das mit Leitern etc. beladen darüberfährt, verursacht grossen Lärm. Deshalb sind wir der Meinung, auf Poller und Aufpflasterungen sei zu verzichten, denn der Verkehr muss fliessen.

Nun komme ich zum eigentlichen Geschäft. Für uns ist klar, dass es sich um eine wichtige Verkehrsachse handelt. Wir sind nicht gegen die Sanierung von Tramschienen, aber wir wollen kein ideologisch begründetes Gegeneinander-Ausspielen der einzelnen Verkehrsträger, sondern ein Miteinander. Wir wollen sicherstellen, dass Gewerbetreibende wie auch Privatpersonen, Besucher und Touristen auf dieser Achse verkehren können. Grössere Rückstaus

und Verzögerungen, die dazu führen, dass der Verkehr in die Quartiere ausweicht, sollen vermieden werden. Denn letztlich hätte man damit ein gewaltiges Verkehrschaos und müsste in allen Quartieren eine Mauer errichten, damit man nicht mehr durchfahren kann.

Wir lehnen diejenigen Anträge ab, die fordern, dass Alleen geopfert werden. – Den Antrag, wonach die Alleebäume im Planungssperimeter zu erhalten sind, werden wir unterstützen. Das kann ich bereits bekannt geben. Das Kirchenfeld mit seiner Eingangsachse ist schön und wichtig; sie muss bestehen bleiben. Es kann nicht sein, dass nun wie verrückt Veloausbau betrieben wird. Wir haben Anträge gestellt, damit der Veloverkehr neu gedacht wird. Die Velos müssen nicht am selben Ort verkehren wie die Autos. Deshalb sollte man neue Überlegungen anstellen und allenfalls eben einen Umweg wählen. Wer auf der grossen Verkehrsachse fahren will, mag etwas schneller am Ziel sein, hat aber eine weniger komfortable Situation. Für Schüler und Gymnasiasten, die das Kirchenfeldschulhaus besuchen, wäre es sinnvoll, den Umweg an den Tennisplätzen vorbei zu machen, anstatt auf den Hauptachse zu fahren. Das sind alles sehr wesentliche Punkte. Wir müssen auch die Ausgangslage im Blick haben: Der Veloanteil beträgt zirka 11 Prozent. Privatverkehr und öV haben eine grosse Bedeutung. Man sollte nicht aus rein ideologischen Gründen alles auf den Kopf stellen. Deshalb lehnen wir die Anträge Nr. 1 bis Nr. 4, in denen Velospuren zum Nachteil des motorisierten Privatverkehrs verlangt werden, ganz klar ab. Denn dies würde zu gewaltigen Rückstaus führen, die auch für die Umwelt bedenklich wären. Ein Antrag, den wir klar unterstützen, ist Nr. 7: Die Fachstellen sollen eingebunden werden. Ich habe vorhin bereits als Minderheitssprecher gesagt, dass man nicht Geld für eine Detailplanung ausgeben soll, die einen superbreiten Veloweg vorsieht und den MIV noch stärker beeinträchtigt, wenn das Risiko besteht, dass das ASTRA anschliessend Nein dazu sagt. So etwas darf nicht passieren. Deshalb muss diesem Antrag zugestimmt werden. Es handelt sich um einen Mehrheitsantrag der Kommission; das zeigt, dass diesbezüglich ein breiter Konsens herrscht. Wir unterstützen auch die Anträge Nr. 10 und Nr. 11, die fordern, dass detaillierte Verkehrssimulationen vorgenommen werden und dass die Auswirkungen der Verlaufsmassnahmen auf die Autobahn und die betroffenen Quartierteile des Stadtteils IV und die angrenzende Quartiere berechnet werden. Es ist für uns ganz wichtig, dass nicht versucht wird, den Verkehr zu behindern, denn wir befürchten, dass mit gewissen Massnahmen eine wichtige Verkehrsachse zerschlagen wird und der Verkehr in andere Quartiere ausweicht. Das wollen wir nicht. Denken Sie daran: Die Stadt braucht Zufahrtsstrassen – für das Gewerbe, für Touristen und Besucher. Deshalb lehnen wir alle Anträge ab, die zur Behinderung des Privatverkehrs führen. Den Minderheitsanträgen stimmen wir grossmehrheitlich zu. Wir wissen, dass der Privatverkehr zunimmt; dennoch soll dies nicht berücksichtigt werden: Ich habe vorhin das Beispiel der Schulen angeführt. Hier geht es darum, die richtigen Massnahmen für die Zukunft zu treffen. Wir haben dem Rat aufgezeigt, dass man für die Velofahrer andere Wege und Lösungen finden kann. Man muss halt den Mut haben, auch einmal neue Überlegungen anzustellen und vom „Gäng wie gäng“ wegzukommen. Es gilt also, das Nötige zu tun. Mir ist zudem unverständlich, weshalb der Kreisel Burgernziel, der gut funktioniert, aufgehoben werden soll. Im Wankdorf wurde auch ein Kreisel erstellt, der zwei Fahrspuren aufweist. Im Bereich Burgernziel/Ostring gab es zwar Unfälle, das will ich nicht verniedlichen, und jeder Unfall ist einer zu viel, aber es gab keine schweren Unfälle. Was man mit den Pfortneranlagen und den Rückstaus machen will, wird zu einer Katastrophe führen. Zuletzt versuchen überall Autos durch die Quartierstrassen zu fahren. Das entspricht nicht dem Sinn und Zweck des Gesamtprojekts. Wir wollen, dass die Verkehrsachsen und die zentralen Quartierstrassen flüssig befahren werden können. Früher war es ein Axiom der Verkehrsplanung, die Verkehrsachsen zu erhalten und den Verkehr fliessen zu lassen. Und nun, mit der neuen Politik, macht man das Gegenteil. In den Anträgen zum Kreisel schlagen wir verschiedene Varianten vor. Für uns ist zudem klar, dass auf die Reduktion Verkehrsfläche für den PGV zu verzichten ist. Wir wollen eine Zunahme. Ebenfalls klar ist,

dass das Übergangsnetz und seine Kapazität keine Einbussen erleiden dürfen. Schliesslich soll geprüft werden, ob die Tramlinien anders gelegt werden können, damit keine oder nur eine geringfügige Verringerung der Strassenkapazität erfolgt und gleichzeitig Velospuren möglich werden. Mir ist klar, dass es sich um einen engen Bereich handelt und dass man den Veloverkehr nicht beliebig auf dem Trottoir führen kann, denn dort befinden sich auch Zubringer von Hauszufahrten, und es besteht keine andere Möglichkeit für Zubringerdienste. So viel zu den Anträgen. Wenn die Anträge, die wir unterstützen, nicht angenommen werden, können wir dem Geschäft nicht zustimmen. Wir bieten nicht Hand zu einer solchen Torpedierung des Gewerbe- und Privatverkehrs, die dazu führt, dass er nicht mehr fliessen kann. Damit würde die Stadt ihre Zentrumsfunktion verspielen. Den Antrag Nr. 1 von Luzius Theiler, die Allee-bäume seien integral zu erhalten, können wir unterstützen. Das ist wichtig. Ich weise darauf hin, dass man beim Viktoriaplatz der Meinung war, man könne die Allee-bäume opfern. Teilweise wollen dieselben Leute, welche die Bäume damals dem Tram opfern wollten, sie hier ebenfalls opfern. Man muss jedoch konsequent sein. Deshalb können wir diesem Antrag zustimmen. Was die Dienstgeleise betrifft, möchte ich Folgendes ergänzen: Die hochgelobten Trams von Besançon und von Bordeaux sind Doppelgelenktrams mit zwei Führerkabinen. Meines Erachtens ist dies die Zukunft. Es ist aus meiner Sicht wichtiger, Möglichkeiten zum Rochieren zu haben, als die ganze Stadt mit Dienstgeleisen vollzustellen. Wir haben bereits genügend Geleise, deshalb können wir Antrag Nr. 3 von Luzius Theiler zustimmen. Fazit: Wir sind für eine Sanierung, lehnen diese Vorlage jedoch klar ab, wenn unseren Anträgen nicht zugestimmt wird. Wir wollen den Gewerbetreibenden, den Automobilisten und den Anwohnern nicht die Schlinge um den Hals legen für ein Projekt mit massiven nachteiligen Auswirkungen.

Benno Frauchiger (SP) für die Fraktion SP: Wie wir bereits gehört haben, ist die Verkehrsachse Thunstrasse–Ostring eine der meistbefahrenen Strassen in der Stadt Bern. Die SP fordert schon lange, dass die dortige Situation verbessert wird. So, wie sie sich heute präsentiert, ist sie insbesondere für die Velofahrer unangenehm, die fast keinen Platz haben, aber auch für die Autofahrer, die sich zum Teil zu zweit nebeneinander dazu noch mit dem Tram eineinhalb Fahrspuren teilen müssen. Dass die Lage am Burgernzielkreisel ungünstig ist, ist allen bekannt. Er ist eine der gefährlichsten Kreuzungen in der Stadt Bern, wenn nicht sogar die gefährlichste. Dass dort etwas unternommen werden muss, ist hoffentlich allen klar. Vor uns liegt nun der Projektierungskredit. Es ist wichtig zu betonen, dass es noch nicht um den Realisierungskredit geht, sondern um die Projektierung. Deshalb ist es auch richtig, dass zahlreiche Prüfungsanträge gestellt wurden, damit wir unsere Anliegen jetzt schon einbringen können und nicht noch „pflästerlen“ und „dökterlen“ müssen, wenn ein fixfertiges Bauprojekt vorliegt. Die Planungsgrundlagen für den Projektierungskredit, die uns vorgelegt wurden, gehen zumindest in die richtige Richtung. Die Fraktion SP wird deshalb diesem Kredit sicher zustimmen. Die aktuellen Planungsgrundlagen sind aus unserer Sicht jedoch noch in vielen Punkten ungenügend. Deshalb ist es nicht weiter verwunderlich, dass bereits aus der Kommission viele Anträge gestellt wurden, die eine Verbesserung möchten. Zum Beispiel wird die Forderung unserer Motion, die 2006 eingereicht und im März 2007 erheblich erklärt wurde, mit keinem Wort erwähnt: nämlich dass die Einführung von Tempo 30 in diesem Bereich geprüft werden müsse. Wir werden dem Projektierungskredit, wie gesagt, trotzdem zustimmen, und zwar in der Erwartung, dass die Forderung dieser überwiesenen Motion geprüft wird. Zu den Anträgen: Die Fraktion SP hat einen Eventualantrag zu Antrag Nr. 14 der Kommissionsmehrheit – „Auf der ganzen Strecke Thunplatz–Ostring wird beidseitig je ein Velostreifen von mindestens 1,50 Meter Breite erstellt“ – gestellt. Unser Eventualantrag ist im Grunde genommen identisch mit diesem Antrag. Wir möchten jedoch klarstellen, dass dies nicht auf Kosten der Alleen gehen soll. Falls es eng wird, soll es zulasten des sonstigen Strassenraums gehen. Damit das Projekt unter allen Aspekten optimiert werden kann, werden wir in erster Linie Prü-

fungsanträge annehmen. Wir möchten keine Optionen verbauen, indem wir mit verbindlichen Anträgen Tatsachen schaffen, die sich im Rahmen des Projektierungsprozesses als suboptimal oder als gar einer Umsetzung im Wege stehen. Zum Antrag Nr. 1: Wir erkennen zwar die Vorteile eines eigenen Tramtrassees stadteinwärts. Dennoch lehnen wir eine Verbreiterung der Strasse zu diesem Zweck ab, da wir es für unnötig erachten, die Allee für eine lediglich marginale Verbesserung in den Stosszeiten zu opfern. Auch Antrag Nr. 2 lehnen wir ab: Die Verdrängung des Veloverkehrs auf das Trottoir ist aus unserer Sicht mit der Velooffensive nicht kompatibel. Wenn wir den Veloverkehr tatsächlich fördern wollen – und das wollen wir –, sind die Velos auf dem Trottoir am falschen Ort. Das führt nämlich sehr rasch zu Konflikten mit dem Fussverkehr, insbesondere wenn sich der Veloverkehr noch verdoppelt. Dem Antrag Nr. 3 stimmen wir zu. Aus unserer Sicht müsste es möglich sein, den Radstreifen bei der Burgernzielkreuzung auf der Muristrasse auf beiden Strassenseiten bis an die Burgernzielkreuzung zu führen. Allenfalls müsste auf den zweiten Einspurstreifen vor der Burgernzielkreuzung verzichtet werden. Dies sollte man prüfen. Antrag Nr. 4 ist etwas komplizierter. Das Konzept der vorliegenden Planung besteht offenbar darin, dass stadteinwärts der Verkehr auf eine Fahrspur reduziert wird und dass stadtauswärts zwei Fahrspuren beibehalten werden. Für uns ist jedoch nicht ersichtlich, weshalb im Ostring und in der Thunstrasse kurz vor und kurz nach der Burgernzielkreuzung die Fahrbahn in der Geradeausfahrt plötzlich doch auf zwei Spuren erweitert werden soll. Dies umso weniger, als dadurch ein Konflikt mit dem Tram entsteht, das kurz vor und kurz nach der Kreuzung plötzlich nicht mehr ein eigenes Trassee hat. Durch eine konsequente einspurige Führung kann das Tram konsequent auf einem eigenen Trassee fahren. Es soll zudem über die Kreuzung geführt werden. Das scheint uns auch für die Verkehrsregelung die praktikablere Lösung. Das vorhin Gesagte gilt im Übrigen sinngemäss auch stadteinwärts kurz vor dem Thunplatz. Wir verstehen nicht, weshalb vor dem Thunplatzkreisel die Fahrbahn auf Kosten des Velostreifens auf zwei Fahrspuren erweitert werden soll. Das ist ein Stück weit auch Inhalt von Antrag Nr. 5, dem wir ebenfalls zustimmen werden. Der Thunplatz ist heute zwar nicht ganz so kompliziert wie der Burgernzielkreisel, letztlich jedoch durch eine seltsame teilweise Doppelspurigkeit bzw. wegen Ausfahrtstrecken so etwas wie ein Turbinenkreisel. Unseres Erachtens erhöht diese Abweichung von der Norm die verkehrstechnische Kapazität nicht. Vielmehr werden ortsunkundige Verkehrsteilnehmer dadurch verwirrt. Ein normaler einspuriger Kreisel müsste in der Lage sein, den Verkehr genauso gut zu bewältigen. Dies umso mehr, als alle Zubringerstrassen bekanntlich einspurig sind und höchstens aus historischen Gründen, als „Warteraum“, kurz vor der Kreuzung auf zwei Spuren erweitert werden. Antrag Nr. 6 lehnen wir ab. Der Burgernzielkreisel ist heute ein Pseudokreisel respektive ebenfalls eine Art Turbinenkreisel. Die Fahrbahnen im Kreisel führen nicht um den Kreis herum, sondern gehen jeweils hinaus. Für ortsunkundige und ungeübte Fahrer führt dies zu grosser Unsicherheit – und Unsicherheit ist das Gegenteil von Sicherheit: Die heutige Lösung ist gefährlich. Besser wäre ein echter zweispuriger Kreisel. Aufgrund der komplexen Situation mit der Tramabzweigung scheint es uns jedoch durchaus gerechtfertigt, die heutige Regelung durch eine Ampelanlage zu ersetzen. Einen Zusammenhang mit anderen Kreuzungen sehen wir nicht. Die Mehrheit der Fraktion SP wird diesen Antrag daher ablehnen. Die Anträge Nr. 7 bis Nr. 9 werden wir ebenfalls ablehnen. Uns wurde bestätigt, dass das, was damit gefordert wird, bereits sichergestellt ist. Auch die Anträge Nr. 10 und Nr. 11 werden wir ablehnen. Wir gehen davon aus, dass die entsprechenden Verkehrssimulationen vorgenommen werden und auch die Auswirkungen auf die Autobahn und die betroffenen Quartiere ermittelt werden. Das gehört zu einem solchen Verkehrsplanungsprozess. Diese Anträge sind deshalb unnötig. Antrag Nr. 12 werden wir annehmen. Wir unterstützen einen sorgsamen Umgang mit dem Tramhäuschen; eine einvernehmliche Lösung sollte da gefunden werden können. Antrag Nr. 13 werden wir ablehnen. Selbstverständlich unterstützen wir das Anliegen, dass sich der Verkehr nicht in die Quartierstrassen verlagert. Wir gehen jedoch da-

von aus, dass dies gewährleistet ist, und sehen keinen Anlass für den Antrag in der vorliegenden Formulierung. Antrag Nr. 14 habe ich bereits am Anfang erläutert. Wir möchten zwar grundsätzlich, dass die Velostreifen auf 1,50 Meter erweitert werden, aber nicht zulasten der Baumallee. Wir haben deshalb bei Antrag Nr. 14 Stimmfreigabe beschlossen und werden dem Eventualantrag zu Antrag Nr. 14 sicher zustimmen. Auch bei Antrag Nr. 15 gilt Stimmfreigabe. Für einen Teil der Fraktion ist nachvollziehbar, dass der Verkehr schneller aus der Stadt hinaus- als in die Stadt hineingeführt werden sollte. Ein anderer Teil erhofft sich von einer Spur-reduktion auch stadtauswärts eine weitere Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Antrag Nr. 16 werden wir unterstützen. Es handelt sich um einen Prüfungsantrag. Wir fordern gute Umsteigebeziehungen; deshalb sollte eine Zusammenlegung der Haltestellen geprüft werden. Die Minderheitsanträge werden wir alle ablehnen, ohne dass ich näher darauf eingehen möchte. In der Kommission PVS hat sich leider die seltsame Usanz herausgebildet, dass unterliegende Anträge unreflektiert als Minderheitsanträge eingereicht werden, wenn sie die dafür notwendige Zustimmung erhalten. Das ist auch in dieser Antragsliste zu sehen. Das ist bedauerlich, denn für eine konstruktive Ratsarbeit wäre es besser, wenn die Antragsteller ihre Anträge aus der Kommission zurücknehmen und sich Gedanken machen würden, wie sie sie anpassen müssten, damit sie als überarbeitete Fraktionsanträge möglicherweise sogar eine Mehrheit finden könnten. Ich äussere mich noch kurz zu den Anträgen der SVP: Die Anträge Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 4 werden wir ablehnen. Bei Antrag Nr. 3 gehen wir davon aus, dass das Verlangte ohnehin sichergestellt ist. Wir sehen keinen Grund, weshalb man ihn ablehnen soll; wir können ihm daher zustimmen. Die Anträge von Luzius Theiler werden wir ebenfalls grossmehrheitlich ablehnen, und zwar ebenfalls, weil sie uns zu verbindlich sind und weil sie nicht als Prüfungsanträge eingereicht werden. Antrag Nr. 2 können wir allerdings zustimmen.

Die Sitzung wird um 19 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Claude Grosjean

Die Protokollführerin

Priska Vogt

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr

Vorsitzend

Präsident Claude Grosjean

Anwesend

Christa Ammann	Kurt Hirsbrunner	Christine Michel
Cristina Anliker-Mansour	Mario Imhof	Roger Mischler
Mess Barry	Daniel Imthurn	Seraina Patzen
Henri-Charles Beuchat	Roland Iseli	Stéphanie Penher
Manfred Blaser	Ueli Jaisli	Marco Pfister
Regula Bühlmann	Roland Jakob	Kurt Rüeegsegger
Yasemin Cevik	Bettina Jans-Troxler	Sandra Ryser
Rithy Chheng	Stefan Jordi	Leena Schmitter
Michael Daphinoff	Dannie Jost	Lena Sorg
Daniel Egloff	Nadja Kehrl-Feldmann	Andrin Soppelsa
Bernhard Eicher	Ingrid Kissling-Näf	David Stampfli
Tania Espinoza Haller	Daniel Klausner	Matthias Stürmer
Alexander Feuz	Philip Kohli	Bettina Stüssi
Claudio Fischer	Fuat Köçer	Michael Sutter
Benno Frauchiger	Martin Krebs	Alexandra Thalhammer
Barbara Freiburghaus	Marieke Kruit	Luzius Theiler
Jacqueline Gafner Wasem	Nora Krummen	Regula Tschanz
Lionel Gaudy	Hans Kupferschmid	Gisela Vollmer
Katharina Gallizzi	Annette Lehmann	Johannes Wartenweiler
Thomas Göttin	Daniela Lutz-Beck	Janine Wicki
Hans Ulrich Gränicher	Martin Mäder	Manuel C. Widmer
Franziska Grossenbacher	Peter Marbet	Patrik Wyss
Lukas Gutzwiller	Lukas Meier	Patrick Zillig
Isabelle Heer	Melanie Mettler	Christoph Zimmerli
Erich Hess		

Entschuldigt

Katharina Altas	Rudolf Friedli	Halua Pinto de Magalhães
Peter Ammann	Patrizia Mordini	Michael Steiner

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

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

Ratssekretariat

Liliane Minder, Stv. Ratssekretärin
Barbara Waelti, Protokoll

Stadtkanzlei

Jürg Wichteremann, Stadtschreiber

9 Fortsetzung: Gesamtprojekt Thunplatz – Ostring; Projektierungskredit (Bauprojekt)

Fortsetzung: Fraktionserklärungen

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Zum ersten Teilprojekt, zur definitiven Gestaltung des Thunplatzes, das wir als den noch am meisten gelungenen Teil des Gesamtprojekts erachten: Endlich soll das bewährte Provisorium in ein an gängige Standards angepasstes Providurium überführt werden. Turbinenkreisel mögen eine bernische Eigenart sein, aber sie haben bis anhin gut funktioniert. Wir begrüssen die Realisierung dieses Teilprojekts und werden alle links-ideologischen und schikanösen Anträge dazu ablehnen.

Zum zweiten und wohl umstrittensten Teilprojekt, nämlich der Sanierung der Thunstrasse inklusive dem Umbau beim Burgernziel: Mittels der vorgeschlagenen Massnahmen wird man keine Verbesserung erreichen. Den Burgernzielkreisel zu einer Kreuzung mit Lichtsignalanlage umzubauen, ist eine fragwürdige Massnahme, zumal beim Eigerplatz genau das Gegenteil gemacht wird. Wieso ist eine bestimmte Lösung an einen Ort angezeigt, aber am anderen nicht? Ausserdem werden mit dieser Massnahme keine Kosten eingespart. Es wird einzig der Verkehrsfluss behindert, sowohl für Autos als auch für Velos. Und am Schluss wird man merken, dass alles nichts hilft, denn es wird weiterhin Unfälle geben. Allerdings wäre es nicht der Untergang der Welt, wenn dort in Zukunft eine Lichtsignalanlage stünde. – Wenn man die von hart arbeitenden Bürgerinnen und Bürgern erwirtschafteten Steuergelder noch sinnloser ausgeben möchte, bräuchte es noch eine Velobrücke dazu. Die Versetzung der Warteinseln bei der Haltestelle Brunnadernstrasse ist eine gute Sache. Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) besteht ein klarer Auftrag bezüglich der Massnahmen, die die Stadt in den kommenden Jahren bei den Haltestellen realisieren muss. Zu den Velostreifen auf der Fahrbahn: Grundsätzlich sind Fahrradstreifen eine gute Sache, denn sie ermöglichen ein gutes Nebeneinander des Verkehrs. Auf diese Weise wird allen Verkehrsteilnehmenden ein eigener Raum zuteil. Aber die Situation an der Thunstrasse ist speziell: Heutzutage weichen sehr viele Velofahrerinnen und -fahrer auf das Trottoir aus, was erstaunlicherweise niemanden stört. Wieso überführen wir diesen geduldeten illegalen Zustand nicht in eine legale Situation? Die betreffenden Gehsteige sind breit genug. Der schwache Fussgänger- und der Veloverkehr haben gut nebeneinander Platz, wenn man die unterschiedlichen Bereiche mit einer Markierung trennt. So hätten wir eine gute Lösung respektive einen guten Kompromiss umgesetzt und alle wären zufrieden und sicher unterwegs. Die mit der Planung beauftragten Personen sehen die Situation jedoch anders. Ob es daran liegt, dass sie nicht dort wohnen und die Gegebenheiten nicht kennen, wissen wir nicht. Wenn man konstruktiv mitzudenken versucht, wird einem entgegengehalten, der gemachte Vorschlag bedürfe noch diverser Ergänzungen und sei so nicht realisierbar. – Aber kommen wir zurück zum Nebeneinander: Auf dieser Strecke müssen Tram-, Auto- und Veloverkehr nebeneinander funktionieren. Bisher konnten die Autos hinter den Trams herfahren, es gab eine Entlastung durch die zweite Spur. Das soll in Zukunft jedoch nicht mehr möglich sein. Der von der Autobahn her kommende Verkehr staut sich oftmals vom Ostring bis zum Thunplatz. Die vorgeschlagene Massnahme führt in keiner Weise zu einer Verkehrsberuhigung. Wir hoffen, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wegen des Rückstaurisikos auf der Autobahn einschreiten wird. Allen Witzbolden, die eine Reduktion des Verkehrs auf beiden Fahrspuren fordern, sei empfohlen, sich einmal im abendlichen Stossverkehr auf die Monbijoubrücke zu begeben, um von dort einen Blick, nicht auf das Bundeshaus, sondern auf die langen Schlangen stehender Autos zu werfen. Die dumme Argumentation, dass der Autoverkehr ausweichen werde, folgt dem St. Florians-Prinzip: Das

Problem wird nicht gelöst, nur verlagert. Hauptsache, es liegt nicht vor der eigenen Haustür. Auf diesem Weg findet man keine konstruktiven Lösungen. Das ist nicht der Weg in die Zukunft. Wir bedauern die schlechte Lösung, die hier erarbeitet worden ist, und trauern um unsere Steuergelder. Die teure Planung soll 2,4 Mio. Franken kosten. Für so viel Geld wäre mehr zu erwarten, denn schliesslich geht es hier um die Stadt Bern.

Zu den Anträgen der PVS: Was Antrag Nr. 1 anbelangt, ist nicht einsichtig, wieso das Tram ein eigenes Trasse braucht. Hier geht es um den Verkehr, nicht um eine Modeschau. Der Knoten muss in erster Linie funktionieren. Wir lehnen den Antrag Nr. 1 ab. Den Antrag Nr. 2 finde ich noch schwachsinniger: Die Schweiz verfügt nicht über viel Platz. Wir sind ein kleines Land mit acht Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Linke redet von Dichtestress und verlangt gleichzeitig, alles soll verdichtet werden. Es steht wenig nutzbare Fläche zur Verfügung, also darf man auch keinen Platz vergeuden, indem man das Tram auf eine eigene Fahrbahn verlegt. Man muss den vorhandenen Raum miteinander teilen. Der Autoverkehr wird mittels Ampelsystem gesteuert. Wir möchten von der zuständigen Gemeinderätin gerne wissen, ob es auf dieser Strecke jemals Probleme zwischen Autos und Trams gegeben hat. Falls nicht, wäre es angebracht, dass sie ihrer Partei erklärt, dass ein solcher Antrag nicht angezeigt ist und dass sie diesen nicht unterstützt. Ausser, es geht einem nicht um Sachpolitik, sondern um Schikanierung, dann kann man diesen Antrag annehmen. Den Antrag Nr. 3 kann man unterstützen: Da es auf diesem Streckenabschnitt noch keinen Radstreifen gibt, macht es Sinn, einen zu erstellen. Es mutet seltsam an, dass diese Massnahme ins Gesamtprojekt Thunplatz-Ostring, welches die Muristrasse nicht tangiert, aufgenommen werden soll. Der Antrag Nr. 4 erscheint nicht sinnvoll. Hier ist anzufügen, dass es sich bei den Stadträtinnen und Stadträten, die Mitglieder der PVS sind, nicht um Verkehrsexpertinnen oder -experten handelt, obwohl sich manche bisweilen dafür halten. Beim Gesamtprojekt Thunplatz-Ostring hat die Planung keine glanzvolle Leistung erbracht, aber sie macht ihre Sache grundsätzlich gut, weshalb es die zahlreichen Ergänzungsanträge nicht braucht. Weniger unnötige Anträge zu stellen, wäre auch im Sinne der Ratseffizienz. Bei Antrag 5 handelt es sich ebenfalls um blosser Schikane.

Ich überspringe die weiteren Anträge und komme Antrag 15: Hier treffen wir wieder auf das St.-Florians-Prinzip: Die Ursachen kümmern einen nicht und die Symptome will man weder sehen noch hören. Wie würde die Linke reagieren, wenn die SVP einmal mehr die Forderung stellte, die Reithalle sei dem Erdboden gleichzumachen? So sieht die Lösung für das Problem nicht aus. Wenn die Autos auf dieser Achse nicht mehr verkehren können, weichen sie auf andere Strassen aus. Die geforderte Spurreduktion ist sinnlos.

Zu den Anträgen der SVP und der Kommissionsminderheit hat unsere Fraktion Stimmfreigabe beschlossen. Weil die Forderungen von Luzius Theiler das Projekt zu sehr einschränken würden, lehnen wir die Anträge Theiler ab. Die Entwicklungsgeschichte der SP-Anträge ist amüsant: Zuerst fordert man eine definitive Lösung, dann nur eine Prüfung und am Schluss doch wieder eine definitive Planung, bei der man, Luzius Theiler zuliebe, die Baumallee einschliesst. Im ursprünglichen Eventualantrag wurde eine Prüfung gefordert, aber dieser Antrag wurde zugunsten eines anderslautenden Antrags zurückgezogen. Wir lehnen den SP-Antrag Nr. 14 ab.

In Anbetracht der Mehrheitsverhältnisse im Rat wird unsere Fraktion den Projektierungskredit für das Gesamtprojekt ablehnen. Je nachdem, wie die Abstimmungen zu den Anträgen der PVS verlaufen, könnten ein paar Mitglieder unserer Fraktion zur Überzeugung gelangen, dass sie dem Geschäft zustimmen wollen. Nutzen Sie dies als Chance und treffen Sie vernünftige Entscheidungen.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Die Fülle der Anträge der PVS und der Kommissionsminderheit verdeutlicht, wie umstritten dieses Geschäft in der zuständigen Sach-

kommission gewesen ist. Obwohl es formal um die Bewilligung eines Projektierungskredits geht, mit dem die drei Hauptprojekte im Rahmen einer Gesamtkoordination bis Stufe Bauprojekt erarbeitet werden sollen, und obschon die entsprechenden Baukredite später separat bewilligt werden, liegt es auf der Hand, dass die Weichenstellung hier und jetzt mit der Bewilligung beziehungsweise der Ablehnung des Projektierungskredits erfolgt. Später werden der Stadtrat zur definitiven Gestaltung des Thunplatzes und zur Sanierung des Ostrings, jeweils unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums, respektive die Stimmberechtigten im Fall der Gesamtanierung Thunsstrasse Ost inklusive Umbau des Knotens Burgernziel, im Prinzip nur noch Ja oder Nein sagen können.

Welche konkreten Massnahmen man umzusetzen beabsichtigt, ist dem Vortrag des Gemeinderats und den Ausführungen des Kommissionssprechers zu entnehmen. Unsere Fraktion lehnt das Gesamtprojekt in dieser Form sowie den Projektierungskredit ab. Zu den Anträgen äussern wir uns nicht jetzt, sondern behalten uns vor, allenfalls später ein Votum dazu abzugeben. Generell werden wir alle Anträge ablehnen, die den Status quo im betreffenden Perimeter einseitig zulasten des MIV und zum Schaden der dort ansässigen Quartierbevölkerung verändern würden. Inzwischen regt sich auch in der Bevölkerung Widerstand gegen das rot-grüne Projekt. Ferner wenden wir uns gegen unnötige Ausgaben, die sich die Stadt finanziell nicht leisten kann, insbesondere in Bezug auf den überflüssigen Ersatz des absolut funktions-tüchtigen Kreisels am Burgernziel. Lassen Sie sich durch den vergleichsweise bescheidenen Kostenanteil der Stadt Bern nicht täuschen. Wenn es nach dem Willen des Gemeinderats ginge, würden sich die gesamten Realisierungskosten für dieses Vorhaben auf rund 36 Mio. Franken belaufen, mit einer Kostenungenauigkeit von plus oder minus 20 Prozent. Allein die Gesamtanierung Thunstrasse Ost inklusive Umbau Knoten Burgernziel kostet rund 22 Mio. Franken, von denen rund 15 Mio. Franken zulasten des steuerfinanzierten Haushalts der Stadt Bern gehen. Das ist nach unserer Auffassung zu viel für ein nicht überzeugendes Projekt, welches über weite Strecken ideologisch geprägt ist. Erstaunlicherweise soll nach den Erfahrungen mit dem Geschäft „Dr nöi Breitsch“, bei dem alles in einem Paket zusammengefasst worden ist – nach Auffassung der FDP in Verletzung des Prinzips der Einheit der Materie – beim vorliegenden Projekt das umgekehrte Prinzip greifen, indem die Ausführungskredite für die drei Hauptprojekte separat bewilligt werden sollen. Auf den Nenner gebracht, bedeutet dies, dass in Bern, je nach politischer Opportunität, entweder Paketpolitik oder Salami-taktik angesagt ist. Das ist unseriös. Im vorliegenden Fall geschieht dies ungeachtet der Tatsache, dass es sich bei der Achse in der Verlängerung der Monbijoubücke um die grösste Ost-West-Querung in der Stadt handelt. Diese Achse ist heutzutage eine der ärgerlichsten Stautrecken. Sie gehört zweifelsohne zum Basiserschliessungsnetz, auch wenn man sie im rot-grünen Bern anders benennt. Dass die Thunstrasse nach einem behördlichen Richtplan eine Velohaupttroute darstellen soll und entsprechend umzugestaltet sei, wohlgernekt zulasten der anderen Verkehrsteilnehmenden, einschliesslich der Fussgängerinnen und Fussgänger, ist inakzeptabel. Auf dem gesamten Berner Stadtgebiet werden heutzutage gerade mal elf Prozent der Verkehrswege mit dem Velo zurückgelegt. Dieser Anteil lässt sich mit herkömmlichen Fördermassnahmen für den Veloverkehr nicht steigern, wie aus einem im Auftrag des Bundes erstellten und publizierten Bericht hervorgeht. So nicht, meine Damen und Herren im Gemeinderat und im rot-grünen Stadtrat. Die FDP bietet nicht Hand dazu!

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Einmal mehr beschäftigen wir uns mit einem sehr komplexen Projekt, das in einem räumlich begrenzten und historisch gewachsenen Strassenraum realisiert werden soll. Unsere Fraktion findet es sinnvoll, eine Gesamtkoordination aller im Raum Thunplatz/Burgernziel/Ostring anstehenden Projekte vorzunehmen, nicht nur aus finanztechnischen Gründen, sondern auch, um die Belastung für das umliegende Quartier möglichst gering zu halten. Es besteht grosser Handlungsbedarf bei dieser Achse:

Es muss zunächst der Unfallschwerpunkt Burgernzielkreisel eliminiert werden. Der heutige zweispurige Kreisel ist vor allem für Velofahrende ein äusserst prekärer Knotenpunkt. Wegen der Zunahme des Verkehrs bleiben die Busse und Trams im Stau stecken. Für zu Fuss Gehende ist die Verkehrsachse, die das Quartier zerteilt, ein grosses Hindernis. Durch die steti- ge Verkehrszunahme in den letzten Jahren hat sich die Situation zunehmend verschärft. Und schliesslich: Obschon es sich bei der Thunstrasse um eine Veloverkehrshauptachse handelt, wird den Velos heute viel zu wenig Platz eingeräumt. Im Strassenraum ist der Platz begrenzt, die wunderbare Allee macht dieses Projekt noch zusätzlich anspruchsvoll.

Für uns sind die Prioritäten beim Gesamtprojekt klar nach dem Kriterium der Stadtverträglich- keit der verschiedenen Verkehrsträger zu richten. Das Gesamtprojekt muss in erster Linie die Sicherheit und den Komfort für den Velo- und den Fussverkehr markant erhöhen. Es braucht ausreichend Platz für Velofahrende auf dieser Velohauptachse, insbesondere auch, weil im- mer mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren, die Platz zum Überholen brauchen. Auch braucht es deutlich mehr Fussgängerquerungen, um die trennende Wirkung, welche diese Strasse auf das Quartier hat, aufzuheben. Und es braucht eine gegenüber der heutigen Situa- tion bessere Lösung für den öV, denn der öV ist nicht attraktiv, wenn er im Verkehrsstau ste- ckenbleibt. Der MIV ist dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öV unterzuordnen. Der MIV kann und muss weiter dosiert werden. Das Vorprojekt aus dem Jahr 2011 stellt die Grundla- gen zu diesem Gesamtprojekt dar. Diese Grundlage ist alt, weitere Abklärungen und Verbes- serungen sind dringend erforderlich. Wir stimmen dem Projektierungskredit zu. Wir unterstüt- zen die Anträge, die nach weiteren Prüfungen verlangen.

Zu den Anträgen: Die Kommissionsanträge Nrn. 1 bis 5 sowie 15 und 16 nehmen wir an. Es handelt sich um Prüfaufträge, die nötig sind, damit optimale Lösungen gefunden werden. Be- sonders die Frage, ob ein eigenes Tramtrasse gebaut werden soll, muss nochmals geprüft werden. Auch ist abzuklären, ob eine Reduktion der Spuren für den MIV beziehungsweise eine Dosierung und eine einspurige Kreiselanlage auf dem Thunplatz umgesetzt werden kön- nen. Antrag Nr. 2 zugunsten eines Velostreifens auf dem Trottoir unterstützen wir nur mehr- heitlich. Es stellt eine grosse Herausforderung dar, eine gute Lösung für den Fuss- und Velo- verkehr auf dem Trottoir zu finden. Die Trottoirs sind breit, aber der Mischverkehr bringt Kon- flikte. Zudem befinden sich dort viele Mauern und Hauseingänge, dadurch wird die Situation unübersichtlich. Dem Antrag Nr. 6 stimmen wir zu, weil es auf der Hand liegt, dass es auf der neuen Burgernzielkreuzung eine Lichtsignalanlage braucht. – Die Ampelinfrastruktur in der Stadt darf jedoch nicht beliebig wachsen.

Dem Antrag Nr. 14 und dem Eventualantrag der SP stimmen wir zu: Da die Thunstrasse eine Velohauptsache ist, ist es selbstverständlich, bei den Velostreifen eine Breite von 1,5 Metern einzuhalten. Die PVS-Anträge Nrn. 7 bis 13 lehnen wir ab, selbst wenn wir die Forderungen teilweise unterstützen. Bei diesen Anträgen geht es vorwiegend um den Einbezug anderer Akteure und um Verkehrssimulationen, die durchzuführen sind. Zumal die Verwaltung der Kommission zusicherte, dass diese Massnahmen ohnehin umgesetzt werden, sind diese An- träge unnötig. In Bezug auf die Gestaltung des Tramhäusches fand zum Beispiel ein frühes Einbeziehen des Denkmalschutzes statt. Wir teilen das mit dem Antrag Nr. 13 eingereichte Anliegen. Wir wollen auch nicht, dass Veränderungen auf der Hauptachse zu Ausweich- beziehungsweise zu Mehrverkehr im Quartier führen. Die Stadt wird jedoch ein Monitoring be- treiben und bei Bedarf werden flankierende Massnahmen ergriffen.

Die Anträge der Kommissionsminderheit lehnen wir ab. Für die Forderung laut Antrag Nr. 2, dass die Stadt Velorouten durchs Quartier prüfen soll, haben wir grundsätzlich Sympathie. Es gibt Velofahrerinnen und -fahrer, die nicht auf den Hauptachsen fahren wollen, sondern den Weg durchs Quartier bevorzugen. Im Text des Antrags werden „Alternativ- oder Ersatzrouten“ gefordert. Diese Forderung teilen wir nicht, weil es eine attraktive Velospur auf der Hauptach-

se braucht. Der vorliegende Antrag will die Velos von der Hauptachse ins Quartier verdrängen. Das unterstützen wir nicht.

Die Anträge der SVP lehnen wir ab. Es scheint ein neues Hobby der SVP zu sein, bei allen Verkehrsvorlagen Anträge zu den Notfalldiensten zu stellen, die suggerieren, dass bei Baustellen oder bei neuen Verkehrslösungen ein komplettes Chaos herrsche und die Stadt sich um die Interessen von Ambulanz, Polizei und Feuerwehr foutiere. Bei Verkehrsvorhaben bezieht die Stadt die Notfalldienste ein. Diese Forderungen sind obsolet, da solche Überlegungen ohnehin in die Projektplanung einfließen.

Die Anträge Nrn. 1, 3 und 4 von Luzius Theiler lehnen wir ab, weil wir sie für zu absolut formuliert halten. Dem Antrag Nr. 2 stimmen wir zu.

Daniel Imthurn (GLP) für die GLP-Fraktion: In den letzten Jahren tauchte vermehrt der Begriff Leuchtturmprojekt in Bezug auf städtische Bauprojekte auf. Ich möchte diese Bezeichnung auch auf das vorliegende Projekt anwenden, obwohl man sich fragen kann, ob sich der Begriff Leuchtturm, der ja ein hohes Gebäude bezeichnet, auch auf breitflächig angelegte Projekte anwenden lässt. Bei der Gesamtanierung Ostring handelt es sich um ein Leuchtturmprojekt, weil hier eine Stadtreparatur vorgenommen wird. Die Achse Ostring-Thunplatz ist Bestandteil des missglückten, aber vor 60 Jahren halt sehr trendigen Stadtautobahnprojekts. Damals waren noch weniger Autos unterwegs, das damalige Projekt erschien als moderne städtebauliche Variante. So wurde eine Strasse quer durch das Quartier gezogen und dieses damit zerteilt. Heute muss man von ganz anderen Voraussetzungen ausgehen und wir müssen Stadtreparaturen vornehmen. Eine Stadt kann nicht pendlergerecht gebaut werden, weil dies nach sich zieht, dass noch mehr Autos auf die Strassen kommen und bald wieder alles überfüllt ist. Wir müssen eine Stadtreparatur vollbringen, die in erster Linie den Anwohnenden im Umfeld dieser Achse nützt und es ermöglicht, in den umliegenden Quartieren eine gute Lebensqualität zu gewährleisten. Darum geht es bei diesem Projekt primär. Das führt dazu, dass der MIV auf der betreffenden Achse, die vom Ostring in die Stadt führt, nur einspurig geführt werden darf. Eine stadteinwärts führende Pendlerachse darf nur einspurig sein. Das gilt grundsätzlich auch für stadtauswärts führende Pendlerachsen, es sei denn, es brauchte wegen verkehrstechnischer Umstände eine Ausnahme. Einspurig in die Stadt hinein und einspurig aus der Stadt hinaus – so lautet unsere grundsätzliche Forderung an dieses Projekt, das sich auf eine Pendlerachse bezieht. Diese Route wird auch stark vom Veloverkehr beansprucht. Ich weiss aus eigener Erfahrung, wie problematisch die Situation für Velofahrende dort ist. Deswegen ist es angebracht, zu fordern, dass beidseitig je eine ca. 1,5 Meter breite Velospur angelegt wird, damit der Veloverkehr gut und flüssig zirkulieren kann. Im Gegensatz zur BDP/CVP sind wir nicht der Meinung, dass der Veloverkehr aufs Trottoir verlegt werden kann. Es trifft zu, dass die Gehsteige auf der Thunstrasse breit sind. Aber für Velofahrende ist es nicht praktisch, auf dem Trottoir zu fahren, weil dort viele Einmündungen von Seitenstrassen sind, was dazu führt, dass den Velofahrenden auf dem Trottoir immer wieder der Weg abgeschnitten wird. Das ist gefährlich, deswegen ist es wichtig, dass man mit dem Velo auf der Hauptachse fahren kann, natürlich auf den dafür vorgesehenen Velospuren. Für den öV ist es wichtig, dass eine saubere Spurführung realisiert wird, die keine weiteren Komplikationen nach sich zieht. Und sehr wichtig ist auch, dass die Leute, die den öV benutzen, keine breite und gefährliche Strasse mehr überqueren müssen, um ins Tram oder in den Bus einzusteigen. Eine Gesamtbewertung des Projekts ergibt zahlreiche Punkte, die unseren Anforderungen entsprechen. Aber leider scheint das Projekt teilweise auf halbem Weg stehen geblieben zu sein. Es scheint, als habe man plötzlich Angst vor dem eigenen Mut bekommen und sich nicht getraut, das Ganze wirklich konsequent umzusetzen. Trotzdem genießt das Projekt unsere Unterstützung. Wir stimmen dem Planungskredit zu.

Zu den Anträgen: Bestimmte Anträge zielen darauf, das Projekt weiter zu modellieren. Die meisten der hier vorliegenden Anträge wurden in der Kommission schon diskutiert. Dadurch, dass sie dem Stadtrat nochmals vorgelegt werden, zieht sich die Beratung zu diesem Geschäft in die Länge. Ich bin nicht dagegen, dass man solche Anträge stellt. Aber die vielen Anträge der SVP führen dazu, dass auch von linker Seite mehr Anträge eingehen, was die Sache nicht übersichtlicher macht. Unsere Fraktion wird einige Anträge unterstützen, weil sich das Projekt noch in der Planungsphase befindet und man noch die Möglichkeit hat, verschiedene Varianten zu prüfen, um die beste Lösung zu finden. Wir finden es wichtig, dass in dieser Phase eine bestimmte Offenheit herrscht. Wir werden auch Forderungen unterstützen, die den vorhin dargelegten Grundsätzen nicht unbedingt entsprechen, um unsere Offenheit zu demonstrieren. Es gibt aber auch Anträge wie beispielsweise den Antrag Nr. 9 der PVS, die eine Selbstverständlichkeit einfordern. Es gehört zu den Grundlagen einer professionellen Planung, dass entsprechende Nachweise, Gutachten, Meinungsäusserungen und Berechnungen eingeholt werden, also können wir diesen Antrag unterstützen, auch wenn er nicht in unsere Stossrichtung zielt. Die Anträge der Kommissionsminderheit sowie der SVP werden wir ablehnen. Zu den Anträgen von Luzius Theiler: Ich habe ihm gegenüber mein Bedauern ausgesprochen, dass seine Anträge zum Zeitpunkt der Beratung in der Kommission noch nicht vorlagen, denn es finden sich ein paar durchaus interessante Aspekte darin. Wir unterstützen beispielsweise, dass die Alleebäume erhalten bleiben. Weil die Planungssituation aber eventuell verlangt, dass Bäume gefällt werden, weil es andernfalls beispielsweise nicht möglich wäre, die Radstreifen anzulegen, werden wir diesen Antrag nicht annehmen. Wir können damit leben, dass ein paar wenige Bäume weichen müssen, wenn die Situation es erfordert, deswegen unterstützen wir den Antrag auf integralen Schutz der Alleebäume nicht. Gegen den Antrag zum Thunplatz ist einzuwenden, dass dieser nicht mit dem Breitenrainplatz zu vergleichen ist. Die Länggasse hat ihre Mittelstrasse, der Breitenrain seinen Breitenrainplatz und das Mattenhofquartier bekommt seinen Eigerplatz, also sollte auch das Kirchenfeld die Chance erhalten, dass man der Quartierbevölkerung einen zentralen Platz zur Verfügung stellt. Die Idee ist sehr gut, aber der Thunplatz erscheint als nicht geeignet. Wie ein Verzicht auf das Dienstgeleise Burgernziel zu realisieren wäre, ist schwer vorstellbar. Ich hoffe, dass Ursula Wyss dies näher erläutern kann. Das Anliegen, das Luzius Theiler mit dem Antrag Nr. 4 vorbringt, deckt sich mit dem Inhalt anderer Anträge. Ich bitte darum, uns zu folgen und diejenigen Anträge zu unterstützen, welche wir auch annehmen.

Lukas Gutzwiller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Dieser Projektierungskredit von 2,4 Mio. Franken betrifft die Verkehrsader zwischen Thunplatz und Ostring. Auf dieser Strecke befindet sich bekanntlich auch der Burgernzielkreisel, der mit 20'000 Fahrzeugen pro Tag der am meisten befahrene Kreisel in der Stadt Bern ist. Dementsprechend ereignen sich dort leider auch teilweise schwere Verkehrsunfälle mit Verletzten. Insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende stellt das Burgernziel einen neuralgischen Verkehrsknotenpunkt dar. Der Kreisel ist unübersichtlich, auch wegen des Tramhäuschens, zudem müssen die Velos die Tramschienen überqueren. Es ist höchste Zeit, dass die Situation am Burgernziel verbessert wird. Die Fraktion GFL/EVP forderte schon 2006, also vor neun Jahren, dass die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf der Achse Thunplatz-Ostring verbessert werden müsse. Die zwei wichtigsten Ziele der genannten Motion lauten: 1. Es muss eine Erhöhung der Verkehrssicherheit geben und es müssen verbesserte Fortbewegungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmende entstehen, insbesondere müssen eine Senkung der Unfallzahlen, bessere Durchfahrtsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr, eine durchgehend sichere und befriedigende Veloverbindung, eine attraktive Führung des Fussverkehrs sowie eine Kanalisierung des MIV erfolgen. 2. Muss es eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum und eine Aufwertung der angrenzenden Quartiere als Wohn-

und Lebensraum geben. Die neue Überbauung des Tramdepots Burgernziel ist dabei zu berücksichtigen. Damit diese Massnahmen umgesetzt werden können, soll der MIV zwischen Thunplatz und Ostring künftig zu Spitzenzeiten mithilfe flankierender Massnahmen reduziert werden. Das Betriebskonzept von 2011 geht von einer notwendigen Reduktion um 15 Prozent und von insgesamt neun Stauräumen aus. Die übergeordnete Zielsetzung sieht vor, dass Staus dank einer Verkehrsdosierung durch Lichtsignalanlagen verlagert werden, wie es den Vorgaben im aktuellen Entwurf des kantonalen Richtplans entspricht.

Unsere Fraktion unterstützt die Anträge Nrn. 1 bis 5 der PVS, denn es geht darum, weitere Optionen für die bessere Verträglichkeit der verschiedenen Verkehrsträger zu prüfen. Wir wollen dem Gemeinderat nochmals den klaren Auftrag geben, alle Optionen ohne Scheuklappen zu prüfen. Die weiteren Anträge finden wir mehrheitlich überflüssig. Insgesamt bedeutet das Projekt eine Chance zur Belebung des Quartiers, es bringt eine Erhöhung der Lebensqualität und eine bessere Verkehrssicherheit für alle. Unsere Fraktion stimmt dem Projektierungskredit zu.

Einzelvoten

Roland Jakob (SVP): Die Sache mit der Achse zwischen Ostring und Thunplatz, mitsamt dem Ostringkreisel, gibt zu denken. Einerseits ist es höchste Zeit, dass dort endlich eine Sanierung stattfindet, andererseits ist die Ideologie, die RGM in dieses Projekt einfliessen lässt, einmal mehr nicht zu ertragen. Hier werden einseitige Forderungen von Seiten einer Gruppe von Verkehrsteilnehmenden gestellt, nämlich den Velofahrenden, die erwarten, dass sie alles bekommen, was sie wollen, und dass die anderen, namentlich die Autofahrenden, dafür bezahlen sollen, obwohl es für sie bedeutet, dass ihre Fahrqualität infrage gestellt wird. Das kommt einer Diskriminierung einzelner Verkehrsteilnehmender gleich. Eine dermassen ideologisch geprägte Politik hat mit einer sachlichen Städteplanung grundsätzlich nichts zu tun. Ziel sollte es sein, ein Miteinander von öV, Velo-, Fuss- sowie Gewerbe- und Privatverkehr zu erreichen. Damit dieses Miteinander funktioniert, muss jede Seite bereit sein, Abstriche zu machen. Die Art, in der dieses Geschäft aufgegleast ist, mit vielen Anträgen, auch von Seiten RGM, macht deutlich, dass hier ein weiteres Stadtentwicklungsprojekt entstehen wird, das nicht dazu dient, die Leute in die Stadt zu holen, sondern sie vielmehr aus der Stadt vertreibt. Die Velofahrenden, die ohne Nummernschilder auf unseren Strassen verkehren dürfen, haben keine Ahnung, wie viel die Autofahrenden berappen müssen, damit sie den ihnen zuteilwerdenden Komfort geniessen können. Da liegt die Krux der Geschichte: Die Velofahrenden müssen nichts bezahlen, können aber trotzdem alles Mögliche fordern. Die Nutzniessenden, früher wurden sie Schmarotzer genannt, schaffen es, dass der normale Geschäfts- und Privatverkehr zum Erliegen kommt. Wenn das Gewerbe nicht mehr funktionieren kann, gibt es in der Stadt Bern auch bald keine Gewerbetreibenden mehr, die Steuern bezahlen. Ohne ihre Beiträge wird der Gemeinderat keine Projekte mehr realisieren können und das Stadtparlament wird merken, was es bedeutet, eine Stadt ohne Budget zu entwickeln. Die letzte verbleibende Tangentialachse ist so zu planen, dass alle Verkehrsträger, mit gewissen Abstrichen, dahinter stehen können. Wir werden heute einmal mehr erleben müssen, dass diese Chance nicht ergriffen wird. GB/JA! wirft uns vor, überflüssige Anträge zu den Notfalldiensten zu stellen, während sie selbst mit blumigen Worten mithilfe, eine Velobrücke zu portieren, die so angelegt werden soll, dass es im Falle eines Unfalls keine Möglichkeit gibt, eine verletzte Person per Notfallfahrzeug abzutransportieren. Dem Kommissionssprecher, der die Anträge von Luzius Theiler nicht mittragen will, weil sie in der Kommission nicht besprochen worden sind, sei hier gesagt, dass die freie Fraktion eben noch nicht lange genug existiert, damit sie ihre Anträge in den Kommissionen einbringen kann. – Übrigens begrüsse ich, dass die freie Fraktion sich formieren konnte. Ich glaube nicht, dass sie ihre Gedanken an andere weitergeben

will, damit diese sie sich auf die eigene Fahne schreiben können. Fazit: Hier wird einmal mehr der motorisierte Gewerbe- und Privatverkehr zu Grabe getragen. Ich finde das schade und hoffe, dass die Gewerbetreibenden wissen, wen sie nächstes Jahr wählen.

Manfred Blaser (SVP): Wir konnten heute Abend hören, dass viele Velos über den Kreisel fahren. Ich weiss nicht, woher die Zahl von 20'000 Fahrzeugen pro Tag kommt. Vermehrt wurde beklagt, die Tramschienen stellten eine Gefahr dar. Aber woher kommt die Gefahr? Sie selbst wollen ja die Tramschienen, also müssen Sie sie auch akzeptieren. Die Tramschienen sind nun mal da und können nicht abgedeckt werden. Man will uns weismachen, mit je einer Fahrspur gebe es weniger Stau. Wer eine solche Aussage macht, hat wahrscheinlich noch niemals zur Stosszeit dort im Stau gestanden. Ich habe diese Erfahrung leider schon oft gemacht und kenne die Situation. Es wurde auch von zahlreichen schweren Unfällen auf dem Burgernzielkreisel gesprochen. Ich habe die betreffende Statistik beigezogen: Darin steht nichts von vielen Unfällen. Man sollte nichts an den Haaren herbei ziehen, was nicht den Tatsachen entspricht. Wir alle haben als Kinder gelernt, dass man auf der Strasse aufpassen muss, denn die Strasse ist kein Spielplatz. Spielen kann man auf den Rasenplätzen und den Spielplätzen, die es überall in der Stadt gibt. Kinder gehören nicht auf die Strasse. Ausserdem ist es so, dass die Kinder sich wegen des heutigen Verkehrs schon fast nicht mehr auf die Strasse getrauen, aber es sind wir Älteren, die den Kindern das vormachen, was man nicht machen soll. Im Verkehrsunterricht in der Schule brachte uns ein Polizist bei, dass es verboten sei, eine Person auf dem Gepäckträger eines Velos zu befördern oder ohne Klingel oder mit einem Paket unter dem Arm oder mit einem Regenschirm Velo zu fahren. Aber heutzutage ist ein solches Verhalten an der Tagesordnung, man ignoriert die Gefahr. Erst gestern, als ich vom Bollwerk Richtung Postbahnhof bei Grün über die Ampel fuhr, hatte ich beinahe einen Zusammenstoss mit einem Velofahrer, der mit hohem Tempo über die Kreuzung brauste. Wenn ich keine Vollbremsung gemacht hätte, wäre die Situation eskaliert. Man kann nicht alle Radfahrenden als rücksichtslos bezeichnen. Aber man sollte dem schlechten Verhalten einen Riegel schieben und die Velofahrerinnen und Velofahrer über die Regeln unterrichten, die im Strassenverkehr auch für sie und nicht nur für die Autofahrenden gelten. Ich habe heute Abend ein paar Aussagen gehört, die nicht der Wahrheit entsprechen. Ich hoffe, dass Sie zur Vernunft kommen. Denn die Zeit wird bald kommen, in der das Fass endgültig überläuft, wenn man so weitermacht. Ich werde dies wohl nicht mehr erleben, aber Ihre Generation wird es treffen.

Daniel Imthurn (GLP): Zu den Vorwürfen von Roland Jakob: Es geht hier um eine Stadtreparatur. In den 60er-Jahren herrschte die Maxime, man müsse möglichst breite Strassenachsen in Richtung Stadtzentrum anlegen. Man hat seither dazugelernt, weil die breiten Achsen eben viel Autoverkehr mit sich bringen. Autos brauchen viel Platz, machen Lärm und verursachen eine Verschmutzung der Luft. Man sollte im Laufe der Zeit gescheiter werden. Zum Vorwurf, die Velofahrenden seien Schmarotzer, die den guten und selbstlosen Autofahrenden den Platz streitig machen: Mein Arbeitsort liegt an der Eigerstrasse. Ich kenne die dortige Situation gut. Normalerweise kann man problemlos über die Monbijoubücke fahren. Nur zu Pendelzeiten staut sich dort der Verkehr. Es handelt sich um eine Pendlerachse Richtung Ostring. Bei den Pendelnden handelt es sich zu einem grossen Teil um Angestellte aus der Bundesverwaltung, die von auswärts, von Thun, Uetendorf, Münsingen usw. mit dem Auto in die Stadt fahren. Sie fahren über unsere Thunstrasse und die Monbijoubücke, um zur Einstellhalle an ihrem Arbeitsplatz zu gelangen, und abends fahren sie wieder zurück zur Autobahneinfahrt. Bekanntlich zahlen diese Personen keine Steuern an die Stadt Bern, auch der Bund als Arbeitgeber zahlt keine Steuern an die Stadt. Ich äussere mich nicht dagegen, dass es diese Arbeitsplätze in Bern gibt, aber alles den Velos zuzuschieben ...

Das Mikrofon wird ausgeschaltet.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Ich unterbreche, weil die Diskussion zu sehr in die Breite geht. Ich bitte Sie, sich kurz, konzis und präzise zu äussern.

Daniel Imthurn: Mit unseren Eingaben und Anträgen wollen wir zum Beispiel den Velofahrer, der vom Murifeld her kommend in Richtung Stadt fährt, unterstützen und eben nicht den Schmarotzer im eigentlichen Sinne, welcher mit dem Auto in die Stadt fährt, weil es für ihn am bequemsten ist.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Wenn ich einigen meiner Vorrednerinnen und Vorredner zuhöre, stelle ich mir die Frage, ob ich in der Stadt Bern oder auf dem Ballenberg lebe. Bern ist die Hauptstadt der Schweiz, mit mittlerweile 140'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Bern ist eine Stadt, die mehr Arbeitsplätze als Einwohnende aufweist. Eine Stadt funktioniert nicht ohne Verkehr. Es ist keineswegs so, dass die Leute nur zum Vergnügen mit dem Auto in der Stadt herumfahren. In den vorherigen Voten wurde mehrmals gesagt, dass es sich um Pendelnde handelt, die auf dem Weg zu ihren Arbeitsplätzen sind. Ob die Leute in der Bundesverwaltung oder bei einer privaten Firma arbeiten, spielt eigentlich keine Rolle. Wir sollten uns jedoch nicht benehmen, als wären wir irgendein Kaff im Emmental, das vor allem davon lebt, dass man dort Kühe besichtigen und den Käsern bei der Arbeit zusehen kann. Ich habe beim Fraktionsvotum schon hervorgehoben, dass es um die wichtigste West-Ost-Achse in dieser Stadt geht. Es geht um die Basiserschliessung, diese Achse ist quasi eine innerstädtische Autobahn. Auf die Worte meines Vorredners, es würden sich Schmarotzer im Auto breitmachen, muss ich Daniel Imthurn schon fragen, wo er denn eigentlich lebt. Ich bin gespannt, was ihm seine Arbeitskolleginnen und -kollegen von der Bundesverwaltung morgen zu sagen haben, nachdem sie in der Zeitung gelesen haben, was er über sie gesagt hat.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Falls Erich Hess auf das Thema Migration zu sprechen kommen sollte, werde ich das Mikrofon ausschalten.

Erich Hess (SVP): Ich darf kein Wort darüber verlieren, obwohl dieses Thema damit zusammenhängt und obwohl folgendes auf der Hand liegt: Je mehr Menschen in der Stadt leben, desto mehr Menschen müssen herumfahren. Es ist falsch, die Strassen zu verschmälern. Es kann nicht sein, dass die Ein- und Ausfahrtswege der Stadt für den normalen Verkehr unpassierbar gemacht werden. Es muss gewährleistet sein, dass die ganze Stadt, inklusive Innenstadt, für den Lkw- und für den motorisierten Autoverkehr gut zugänglich ist. Es kann nicht sein, dass für Velos Velobahnen quer durch die Stadt gebaut werden, während die Autos im Stau stehen. Die Staus in der Stadt sind hausgemacht. Sie entstehen nicht, weil eine Verkehrsüberlastung besteht. Es liegt vielmehr an den Verkehrswegen. Es wäre möglich, die Verkehrswege so zu gestalten und technisch so einzurichten, dass es niemals, zu keiner Tageszeit, zu Stausituationen käme. Aber Rot-Grün versagt hier mit Absicht. Darum ist es unverständlich, wieso es noch immer Leute in dieser Stadt gibt, die Rot-Grün wählen. Dieses Geschäft muss dem Volk vorgelegt werden, deswegen stelle ich den **Antrag**, die Vorlage dem obligatorischen Referendum zu unterstellen. Hier geht es um den Projektierungskredit. Der Ausführungskredit wird dem Volk später ohnehin unterbreitet werden. Wir sollten die Stadtberner Bevölkerung jedoch zu einem früheren Zeitpunkt fragen, wie sie zu diesem Projekt steht, indem wir es dem obligatorischen Referendum unterstellen. Die Bernerinnen und Berner, die ja zu 70 Prozent rot-grün eingestellt sind, wollen vor allem, dass möglichst wenig Verkehr in den Quartieren zirkuliert. Darin liegt ja genau die Aufgabe einer solchen Tangenti-

alstrasse: Sie zieht den Verkehr, den man nicht verbannen kann, von den Quartieren ab. Falls das Volk das Projekt in diesem frühen Stadium ablehnt, kann man sofort die Notbremse ziehen, ohne dass hohe Kosten entstehen und eine Menge Steuergelder in den Sand gesetzt werden. Falls mein Antrag nicht angenommen wird, behalte ich mir vor, allenfalls das fakultative Referendum, dem das Geschäft untersteht, zu verlangen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Danke für diese Diskussion. Der Kommissionsreferent und die meisten Fraktionen haben den in Bezug auf diesen Strassenabschnitt bestehenden Handlungsbedarf hervorgehoben. Es besteht Handlungsbedarf in mancherlei Hinsicht: Wir müssen die Tramgeleise sanieren und die Haltestellen umbauen, um der Vorgabe nachzukommen, bis 2023 alle Haltestellen behindertengerecht, das heisst hindernisfrei anzulegen. Es gibt momentan noch zwei Haltestellen, nämlich Sonnenhof und Brunnadern, bei denen die öV-Benutzenden zuerst die Strasse überqueren müssen, um zu den Fahrzeugen zu gelangen. Bei den zwei- bis sogar dreispurigen Kreiseln muss die Verkehrssicherheit erhöht werden. Und zudem soll auf dem Areal des alten Tramdepots am Burgernziel eine neue Überbauung realisiert werden. Diese Vorlage umfasst den Antrag, all diese Bereiche in einer Gesamtkoordination zusammenzufassen. Die verschiedenen Herausforderungen und Anforderungen sollen in ein Gesamtprojekt für den ganzen Abschnitt Thunplatz-Ostring einfließen, dafür braucht es jetzt eine umfassende Projektierung. Als ich im Jahr 2013 in die TVS kam, staunte ich ob der Vielfalt der Interessen, die in Bezug auf diesen Strassenabschnitt existieren. Ich gehe davon aus, dass dies momentan der schwierigste Abschnitt in der Stadt Bern ist, um allen Anliegen gerecht zu werden. Zu diskutieren geben, nebst der Verkehrssicherheit, auch der Zufluss- und Abflussverkehr von und zur Autobahn, die Anliegen der umliegenden Quartiere, vor allem in Bezug auf das Burgernziel und den Thunplatz, sowie diverse Velo-Anliegen. Wir beabsichtigen, die Planung möglichst gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern der unterschiedlichen Interessengruppen zu erarbeiten. Das ASTRA sitzt natürlich mit am Tisch. Es figuriert als Besitzerin der Ampelanlagen beim Freudenbergerplatz, die den Zu- und Abfluss des Verkehrs von und zur Autobahn regeln. Auch der Kanton hat seine Interessen in Bezug auf dieses Projekt. Das Quartier soll bei dieser Planung wesentlich vertreten sein, analog der Vorgehensweise bei der Sanierung Breitenrain. Und es betrifft selbstverständlich auch Bernmobil, denn die Gesuche für die Gleissanierung werden von Bernmobil eingereicht. Weiter ist auch unsere Nachbargemeinde Muri, über den Anschluss Burgernziel-Muristrasse, beteiligt. Die grosse Herausforderung besteht nun darin, die vielfältigen Anliegen zusammenzubringen. Wenn wir diese Absicht verfolgen, bedeutet dies nichts weniger, als dass es unser Ziel sein muss, am Schluss ein Optimum zu erreichen, mit dem wir möglichst vielen Interessen gerecht werden. Das heisst auch, kein Maximum für ausschliesslich eine der verschiedenen Interessengruppen zu erzielen. Die Anforderungen an diese Strecke sind sehr hoch: Es verkehren dort drei Tramlinien, die zu Stosszeiten im Zweiminutentakt und teilweise direkt hintereinander fahren, sowie zwei Buslinien. Dazu kommt der Autoverkehr, für den im Ostring ein wesentlicher Autobahnanschluss besteht. Als Stadt profitieren wir davon, dass ein grosser Teil des städtischen Verkehrs über die Autobahn fließen kann. In dieser Zusammenarbeit sind wir Partnerin des ASTRA. Innerhalb dieser Partnerschaft vertreten wir eine städtische verkehrspolitische Perspektive. Der bestehende Fussverkehr wird mit der Realisierung der Überbauung Burgernziel ein noch viel stärkeres Gewicht bekommen, denn das neue Areal wird Aufenthaltsqualität bringen. Der Fokus des Quartiers wird sich auf die neue Überbauung und auf das Burgernziel konzentrieren. Dies ist auch ein Einwand gegen den Antrag Nr. 2 von Luzius Theiler: Bei der Überbauung am Burgernziel wird es eine Erdgeschossnutzung geben, beim von Botschaftsgebäuden umgebenen Thunplatz existiert in diesem Sinne kein Quartierleben.

Was den Veloverkehr anbelangt, besteht auf dieser Strecke seit langen Jahren eine regionale Alltagsroute. Das passt zwar ins Konzept der Velo-Offensive, aber es handelt sich um keine neue Erfindung, denn diese Route ist in der regionalen Planung festgehalten. Dieser Abschnitt ist seit 2004 im kantonalen Sachplan Veloverkehr als wesentliche Netzlücke aufgeführt. Dies als Replik auf den mehrmals geäusserten Vorwurf, wir hätten die dortige Veloroute neu erfunden.

Der Stadtrat verabschiedete das Vorprojekt im Jahr 2011. Die Vorgaben, die sich in dieser Vorlage wiederfinden, beispielsweise die zur Reduktion des MIV, zu den Velospuren und zu den Haltestellen, wurden damals, im Hinblick auf das Vorprojekt, verabschiedet. In diese Vorlage sind keine neuen Erfindungen eingeflossen. Wir haben noch gar nicht neu projektiert, sondern beantragen hier einen Kredit, damit wir alles, was auf diesem Abschnitt in Zukunft realisiert werden soll, in ein einziges bewilligungsfähiges Projekt fassen können.

Zur Diskussion mit Bund, ASTRA und Kanton: Es ist nicht die Stadt, die abschliessend darüber entscheidet, wie dieses Bauprojekt aussieht. Es wird entweder vom Bundesamt für Verkehr (BAV) oder von kantonaler Stelle genehmigt. Mit dem Autobahnanschluss ist das ASTRA bezüglich der Baubewilligung wesentlich beteiligt. Die Dinge verhalten sich hier also anders als bei einer Quartierdurchfahrt wie im Breitenrain, bei der das ASTRA keine direkten Interessen hat und die Stadt ihre eigenen Interessen in den Vordergrund stellen kann. Wenn hingegen das Projekt Thunplatz-Ostring von höherer Stelle nicht genehmigt wird, werden wir dort nichts realisieren können. Dessen muss man sich bei den Abstimmungen zu den verschiedenen Anträgen bewusst sein. Wir werden die überwiesenen Anträge sehr ernst nehmen, denn wir sehen sie als Aufträge zu den Inhalten der Projektierung an. Dass sich daraus am Schluss ein baubewilligungsfähiges Projekt ergibt, kann ich jedoch nicht garantieren. Es wäre unredlich, eine solche Garantie abzugeben. Je näher die Strecke zur Autobahn liegt, desto stärker bestimmt das ASTRA mit, wie der betreffende Abschnitt zu gestalten ist. Ich habe Verständnis für Ihre Anliegen, es bestehen diesbezüglich ja auch schon ältere Absichtserklärungen. Aber wir haben es nicht allein in der Hand, was am Ende herauskommt.

Zur Frage von Daniel Imthurn, ob auf ein Dienstgeleise Burgernziel verzichtet werden kann: Die Einsprache betreffend Dienstgeleise und bei der Sistierung des Prozesses von Seiten Bernmobil ist man immer von einem Kreisel ausgegangen. Wenn zum Kreisverkehr noch ein Dienststrasse hinzukommt, entsteht eine zusätzliche Unsicherheit für die Velofahrenden. Deswegen sind wir mit Bernmobil übereingekommen, das Projekt zu sistieren. Bei einer Kreuzung besteht das Problem mit dem Dienstgeleise nicht mehr, weil das Geleise nicht mehr im selben Winkel überfahren werden muss. Bernmobil wird in Zukunft noch stärker auf die Dienstgeleise angewiesen sein, weil die Fahrzeuge sonst über die Schleife im Saali wenden müssten, wodurch das ganze Netz massiv stärker belastet würde. Bei unseren Trams handelt es sich um Einrichtungs-Fahrzeuge. Im Moment verkehren noch die alten Trambahnen. Es besteht jedoch von Seiten RBS und Bernmobil die Absichtserklärung, die nächste Trambeschaffung gemeinsam vorzunehmen. Bernmobil arbeitet mit Einrichtungs-Fahrzeugen und wird deshalb weiterhin auf Dienstgeleise angewiesen sein. Falls von Ihrer Seite noch weitere Fragen offen sind, werde ich diese gerne persönlich beantworten.

Auf der Tischvorlage nicht aufgeführte Anträge:

Antrag Nr. 5 SVP

Auf die Erstellung von Pollern, Aufpflasterungen etc. im Perimeter Kirchenfeld, Egghölzli, Brunnadern, Ostring und Murifeld sei zu verzichten.

Antrag BDP/CVP

Auf der Strecke Thunplatz-Ostring ist die Baumallee nicht zwingend zu erhalten.

Antrag Hess

Vorlage und Projektierungskredit seien dem obligatorischen Referendum zu unterstellen (i.S. von Artikel 36 / 46 GO)

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 PVS ab (21 Ja, 50 Nein). *Abst.Nr. 009*
2. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 2 PVS zu (36 Ja, 35 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 010*
3. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 3 PVS zu (55 Ja, 18 Nein). *Abst.Nr. 011*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 4 PVS zu (45 Ja, 27 Nein). *Abst.Nr. 012*
5. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 5 PVS zu (45 Ja, 27 Nein). *Abst.Nr. 013*
6. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 6 PVS mit Stichentscheid des Präsidenten zu (37 Ja, 36 Nein). *Abst.Nr. 014*
7. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 7 PVS ab (31 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 015*
8. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 8 PVS ab (31 Ja, 41 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 016*
9. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 9 PVS ab (31 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 017*
10. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 10 PVS ab (31 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 018*
11. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 11 PVS ab (31 Ja, 41 Nein). *Abst.Nr. 019*
12. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 12 PVS zu (41 Ja, 30 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 020*
13. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 13 PVS zu (45 Ja, 25 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 021*
14. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 14 PVS zu (36 Ja, 32 Nein, 5 Enthaltungen). *Abst.Nr. 022*
15. Der Stadtrat stimmt dem SP-Antrag Nr. 14a zu (33 Ja, 32 Nein, 1 Enthaltung). (*Siehe dazu den Ordnungsantrag auf der folgenden Seite*) *Abst.Nr. 023*
16. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 15 PVS ab (30 Ja, 33 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 024*
17. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 16 PVS zu (37 Ja, 36 Nein). *Abst.Nr. 025*
18. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 der Minderheit PVS ab (26 Ja, 47 Nein). *Abst.Nr. 026*
19. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zu Antrag Nr. 1 der Minderheit PVS ab (26 Ja, 46 Nein). *Abst.Nr. 028*
20. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 der Minderheit PVS ab (25 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 029*
21. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 3 der Minderheit PVS ab (26 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 030*
22. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 4 der Minderheit PVS ab (25 Ja, 45 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 031*
23. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 5 der Minderheit PVS ab (22 Ja, 51 Nein). *Abst.Nr. 032*
24. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 6 der Minderheit PVS ab (24 Ja, 49 Nein). *Abst.Nr. 033*
25. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 7 der Minderheit PVS ab (21 Ja, 52 Nein). *Abst.Nr. 034*
26. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 8 der Minderheit PVS ab (27 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 035*
27. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zu Antrag Nr. 8 der Minderheit PVS ab (27 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 036*
28. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 9 der Minderheit PVS ab (28 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 037*
29. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 10 der Minderheit PVS ab (15 Ja, 55 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 038*
30. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 11 der Minderheit PVS ab (16 Ja, 55 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 039*
31. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 12 der Minderheit PVS ab (9 Ja, 62 Nein). *Abst.Nr. 040*
32. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 13 der Minderheit PVS ab (26 Ja, 47 Nein). *Abst.Nr. 041*
33. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 14 der Minderheit PVS ab (25 Ja, 47 Nein). *Abst.Nr. 042*
34. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 15 der Minderheit PVS ab (26 Ja, 46 Nein). *Abst.Nr. 043*

35. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 16 der Minderheit PVS ab (25 Ja, 47 Nein). *Abst.Nr. 044*
36. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 17 der Minderheit PVS ab (24 Ja, 46 Nein). *Abst.Nr. 045*
37. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 SVP ab (20 Ja, 52 Nein). *Abst.Nr. 046*
38. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 SVP ab (22 Ja, 48 Nein). *Abst.Nr. 047*
39. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 3 SVP ab (31 Ja, 34 Nein, 7 Enthaltungen). *Abst.Nr. 048*
40. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 4 SVP ab (23 Ja, 49 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 049*
41. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 5 SVP ab (22 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 050*
42. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 Theiler ab (20 Ja, 45 Nein, 4 Enthaltungen).
Abst.Nr. 051
43. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 Theiler ab (29 Ja, 39 Nein, 5 Enthaltungen).
Abst.Nr. 052
44. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 3 Theiler ab (21 Ja, 47 Nein, 5 Enthaltungen).
Abst.Nr. 053
45. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 4 Theiler ab (11 Ja, 58 Nein, 2 Enthaltungen).
Abst.Nr. 054
46. Der Stadtrat lehnt den Antrag BDP/CVP ab (11 Ja, 58 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 055*

Jacqueline Gafner-Wasem (FDP): Ich habe eine Frage zum Verständnis, nachdem der Stadtrat sowohl dem Antrag Nr. 14 der PVS als auch dem ehemals als Eventualantrag Nr. 14 bezeichneten Antrag der SP, über den der Präsident als Antrag Nr. 14a abstimmen liess, zugestimmt: Was gilt nun?

Der Vorsitzende *Claude Grosjean:* Der SP- Antrag Nr. 14 besagt, es sei zu prüfen, ob beidseitig ein Velostreifen von mindestens 1,5 Metern Breite erstellt werden kann. Unabhängig davon, ob es einen oder zwei Streifen für den MIV oder eine Baumallee gibt. Der ehemals als Eventualantrag zu Antrag Nr. 14 eingereichte Antrag der SP, den ich als eigenen Antrag Nr. 14a auffasse, besagt, dass beidseitig Radstreifen erstellt werden sollen und dass die bestehende Baumallee dabei erhalten bleiben muss. Das kann bedeuten, dass die MIV- und öV-Spuren zusammengelegt werden oder dass eine andere Variante gefunden werden muss.

Patrik Wyss (GFL): Ich stelle den **Ordnungsantrag**, die Abstimmung zum Antrag der SP zu wiederholen. Die vorherige Abstimmung ergab eine Differenz von einer Stimme, wobei ich mich der Stimme enthielt, weil ich nicht ganz mitbekam, über welchen Antrag wir abstimmten.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag Wyss zu (52 Ja, 12 Nein, 5 Enthaltungen).
Abst.Nr. 056
2. Der Stadtrat lehnt den Antrag 14a SP ab (30 Ja, 41 Nein). *Abst.Nr. 057*
3. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Vorlage „Gesamtprojekt: Thunplatz – Ostring“ und dem Projektierungskredit zu (43 Ja, 30 Nein). *Abst.Nr. 058*
4. Der Stadtrat lehnt den Antrag Hess (obligatorisches Referendum im Sinne von Art. 36 GO) ab (28 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 059*

Der Vorsitzende *Claude Grosjean:* Ich teile Ihnen mit, dass alle Stadträtinnen und Stadträte herzlich eingeladen sind, dieses Wochenende die Bümplizer Chilbi zu besuchen. Die Mattinée im Festzelt findet am Sonntag um 9.30 Uhr statt.

2015.SR.000118

10 Dringliche interfraktionelle Motion SP, GFL/EVP, GLP, GB/JA! (Thomas Göttin, SP/Lukas Gutzwiller, GFL/Melanie Mettler, GLP/Regula Tschanz, GB): Lärmschutz und Stadtreparatur im Osten Berns

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.
Bern, 10. Juni 2015

Thomas Göttin (SP) für die Motionärinnen Fraktionen SP, GFL/EVP, GLP, GB/JA!: Lärmschutz und Stadtreparatur im Osten Berns sind ein altes Anliegen, das mindestens gleich alt wie der Vorstoss zur Schwimmhalle ist und in vielen Diskussionen und von allen Parteien immer unterstützt worden ist. Es geht um ein wichtiges Zeichen für die Bewohnerinnen und Bewohner im Osten, die seit Jahrzehnten unter dem Lärm und der Betonwüste inmitten ihres Quartiers leiden. Es ist ein wichtiges Zeichen, auch im Hinblick auf die vorangegangene Diskussion zum Gesamtprojekt Thunstrasse-Ostring, bei dem es unsicher ist, wie schnell und wann wir zu einer guten Lösung gelangen werden. Im Fall der Stadtreparatur bei der Autobahn geschieht seit Jahrzehnten überhaupt nichts. Das wirkt zermürend auf die Menschen im Quartier und es nagt an der Glaubwürdigkeit der Politik. – Wie ich schon wiederholt feststellen musste, wenn ich auf die Frage, wann es endlich vorwärts gehe, immer die gleiche Antwort geben musste, nämlich dass es gar nicht vorwärts gehe und eine Lösung vielleicht später einmal komme. Diese Fraktionserklärung halte ich schon seit Juni bereit, seither wurde die Behandlung der Motion zweimal verschoben. Auch stimmt mich das, was ich in letzter Zeit mitbekommen habe, nicht sehr zuversichtlich.

Jetzt besteht für die Stadt die einzigartige und auf lange Sicht letzte Gelegenheit, mit einer Einsprache endlich ein kleines Stückchen Stadtreparatur für das Quartier herauszuholen. Der Beton verschwindet nicht, die Autobahn bleibt, aber wenigstens würde der ewige Lärm reduziert, dessen Pegel seit Jahren über den Grenzwerten liegt. Dies geschieht jedoch nur, wenn wirklich die beste Variante umgesetzt wird: Nach meinem Wissensstand sind dies die sogenannten „auskragenden Lärmschutzwände optimiert“. Dazu braucht es den Willen und das Engagement von Fachleuten, denen man vertrauen kann. Die Projekte sind vorhanden. Sie kosten mehr als die Minimalvariante, aber dies steht in keinem Vergleich zu einer Überdeckung, wie sie der Stadtrat notabene einstimmig seit mehreren Jahren fordert, welche zig Mal teurer wäre. In Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist in Erwägung zu ziehen, dass der Nutzen tausenden Quartierbewohnenden zugutekommt. Das bedeutet einen über Jahrzehnte andauernden Nutzen in Form von mehr Lebensqualität, weniger Lärmbelastung, besserer Quartiergestaltung und von Stadtreparatur insgesamt. Und schliesslich bringt es auch einen Nutzen in Form von Vertrauen in die Politik.

Ausserdem muss man die Verhältnisse berücksichtigen: Selbst wenn die Lärmschutzwände 40 Mio. Franken kosten, anstatt wie geplant 20 Mio. Franken, ist dies im Vergleich zur Autobahn-Sanierung und zur Pannestreifen-Umnutzung (PUN), die mit 110 Mio. Franken fast dreimal mehr kostet, ein kleiner Betrag. Andernorts kommt man schneller voran und ist weiter fortgeschritten: Beim Katzensee wird die Autobahn überdeckt, in Schwamendingen wird die Autobahn eingehaust. – Bei hoher Akzeptanz und mit wenig Einsprachen, wie das ASTRA auf seiner Website schreibt. Die Gemeinde Weinigen hat dieses Jahr eine Überdeckung per Gerichtsentscheid durchgesetzt. Laut Neuer Zürcher Zeitung (NZZ) ist das Bundesverwaltungsgericht der Ansicht, „dass aufgrund bestehender Gesetze der Bau der Überdeckung im Interesse der Anwohner Teil des Detailprojekts sein muss“. Ich bitte die Stadt folgendes zu be-

achten: Wenn sicherheitstechnische Argumente gegen die Massnahmen vorgebracht werden, dienen sie denen, die nicht wollen, dass etwas gemacht wird, als Ausrede.

Was wir jetzt in Sachen Stadtreparatur hinkriegen, wird über viele Jahre wirken. Was wir jetzt verpassen, wird es nie mehr geben. Wir sprechen von einer Lösung für mindestens die nächsten dreissig Jahre, also für mehr als eine Generation, völlig unabhängig von der Frage nach dem Bypass. In der Antwort auf eine Motion der FDP von Bernhard Eicher hat die Stadt kürzlich bestätigt, dass der Bypass auf einen Zeithorizont im Jahr 2040 angelegt ist. Jetzt schreiben wir das Jahr 2015. In den letzten Tagen, in denen sich herausgestellt hat, dass man in Sachen Stadtreparatur möglichst wenig unternehmen will, ist plötzlich die Rede von 2030 bis 2035, aber auch das ist erst in 20 Jahren! Noch ist gar nichts beschlossen. Der Bypass wird – wenn überhaupt – frühestens zur Zeit der nächsten Generation gebaut.

Ich verstehe die Antwort des Gemeinderats auf unsere Motion so, dass die Stadt im Rahmen einer Einsprache in Bezug auf Lärmschutz, Quartier- und Umgebungsgestaltung die bestmögliche Lösung für das Quartier durchsetzen will. In seiner Antwort beschreibt der Gemeinderat, wie eng diese Reparaturmassnahmen miteinander zusammenhängen, nicht nur planungsmässig sondern auch, weil der Boden rund um den Freudenbergerplatz teils der Stadt und teils dem Bund gehört, die verschiedenen Bereiche sind auf engem Raum ineinander verzahnt. Das zeigt auch die Antwort des Gemeinderats zum Testplan-Verfahren, welches die Stadt durchführen wird. Dass dafür die Frist bis zur Einsprache nicht mehr ausreicht, ist nachvollziehbar. Offenbar sind die juristischen Abläufe so, dass die Stadt auf alle Fälle Einsprache erheben muss, schon nur, um im Verfahren zu bleiben. Wenn wir diese Motion überweisen, geschieht dies im Sinne einer Richtlinie, welche die Argumentation der Stadt abstützt.

In der ersten Version meiner Rede stand noch die Aussage, dass die Hoffnung bestehe, dass das ASTRA von sich aus mit der überzeugendsten Lösung käme, was auch für das ASTRA viele Vorteile hätte – wie in Schwamendingen geschehen. Dadurch würden das Verfahren kürzer und billiger, die Lösung besser, die Akzeptanz höher und die Umsetzung schneller. Aber diese Hoffnung schwindet. Beim Informationsanlass zur PUN, zu dem der Stadtrat eingeladen ist, kommt das Wort Lärmschutz gar nicht mehr vor.

Nochmals kurz zum Verhältnis zwischen Lärmschutz und Stadtreparatur und den Lösungen PUN beziehungsweise Bypass: Jetzt ist auf Jahre hinaus die letzte Gelegenheit, um eine Stadtreparatur zu realisieren. Es existiert kein Zusammenhang mit dem Bypass. Die Einsprache bedeutet kein Präjudiz, sie verhindert den Bypass nicht und dieser wird dadurch weder beschleunigt noch verzögert. Es geht auch nicht um den Teil PUN. Der Lärmschutz muss unabhängig von PUN und Bypass verbessert werden. Die Fristen laufen 2018 aus. Es geht einzig und allein darum, ob wir die Stadtreparatur und den Lärmschutz ernst nehmen, jetzt wo es darauf ankommt, für die nächsten dreissig Jahre. Und irgendwann geht es eben auch um die Glaubwürdigkeit der Politik.

Fraktionserklärungen

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Nachdem in der vorangehenden Diskussion von Schmarotzern, welche mit dem Auto aus der Agglomeration in die Stadt hineinfahren, die Rede war, halten wir das Ganze hier für einen Vorwand. Bern erfüllt eine Zentrumsfunktion. Nach unserer Auffassung profitiert die Stadt am meisten, wenn der bestehende unbefriedigende Zustand möglichst rasch beseitigt wird, indem bei der Autobahneinfahrt eine weitere Spur eingerichtet wird, denn dadurch gibt es weniger Rückstau und weniger Ausweichverkehr in den umliegenden Quartieren. Der vorgeschlagene Weg mit der Einsprache ist der falsche Weg. Vielmehr muss man sich gemeinsam an einen Tisch setzen, um nach einer Lösung zu suchen. Wir haben andere Anliegen, beispielsweise, dass eine Überdachung gebaut wird,

unterstützt. Aber mit einer Einsprache schneidet sich die Stadt ins eigene Fleisch. Wir lehnen die Motion ab.

Martin Mäder (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Thomas Göttin sagte, gegen den Lärm und die Abgase sei nie etwas unternommen worden und die dortige Bewohnerschaft sei den Belastungen schutzlos ausgeliefert. Unter solchen Voraussetzungen ist es unverständlich, wieso man sich so vehement gegen die PUN und den Bypass zur Wehr setzt, zumal beide Massnahmen dazu geeignet sind, den Verkehr zu verflüssigen, so dass die Anwohnenden nicht mehr unter dem stehenden Verkehr leiden müssen. Ihre Logik geht nicht auf. Unsere Fraktion ist für den Lärmschutz und für die Stadtreparatur. Die PUN hätte bekanntlich schon viel früher realisiert werden müssen: Der Realisierungszeitpunkt wurde 2013 auf 2015, inzwischen aber schon auf 2018 verlegt. Es wird noch lange dauern, bis die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, dank der PUN, eine Verbesserung erfahren. Laut dem aktuellen Vorstoss soll der Stadtrat den Gemeinderat dazu ermächtigen, Einsprache gegen die PUN zu erheben. Das ist nicht verständlich, denn die PUN bringt eine Lösung zugunsten der Anwohnerschaft. Eine Einsprache bedeutet eine weitere Verzögerung, eine baldige Lösung wird verhindert. Darum lehnt die Fraktion BDP/CVP die interfraktionelle Motion ab.

Bernhard Eicher (FDP) für die FDP-Fraktion: Die Sache mit der A6 zeigt auf, dass sich die Stadt Bern sehr schlecht verkauft, sowohl auf kantonaler als auch auf Bundesebene. Mit der Stadtreparatur verfolgen wir ein gemeinsames Interesse. Die bestehende Autobahn würde heutzutage nicht mehr in dieser Form gebaut. Sie entzweit das Quartier und es besteht ein breiter Konsens, dass niemand diese Situation wünscht. Jetzt besteht die Möglichkeit, eine Untertunnelung vorzunehmen. Wenigstens auf kantonaler Ebene besteht ein Komitee, das sich dafür einsetzt, auf städtischer Ebene ist es leider nicht gelungen, ein Pendant einzurichten, weil wir an unseren ideologischen Grenzen scheitern. Wenn wir für die Autobahn eine Lösung finden wollen, müssen wir eingestehen, dass auch der nationalen Sicht Rechnung zu tragen ist, zumal der Bund einen wesentlichen Teil der Stadtreparatur bezahlen soll. Der Bund will die Kapazität erweitern. Wären wir verhandlungsgewandt, würden wir erkennen, dass wir zwei Interessen gegeneinander abwägen müssen: Auf der links-grünen Seite mag man über die Kapazitätserweiterung nicht begeistert sein, aber andererseits erhalten wir dafür die Stadtreparatur. Wenn wir gemeinsam versuchen würden, die Dinge voranzutreiben, hätten wir eine Chance, eine Stadtreparatur in Kombination mit einer Autobahnerweiterung zu bekommen. Das ASTRA wird die Autobahn durch die PUN erweitern. Das ist eine Notvariante, weil die dortige Situation dringend einer Lösung bedarf. Wir könnten versuchen, über unsere Parlamentarier auf nationaler Ebene beim Bund einzugeben, dass mit dem Bypass A6 möglichst schnell vorwärts gemacht wird. Momentan besteht die Möglichkeit, eine kombinierte Lösung mit einer Autobahnerweiterung und einer Stadtreparatur zu bekommen. Weil wir uns jedoch in Streitereien über die Frage verlieren, ob es gut sei, wenn dort mehr Autos verkehren, verbauen wir uns diese Chance.

Was die Motion anbelangt, stimmt die FDP-Fraktion dem Punkt zu, dass sich die Stadt für eine optimale Gestaltung der Lärmschutzwände einsetzen soll. Aber bei dieser Einsprache geht es doch darum, die Erweiterung der Autobahn möglichst lange hinauszuzögern. Das lehnen wir ab, ebenso die anderen verkehrstechnisch ideologisch motivierten Punkte. Es ist sehr zu bedauern, dass sich die Stadt auf kantonaler oder nationaler Ebene so schlecht verkauft, weil wir es nicht schaffen, unsere Interessen zu bündeln, indem wir auf ideologische Diskussionen verzichten, um eine pragmatische Lösung zu finden. Dies ist ein Paradebeispiel, welches sich mit der Fachhochschule-Diskussion vergleichen lässt, denn auch da haben wir die Chance vertrödelt, weil wir uns nicht zusammenraufen konnten. Wenn wir daraus keine Lehre

ziehen, haben wir es leider auch verdient, auf kantonaler und nationaler Ebene nicht besser abzuschneiden.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Obwohl es hier um die Frage geht, ob die Stadt Einsprache gegen die PUN erheben soll, möchte ich zuerst auf das Thema Bypass zu sprechen kommen, um die langfristige Entwicklungsperspektive aufzuzeigen: Man kann gegenüber der Stadtverwaltung und insbesondere gegenüber dem Gemeinderat kritisch eingestellt sein. Aber man sollte anerkennen, dass das Komitee, welches gegenüber der Bundesverwaltung auftrat und intensiv lobbyierte, unter der Federführung der Stadt entstand. Alexander Tschäppät ist Co-Präsident dieses Komitees, das auch die erwähnte Informationsveranstaltung für die Mitglieder des Stadtrats veranstaltet. Man kann uns also nicht vorwerfen, wir hätten zu wenig unternommen. Trotz aller Anstrengungen haben wir es leider nicht geschafft, dass der Bypass A6 für den Bund zu den mittelfristigen Massnahmen der Engpassbeseitigung zählt. Der Bypass ist mit Kosten von 1,8 Mio. Franken ein teures Projekt. Bern steht in intensiver Konkurrenz zu anderen Agglomerationen, die teilweise noch stärker unter Staus leiden als wir. Nachdem der terminliche Entscheid zu unseren Ungunsten ausgefallen ist, ist es wichtig, dass das ASTRA weiter plant und dass die Projektierung weiterentwickelt wird. Eine Chance, in der Priorisierung ein bisschen nach vorne zu rücken, damit unser Projekt noch vor anderen realisiert würde, besteht nur, wenn die Planung dementsprechend ausgereift ist. Es ist jedoch nicht richtig, die Stadt dafür verantwortlich zu machen, dass der Bypass erst zu einem späten Termin realisiert werden kann. Die Stadt setzte sich intensiv ein und war im Rahmen des Komitees aktiv. Die Frage der PUN muss man in den Kontext der langfristigen Entwicklung stellen. Der Gemeinderat unterstützt die PUN als temporäre Massnahme, bis zur Realisierung des Bypasses. Es besteht hoher Handlungsbedarf im Bereich dieses Autobahnabschnitts. Die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner sind intensiv vom Lärm geplagt. Die heutige Situation erfordert eine Verbesserung und zwar möglichst rasch. Aber man sollte sich nichts vormachen: Weder eine Einsprache noch die Diskussion um die Lärmschutzwände werden die Realisierung der PUN hinauszögern. Eine Verschiebung kann höchstens von den Direktbetroffenen erreicht werden, in Berufung auf die Lärmgrenzwerte, welche weiterhin überschritten werden. Wenn die Stadt eine Einsprache einreicht, geschieht dies nicht, um die PUN zu verhindern. Wenn wir weitere Verbesserungen bezüglich Lärmschutz und Stadtreparatur erwirken wollen, müssen wir Einsprache erheben. Wir sind zwischenzeitlich, nach eingehender Analyse, zum Schluss gekommen, dass es richtig ist, eine Einsprache einzureichen. Das ASTRA ist darüber informiert. Wir wollen mit dieser Einsprache nicht die PUN verhindern, sondern Verbesserungen im Bereich Lärmschutz und Stadtreparatur erreichen und als Einsprachepartnerin an der weiteren Projektierung beteiligt bleiben. Weil das Quartier nicht einsprachefähig ist, kommt der Stadt als Vertretung des Quartiers die Verpflichtung zu, dessen Interessen wahrzunehmen, um gemeinsam mit dem ASTRA Verbesserungen zu erzielen. Es geht nicht darum, die PUN zu torpedieren, sondern darum, sie auf das aus städtischer Perspektive bestmögliche Niveau zu bringen.

Bernhard Eicher (FDP): Ich gebe Ursula Wyss recht: Der Gemeinderat ist von der Kritik auszunehmen. Ich weiss, dass sich ein paar Gemeinderatsmitglieder sehr intensiv für den Bypass engagieren. Meine Kritik richtete sich an das Stadratsplenum.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion als Richtlinie erheblich (43 Ja, 25 Nein). *Abst.Nr. 060*

2013.SR.000018

11 Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Franziska Grossenbacher, GB): Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren

Gemeinderatsantrag

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

Bern, 18. Juni 2014

Motionärin *Stéphanie Penher* (GB): Die Verkehrsexpertisen der ETH und der Hochschule Rapperswil schätzen die Gesamtzahl der Parkplätze in der Schweiz auf acht bis zehn Millionen. Es gibt jedoch nur rund 4,4 Millionen Autos in der Schweiz. Somit stehen für jedes Auto mindestens zwei Parkplätze zur Verfügung. Die Stadt Bern geht sogar noch weiter, indem sie für jedes Auto zweieinhalb Parkplätze zur Verfügung stellt: Einen zu Hause, einen beim Arbeitsplatz und einen beim Einkaufs- oder Sportzentrum, beim Kindergarten, bei der Kita oder der Schule usw. Durch diese komfortable Parkplatzsituation werden Fahrten generiert, die bei Benutzung des öV, des Velos oder der eigenen Füsse entfallen würden. Warum sollten die Pendlerinnen und Pendler denn auf die mobilen eigenen vier Wände verzichten, wenn sie keine Probleme haben, in der Stadt jederzeit einen Parkplatz zu finden? Acht Millionen Parkplätze, mit einer Fläche von je fünf auf zweieinhalb Meter, ergeben eine einzig dem Zweck des Parkens gewidmete Gesamtfläche von 100 Quadratkilometern. Das entspricht etwa der Grösse der nordfriesischen Insel Sylt oder der Fläche des Aletschgletschers. Der Verkehr in der Schweiz ist der am schwersten wiegende Klimafaktor. 38 Prozent der inländischen CO₂-Emissionen stammen aus dem Verkehr. Der Mensch verändert seit rund 250 Jahren durch die Emission von Treibhausgasen zunehmend die Zusammensetzung der Atmosphäre und verstärkt somit die natürlichen Treibhauseffekte. Wegen der Klimaerwärmung schmilzt der Aletschgletscher immer schneller. Es gilt, den Verkehr zu vermeiden, zu verlagern oder verträglich zu gestalten und dadurch den Energieverbrauch im Verkehr zu reduzieren. – Dazu schreibt der Kanton in einem kürzlich erschienenen Bericht, dass es ohne Verkehrswende keine Energiewende gibt.

Ich bitte Sie, diese Motion zu überweisen, die eine Antwort auf die in der Stadt Bern bereits von jedem zweiten Haushalt vollzogene Verkehrswende beinhaltet. Heutzutage verzichtet jeder zweite Haushalt in Bern auf ein eigenes Auto. Das Parkplatzangebot ist dem geringen Autobestand bei der Wohnbevölkerung anzupassen. Seit dem Jahr 2000 hat der Autobestand um 2'500 Privatwagen abgenommen. Die Forderung nach einer Reduktion um zehn Prozent heisst, diesem Umstand mittels einer Angebotsanpassung gerecht zu werden. Wir verfügen über 24'500 öffentliche Parkplätze. Das sind immer noch gleich viele wie anno 2000. Wir wollen die Parkplätze um den gleichen Anteil reduzieren, wie die Zahl der Autos in der Stadt abgenommen hat. Es ist stossend, wenn das Wohn- und Lebensumfeld unserer Steuerzahlenden keine qualitativen Verbesserungen erfahren kann, nur weil der Autopendlerverkehr in der Stadt günstige Parkplätze vorfindet. Anstelle von Parkplätzen können Begegnungszonen geschaffen werden und die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden kann verbessert werden. Wir wissen, dass der Verkauf von Kurzzeitparkkarten, die man in Bern bei den Haltestellen von Bernmobil kaufen kann, zunimmt, und zwar nicht sonntags, wenn die Gotte oder der Götli zu Besuch kommen, sondern unter der Woche, wenn die Pendlerinnen und Pendler in die Stadt fahren und in den Quartieren parkieren. Wir stellen hier die Forderung nach einer Umgestaltung des Strassenraums, wir wollen Velowege anstatt Parkplätze. Ich räume ein, dass die Stadt Bern in Sachen Umgestaltung des Strassenraums bereits aktiv geworden ist. Mit der

vorliegenden Motion geben wir dem Gemeinderat Rückendeckung, um im Zuge der Umsetzung von Massnahmen im Strassenraum den durch die Parkplätze besetzten Raum in Anspruch zu nehmen. Mit dieser Motion kann sich der Gemeinderat auf den Auftrag berufen, die Zahl der Parkplätze in der Stadt um 2'500 Parkfelder zu reduzieren. Bitte stimmen Sie unserer Motion zu, damit wir eine lebenswerte Stadt Bern bekommen. Eine Reduktion der Parkplätze bringt keine grossen Veränderungen, viele werden gar nichts davon merken. Aber es besteht die Hoffnung, dass die Tatsache, dass weniger Pendlerparkplätze in der Stadt vorhanden sind, die Leute dazu bewegt, darüber nachzudenken, welches Fahrzeug sie für ihre Fahrten in die Innenstadt wählen.

Fraktionsvotum

Matthias Stürmer (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Ich befinde mich hier im Zwiespalt, denn ich gehöre zu den Pendlern, die täglich mit einem MIV-Fahrzeug in die Stadt fahren. – Wobei mein Fahrzeug nicht mieft, da es sich um ein Elektrofahrzeug handelt. Ich beanspruche jedoch einen Parkplatz dafür. So gesehen, wäre es mir natürlich am liebsten, wenn die ganze Stadt ein grosser Parkplatz wäre, dann könnte ich mein Fahrzeug überall abstellen, ohne eine Parkbusse zu riskieren. Das wäre praktisch und bequem. Kritisch betrachtet, lässt sich hinter dieser Einstellung eine gewisse Faulheit ausmachen. Ein Individualfahrzeug fördert die persönliche Trägheit. Es ist bequem, sich nicht nach dem öV-Fahrplan richten zu müssen. Wenn ich mir aber ein bisschen mehr Mühe gebe, kann ich es schaffen, mit dem öV zur Arbeit zu fahren. Die von der Motionärin ins Feld geführten Flächenangaben sind schon sehr krass. Es ist erschreckend, wie viel Platz von stillstehenden Autos beansprucht wird, die wertvolle Flächen belegen.

Unsere Fraktion geht in Bezug auf diese Motion von einem differenzierten Ansatz aus: Wir unterstützen das Anliegen grundsätzlich, weil wir dafür sind, dass sich der MIV etwas zurücknimmt. Wir werden die Motion jedoch nicht annehmen, zumal der Gemeinderat in seinem Bericht schreibt, dass sich ein städtisches Parkkonzept in Erarbeitung befindet. Demnach macht es zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn, diese Motion zu überweisen. Wir wollen die gesamtgesellschaftliche Darstellung der Situation abwarten, über die der Gemeinderat uns weiter informieren soll. Die Fraktion GFL/EVP ist bereit, den Vorstoss als Postulat anzunehmen. Die Antwort des Gemeinderats lehnen wir als Prüfungsbericht ab, weil der Gemeinderat zuerst ein Konzept erarbeiten und dann den Bericht auf dieser Basis aktualisieren soll, um uns danach darüber zu informieren.

- Der Stadtrat unterbricht die Beratung und verschiebt die Weiterbehandlung des Geschäfts auf die nächste Sitzung. -

Traktandenliste

Die Traktanden 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 und 18 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

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

1. Motion Fraktion SP (Michael Sutter/Ingrid Kissling-Näf, SP): Harmonisierung der Parkgebühren in der Berner Altstadt
2. Motion Fraktion GB/JA! (Katharina Gallizzi, GB): Aussenbestuhlung ohne Ausgrenzung
3. Motion Henri-Charles Beuchat (SVP): Die Herabwürdigung des Wappens oder der Fahne der Eidgenossenschaft oder eines Kantons in der Stadt Bern unterbinden
4. Postulat Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Bern rüstet sich vor zukünftigen Hitzeperioden und schützt das Klima
5. Postulat Fraktion GB/JA! (Leena Schmitter, GB): Sommerloch 2016 sinnvoll nutzen: Deutschkurse an der Aare!
6. Postulat Manuel C. Widmer (GFL): Wenn statt dem Zytglogge ein Bernmobil-Bus auf dem Ferienfoto in Japan prangt...
7. Interpellation Fraktion GLP (Patrick Zillig, GLP): Was unternimmt die Stadt gegen einen allfälligen Missbrauch des Wochenaufenthalterstatus?
8. Interpellation Regula Tschanz (GB): Soll sich die Stadt Bern selber in den Sumpf stürzen?
9. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Zieglerspital Bern: Wie geht es weiter mit Babyschwimmen?
10. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Areal Zieglerspital Bern: Schaffung neuer Wohnungen, wie geht es weiter?

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

Claude Grosjean

Barbara Waelti