



Stadtratssitzung

Donnerstag, 12. Mai 2016, 17.00 Uhr und 20.35 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Kleine Anfrage Claudio Fischer (CVP): Wiederherstellung der Mulde F 10 auf dem Weissenstein Areal: neue Verzögerungen? (TVS)	2016.SR.000086
2. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Verein Tour de France Bern: Wie wird abgerechnet? Bestehen Interessenskonflikte? (PRD)	2016.SR.000084
3. Kleine Anfrage Fraktion BDP/CVP (Hans Kupferschmid, BDP): Wie weiter mit dem Leistungsvertrag IKUR (PRD)	2016.SR.000085
4. Dringliche Interpellation Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Nora Krummen, SP/Luzius Theiler, GPB-DA/Daniel Egloff, PdA): Vorfälle vom 04.03.2016 und 05.03.2016 bei der Reitschule (SUE: Nause)	2016.SR.000063
5. Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013 - 2015 und Umsetzungsprogramm 2015 - 2017 (PVS: Mettler / TVS: Wyss)	1998.GR.000013
6. Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Überprüfung der Finanzierung und Teilrevision; 1. Lesung (PVS: Gafner / TVS: Wyss)	1998.GR.000013
7. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs; Abschreibung (PVS: Gafner / TVS: Wyss)	2013.SR.000114
8. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken; Abschreibung (PVS: Gafner / TVS: Wyss)	2013.SR.000115
9. Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Gleichwertige Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Anpassung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV; <i>Ablehnung</i> (TVS: Wyss)	2015.SR.000123
10. Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung; Projektierungskredit (Bauprojekt), Kosten-anteil der Stadt Bern (PVS: Feuz / TVS: Wyss) <i>verschoben vom 28.04.2016</i>	2016.TVS.000021
11. Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse: Planungs- und Projektierungskredit (PVS: Mettler / TVS: Wyss)	2014.TVS.000079

12. Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köppli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!; Abschreibung (PVS: Mettler / TVS: Wyss) 2012.SR.000211
13. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Abriss der Polygonbrücke – sind die Schildbürger nun wieder in Bern ansässig geworden? (TVS: Wyss) 2015.SR.000226
14. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Verkehrsplanung: Gleichbehandlung von Pro Velo und den Automobilverbänden? (TVS: Wyss) 2014.SR.000195
15. Friedbühnanlage: Arealumnutzung und Umgestaltung in Grünanlage; Projektierungs- und Ausführungskredit (PVS: Frauchiger / TVS: Wyss) 2016.TVS.000016
16. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Verkehrsplanung: Gleich lange Spiesse für alle Vertretungen der Verkehrsträger! Eine Fachstelle ist begründet!; *Ablehnung* (TVS: Wyss) 2014.SR.000191
17. Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Beseitigung der „Placebo-Ampeln“; *Ablehnung* (TVS: Wyss) 2014.SR.000153
18. Motion Luzius Theiler (GPB-DA): Neuverhandlung mit dem Bund betreffend Umgebungsgestaltung Bundeshaus und Zutrittsrecht Bundesterrasse; *Ablehnung* (TVS: Wyss) 2014.SR.000208
19. Interpellation Fraktion SP (Gisela Vollmer, SP): Wer setzt das Recht auf zumutbare und sichere Schulwege um? (TVS: Wyss) 2014.SR.000258

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 11	521
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.05 Uhr	524
Traktandenliste.....	525
1 Kleine Anfrage Claudio Fischer (CVP): Wiederherstellung der Mulde F 10 auf dem Weissenstein Areal: neue Verzögerungen?	525
2 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Verein Tour de France Bern: Wie wird abgerechnet? Bestehen Interessenskonflikte?	525
3 Kleine Anfrage Fraktion BDP/CVP (Hans Kupferschmid, BDP): Wie weiter mit dem Leistungsvertrag IKUR	526
4 Dringliche Interpellation Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Nora Krummen, SP/Luzius Theiler, GPB-DA/Daniel Egloff, PdA): Vorfälle vom 04.03.2016 und 05.03.2016 bei der Reitschule.....	526
5 Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013–2015 und Umsetzungsprogramm 2015–2017.....	527
6 Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Überprüfung der Finanzierung und Teilrevision; 1. Lesung.....	531
7 Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs; Abschreibung.....	551
8 Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken; Abschreibung.....	551

9	Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Gleichwertige Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Anpassung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV.....	552
19	Interpellation Fraktion SP (Gisela Vollmer, SP): Wer setzt das Recht auf zumutbare und sichere Schulwege um?	552
	Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.45 Uhr	554
	Traktandenliste	555
10	Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung; Projektierungskredit (Bauprojekt), Kostenanteil der Stadt Bern	555
11	Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse: Planungs- und Projektierungskredit.....	558
12	Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köppli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!; Abschreibung	580
13	Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Abriss der Polygonbrücke – sind die Schildbürger nun wieder in Bern ansässig geworden?	581
	Traktandenliste	581
	Eingänge.....	582

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.05 Uhr

Vorsitzend

Präsident Thomas Göttin

Anwesend

Katharina Altas	Franziska Grossenbacher	Melanie Mettler
Christa Ammann	Lukas Gutzwiller	Stéphanie Penher
Peter Ammann	Isabelle Heer	Marco Pfister
Ursina Anderegg	Erich Hess	Halua Pinto de Magalhães
Mess Barry	Kurt Hirsbrunner	Marco Robertini
Henri-Charles Beuchat	Mario Imhof	Kurt Rüeegsegger
Manfred Blaser	Daniel Imthurn	Leena Schmitter
Regula Bühlmann	Roland Iseli	Andrin Soppelsa
Michel Burkard	Roland Jakob	David Stampfli
Yasemin Cevik	Bettina Jans-Troxler	Matthias Stürmer
Daniel Egloff	Dannie Jost	Bettina Stüssi
Bernhard Eicher	Nadja Kehrl-Feldmann	Michael Sutter
Alexander Feuz	Ingrid Kissling-Näf	Luzius Theiler
Claudio Fischer	Philip Kohli	Regula Tschanz
Benno Frauchiger	Fuat Köçer	Gisela Vollmer
Rudolf Friedli	Martin Krebs	Janine Wicki
Jacqueline Gafner Wasem	Marieke Kruit	Manuel C. Widmer
Lionel Gaudy	Nora Krummen	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Hans Kupferschmid	Patrik Wyss
Hans Ulrich Gränicher	Annette Lehmann	Patrick Zillig
Claude Grosjean	Peter Marbet	Christoph Zimmerli

Entschuldigt

Cristina Anliker-Mansour	Stefan Jordi	Seraina Patzen
Danielle Cesarov-Zaugg	Martin Mäder	Sandra Ryser
Rithy Chheng	Lukas Meier	Lena Sorg
Michael Daphinoff	Roger Mischler	Alexandra Thalhammer
Barbara Freiburghaus	Patrizia Mordini	Johannes Wartenweiler
Ueli Jaisli		

Vertretung Gemeinderat

Reto Nause SUE	Ursula Wyss TVS	
----------------	-----------------	--

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD	Alexandre Schmidt FPI	Franziska Teuscher BSS
-------------------------	-----------------------	------------------------

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel	
Priska Vogt, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat	

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

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

Traktandenliste

Ordnungsantrag Gisela Vollmer (SP)

Das Traktandum Nr.19 „Interpellation Gisela Vollmer: Wer setzt das Recht auf zumutbare und sichere Schulwege um“ soll im Rahmen der Geschäfte Fuss- und Veloverkehr (Traktanden 5 bis 9) behandelt werden.

Ordnungsantrag Fraktion SVP

Das Geschäft Nr. 13 (Interpellation Fraktion SVP Alexander Feuz/Roland Jakob, RGM Prestigeprojekt Velobrücke in Bern, Abriss der Polygonbrücke, sind die Schildbürger wieder in Bern ansässig geworden?) sei vor dem Traktanden 11 zu behandeln.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt den Antrag Vollmer an (30 Ja, 16 Nein) *Abst.Nr. 002*
2. Der Stadtrat lehnt den Antrag Fraktion SVP ab (17 Ja, 26 Nein, 2 Enthaltungen)
Abst.Nr. 003
3. Die Traktanden 6, 7, 8, 9 und 19 werden gemeinsam behandelt.

2016.SR.000086

- 1 Kleine Anfrage Claudio Fischer (CVP): Wiederherstellung der Mulde F 10 auf dem Weissenstein Areal: neue Verzögerungen?**

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2016.SR.000084

- 2 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Verein Tour de France Bern: Wie wird abgerechnet? Bestehen Interessenskonflikte?**

Alexander Feuz (SVP): Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort. Insbesondere bedanke ich mich, dass er die Vereinsrechnung offenlegen will. Es interessiert mich sehr zu sehen, wie abgerechnet wurde, vor allem auch für die Bemühungen des Vereins. Punkto Tour de France habe ich dennoch grosse Fragezeichen. Ich erachte die Nachhaltigkeit etwa für gleich gross wie die Verlängerung des Besuchs in New Berne, North Carolina, durch den Stadtpräsidenten und Frau Hayoz. Grosse Zweifel habe ich hingegen, ob tatsächlich keine Interessenskonflikte bestehen. Ich war schon mehrmals in Frankreich, als die Tour de France stattfand: Da ist praktisch der ganze Verkehr am Erliegen, und zwar auch, wenn der Tross vorbeigezogen ist. Ich habe sehr wohl Fragen und Bedenken, wie dieser Verein die Interessen der Einzelnen einander gegenüberstellt. Mich nimmt auch wunder, ob es in dieser Tour de France, Tour chimique, Tour électromatique allenfalls noch Kick-back-Zahlungen gibt. Ich bin keine Spass-

bremse, aber hier habe ich grosse Bedenken. Spätestens in der Debatte über den Antrag werden wir darüber noch diskutieren.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2016.SR.000085

3 Kleine Anfrage Fraktion BDP/CVP (Hans Kupferschmid, BDP): Wie weiter mit dem Leistungsvertrag IKUR

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2016.SR.000063

4 Dringliche Interpellation Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Nora Krummen, SP/Luzius Theiler, GPB-DA/Daniel Egloff, PdA): Vorfälle vom 04.03.2016 und 05.03.2016 bei der Reitschule

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Nora Krummen (SP): Es gibt in dieser Antwort mehrere Punkte, die sehr befremdend sind. So lässt es sich der Gemeinderat entweder bieten, dass Gemeinderat Nause den für das Reiterschul-Dossier zuständigen Gemeinderat Tschäppät nicht über einen Dossier-relevanten Einsatz informiert, oder der Gemeinderat ist froh, wenn er sich nicht mit einem derart heiklen Thema beschäftigen muss. Dass nicht einmal in Betracht gezogen wird, dass Gehörschäden auch durch Gummischrotgewehre verursacht werden können, erachte ich als grobe Fahrlässigkeit. Man kann aus meiner Sicht sicher nicht von einer angemessenen Informationspolitik sprechen, wenn die Betreibenden der Reitschule erst unmittelbar vor einem Einsatz über diesen informiert werden. Dass sich dieser Einsatz ausschliesslich gegen Drogenhandel und Delikte auf der Schützenmatte gerichtet haben soll, ist ebenfalls unglaubwürdig. Die Drogenzene befindet sich auf der anderen Seite der Schützenmatte, in der Nähe des Fixerstüblis. Dass der Gemeinderat keine politische Motivation für diesen Einsatz sehen will, ist Augenwischerei, wurden doch in der Vergangenheit solche Einsätze immer wieder kurz vor wichtigen politischen Entscheidungen rund um die Reitschule durchgeführt.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantin Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ist mit der Antwort nicht zufrieden.

1998.GR.000013

5 Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2013–2015 und Umsetzungsprogramm 2015–2017

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Berichterstattung des Gemeinderats betreffend Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs; Berichterstattung 2013–2015 und Umsetzungsprogramm 2015–2017; Rückkommen und ergänzte Fassung des Vortrags.
2. Für das Budgetjahr 2015 bewilligt er für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (P580140) eine Erhöhung der Ausgaben von Fr. 1 500 090.00 um Fr. 979 244.36 auf Fr. 2 479 334.36 sowie eine entsprechende Erhöhung der Entnahmen aus der Spezialfinanzierung RFFV (Erlöse) von Fr. 250 090.00 um Fr. 979 244.36 auf Fr. 1 229 334.36. Der Globalkredit der Dienststelle Verkehrsplanung (PG 580100) bleibt unverändert.
3. Für das Budgetjahr 2016 bewilligt er für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (P580140) eine Erhöhung der Ausgaben von Fr. 1 500 090.03 um Fr. 376 809.97 auf Fr. 1 876 900.00 sowie eine entsprechende Erhöhung der Entnahmen aus der Spezialfinanzierung RFFV (Erlöse) von Fr. 250 090.03 um Fr. 376 809.97 auf Fr. 626 900.00. Der Globalkredit der Dienststelle Verkehrsplanung (PG 580100) bleibt unverändert.

Bern, 30. März 2016

Sprecherin PVS *Melanie Mettler* (GLP): Die Berichterstattung zum RFFV 2013–2015 und zum Umsetzungsprogramm 2015–2017 liegt heute dem Stadtrat zur Kenntnisnahme vor. Die Massnahmen und Projekte aus dem RFFV werden aus der Spezialfinanzierung finanziert. Weil jedoch bei der Erstellung des Budgets die Massnahmen noch nicht beziffert werden konnten, wird heute, nachdem nun die Kosten feststehen, dem Stadtrat zusätzlich eine kostenneutrale Anpassung der Rechnung für die Budgetjahre 2015 und 2016 vorgelegt. Das RFFV beauftragt den Gemeinderat, attraktive, durchgehende, sichere und direkte Fuss- und Veloverbindungen zu schaffen sowie genügend attraktive Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Der Gemeinderat soll auch Massnahmen zur Sicherheit für Fussgänger, Velofahrer und Menschen mit Behinderung ergreifen. Weiter sollen Richtpläne erlassen werden. Es gibt eine Fachstelle für die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie Umsetzungsprogramme für die Realisierung von Massnahmen, wie sie vom RFFV vorgesehen sind. Und schliesslich liegt in diesem Jahr auch eine sehr ausführliche Berichterstattung über die ausgeführten Massnahmen vor. Der Gemeinderat macht fünf Themenschwerpunkte aus. Erstens, die strategischen Planungsgrundlagen: Dazu gehören Richtpläne zu Fuss- und Veloverkehr, statistische Grundlagen sowie Konzepte und Schnittstellen mit übergeordneten Stellen. Zweitens, die Optimierung von Fuss- und Veloverbindungen: Dabei werden zum Beispiel Netzlücken oder Schwachstellen in den Wegnetzen für Fuss- und Veloverkehr behoben; dazu gehören auch ein erhöhter Standard beispielsweise mit Velostreifen, die Öffnung von Einbahnstrassen für den Velo-Gegenverkehr oder die Optimierung von Fussgängerwegen. Drittens, die Veloparkierung: Dabei stehen momentan der Bahnhof und die Altstadt im Fokus, weil dort das grösste Problem-bewusstsein besteht. Viertens, die Verkehrssicherheit: Konkrete Massnahmen sind zum Beispiel neue Übergänge, Verbreiterung von Trottoirs, bessere Sichtverhältnisse bei Fussgängerstreifen und verschiedene Massnahmen für die Velos. Fünftens, die Dienstleistungen und Fördermassnahmen: Das heisst zum Beispiel, dass die Fachstelle Unterlagen bereitstellt oder erarbeitet, Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen koordiniert, allgemein die Präsenz von Fuss- und Veloverkehr erhöht und die hohe Lebensqualität von Bern sichtbar macht. Für die Umsetzung all dieser Massnahmen stehen jährlich rund 1,25 Mio. Franken zur Verfü-

gung. Alle fünf Jahre wird überprüft, ob diese Finanzierung zweckmässig ist. Weil diese 1,25 Mio. Franken nicht ausgeschöpft wurden, wurde beschlossen, sie in eine Spezialfinanzierung zu überführen, damit die Übertragung von einem Jahr ins nächste vorgenommen werden kann. Ich spreche immer noch von den Berichtsjahren 2013–2015. Nachdem in diesem Topf im Jahr 2013 beachtliche Mittel angehäuft worden waren, wurde mit dem Abbau dieser Reserven begonnen, um den Veloverkehr tatsächlich verstärkt zu fördern und gleichzeitig die Förderung des Fussgängerverkehrs im bisherigen Rahmen weiterzuführen. Betreffend Veloverkehr floss vor allem auch viel Arbeit ins STEK 2015, und natürlich lief der Vorbereitungsprozess in Sachen Velo-Offensive darüber. Die wichtigsten Infrastrukturprojekte sind die Planung des Netzes der Velohaupttrouten, die Planung der Velobrücke und von Veloabstellplätzen sowie natürlich das Monitoring des Veloverkehrs, damit man Zahlen zur Verfügung hat, um überhaupt eine Überprüfung machen zu können. Insgesamt gab es 78 individuelle Projekte; bis zum Stichtag im Jahr 2015 wurden deren 23 abgeschlossen, mehrheitlich aus dem Themenschwerpunkt strategische Planungsgrundlagen. Dieser Schwerpunkt schlägt sich auch in den Finanzen nieder: Die strategischen Planungsgrundlagen machten mit Abstand den grössten Anteil an den Kosten aus. Dazu gehören die Richtpläne, die statistischen Grundlagen, Konzepte sowie die Schnittstellen zu anderen Stakeholdern. Der zweithöchste Ausgabenposten war die Verkehrssicherheit vor allem für die Fussgänger. Auch im zweiten Halbjahr lag der Fokus der Verkehrssicherheit bei den Fussgängern. Ausserdem wurde eine Broschüre mit den wichtigsten Informationen zur Förderung des Fussverkehrs geplant. Beim Veloverkehr wurden alle Förderungsmassnahmen für die Velo-Offensive gebündelt. Für 2015–2017 sind rund 155 Projekte vorgesehen. 55 davon sind bereits am Laufen und 100 werden neu in Angriff genommen. Die PVS beantragt dem Stadtrat, den Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und auch die Entnahmen aus der Spezialfinanzierung zu genehmigen. Es handelt sich um eine kostenneutrale Massnahme und lediglich um eine Abbuchung aus der Spezialfinanzierung, die in der Rechnung ersichtlich gemacht werden musste. Deshalb benötigt sie auch keinen speziellen Nachkredit. In der Kommission löste dieses Vorgehen einige Diskussionen aus. Nachdem jedoch die Finanzverwaltung die Situation erläutert hatte, erachtete die Kommissionmehrheit das Vorgehen als einleuchtend. Für das Budgetjahr 2015 ist eine Erhöhung der Ausgaben um knapp 980 000 Franken auf knapp 2,5 Mio. Franken sowie eine entsprechende Entnahme aus der Spezialfinanzierung zu genehmigen. Dasselbe gilt mit den entsprechenden Zahlen für das Budgetjahr 2016.

Ich gebe gleich noch das Fraktionsvotum ab: Die Fraktion GLP folgt bei diesem Geschäft den Empfehlungen der Kommission.

Fraktionserklärungen

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Im Unterschied zu meiner Vorrednerin wird die Fraktion FDP der Empfehlung der PVS nicht folgen, was die positive Kenntnisnahme des Berichts anbelangt: Wir nehmen ihn schlicht zur Kenntnis. Wir werden den Empfehlungen der vorberatenden Kommission auch nicht folgen, was die nachträgliche Bewilligung von Mitteln zum Budget 2015 und die Bewilligung von Mehrausgaben zum Budget 2016 betrifft. Wie die Kommissionssprecherin gesagt hat, führte die Frage, ob eine Regelung mit der nachträglichen Sanktionierung von Kompetenzüberschreitungen vorgenommen werden könne, wie es der Gemeinrat will, in der PVS zu Diskussionen. Den zweiten Teil der Diskussion habe ich nicht mehr mitbekommen und ich hatte auch keine Gelegenheit, mit meiner Nachfolgerin in der PVS zu sprechen, weil sie heute leider nicht anwesend sein kann. Es beginnt jedoch bereits mit dem Titel des Vortrags des Gemeinderats an den Stadtrat. Wer diesen Titel liest, kommt nie im Leben auf die Idee, dass es nicht nur um einen Bericht geht, sondern dass es darum geht, Ausgabenbeschlüsse zu fassen. Das wurde schon in der ersten Runde kritisiert,

als sich die vorberatende Kommission mit dem Geschäft befasste. Seitens der Verwaltung hielt man es offenbar nicht für nötig, dies wenigstens zu ändern, wenn man schon ein Rückkommen machen muss. Ich komme noch einmal auf die Geschichte bezüglich der Entnahme aus der Spezialfinanzierung zum Auffüllen des Budgets 2015 zurück: Es ist sonnenklar, dass Entnahmen aus Spezialfinanzierungen finanzrechtlich gesprochen Ausgabenbeschlüsse sind. Es ist ebenso klar, dass für diese Ausgabenbeschlüsse die ganz normale Finanzkompetenzordnung der Stadt Bern gilt. Die Rechnung 2015 wird in der Regel, wie es auch sonst üblich ist, auf Ende Jahr abgeschlossen; das heisst per Stichtag 31. Dezember 2015. Mitte Mai 2016 kommt man nun mit einem Antrag in den Stadtrat, man solle einen Ausgabenbeschluss, der 2015 von Stellen gefasst worden war, welche diese Kompetenz nicht haben, im Nachhinein absegnen. Die Fraktion FDP macht da nicht mit. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass damit ein Kunstgriff versucht wird, der nicht rechtens ist. Hätte man das Ganze 2015 rechtzeitig aufgegleist, wäre es etwas anderes gewesen. Aber so können wir diesem Geschäft nicht zustimmen.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Wir sprechen hier über eine Berichterstattung und über ein Umsetzungsprogramm. Grundsätzlich vertritt die Fraktion BDP/CVP die Meinung, dass man alle Verkehrsteilnehmer – selbstverständlich auch den Langsamverkehr – berücksichtigt und möglichst für sichere Verhältnisse sorgt. Es ist wohl unbestritten, dass wir das, was uns da präsentiert wird, gerne zur Kenntnis nehmen. Wir haben den Auftrag, der erteilt wurde, respektiert. Hingegen ist durchaus auch in unserer Fraktion umstritten, was mit dem Geld gemacht wird. Uns ist aufgefallen, dass der Fussverkehr klar auf der Strecke bleibt. Es wird im Verhältnis 90 zu 10 in den Veloverkehr investiert. Die Fussgänger werden praktisch vergessen. Was wir jedoch nicht vergessen dürfen, ist, dass im Grunde genommen jeder Mensch als Fussgänger, aber nicht jeder Mensch als Velofahrer unterwegs ist. Hier wird klar ein politisches Zeichen gesetzt, das nicht allen passt. Deshalb haben wir bei Ziffer 2 und 3 des Gemeinderats Stimmfreigabe beschlossen, wobei es ebenfalls sehr suspekt ist, dass man nicht schon im Titel aufzeigt, dass das Geschäft etwas mit Geld zu tun hat. Eventuell hat dies auch etwas mit der Art und Weise der Ausgaben zu tun.

Benno Frauchiger (SP) für die Fraktion SP: Ich fasse mich fast so kurz wie Melanie Mettler. Die Fraktion SP nimmt den Bericht zustimmend zur Kenntnis – sowohl die Berichterstattung als auch das Umsetzungsprogramm. Es gibt an sich wenig dazu zu sagen: Wir begrüßen die neue Dynamik, die in der Verkehrsplanung entstanden ist, insbesondere für den Fuss- und den Veloverkehr in der Stadt Bern. Ein Teil der Fraktion bedauert, dass die meisten Massnahmen etwas einseitig auf Velos ausgerichtet sind. Das gab auch bei uns zu diskutieren. Wir verstehen jedoch mehrheitlich, dass aufgrund der Velo-Offensive der Fokus nun bei den Velos liegt. Wir nehmen den Bericht zustimmend zur Kenntnis.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Wie schon Jacqueline Gafner sagte, fängt die Mauschelei bereits im Titel an, in dem steht „Reglement über die Förderung“, während weiter hinten Neuregelungen von Geldentnahmen zu finden sind. Wenn man es zum ersten Mal durchliest, meint man, es handle sich einfach um einen Bericht, der darlegt, was die Fachstelle gemacht hat. Nachher sieht man, dass eine wesentliche Erhöhung von Ausgaben enthalten ist. Wir sind der Meinung, dass dies nicht zulässig sei. Wir haben uns überlegt, ob wir noch Detail- und Ergänzungsanträge stellen wollen. Wir kamen jedoch zur Überzeugung, das Geschäft ganz klar abzulehnen. Für uns ist auch das technische Vorgehen fragwürdig. Es scheint uns nicht zulässig. Es wird zwar gesagt, es sei möglich, aber es wird auch in anderen Fällen immer wieder versucht, etwas via Spezialfinanzierung in ein Gefäss zu packen, damit man das, was der Gemeinderat will, auch machen kann. Folgender Punkt ist für uns ebenfalls

sehr wichtig: Es ist ein Reglement für die Velofahrer. Die Fussgänger kommen einmal mehr unter die Räder. Ich erinnere daran: Bei der Sanierung des Helvetiaplatzes vor etwa zehn Jahren hat man darauf hingewiesen, dass die Gegend gefährlich ist – auch ich habe in einer Einsprache darauf aufmerksam gemacht. Aber nein, man musste es damals so machen, und nun soll es wieder geändert werden. Aus meiner Sicht geht es hier um eine ideologische Massnahme: Man holt möglichst viel Geld aus irgendwelchen Kässeli. Dieses Vorgehen ist nicht zulässig. Für uns ganz klar: Nein!

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Fraktion GB/JA! ist sehr erfreut darüber, dass es mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs jetzt endlich vorwärtsght. Der vorliegende Bericht zeigt eine Fülle von Massnahmen, die wir schon lange fordern und die nun endlich angegangen werden. Die Mittel für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wurden viel zu lange nicht ausgeschöpft. Es ist gut, dass die Kritik gehört wurde und die Mittel in der Spezialfinanzierung nun langsam abgebaut werden. In den vergangenen Jahren wurden diverse Konzepte und Grundlagen erarbeitet. Das ist richtig und wichtig. Sei es zum Thema Veloparkierung, zur grünen Welle oder zur verwaltungsinternen Vorbereitung der Velo-Offensive. Jetzt geht es darum, die erarbeiteten Grundlagen zügig umzusetzen und die Konzepte nicht in der Schublade verstauben zu lassen. Uns scheint es wichtig, dass einerseits die grossen Leuchtturmprojekte, andererseits aber auch die wichtigen Kleinstmassnahmen angegangen werden. Wir wollen eine neue Velostation, aber ebenso wollen wir neue Gratisabstellplätze für die Velos. Wir sagen Ja zur Planung der Velobrücke, aber es braucht genau so die kleinen Verbesserungen der bestehenden Fuss- und Veloverkehrsverbindungen in den Quartieren. Ein Veloverleihsystem ist eine wichtige Investition. Gleichzeitig braucht es aber auch Pumpstationen für die Velofahrenden, die schon immer Velo fahren, und auch Verbesserungen der Verkehrssicherheit an den Fussgängerstreifen. Wir haben den Eindruck, dass wir nun auf einem guten Weg sind und dass wir in den nächsten Jahren der Velostadt Bern ein gutes Stück näher kommen werden, wenn die Umsetzung der diversen Massnahmen weitergeht. Für die Fraktion GB/JA! ist klar, dass sie der vorliegenden beantragten Erhöhung der Mittel für die Jahre 2015 und 2016 zustimmt und die Berichterstattung positiv zur Kenntnis nimmt.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Herzlichen Dank für die Eintretensdebatte zum Bericht über das Reglement Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV). Es existiert bekanntlich seit 2001. 1999 hatte es eine Volksabstimmung gegeben, die den Gemeinderat beauftragte, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs voranzutreiben. In der Zwischenzeit erhielt der Stadtrat regelmässig eine solche Berichterstattung, wie sie auch heute vorliegt. Erstmals gibt sie wirklich detailliert die Übersicht darüber, in welche Massnahmen das Geld fliesst. Ich danke denjenigen Rednerinnen und Rednern, welche die Breite der Massnahmen gewürdigt haben, denn das ist unser Ansatz. Es gibt nicht einfach ein einziges Patentrezept, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Vielmehr ist es ein Riesenmosaik von sehr vielen verschiedenen Massnahmen, die dazu beitragen sollen, dass sich Fussgängerinnen/Fussgänger und Velofahrende in der Stadt Bern wohl und sicher fühlen und im öffentlichen Raum eine attraktive Situation vorfinden. Wir sind überzeugt, dass der Effekt nicht nur der ist, dass man gerne zu Fuss und mit dem Velo unterwegs ist, sondern dass es allen nützt, die sich im öffentlichen Raum aufhalten, wenn die sogenannte Aufenthaltsqualität weiter verbessert wird. Ich freue mich auch, dass die Zusammenfassung des Richtplans Fussverkehrs seit letzter oder vorletzter Woche bei allen Parteien, bei den Interessenorganisationen und bei allen Stadtteilorganisationen in der Vernehmlassung ist. Daraus ist auch ersichtlich, dass die Förderung des Fussverkehrs mindestens auf demselben Niveau weitergeführt wird wie in der Vergangenheit. Es gibt keine Verschiebung vom Fuss- Richtung Veloverkehr, wie es von einzelnen Rednern suggeriert

wurde. Wir führen das, was wir im Fussverkehr bis anhin gemacht haben, weiter. Wir haben den Eindruck, dass wir damit auch sehr erfolgreich waren. Wir haben beim Fussverkehr einen Anteil von etwa 40 Prozent. Wir sind jedoch auch überzeugt, dass wir im Veloverkehr Nachholbedarf haben. Das wurde im Rat schon mehrfach diskutiert, und wenn ich die Anträge aus dem Rat sehe, wird meine Überzeugung gestützt. Dort sind die Anteile nicht so toll. Wir dümpeln vielmehr mit einem Anteil von etwa 11 Prozent irgendwo im schweizerischen Durchschnitt vor uns hin. Dies im Wissen, dass wir ein sehr viel höheres Potenzial hätten, nämlich ungefähr doppelt so viel. Wenn ich nun hauptsächlich von bürgerlicher Seite höre, es handle sich um Mehrausgaben, möchte ich noch einmal betonen, dass wir hier nicht von Mehrausgaben sprechen, deshalb waren sie im Budget auch nicht so geplant. Es handelt sich um einen Abbau von angehäuften Mitteln in der Sonderfinanzierung Förderung Fuss- und Veloverkehr. Ich erinnere mich daran, dass ich zu diesem Geschäft vehemente Kritik zu hören bekam, als ich Anfang 2013 zum letzten Mal damit im Rat war. Der Rat schimpfte und sagte, es könne doch nicht sein, dass immer mehr Geld angehäuften werde. Man habe einen politischen Auftrag, welcher „Förderung von Fuss- und Veloverkehr“ laute und nicht „Anhäufung von Geld“. Ich bin sehr froh, dass wir dieses Geld nun abbauen und sinnvoll in sehr viele unterschiedliche Massnahmen investieren können. Ich bin überzeugt, dass wir heute deutlich näher am politischen Auftrag sind, den uns die Bevölkerung 1999 erteilt hat. Ich danke dem Rat herzlich für die Unterstützung des Reglements und der Änderungen. Ich gehe davon aus, dass wir mit der Detailberatung in eine zweite Lesung gehen werden.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt Ziffer 1 des Gemeinderatsantrags zu (44 Ja, 12 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 004*
2. Der Stadtrat stimmt Ziffer 2 des Gemeinderatsantrags zu (42 Ja, 15 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 005*
3. Der Stadtrat stimmt Ziffer 3 des Gemeinderatsantrags zu (42 Ja, 15 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 006*

- Die Traktanden 6, 7, 8, 9 und 19 werden gemeinsam behandelt. -

1998.GR.000013

6 Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Überprüfung der Finanzierung und Teilrevision; 1. Lesung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV; SSSB 761.4); Teilrevision
2. Er beschliesst, Artikel 2, 4, 6, 7, 8 und 9 des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4) wie folgt zu ändern (Änderungen unterstrichen):

Art. 2 Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

¹ Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Der Anteil des Veloverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen soll bis 2030 bei 20 Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei 37 Prozent liegen.

² (unverändert)

³ (unverändert)

Art. 4 Konzepte und Richtpläne

¹ (unverändert)

² Die Konzepte und Richtpläne beinhalten quantitative Aussagen sowie messbare Ziele und zeigen Strategien zur Erreichung dieser Ziele auf. Sie umfassen neben Infrastrukturmassnahmen auch strategische Förder- und Controllinginstrumente (Anreizmodelle, Dienstleistungsangebote Sensibilisierungsmassnahmen, etc).

³ (= bisheriger Absatz 2; unverändert)

⁴ (= bisheriger Absatz 3; unverändert)

Art. 6 Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

¹ (unverändert)

² Die Fachstelle

a. (unverändert)

b. initiiert, unterstützt und koordiniert Projekte und Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs;

c.-e. (unverändert)

f. erhebt laufend Daten zum Fuss- und Veloverkehr;

g. vernetzt sich mit den zuständigen Stellen der Nachbargemeinden, vertritt dort die Anliegen des städtischen Fuss- und Veloverkehrs und initiiert nach Möglichkeit gemeindeübergreifende Projekte sowie Sensibilisierungskampagnen.

Art. 7 Umsetzungsprogramm

¹ Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat alle zwei Jahre ein Umsetzungsprogramm und laufend Kreditanträge zur Realisierung der gemäss diesem Reglement vorgesehenen Massnahmen.

² (unverändert)

³

Art. 8 Finanzierung

¹ Zur Finanzierung der Massnahmen gemäss den Artikeln 4–7 dieses Reglements werden der Erfolgsrechnung der Abteilung Verkehrsplanung bzw. der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr jährlich 1.25 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Damit wird die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alimentiert (Personal- und Sachkosten).

² Nicht zu den gemäss Absatz 1 finanzierten Massnahmen gehören ordentliche betriebliche und bauliche Unterhaltsarbeiten sowie aktivierbare Investitionen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

³ (unverändert)

⁴ Für die Verwendung der Mittel gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen.

(= bisheriger Absatz 2; unverändert)

⁵ Die jährlich nicht verwendeten Budgetmittel der Fachstelle Förderung Fuss- und Veloverkehr werden der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.

(=bisheriger Absatz 4; unverändert)

⁶ Die Spezialfinanzierung wird nicht verzinst.

Art. 9 Erfolgskontrolle

Zusammen mit dem Umsetzungsprogramm erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht über Kosten und Nutzen der ausgeführten Massnahmen. Er zeigt, wie weit dabei die Ziele dieses Reglements erreicht werden konnten und welche Forderungen im Rahmen des Umsetzungsprogramms aus erkannten Problemen zu ziehen sind.

3. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion Fraktion GB/JA (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs (2013.SR.000114) vom 13. Juni 2013 abzuschreiben.
4. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken (2013.SR.00015) vom 11. Dezember 2013 abzuschreiben.
5. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher): Gleichwertige Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Anpassung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV (2015.SR.00123) vom 23. April 2015 abzulehnen.

Bern, 2. Dezember 2015

Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit PVS

Antrag Nr. 1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, bei den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons so wie bei einem neutralen ausgewiesenen Gutachter

¹ aufgehoben gemäss Stadtratsbeschluss

abzuklären, ob die Stadt überhaupt berechtigt ist, Umlagerungsmassnahmen zu erlassen. Insbesondere sei im Rahmen der Begutachtung zur Frage Stellung zu nehmen, ob die vorgesehenen Änderungen im Reglement mit dem übergeordneten Recht des Bundes und des Kantons (insbesondere BV, übergeordnetes Recht Strassenverkehrsgesetzgebung öV, BehiG und andere Bund; KV, kantonale Gesetzgebung Strassenverkehr öV etc.) inklusive deren Ausführungserlasse vereinbar ist.

Antrag Nr. 2

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, der Gemeinderat habe aufzuzeigen, wie er die Messbarkeit hinsichtlich Artikel 2 insbesondere hinsichtlich öV und Veloverkehr sicherstellen will.

Ergänzungsantrag der Kommissionsminderheit PVS

Das Reglement sei in der Form, wie es aus der Beratung des Stadtrats kommt, gestützt auf Art. 46 GO obligatorisch den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.

Anträge (Anträge zuhanden der 2. Lesung)

Antrag PVS-Minderheit

¹ Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Der Anteil des Veloverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen soll bis 2030 bei ~~20~~ **11** Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei 37 Prozent liegen.

Antrag Gisela Vollmer (SP)

¹ Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Der Anteil des Veloverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen soll bis 2030 bei 20 Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei ~~37 Prozent~~ **mindestens 50 Prozent** liegen.

Anträge PVS-Minderheit

⁴ **(neu)** Die Bedürfnisse des Nichtveloanteils, der auch nach Umsetzung der Ziele 80% betragen wird und den Hauptanteil des Verkehrs ausmacht, dürfen durch die Massnahmen nicht beeinträchtigt werden.

⁵ **(neu)** Die Rechte und Bedürfnisse der Mobilitätsbehinderten sind dabei besondere Beachtung zu schenken.

⁶ **(neu)** Zwangsmassnahmen für die Umlagerung auf den Fuss und Veloverkehr sind ausgeschlossen.

⁷ **(neu)** Finanzielle Anreize für die Umlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr sind ausgeschlossen.

Antrag Gisela Vollmer (SP)

⁴ **(neu)** Mit den Förderungsmassnahmen für den Fussverkehr sollen insbesondere auch der Raum der Fussverkehrsflächen vergrössert und dessen Qualität verbessert und aufgewertet werden. Dabei ist anzustreben, dass die Fussverkehrsflächen nicht als temporärer Abstellraum für Gegenstände (z.B. Absperrgitter und Verkehrstafeln) sowie nicht als Mischverkehrs-

flächen zum Parkieren von Fahrzeugen und zur Entlastung oder Umfahrung des bisherigen Strassenraums genutzt werden.

Anträge Gisela Vollmer (SP)

5 (neu) Bei neuen Fuss- und Veloverkehrsverbindungen ist darauf zu achten, dass die Verkehrsflächen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr klar getrennt werden.

6 (neu) Im Rahmen des Erlasses der Richtpläne sind die Anforderungen an sichere Schulwege prioritär und fortlaufend zu behandeln.

Antrag PVS-Minderheit

² Die Fachstelle

(...)

a. (neu) setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsordnung auch durch die Velofahrenden respektiert wird.

Antrag PVS-Minderheit

Art. 6a (neu) Fachkommission Veloverkehr

¹ Der Gemeinderat setzt eine Fachkommission Veloverkehr ein. Sie handelt fachlich und politisch unabhängig.

² Die Fachkommission

- a. wird bei allen für den Veloverkehr wesentlichen Geschäften beigezogen;
- b. prüft alle Projekte, die für den Veloverkehr relevant sind und gibt Empfehlungen zuhanden der verantwortlichen Direktionen ab;
- c. kann zuhanden des Gemeinderats selbständig Bericht erstatten und Empfehlungen abgeben.

³ Die Fachkommission besteht aus 9 Mitgliedern; 2 Mitglieder aus der Verwaltung, 7 Mitglieder sind externe Fachpersonen. Die Abteilung Verkehrsplanung stellt den Vorsitz.

⁴ Organisation und Entschädigung der Fachkommission richten sich nach der Kommissionenverordnung.

Anträge Fraktion SVP

Antrag Nr. 1

Die freie Wahl Verkehrsmittel bleibt in jedem Fall gewährleistet; jeder Verkehrsteilnehmer soll das für ihn im Einzelfall bestgeeignete Verkehrsmittel wählen dürfen.

Antrag Nr. 2

Die Vorschriften des übergeordneten eidg. und kantonalen Rechtes sind einzuhalten.

Antrag Nr. 3

Der Gemeinderat erlässt Massnahmen zum Schutz der Fussgänger vor Velofahrern, die die Regeln missachten.

Antrag Nr. 4

Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsordnung auch durch die Velofahrenden respektiert wird.

Vorsitzender *Thomas Göttin*: Da es Anträge gibt, die der Kommission nicht vorlagen, wird zwingend eine zweite Lesung stattfinden. Wir werden daher heute eine Eintretens- bzw. Rückweisungsdebatte führen, inklusive der Begründung der Motion Eicher und gemäss Beschluss zur Traktandenliste auch der Interpellation Vollmer. Anschliessend werden wir über die Rückweisungsanträge befinden. Falls diese nicht angenommen werden, haben die An-

tragsteller die Möglichkeit, ihre Anträge für die Detailberatung zu begründen. Dazu findet keine Debatte statt, denn danach geht das ganze Geschäft zurück in die Kommission und wird zur zweiten Lesung mitsamt den entsprechenden Vorstössen erneut dem Rat vorgelegt.

Sprecherin PVS *Jacqueline Gafner Wasem* (FDP): Die PVS hat sich an ihrer Sitzung vom 10. März 2016 mit diesem Geschäft befasst. Dabei geht es zum einen um die Überprüfung der Finanzierung der Massnahmen nach Artikel 4–7 des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und zum anderen um Anpassungen des Reglements im Sinn einer Teilrevision. Kurz zur Geschichte des Reglements: Im Juni 1999 wurde es durch die Stimmberechtigten der Stadt Bern erlassen als Konsequenz einer Volksinitiative, zu welcher der Stadtrat seinerzeit einen Gegenvorschlag ausgearbeitet hatte, der in der Volksabstimmung obsiegte. Artikel 8 der ursprünglichen Fassung des Reglements sah vor, dass jährlich 4 Mio. Franken in die Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eingespeist werden sollen. Artikel 11 dieser ersten Fassung sah vor, dass der Gemeinderat 10 Jahre nach der Inkraftsetzung des Reglements – konkret per 1. Januar 2001 – die Finanzierung zu überprüfen habe und dem Stadtrat Antrag stellen müsse, wenn er an der Finanzierung etwas ändern oder sie aufgeben wolle. 2010 erfolgte die erste Überprüfung; der Gemeinderat stellte dem Stadtrat den Antrag, ab 2011 anstelle der 4 Mio. Franken, welche das Reglement ursprünglich vorgesehen hatte, nur noch 1,25 Mio. Franken pro Jahr in die Spezialfinanzierung einzulegen. Ferner schlug der Gemeinderat dem Stadtrat vor, Ziffer 4 des damaligen Artikels 7, in der es um die Aufteilung der Mittel ging, zu streichen und die Frist zur Überprüfung der Finanzierung der Massnahmen Förderung des Fuss- und Veloverkehrs von 10 auf neu 5 Jahre zu senken. Das Resultat der seinerzeitigen Beratungen im Stadtrat ist das Reglement in der heute geltenden Form. Nun geht es um die zweite Überprüfung der Finanzierung dieser einschlägigen Massnahmen. Zudem schlägt der Gemeinderat erneut Anpassungen des Reglements vor. Dieses Mal allerdings nicht mit dem Fokus auf der Finanzierung, sondern auf inhaltlichen Fragen. Was der Gemeinderat konkret geändert haben möchte, ist aus der Synopse ersichtlich, die alle Ratsmitglieder erhalten haben sollten. In diesem Zusammenhang wurde in der PVS auch die Frage aufgeworfen, ob der Stadtrat angesichts der Tatsache, dass das Reglement von den Stimmberechtigten der Stadt Bern erlassen wurde, überhaupt befugt sei, ausserhalb von Finanzierungsfragen inhaltliche Änderungen am Reglement vorzunehmen, die lediglich dem fakultativen Referendum unterliegen. Der Kommission wurde beliebt gemacht, das Geschäft mit dem Auftrag, die Kompetenzfrage zu klären, an den Gemeinderat zurückzuweisen. Das hat die Kommission jedoch grossmehrheitlich abgelehnt. Drei weitere Rückweisungsanträge, die sich auf die materiellen Änderungen des Reglements beziehen, welche der Gemeinderat dem Stadtrat vorschlägt, heute zu beschliessen, wurden ebenfalls grossmehrheitlich abgelehnt. Dabei haben zwei dieser drei Rückweisungsanträge das nötige Quorum erreicht, um im Stadtrat als Anträge der Kommissionsminderheit noch einmal gestellt werden zu können. Diese Anträge sind in der Tischvorlage zur heutigen Stadtratssitzung unter den Anträgen zum Geschäft, über das wir im Moment debattieren, zu finden. Begründet werden diese Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit von Alexander Feuz. Auch in der materiellen Beratung des Geschäfts in der Kommission hat sich gezeigt, dass die Meinungen, in welcher Form die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern vorzustatten soll und ob und wie die Velo-Initiative und die aus politischen Vorstössen resultierenden Aufträge an den Gemeinderat ihren Niederschlag im Reglement finden sollen respektive im Reglement festgeschrieben werden sollen, entlang den bekannten ideologischen Gräben weit auseinandergehen. Damit verrate ich wohl kein Geheimnis. Das erkennt man nicht zuletzt auch daran, dass sich der Stadtrat heute mit zahlreichen inhaltlichen Anträgen der Kommissionsminderheit, die sich personell nicht immer gleich zusammengesetzt hat, befassen darf oder muss. Aus diesem Grund werden die entsprechenden Änderungs- und Er-

gänzungsanträge dem Rat von Alexander Feuz, David Stampfli und von mir jeweils als Sprecher oder Sprecherin der Kommissionsminderheit vorgestellt werden. Zu den Anträgen des Gemeinderats noch kurz Folgendes, gegliedert nach den jeweiligen Reglementsbestimmungen, die der Gemeinderat geändert haben will. Zur Ergänzung von Artikel 2 Ziffer 1 RFFV: Der Anteil des Veloverkehrs an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen beträgt gemäss Mikrozensus 2010 heute 11 Prozent, derjenige des Fussverkehrs 39 Prozent. Die heute nicht mit Muskelkraft zurückgelegten Wege betragen somit ebenfalls 50 Prozent und sollen bis 2030 auf 43 Prozent sinken. Dabei soll vorab der motorisierte Individualverkehr zurückgebunden werden. Eine Grafik dazu findet sich auf Seite 5 des Vortrags des Gemeinderats an den Stadtrat. Zu diesem Punkt wurde in der Kommission entlang der bereits erwähnten ideologischen Gräben lange und kontrovers diskutiert. Zur neuen Ziffer 2 zu Artikel 4 RFFV: Die vom Gemeinderat vorgeschlagene Ergänzung von Artikel 4 des Reglements präzisiert, was übergeordnete Konzepte und Richtpläne des Gemeinderats konkret umfassen sollen. Nämlich: quantitative Aussagen und messbare Ziele zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Sicherheit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden; ferner neben Infrastrukturmassnahmen auch strategische Förder- und Controllinginstrumente wie Anreizmodelle, Dienstleistungsangebote, Sensibilisierungsmassnahmen und so weiter. Darüber wurde in der Kommission nicht explizit diskutiert. Zur Ergänzung und Erweiterung von Artikel 6 RFFV: Auch über die Erweiterung des Aufgabenkreises der Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wurde in der Kommission nicht explizit diskutiert. Zur Anpassung von Artikel 7 RFFV: Auch zur Erstreckung der Frist zur Vorlage des Umsetzungsprogramms des Gemeinderats von bisher 1 auf neu 2 Jahre, zur Präzisierung, dass der Gemeinderat dem Stadtrat laufend Kreditanträge im Geltungsbereich des Reglements unterbreiten können soll, und zur Streichung der Ziffer 3 von Artikel 7 RFFV in der heute geltenden Fassung wurde nicht diskutiert, wobei Ziffer 3 jetzt in einer erweiterten Form in die neu vorgeschlagene Ziffer 2 von Artikel 8 übertragen wurde. Zu den Anpassungen in Artikel 8 RFFV: Bezüglich dieser Anpassungen gab einzig die neue Ziffer 6, wonach die Spezialfinanzierung jetzt auch offiziell – nachdem der Gemeinderat dies offenbar von Anfang an so gehandhabt hatte – nicht mehr verzinst werden soll, zu einer kritischen Bemerkung Anlass, da das kantonale Recht eindeutig, klar und von jeher vorschreibt, dass Spezialfinanzierungen verzinst werden müssen, es sei denn, ein Gemeindereglement bestimme etwas Gegenteiliges. Ich habe einleitend schon kurz erwähnt, dass das Reglement, über das wir hier sprechen, zwar in einer Gemeindeabstimmung erlassen wurde, nun aber in der Kompetenz des Stadtrats abgeändert werden soll. Ob dies eine ausreichende Grundlage ist, um die Spezialfinanzierung nicht verzinsen zu müssen, ist zumindest offen. Was letztlich die Änderung in Artikel 9 RFFV betrifft, so ist sie eine Konsequenz aus der vorgeschlagenen Änderung von Artikel 7 Ziffer 1 RFFV und wurde deshalb mit gutem Grund nicht diskutiert. Die seitens des Gemeinderats vorgeschlagenen Anpassungen des Reglements wurden schliesslich allesamt angenommen, überwiegend im Verhältnis 7 zu 4. Der Anpassung respektive Teilrevision des Reglements als solcher stimmte die PVS mit 6 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung zu. Zu den Rückweisungs-, Änderungs- und Ergänzungsanträgen der personell jeweils differierenden Kommissionsminderheiten werden, wie erwähnt, Alexander Feuz, David Stampfli und ich später für die jeweilige Minderheit sprechen. Über die Anträge von Gisela Vollmer, die sich in der Synopsis finden, hat die Kommission selbstverständlich nicht diskutiert, weil sie zum damaligen Zeitpunkt nicht vorlagen. Ich erlaube mir, auch gleich zur Frage der Abschreibung der beiden Motionen der Fraktion GB/JA! Stellung zu nehmen: Die PVS hat im Sinne des Gemeinderats beschlossen, dass diese Vorstösse abgeschrieben werden sollen, im Fall der ersten Motion im Verhältnis 10 zu 0 bei 1 Enthaltung und im Fall der zweiten Motion einstimmig.

Motionär von Traktandum 9 *Bernhard Eicher* (FDP): Im Vortrag kann man lesen, dass der Fussverkehr 39 Prozent aller zurückgelegten Wege ausmacht. Die Leute, die zu Fuss unterwegs sind, sind demnach die wichtigsten Verkehrsteilnehmer, die wir in der Stadt haben. Bern wird etwa als „die Stadt der kurzen Wege“ bezeichnet – zu Recht: Man kann sehr vieles zu Fuss erreichen, sehr viele wichtige Arbeitsstellen und Unternehmerinnen und Unternehmer. Das soll so bleiben, und das wollen wir auch fördern. Leider fristet aber der Fussverkehr in der ganzen Verkehrsdebatte ein Mauerblümchendasein. Beim Veloverkehr wird jedes Mal ein Riesentamtam veranstaltet, und man versucht, ihn mit möglichst vielen Mitteln zu fördern. Dabei macht er lumpige 11 Prozent aus und ist im Grunde genommen ein sekundäres Verkehrsmittel. Die Leute setzen vor allem auf den Fussverkehr. Wenn wir das Reglement betrachten und sehen, wozu die Bevölkerung Ja gesagt hat, stellen wir fest, dass die Bevölkerung Ja zur Förderung des Veloverkehrs gesagt hat, selbstverständlich aber auch zum Fussverkehr. Sie hat beidem ihre Zustimmung gegeben. Aus unserer Sicht ist die einseitige Förderung des Veloverkehrs, die jetzt gemacht wird, daher nicht im Sinn der Stimmbewohner und auch nicht zulässig. Für uns war dies der Grund, weshalb wir eine Gleichbehandlung des Fuss- und des Veloverkehrs fordern und dies entsprechend im Reglement festschreiben wollen. Damit wollen wir sicherstellen, dass die Verwendung der Mittel künftig nicht mehr einfach denen zukommt, die am lautesten schreien und am besten lobbyieren – was derzeit bei den Veloverkehrsteilnehmern der Fall ist, die ähnlich wie die Landwirte sehr gut organisiert sind. Vielleicht schaffen sie es sogar einmal, dass ein Bundesrat für sie lobbyiert. Das wäre vielleicht der nächste Schritt. Die Fussgänger sind weniger gut organisiert. Wir wollen jedoch, dass die Mittelverwendung beiden zu gleichen Teilen zugutekommt und dass dies nicht vom Organisationsgrad abhängt. Für uns ist dies vielleicht auch einer der entscheidenden Unterschiede, wenn ich nun die Anträge betrachte, die zur Förderung des Fussverkehrs eingegangen sind. Wir wollen auf die Mittelverwendung fokussieren. Uns ist es wichtig, dass die Bedingungen sowohl für den Fussverkehr wie auch für den Veloverkehr verbessert werden. Wir haben jedoch eine entscheidende Differenz zu den rot-grünen Parteien und auch zur Mehrheit im Gemeinderat: Wir wollen keine Prozentsätze festlegen. Wir wollen nicht festlegen, wie viele Leute in der Stadt Bern mit dem Velo unterwegs sein müssen. Wir wollen dies auch nicht für die Fussgänger festschreiben, wie es die Antragstellerin der SP will. Wir wollen nicht 50 Prozent festschreiben und sagen, die Hälfte der Leute müsse den Weg unbedingt zu Fuss zurücklegen. Wir wollen mit Augenmass die Rahmenbedingungen verbessern. Die Leute sollen selbst entscheiden können, ob sie mit dem Velo, zu Fuss, mit dem Auto oder dem öV vorwärtskommen wollen. Wir wollen die Entscheidung, welches Verkehrsmittel benutzt werden soll, nach wie vor den Bürgerinnen und Bürgern überlassen und wollen nicht, dass eine Handvoll Politiker dies in irgendwelchen Planungs- und Erziehungsvorlagen festzuschreiben versucht. Ich erlaube mir auch gleich einige Bemerkungen zu Dokumenten, die wir in letzter Zeit zum Fussverkehr erhalten haben. Es läuft derzeit eine Mitwirkung. Heute wurde zudem im Rat ein Dokument verteilt, das auf den ersten Blick recht gut aussieht: Man macht jetzt auch noch ein bisschen etwas für die Fussgänger. Zu meiner Motion lese ich, dass der Gemeinderat sie formell gar nicht behandelt hat, sondern fand, man wolle sie gleich integral beantworten. Das ist sehr aussergewöhnlich. Da zeigt sich, wie viel Gewicht dem Fussverkehr beigemessen wird und wie ernst die Fördermassnahmen gemeint sind. Man hat wohl gemerkt, dass man etwas vergessen hat und versucht nun, operative Hektik zu entwickeln und noch irgendwo etwas nachzubessern, damit man die Velo-Offensive, die man vielleicht für eine Stadtpräsidiumskandidatur braucht, um die Lobbyorganisationen hinter sich zu scharen, besser rechtfertigen kann. Wir bitten den Rat, die Motion zu unterstützen. Es geht uns um eine Gleichbehandlung von Fuss- und Veloverkehr, und zwar fokussiert auf die Mittel und nicht auf Fantasien bezüglich Prozentsätzen. Ich danke für die Unterstützung.

Sprecher PVS-Minderheit *Alexander Feuz* (SVP): Ich äussere mich nun zu den Rückweisanträgen der Kommissionsminderheit. Antrag Nr. 1: Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, bei den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons so wie bei einem neutralen ausgewiesenen Gutachter abzuklären, ob die Stadt überhaupt berechtigt ist, Umlagerungsmassnahmen zu erlassen. Insbesondere sei im Rahmen der Begutachtung zur Frage Stellung zu nehmen, ob die vorgesehenen Änderungen im Reglement mit dem übergeordneten Recht des Bundes und des Kantons (insbesondere BV, übergeordnetes Recht Strassenverkehrsgesetzgebung öV, BehiG und andere Bund; KV, kantonale Gesetzgebung Strassenverkehr öV etc.) inklusive deren Ausführungserlasse vereinbar ist. Ich komme zur Begründung. Die Umlagerung lehnen wir so, wie sie postuliert wird, klar ab. Wir sind der Meinung, es sei fraglich, ob die vorgesehenen Massnahmen mit übergeordnetem Recht vereinbar sind. Wir wissen, dass es Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes gibt. Zudem gibt es Vorschriften zum öffentlichen Verkehr; Ausführungserlasse, in denen steht, er sei teilweise zu priorisieren. Und nun sind Massnahmen vorgesehen, welche das Velo gegenüber dem öV und den Behinderten priorisieren. Da kann man sich sehr wohl fragen, ob das zulässig sei und ob Bund und Kanton Gelder sprechen für etwas, das die Stadt Bern anschliessend wieder zunichtemacht. Ich erwähne an dieser Stelle auch, dass beispielsweise im Kanton Zürich der Kantonsrat der Forderung eines Vorstosses von SVP und FDP entsprochen hat, mehr oder weniger mittels Verkehrsregelungen in die Hauptachsen einzugreifen. Das habe ich früher schon in einem anderen Zusammenhang dargelegt. Im Regierungsrat haben wir nun neue Mehrheitsverhältnisse. Wenn man die Ergebnisse der Nationalratswahlen betrachtet, gehe ich davon aus, dass sich dieser Trend in den nächsten Grossratswahlen noch verstärken könnte. Dann hätte ein solcher Vorstoss, der wahrscheinlich geplant ist – mit gewissen Grossräten hatten wir bereits Kontakt –, auch hier durchaus Chancen. In dem Fall hätten wir übergeordnetes Recht, und es würde sich die Frage stellen, weshalb jetzt mit viel Aufwand etwas erlassen werden soll, das gegen das übergeordnete Recht verstösst. Man plant, stellt Leute ein, arbeitet, und nachher wird es durch das übergeordnete Recht aufgehoben. Deshalb ist für die Kommissionsminderheit ganz klar, dass dies berücksichtigt wird. Ich habe ein Beispiel genannt. Lesen Sie mal die Bestimmungen im BehiG und die Subventionsvorschriften für den öV. Wir sind der Meinung, dass man den Sachverhalt ganz klar abklären muss. Es ist immer billiger, wenn man bei den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons sowie bei einem Gutachter Berichte anfordert, wie wir es beantragt haben. Anstatt teurer Rechtsstreitigkeiten haben wir damit unter Umständen eine klare Auskunft der Behörden, dass gewisse Dinge nicht möglich sind. Es wurde grossartig gesagt, alles sei abgeklärt worden. Ich bin der Meinung, die Punkte, die ich nun dargelegt habe, werden auf jeden Fall zu denken geben, insbesondere die Bestimmungen von Zürich. Ich bitte Gemeinderätin Wyss, dies zu überprüfen und festzustellen, dass die ganze Planung und die Schikanemassnahmen entfallen könnten. Im Grossen Rat sind die Mehrheitsverhältnisse anders als im Stadtrat.

Ich komme zum Antrag Nr. 2: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, der Gemeinderat habe aufzuzeigen, wie er die Messbarkeit hinsichtlich Artikel 2, insbesondere hinsichtlich öV und Veloverkehr, sicherstellen will. Ich wiederhole: Die ganze Umlagerung mit Prozentzahlen ist aus meiner Sicht völlig falsch. Auch die Fussgänger kommen hier unter die Räder. Wenn man schon für viel Geld etwas machen will, sollte man wissen, wie man es messen und beurteilen will, sonst ist das Ganze ein Potemkinsches Dorf oder, wie ich sage: Es geht um den Wahlkampf insbesondere für das Stadtpräsidium, bei dem sich die Exponenten von RGM im Gemeinderat offenbar gegenseitig mit Geschenken an ihre Klientel überbieten wollen. Das erkennt man auch auf der Broschüre, die vorhin zu sehen war.

Fraktionserklärungen

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Die Fraktion FDP wird beiden Rückweisungsanträgen zustimmen. Was der Gemeinderat mit den inhaltlichen Ergänzungen, die er zum Reglement vorschlägt, versucht, ist nichts anderes, als die Velo-Offensive und die Strategien und Planungen, die er im Sinn der Veloförderung entworfen hat und die in der Stadt Bern sehr stark umstritten sind und es auch in der Kommission waren, in einem Reglement festzuschreiben. Ich bin bald einmal 13 Jahre im Stadtrat und habe das in dieser Form noch nie erlebt. Und allein schon aus diesem Grund werden wir den Rückweisungsanträgen zustimmen.

David Stampfli (SP) für die Fraktion SP: Die Fraktion SP lehnt die Rückweisungsanträge ab. Wir sind der Meinung, dass es gut abgeklärt wurde. Zudem glauben wir nicht, dass es unbedingt günstiger würde, wenn man externe Berater zuziehen würde, um abzuklären, ob alles mit rechten Dingen zugegangen sei. Wir befürchten eher, dass mit diesen Rückweisungen eine weitere Verzögerung dieses Geschäfts erreicht werden soll. Aber das sind wir uns von dieser Seite ja gewohnt.

Regula Tschanz (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Fraktion GB/JA! begrüsst, dass die Stadt Bern bei der Veloförderung einen Schwerpunkt setzen will. In dem Sinn werden wir die Rückweisung selbstverständlich ablehnen. Ich möchte an den Sinn und den Zweck dieses Reglements erinnern und daran, weshalb es überhaupt beschlossen wurde: Bern hat 1999 mit der Einführung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr eine Pionierrolle übernommen. Mit der Genehmigung dieses Reglements, über das wir heute diskutieren, wurde entschieden, dass die Stadt Bern nachhaltige Mobilität fördern will. Das Reglement war kein Detailregelwerk, sondern ein Grundsatzentscheid. Deshalb sind heute viele der Anträge, die zur Diskussion stehen, ein Stück weit absurd. Die Fraktion GB/JA! wird die Rückweisungsanträge demnach ablehnen. Beim zweiten Rückweisungsantrag habe ich sogar ein gewisses Verständnis für die Überlegung der Kommissionsminderheit. Auch die Fraktion GB/JA! ist der Meinung, dass man, wenn man Veloförderung betreiben will und sich konkrete Ziele setzt, diese Ziele auch messen und überprüfen können muss. Für diesen Hinweis habe ich Verständnis. Trotzdem werden wir den Rückweisungsantrag ablehnen, weil klar ist, dass es einmal mehr um eine Verzögerung geht. Wir haben jedoch einen Antrag gestellt, mit dem wir genau den Fragestellungen zur Messung Rechnung tragen. Zu seiner Begründung werden wir später kommen.

Melanie Mettler (GLP) für die Fraktion GLP: Auch die GLP findet es richtig, dass die Stadt aktiv die Umlagerung von Ressourcenfressern auf ressourcenschonende Verkehrsmittel wie Velo- und Fussverkehr fördert. Richtig finden wir ebenfalls, dass diese Förderung messbar sein muss und dass klare Ziele definiert werden können, wie Regula Tschanz vorhin ausführte. Eine Förderung ist zeitlich begrenzt, nämlich bis zum Zeitpunkt, da die Ziele erreicht sind, oder, wenn man feststellt, dass die Ziele gar nicht erreicht werden können, auch weniger lange. Den Fokus auf das Velo verstehen wir selbstverständlich auch und unterstützen ihn. Persönlich hätte ich die Zielvorgaben beim Fussverkehr auch noch etwas anders gesehen. Aber meine Fraktion hatte kein Musikgehör. Wir werden in der zweiten Lesung noch vertieft darüber diskutieren. Die Rückweisung unterstützen wir jedenfalls nicht.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Wir werden die Rückweisung selbstverständlich unterstützen. Ich verzichte darauf, an dieser Stelle noch ergänzende Ausführungen zur Rückweisung zu machen. Ich halte zudem fest, dass wir die Motion der FDP unterstützen werden. Wir haben selbst ebenfalls noch Anträge eingereicht, und die Problematik, dass die Fussgän-

ger bei dieser Lösung unter die Räder der Velofahrer kommen, haben wir auch schon diskutiert. Wir werden uns allenfalls im Rahmen der Debatte noch einschalten. Wir werden nach wie vor den Antrag unterstützen, der verlangt, man solle das ganze Geschäft dem Stimmbürger vorlegen. Wenn man keine Angst vor den Stimmbürgern hat, sollte man das machen. Zusätzlich werden wir Anträge stellen. Ich will sie an dieser Stelle nur ganz kurz darlegen. Bei zwei Anträgen haben wir beschlossen, dass wir sie auch in die Synopsis aufnehmen wollen. Zum Antrag Nr. 1: Wir wollen, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels in jedem Fall gewährleistet bleibt. Jeder Verkehrsteilnehmer soll das für ihn im Einzelfall am besten geeignete Verkehrsmittel wählen dürfen. Wenn wir nun beginnen, Zielvorgaben zu machen, ...

Der Vorsitzende unterbricht das Votum: Ich mache Alexander Feuz darauf aufmerksam, dass er die Detailanträge später begründen kann.

Alexander Feuz setzt sein Votum fort: Der andere Antrag verlangt, dass die Vorschriften des kantonalen und des eidgenössischen Rechts einzuhalten sind. Die Anträge Nr. 3 und Nr. 4 haben wir neu in die Synopsis aufgenommen. Ich habe dies mit dem Ratssekretär besprochen. Wir sind der Meinung, dass sich die Fachstelle für den Schutz der Fussgänger vor Velofahrern, welche die Regeln missachten, einsetzen muss, und dass sich der Gemeinderat dafür einsetzen soll, dass die Verkehrsordnung auch von den Velofahrenden respektiert wird. Wir haben bereits mehrfach Vorstösse eingereicht. Ich sage auch im Rahmen der Stellungnahme zur Motion Eicher, dass der Schutz des Fussgängers verbessert werden soll. Hier haben wir eine Möglichkeit, das bereits im Reglement zu machen, indem die entscheidenden Parameter gesetzt werden. Ich hoffe, dass der Rat diesen Anträgen entspricht, wenn es ihm mit dem Schutz des Fussgängers ernst ist.

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir bedanken uns für die gut lesbaren und sehr verständlichen Unterlagen. Die Teilrevision, die uns hier vorliegt, setzt Vorstösse um, die durch den Stadtrat überwiesen worden waren, und nimmt Auswirkungen von HRM2 auf. Die Fraktion GFL/EVP hatte bereits alle diese Vorstösse unterstützt und wird daher folgerichtig auch die Teilrevision unterstützen. Dank dem Reglement können sehr viele kleinere Massnahmen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrerinnen und Velofahrern nützen, auf unbürokratische Weise umgesetzt werden. Für die Fraktion GFL/EVP ist es aber wichtig, dass bei den Massnahmen und Konzepten, die erarbeitet werden, auf die Koexistenz von Fussverkehr sowie Veloverkehr und Elektroweloverkehr geachtet wird. Die Fraktion GFL/EVP unterstützt die Teilrevision und den Antrag der Fraktion GB/JA! Die Motion der FDP lehnen wir ab. Es macht keinen Sinn, finanzielle Mittel gleichmässig aufzuteilen, wenn der Bedarf an finanziellen Mitteln völlig unterschiedlich ist.

Luzius Theiler (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Alle vier Mitglieder unserer Fraktion sind Fussgänger, das ist logisch. Zwei von ihnen fahren Velo, zwei fahren gelegentlich Auto und niemand fährt Elektrobike. Das ist unsere Interessenlage in dieser Geschichte. Wir sind für Eintreten auf die Vorlage, haben jedoch grosse Bedenken und ein gewisses Unbehagen gegenüber dem, was da mit der Veloförderung, mit der Fussverkehrsförderung oder mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs geschieht. Die Flut von Konzepten, Offensiven und Studien ist zwar beeindruckend, aber wenn man sie genauer betrachtet, kommt im Verhältnis zu diesem gewaltigen Aufwand sehr wenig heraus. Wir haben heute einen Hype an Veloförderung – nicht nur in Bern, sondern europaweit. Besonders dort, wo das Velo bisher nicht verbreitet war, wurde in letzter Zeit in einem immensen Ausmass Veloförderung betrieben. In Barcelona hat man es so weit gebracht, dass mindestens in der Innenstadt jeder in einem Umkreis von 300 Metern eine Veloverleihstation vorfindet, wo er mit einem einfachen Chip ein

Velo auslösen und auch irgendwo abstellen kann. Das Velo wird anschliessend wieder zurückgebracht. Das ist positiv. Die neue Stadtregierung und der Stadtpräsident von Podemos haben beschlossen, in der Stadt 200 Kilometer abgetrennte Velowege zu bauen. Diese werden natürlich nicht von heute auf morgen realisiert. Deshalb hat man nun das Problem, dass auch dort Velos auf den Trottoirs herumfahren, weil es auf der Strasse keinen Platz hat und gefährlich ist. Im Unterschied zu Bern, wo dieses Problem weitgehend verdrängt wird, reflektiert man es in Barcelona. Man überlegt sich, was man machen kann, solange Velos auf den Trottoirs fahren müssen. Man hat nun die Vorstellung, dass Velos auf den Trottoirs nur mit einer Geschwindigkeit von 10 Stundenkilometern und in einem Abstand von mindestens 1 Meter von Fussgängern fahren dürfen. Die Frage ist allerdings, wer das auf welche Weise kontrollieren kann. Verschärft wird das Problem durch Elektrobikes, und zwar hauptsächlich durch die schnellen Elektrobikes, die eine gelbe Nummer haben. Sie sind schneller, als man früher mit den nicht frisierten „Töffli“ herumfahren durfte. Es handelt sich effektiv um „Töffli“, Motorfahrzeuge, und nicht mehr um Velos. Dieses Problem wird in allen Unterlagen, die wir erhalten haben, komplett verdrängt und mit keinem Wort erwähnt. Die Prozentzahlen, die man sich vorstellt, sind bis ins hinterste Detail aufgeführt, aber das Problem Elektrobikes und die Gefährdung der Fussgänger durch diese neuen Verkehrsmittel, vor allem wenn diese im öffentlichen Raum im Mischverkehr auf den Trottoirs oder den Plätzen herumfahren, wird nicht erwähnt. Überhaupt beschäftigt man sich mit sehr komplizierten Konzepten, während das Einfache oft vernachlässigt wird. Man muss nur darauf achten, wo die Leute die Strasse überqueren: Dort, wo die Leute häufig die Strasse überqueren, hat es zum Beispiel keine Fussgängerstreifen. Würde man diese endlich einmal anbringen, wäre schon manches Problem gelöst. Dafür braucht es keine grossen Studien. Zum Beispiel gehen die Leute bei jeder Bushaltestelle schnurstracks über die Strasse, sobald der Bus abgefahren ist, aber bei vielen Bushaltestellen hat es keinen Fussgängerstreifen. Das wären einfache Methoden, die man ohne Weiteres anwenden könnte. Ich habe bereits gesagt, dass wir zahllose Studien, Konzepte etc. haben. Letzte Woche haben wir die Vernehmlassung zum Fussverkehrskonzept erhalten: beeindruckend aufwendig, der Kopf unserer Gemeinderätin überall vierfarbig. Ich lese nur ein Beispiel vor, wie man aus etwas Einfachem etwas Kompliziertes machen kann. Unter erster Priorität ist – zu Recht – angeführt: „Fussgängerzonen Innenstadt“, ein Wunsch, den man schon seit Jahrzehnten hat. Davon wird gesprochen, seit ich im Stadtrat bin, und das ist nun schon recht lange. Dort steht: „In der Innenstadt wird mit einer Public-Space-Public-Life-Studie geprüft, wie eine Fussgängerzone Innenstadt ermöglicht werden kann.“ Um Himmels-gotteswillen, dafür braucht man doch keine 150 000-fränkige Studie zu machen. Es ist vielmehr ganz banal und einfach: Man muss prüfen, wie man die Trams wegbringen kann, damit die Fussgänger eine eigene Fussgängerzone haben. Das ist eine Feststellung, die keinen Fünfliber wert ist. Dafür muss man nicht bei Jan Gehl, dessen Vortrag in Bern mich im Übrigen sehr beeindruckt hat, eine Studie bestellen. Und so wird noch und noch Papier produziert, bei dem man sich fragen kann, wozu und wieso. Die Panoramabrücke bzw. die Velobrücke ist ebenfalls ein solches Beispiel. Damit man zu Kantons- und Bundesgeld kommt, wird neuerdings gesagt, es gebe eine übergeordnete Pendlerachse, auf der die Leute irgendwo von Münchenbuchsee bis nach Ittigen oder noch weiter mit dem Velo pendeln könnten. Es stellt sich jedoch die Frage, wer denn im Winter über derart lange Strecken pendelt – höchstens wieder jemand mit einem Elektrobike, und damit müsste man diese Brücke eigentlich Elektrobikebrücke nennen. Und das müsste Auswirkungen auf die Vorstellungen der Planung des öffentlichen Verkehrs haben. Wenn man wirklich mit zusätzlichem Velo- oder Elektrobike-Pendlerverkehr einen wesentlichen Teil des öV ersetzen könnte, müsste man den öV nicht so stark ausbauen. Aber siehe Tram Ostermündigen: Dort plant man drauflos mit der Begründung, der Verkehr werde massiv zunehmen. Einen Passus muss man indessen positiv beurteilen, denn ich will nicht nur kritisieren: Man geht von einer absoluten Zunahme des Gesamt-

verkehrs 2010 bis 2030 von 13 Prozent aus. Das sind viel realistischere und vernünftiger Annahmen, als man noch vor Kurzem von der Regionalkonferenz vernommen hat, die von 25 Prozent MIV- und 60 Prozent öV-Zunahme bis 2030 ausging. Die Quintessenz ist folgende: Man kann das machen, aber man muss sich wirklich einmal überlegen, welche einfachen Förderungsmethoden es gibt, und muss vom Planungswahn wegkommen, man könne alles ...

Der Vorsitzende unterbricht das Votum und fordert den Sprecher auf, zum Schluss zu kommen.

Luzius Theiler setzt sein Votum fort: Merci vielmal. Wir könnten ja beschliessen, die Leute sollten nur noch die Hälfte Hamburger essen. Das wäre ebenfalls vernünftig. Es würde allerdings nichts nützen. Und so nützt es wahrscheinlich auch nichts, wenn wir die Verdoppelung des Veloverkehrs beschliessen.

Vorsitzender Thomas Göttin: Vorhin habe ich es vielleicht etwas eng formuliert. Mittlerweile ist aber klar, dass es jetzt auch die Möglichkeit gibt, Grundsatzüberlegungen im Zusammenhang mit dieser Debatte einfließen zulassen.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Ich verspreche, dass ich mich kürzer fassen werde als mein Vorredner. Eine Rückweisung ist keine Lösung. Wenn man etwas nicht will, dann soll man es ablehnen. Wenn man effektiv eine Verbesserung erzielen möchte, soll man das Geschäft zurückweisen. Wir haben nicht den Eindruck, dass man hier etwas verbessern könnte. Ein Teil der Fraktion BDP/CVP hat auch nicht das Gefühl, man könne etwas noch schlimmer machen. Deshalb werden wir der Rückweisung nicht zustimmen. Wir hatten noch selten solche Meinungsverschiedenheiten. Ich kann für die Fraktion nur grundsätzliche Ausführungen machen. Die einzelnen Artikel werden wir sicher noch ausführen und erläutern. Im Grundsatz ist es eine zwangslose Erhöhung des Veloverkehrs, die ohne Benachteiligung von andern Verkehrsteilnehmern sehr wünschenswert wäre. Ein Velo ist ein Gratisverkehrsmittel, das nur gerade die Energie des Fahrers und ein paar Fränkli für das Gefährt beinhaltet. Da ist es legitim, dass weniger finanzielle Mittel dafür aufgewendet werden müssen als für den MIV, der die ganze Infrastruktur braucht. Dasselbe gilt für den Fussverkehr: Dieser braucht nicht einmal ein Gefährt und auch keinen Platz. Damit ist es gerechtfertigt, dass weniger finanzielle Mittel in den Fussverkehr gesteckt werden als in den Veloverkehr. Gleichwohl ist stark umstritten, wenn nicht sogar klar bestritten, dass man tagtäglich Daten über alles erheben muss. Finanzielle Mittel verwendet man besser an einem andern Ort. Auch jährliche Berichte sind unnötig; das kostet nämlich alles Geld. Und, wie erwähnt, alle Verkehrsteilnehmer sollen akzeptiert und in ihrem Rahmen gefördert werden. Wir haben einen Markt, der spielt. Deshalb ist es für einen Teil von uns unverständlich, wie man dermassen realitätsfremde Reduktionen des MIV festschreibt. Für uns ist klar, dass die Zukunft den nachhaltigen Energieformen gehört. Wir sollten uns nun keine Wege verbauen, die wir, wenn die AKW der Vergangenheit angehören und die Saudis pleite sind, eventuell brauchen werden. Der langen Rede kurzer Sinn: Man kann das, was mit dem Geld gemacht wird, gut finden oder eben nicht. Es leuchtet ein, dass das Velo keine Kosten verursacht, die Gesundheit der Benutzer steigert, Platz spart und meistens das schnellste Verkehrsmittel ist. Dennoch einige Zahlen aus dem Reglement: 25 000 Franken Unterstützungsbeitrag für eine Velo-Modeschau; 10 000 Franken um all jenen Leuten Merci zu sagen, die bereits Velo fahren; noch einmal 10 000 Franken für ein paar Kleber, die besagen, dass Velos etwas Tolles sind; weitere 10 000 Franken, um die Leute in der Verwaltung zu motivieren, mit dem Velo zur Arbeit zu kommen – ob das alles effektiv etwas dazu beiträgt, ist fraglich. Mit dem Geld könnte man ein paar Lose produzieren und jeden Stadtteil darauf schreiben. Danach zieht der Herr Stadtpräsident oder die zukünftige Frau

Stadtpräsidentin ein Los, und dann schenkt man jedem Bewohner dieses Quartiers ein M-Budget-Velo, mit dem genau gleichen Geld. Ich habe das Gefühl, auf diese Weise würde man die Leute wesentlich stärker zum Velofahren motivieren. Wir werden, wie gesagt, das Geschäft teilweise unterstützen und teilweise nicht. Unbestritten ist natürlich der Antrag für eine neue Velokommission. Das kostet viel Geld und bringt nicht viel. Es ist immer schön, wenn man sich für solche Sachen stark macht. Wenn es so etwas noch braucht, frage ich mich, wo Sie während der letzten 25 Jahre gewesen sind: Sie sind hier am Regieren und kommen erst nach 25 Jahren damit. Wir sind der Meinung, die Velokommission dürfe sich gerne ehrenamtlich am Freitagnachmittag zum Kaffee treffen. Den Ausführungen von Bernhard Eicher zu seiner Motion können wir uns anschliessen. Wir werden die Motion sicher unterstützen.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Wahrscheinlich habe ich am Anfang nicht gut zugehört. Ich war der Meinung, dass die Debatte vorerst auf die Frage der Rückweisung beschränkt sei und dass es nicht um ein generelles Eintreten auf das Geschäft gehe. Inzwischen weiss ich es besser. Deshalb erlaube ich mir, mich zum Geschäft noch einmal zu äussern. Die Fraktion FDP wird der Reglementsrevision nicht zustimmen. Das kann ich heute schon sagen. In der Schlussabstimmung werden wir Nein stimmen, und zwar unabhängig davon, wie viele der Anträge des Gemeinderats und/oder der diversen Kommissionsminderheiten am Schluss noch übrigbleiben oder allenfalls herausfallen. Für uns ist klar, dass es in dieser Stadt unterschiedliche Verkehrsteilnehmende gibt. Es gibt Leute, die Velo mit Muskelkraft fahren; es gibt Leute, die Velo mit Strom fahren; es gibt solche, die ihre beiden Füsse brauchen, andere sind auf vier Rädern oder mit dem öV unterwegs. Und schliesslich gibt es noch diejenigen, die so ziemlich alle diese Verkehrsmittel benützen. Dass der Gemeinderat einfach die Velo-Offensive und die einseitige Förderung des Veloverkehrs in Form eines Reglements nageln will, kommt für uns prinzipiell nicht infrage. Das wird auch in keinem anderen Bereich so gemacht. Luzius Theiler sagte vorhin, es sei viel vernünftiger, auf die 13 Prozent Verkehrszunahme abzustellen, welche die Stadt Bern ausgerechnet hat. Sinnigerweise sind die Berechnungen des Kantons dort, wo sie der Velo-Offensive und der Veloverliebtheit dienen, super und sakrosankt. Dort, wo sie den Zielsetzungen von Rot-Grün entgegenstehen, stellt man eigene Berechnungen an und hat das Gefühl, der Kanton habe seine Planungen nicht so recht im Griff und überschätze die Zunahme des MIV. Der Modal Split, den der Gemeinderat in diesem Reglement festschreiben will, passt in seine bisherige Verkehrspolitik: Es geht in erster Linie darum, den MIV zu bekämpfen und weiter aus der Stadt zu vertreiben. Es ist auch interessant, dass der Anteil des Fussverkehrs, der heute immerhin 39 Prozent beträgt, in Zukunft nur noch 37 Prozent betragen soll. Dies mit der Begründung, dass man ihn zwar halten wolle, dass es aber nicht viel mehr Ausbau brauche. Denn in dieser Stadt gilt nur eine Devise: Velo, Velo, Velo, Velo, Velo. Zu den Anträgen der Kommissionsminderheit, die nun in die Synopse integriert wurden, äussere ich mich im Moment nicht, in der Meinung, dass sie im Rahmen der zweiten Lesung behandelt werden. Sofern mir der Stadtratspräsident das Mikrofon nicht abstellt, erlaube ich mir indessen, noch einmal den Hut zu wechseln und denjenigen der Kommissionsminderheit aufzusetzen. Es dauert nicht lange, keine Angst. Von den Anträgen der Kommissionminderheit ist aus nachvollziehbaren Gründen ein einziger nicht in die Synopse eingeflossen: Es handelt sich um den Antrag, der auf der neusten Tischvorlage mit „Ergänzungsantrag der Kommissionsminderheit PVS“ bezeichnet wird. Er lautet wie folgt: „Das Reglement sei in der Form, wie es aus der Beratung des Stadtrats kommt, gestützt auf Art. 46 GO obligatorisch den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.“ Dafür gibt es zwei Gründe. Einen davon habe ich unter dem Hut der Kommissionssprecherin bereits angesprochen. Es ist durchaus nicht über alle Zweifel erhaben, ob der Stadtrat überhaupt die Kompetenz hat, Reglementsanpassungen vorzunehmen, die sich nicht auf die Frage der Finanzierung beziehen. In der Kommission wurde eine seriöse Abklärung abgelehnt. Das bleibt

also eine offene Frage und könnte Anlass dafür geben, dass sich der eine oder andere überlegt, in diesem Punkt juristisch diese Abklärung nachzuholen und nachher allenfalls den Rechtsmittelweg zu beschreiten. Dies ist die mehr formelle Seite. Die inhaltliche Seite des Antrags betrifft die Tatsache, dass in der Stadt Bern zwar eine Mehrheit 1999 sagte, man solle den Velo- und den Fussverkehr fördern. Seit 1999 gingen aber immerhin 17 Jahre ins Land. Seit 1999 hat die Stadt Bern den Veloverkehr forciert. Es hat zwar nicht viel genützt: Er dümpelt immer noch bei 11 Prozent vor sich hin. Nun will man in dieselbe Kerbe hauen und nur das Velo berücksichtigen. Man will nicht einmal den Fussverkehr fördern, deshalb die Ablehnung der Motion Eicher. Man will auch den öV nicht weiter fördern. Dessen Anteil am Modal Split im Jahr 2030 soll höchstens so gross sein wie heute. Ganz dezidiert will man den MIV abwürgen. Das wird in der Bevölkerung Stunk geben. Deshalb wäre es nichts als richtig, sowohl aus formellen Gründen – es ist nicht gesagt, dass der Stadtrat das, was er hier macht, effektiv darf – als auch aus der Überlegung heraus, dass diese Materie einer der Zankäpfel in unserer Stadt ist, das Geschäft, gestützt auf Art. 46 GO, den Stimmberechtigten vorzulegen. Dieses Recht, diese Möglichkeit hat der Stadtrat immer. Wenn die links-grüne Seite so sicher ist, dass sie die Abstimmung mit links gewinnt, falls das Referendum ergriffen werden sollte im Fall des fakultativen Referendums: Was hält sie dann davon ab, das Reglement dem Volk vorzulegen?

David Stampfli (SP) für die Fraktion SP: Ich bin demselben Irrtum unterlegen wie Jacqueline Gafner, und das will etwas heissen. Deshalb erlaube ich mir, noch kurz etwas zum Reglement und insbesondere auch zur Motion Eicher zu sagen. Ich möchte den Gemeinderat in Schutz nehmen: Ich glaube nicht, dass er den öV nicht fördern will. Beim Tram Region Bern handelte es sich wirklich um öV-Förderung. Wir wissen, wer es abgelehnt hat. Die SP unterstützt mit grosser Überzeugung die Velo-Offensive des Gemeinderats. Viel zu lange wurde der Veloverkehr in der Stadt Bern ziemlich stiefmütterlich behandelt. Auch wenn es unterdessen viele Strassenzüge mit Velostreifen gibt, hat es immer noch sehr heikle Stellen. Vor allem aus Sicherheitsgründen, aber auch mangels Abstellplätzen oder wegen guter Verbindungen verzichteten viele auf das Velofahren. Deshalb erstaunt es nicht, dass gemäss Modal Split der Anteil Velofahrende in Bern nur gerade bei 11 Prozent liegt. Mit der Velo-Offensive soll dieser Anteil bis 2030 auf etwa 20 Prozent verdoppelt werden. Dieses Ziel wirkt sich natürlich auch auf das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs aus. Deshalb soll das Reglement, das die Stadtberner Stimmbevölkerung immerhin einmal genehmigt hat, entsprechend angepasst werden. Die SP stimmt allen vom Gemeinderat beantragten Anpassungen zu, weil wir es richtig und sinnvoll finden, die Velo-Offensive ins Reglement einfliessen zu lassen. Es ist ein Instrument, um die Velo-Offensive überhaupt zu bewerkstelligen. Man kann für oder gegen die Velo-Offensive sein, das ist klar. Aber wenn man dafür ist, ist es sicher sinnvoll, dies im Reglement auch so festzusetzen. Mehrfach wurde die Befürchtung geäussert, dass der Fussverkehr unter der Velo-Offensive leiden könnte. Es wurde sogar davon gesprochen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger unter die Räder der Velos kommen könnten. Betrachtet man die Unfallstatistik, kommen sie aber eher unter die Räder von Autos. Vielleicht müsste man dort einmal etwas unternehmen. Interessanterweise ist es gerade die FDP, die mit dem Vorstoss von Bernhard Eicher sagt, sie wolle den Fussverkehr fördern. Das ist sehr erfreulich. Bisher ist die FDP in diesem Zusammenhang nicht unbedingt aufgefallen. Nun stellt sich die Frage, wie es zu diesem Wandel kam. Wenn man den Vorstoss Eicher genau durchliest, kommt der Verdacht auf, es gehe der FDP nicht so sehr darum, den Fussverkehr zu fördern, sondern eher darum, die Velo-Offensive, die gerade erst angelaufen ist, auszubremsen. Würde nämlich dieser Vorstoss umgesetzt, dürfte für die Velo-Offensive momentan genau noch die Hälfte der Gelder eingesetzt werden. Die andere Hälfte müsste für den Fussverkehr zurückgestellt werden, egal ob es gerade Projekte für die Fussgängerinnen und Fussgänger

gibt. Im dümmsten Fall würde das Geld einfach gelagert und nicht ausgegeben, obwohl es genügend anstehende Veloprojekte gibt. Wir haben ein Stück weit eben doch den Verdacht, dass es der FDP genau darum geht, der unliebsamen Velo-Offensive die finanziellen Mittel zu entziehen, um sie auf diese Weise ausbremsen zu können. Die Fussgängerinnen und Fussgänger dienen vor allem als Deckmäntelchen. Wenn die FDP den Fussverkehr wirklich unterstützen möchte, müsste sie vielleicht mal ihre übliche Verkehrspolitik ändern. Die Fussgängerinnen und Fussgänger brauchen sichere Strassen und direkte Wege. Es braucht Fussgängerstreifen, breite Trottoirs und Begegnungszonen. Was macht die FDP, wenn es um diese Themen geht und um konkrete Förderung des Fussverkehrs? – Sie ist dagegen. Das zeigt sich bei diversen Verkehrsberuhigungen; letztes Beispiel: die Umgestaltung des Breitenrainplatzes. Ich begrüsse die klaren Ausführungen des Gemeinderats in der Antwort auf den Vorstoss Eicher. Der Fussverkehr hat schon heute einen sehr hohen Anteil am Modal Split. Es ist deshalb nicht zwingend, nun eine Fussgänger-Offensive auszurufen. Der Veloverkehr hat hingegen deutlich mehr Entwicklungspotenzial. Die SP ist aber überzeugt, dass man die Verhältnisse für den Fussverkehr auch weiterhin verbessern und anpassen kann. Wir rufen daher den Gemeinderat eindringlich dazu auf, sich weiterhin für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger einzusetzen und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Etwas wurde mit der Anpassung des Richtplans Fussverkehr denn auch eingeleitet. Natürlich erwarten wir, dass die FDP beim nächsten Mal, wenn es um eine Verkehrsberuhigungsmassnahme zugunsten des Fussverkehrs geht, zum Beispiel Tempo 30 oder eine Begegnungszone, diesem Projekt mit grosser Überzeugung zustimmen wird. Die SP lehnt den Vorstoss Eicher grossmehrheitlich ab.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Zunächst ganz kurz eine Replik auf verschiedenen Äusserungen, in denen ich direkt angesprochen wurde: Es wird immer wieder gefragt, wie viel Förderung des Fussverkehrs oder des Veloverkehrs richtig sei. Ich wehre mich sehr dagegen, dass Fuss- und Veloverkehr gegeneinander ausgespielt werden. Deshalb finden wir es auch richtig, dass beides gefördert wird. Es gibt einerseits den Richtplan und andererseits die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes im öffentlichen Raum, die in den nächsten Jahren sehr wichtig werden wird. Bern nimmt das sehr ernst. Wir wollen dort vorangehen und nicht einfach die anderen kopieren. Wir sind sehr intensiv daran, zusammen mit den Behindertenorganisationen, die auch den Seniorenrat vertreten und somit auch auf der Seite der Fussgängerinnen und Fussgänger sind, den öffentlichen Raum behindertengerecht, altersgerecht und fussgängergerecht gestalten zu können. Das wird ein sehr wesentlicher Teil sein. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, wie wir mit der Trottoirsituation umgehen. Darüber werden wir in Zukunft sicher intensiv zusammen diskutieren. Bezüglich der Frage, ob man beides im gleichen Mass fördern soll, lassen wir uns sehr stark von den Potenzialen leiten, die den verschiedenen Anteilen zugesprochen werden. Dabei sind wir sicher gut beraten, wenn wir uns vor allem an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren und so liberal bleiben, dass wir nicht alle zwingen wollen, zu Fuss unterwegs zu sein. Vielmehr sollen alle das ausschöpfen, was sie gern machen. Da zeigt sich eben, dass wir im Bereich des Veloverkehrs das Potenzial bei Weitem nicht ausgeschöpft haben. Deshalb ist es wichtig, dass wir dort seitens der Stadt den Bedürfnissen der Bevölkerung auch nachkommen. Es wurde zudem auf die Schulsicherheit hingewiesen. Ich habe diesen Vorwurf nicht ganz verstanden, denn seit etwa einem Jahr haben wir explizit eine Ansprechperson in der Fachstelle Verkehrssicherheit. Seitens des Bundes wird bekanntlich auch eine engere Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) gefordert. Es gibt eine Ansprechperson, die bestimmt ist. Ich erkenne nicht, was dabei das Problem sein soll, aber vielleicht können wir das bilateral klären, denn diese Stelle wurde neu geschaffen. Bezüglich der Frage der Veloförderung bin ich sehr froh, dass gesagt wurde, sie sei keine Erfindung von Bern. Diese Tendenz zeigt sich im Mo-

ment effektiv nicht nur europaweit, sondern weltweit. Dies ist auch naheliegend, denn es ist sinnvoll, das Velo zu fördern. Wir wissen, dass Autostädte krank machen, und zwar nicht nur aufgrund der Emissionen, sondern auch, weil sich die Leute entsprechend wenig bewegen. Das Velo ist als Gegenpol absolut sinnvoll; es macht gesund. Man weiss auch, dass die Bevölkerung von Velostädten mehr unterwegs ist, sich mehr bewegt und daher auch gesünder ist. Nun stellt sich die Frage, wie wir das erreichen. Ich setze dabei sehr stark auf die Erfahrung all jener Städte, die das bereits hinter sich haben. Die Infrastruktur ist ein wesentlicher Teil davon. Luzius Theiler wirft uns vor, wir würden uns zu viele Gedanken machen, und sagt im gleichen Satz, wir hätten noch keine Antwort auf die E-Bikes. Es ist so: Wir haben schlicht noch nicht für jede Herausforderung eine Lösung. Es ist auch hier zum Glück nicht nur die Stadt Bern, die noch keine Lösung hat. Vor zwei, drei Wochen war ich an einem Kongress zum Thema E-Bike und Umgang mit E-Bikes. Etwa 200 bis 300 Fachleute aus der ganzen Schweiz tauschten sich genau zu diesen Fragen aus. Wir stehen vor einem neuen Phänomen. Wir wissen ungefähr, in welche Richtung wir gehen können, aber mit der Frage, wie die Normen aussehen und wie wir in Zukunft überall in der Schweiz und sehr wahrscheinlich auch europaweit damit umgehen, müssen wir uns auseinandersetzen. Das eine ist der verbale Austausch. Aber seit einigen Hundert Jahren gibt es auch die Möglichkeit mit Papier, sodass das eine oder andere auch schriftlich festgehalten wird und man sich gegenseitig per Papier und mittlerweile auch online informiert. Deshalb finde ich es nicht weiter schlimm, wenn die eine oder andere Studie erarbeitet wird. Ich bin dem Rat sehr dankbar, wenn er die Förderung noch einmal unterstützt. Das Reglement wird bekanntlich nicht neu geschaffen. Wir haben den Auftrag, dem Rat alle fünf Jahre eine Überarbeitung vorzulegen. Dieses Mal erfolgte sie aufgrund von HRM2. Aufgrund der Vorstösse, die hängig sind, hielten wir es für richtig, dem Rat diese Anträge zu unterbreiten. Es geht aber nicht um die Schaffung eines neuen Reglements, sondern um eine Änderung in einzelnen Punkten. Deshalb gehen wir auch nicht davon aus, dass es dafür eine obligatorische Volksabstimmung braucht. Der Rat kann dies aber selbstverständlich entscheiden. Zum Schluss noch zur Rückweisungsfrage von Alexander Feuz: Es ist absolut möglich, dass wir das Thema kantonal auch noch vertieft behandeln werden, aber wir arbeiten bei den Strassen von überkommunaler Bedeutung – darum ging es beim Vorstoss in Zürich – schon längst mit dem Kanton zusammen. Das hatten wir bereits in der Kommission angeschnitten. Ich kenne keine Strasse in der Stadt Bern von überkommunaler Bedeutung, die wir nicht zusammen mit dem Kanton planen und vom Kanton genehmigen lassen müssen. Thunstrasse/Ostring werden ich dem Rat in Bälde vorlegen: Daran arbeiten wir nicht nur mit dem Kanton, sondern auch mit dem ASTRA. Wir machen schlicht und ergreifend keinen Strassenbau und keinen Strassenumbau, ohne dass der Kanton mit dabei ist.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 ab (14 Ja, 47 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 007
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 ab (14 Ja, 47 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 008

Alexander Feuz (SVP) begründet die Anträge der PVS-Minderheit: Zum Ergänzungsantrag der Kommissionminderheit, das Reglement sei in der Form, wie es aus der Beratung des Stadtrats kommt, gestützt auf Art. 46 GO obligatorisch den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen: Es handelt sich um eine bedeutende Vorlage. Es geht auch um viel Geld und um Konsequenzen.

Der Vorsitzende unterbricht das Votum: Ich mache Alexander Feuz darauf aufmerksam, dass Jacqueline Gafner diesen Antrag bereits begründet hat und dass er sich zu den Anträgen in der Synopsis äussern sollte.

Alexander Feuz setzt sein Votum fort: In dem Fall komme ich zu den Synopsis-Anträgen der PVS-Minderheit. Der erste dieser Anträge lautet: „Ziel der Förderungsmassnahmen ist die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Der Anteil des Veloverkehrs an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen soll bis 2030 bei 20–11 Prozent und der Anteil des Fussverkehrs bei 37 Prozent liegen.“ Wir sind nach wie vor der Meinung, dass die Zielsetzungen falsch sind. Wenn man aber Vorgaben machen will, dann sollen nicht unrealistisch hohe Werte gewählt werden, sondern sie sollen realistisch sein. Der Gemeinderat hat offenbar nicht gesehen, dass es in Bern topografisch nicht möglich ist, so hoch zu gehen. Ich komme zu den Anträgen auf Seite 2 der Synopsis: „Die Bedürfnisse des Nichtveloanteils, der auch nach Umsetzung der Ziele 80% betragen wird und den Hauptanteil des Verkehrs ausmacht, dürfen durch die Massnahmen nicht beeinträchtigt werden.“ Worum geht es hier? Wir wissen, dass es, selbst wenn wir alle Massnahmen durchführen, nicht mehr als die 20 Prozent gibt. Mehr als drei Viertel – 80 Prozent – sind mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs: öV, Privatverkehr. Es kann doch nicht sein, dass man für eine kleine Minderheit alles preisgeben muss und dass die 80 Prozent, die nicht Velo fahren – denken wir auch an Leute mit eingeschränkter Mobilität –, darunter leiden müssen. Denken wir an die Leute, die mit dem Bus längere Strecken fahren. Dafür soll eine kleine Minderheit Vorteile haben. So etwas geht nicht. Deshalb stellt die Kommissionminderheit den Antrag, dass diese Massnahmen die anderen Interessen nicht beeinträchtigen dürfen. Was wollen wir in Ziffer 5 (neu)? Wir wollen, dass den Rechten und Bedürfnissen der Mobilitätsbehinderten besondere Beachtung geschenkt werden muss. Wir haben ein Behindertengleichstellungsgesetz, welches das vorsieht. Demnach gehört auch im Rahmen der Förderung von Fuss- und Veloverkehr eine Bestimmung ins Reglement, die festlegt, dass die Behinderten keine Nachteile erfahren dürfen und dass dies beachtet werden muss. Es handelt sich um einen Antrag der Kommissionminderheit. Ich bitte die Medien, das aufzunehmen. Die Mehrheit der Kommission erachtet die Bedürfnisse und die Anliegen der Mobilitätsbehinderten nicht als dermassen relevant, dass man sie ins Reglement aufnehmen sollte. Die Kommissionminderheit ist da anderer Meinung. Ebenfalls ein wichtiger Antrag ist Ziffer 6 (neu), Zwangsmassnahmen für die Umlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr seien ausgeschlossen. Er wurde von der Kommissionsmehrheit ebenfalls abgelehnt. Weshalb wurde er abgelehnt? Vermutlich, weil man Zwangsmassnahmen ergreifen will. Es wird stets gesagt, dies sei nicht geplant, es sei alles freiwillig. Wenn man aber mit Verkehrsplanern etc. diskutiert, heisst es, es sei nicht mehr zielgerecht, dass jemand mit dem Auto in die Stadt fährt. Es wird versucht, mit Spurabbau, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Pfortneranlagen und diesem Reglement schleichend mässigen Druck auszuüben. Selbst die zentrale Verbindung von der Laupenstrasse her Richtung Bahnhof und Länggasse soll gekappt werden. Der Weg zum PostParc soll nicht mehr dort durchgehen. Spielen Sie doch mit offenen Karten: Wenn der Antrag ablehnt wird, weiss der Hinterste und Letzte, dass Zwangsmassnahmen vorgesehen sind. Was wollen wir mit Ziffer 7 (neu)? Wir wollen, dass finanzielle Anreize für die Umlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr ausgeschlossen sind. Wir wollen nicht, dass diejenigen, die Velo fahren und zu Fuss gehen, plötzlich eine Steuergutschrift oder was auch immer erhalten. Wir gehen wirklich davon aus, dass hier wiederum geplant ist, mit Umlagerungen und finanziellen Unterstützungen eine Gruppe zu bevorzugen. Deshalb hat die PVS-Minderheit diese Anträge gestellt.

Ich fahre mit den Anträgen der SVP weiter, die ich teilweise vorhin schon kurz begründet habe. Ein Teil davon findet sich in der Synopsis. Bei den übrigen wird man prüfen müssen, wo

sie allenfalls eingefügt werden sollen, wenn sie angenommen werden. Was wollen wir mit Antrag Nr. 1? Die freie Wahl des Verkehrsmittels soll in jedem Fall gewährleistet sein und jeder Verkehrsteilnehmer soll das für ihn im Einzelfall bestgeeignete Verkehrsmittel wählen können. Dieser Antrag hat in der Kommission nicht einmal das Quorum der Minderheit erreicht, sonst wäre es ein Minderheitsantrag. Seitens der Stadt will man die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht mehr. Ich bin wahrscheinlich einer derjenigen Stadträte, die am meisten Bus fahren, weil ich die Bushaltestelle gleich vor dem Haus habe. Auf diese Weise bin ich relativ rasch in der Stadt. Manchmal benütze ich das Auto. Ich soll jedoch wählen können, was ich benutzen will. Wenn ich grosse Mengen Wein oder Wasser kaufe, nehme ich das Auto. Wenn man das in der Stadt nicht mehr machen kann, werde ich wahrscheinlich kein Lastvelo kaufen, damit ich den alten Fernseher beim Entsorgungshof abgeben und in der Stadt einkaufen kann. Und viele andere Leute werden das auch nicht machen, weil sie nicht können oder nicht wollen. Wenn man nun ideologisch Vorschriften erlassen will, habe ich auch etwas den Verdacht, dass man die Bewohner der Stadt Bern erziehen und umerziehen will zu einer Lebenshaltung, wie sie auch im Viererfeld vorgesehen ist. Deshalb stellen wir den Antrag Nr. 1. Auch der Antrag Nr. 2 hat das Quorum nicht erreicht. Hier verlangen wir, dass die Vorschriften des übergeordneten eidgenössischen und kantonalen Rechts einzuhalten sind. Man könnte meinen, dass dies eine Selbstverständlichkeit sei. Wir hatten jedoch schon x-mal den Fall, dass sich die Stadt über die bestehenden Vorschriften hinweggesetzt hat und versucht hat, aus ideologischen Gründen ihrer Planung und ihren Vorstellungen nachzukommen. Wenn dieser völlig harmlose Satz so unbestritten wäre, sollte man ihm zustimmen, denn es ist bekanntlich eine Selbstverständlichkeit. Aber nein – wahrscheinlich will man bei komplexen Sachverhalten mit städtischen Recht und städtischen Vorschriften die kantonalen Regelungen aushebeln. Solange es noch nicht entschieden ist, wurstelt die Stadt selbst, wie man es bereits mehrmals beobachten konnte. Zum Beispiel bei der Ansiedlung der Stadtnomaden unten in der Neubrücke, in einer Schutzzone, bei der sich die Stadt über eidgenössisches und kantonales Recht hinweggesetzt hat. Wir sind zudem der Meinung, dass möglicherweise auch im Raum Viererfeld gewisse eidgenössische Vorschriften missachtet werden. Antrag Nr. 3 verlangt, dass der Gemeinderat Massnahmen zum Schutz der Fussgänger vor Velofahrern, welche die Regeln missachten, erlässt. Zur Veloförderung gehört auch, dass man den Schwächeren schützt, wenn man Fussförderung ernst nimmt. Ich weiss nicht, wie viele Vorstösse wir bereits eingereicht haben, damit unten an der Aare im Marzili zwischen Schönausteg und Eichholz nicht Velo gefahren wird. Es gibt ein Fahrverbot, doch heute musste ich vernehmen, dass man dort lange Verbote aufstellen könne: Wer dort mit dem Velo durchfahren wolle, mache das auch. Das bedeutet Kapitulation. Würde man das in anderen Bereichen machen und zum Beispiel auf der Autobahn auf Kontrollen verzichten mit dem Argument, es gebe halt Leute, die zu schnell fahren und sich nicht an die Strassenverkehrsregeln halten, gäbe es einen Aufschrei. Wie viele Vorstösse seitens des rot-grünen Bündnisses gegen die wilde Parkiererei in der Altstadt haben wir bereits erlebt: Dort will man kontrollieren. Dort will man beim Gewerbler, der vielleicht einem Kunden ein paar Flaschen Wein liefert oder eine alte Couch in seinen Lieferwagen lädt, ständig nachgreifen – und hier nicht. Wenn wir ein solches Reglement haben, ist das für mich eine Nagelprobe. Entweder will man sich für die Fussgänger einsetzen oder man will nicht. Aber wenn natürlich die Velolobby sagt, sie wolle dort durchfahren, und dies auch macht, wenn es nicht erlaubt ist, während der Gemeinderat die Sache in vorauseilendem Gehorsam abnickt, wird ein Bereich der Verkehrsteilnehmer eben missachtet, sodass sie vom Velo überrollt werden und im wahrsten Sinne des Wortes unter die Räder kommen – mit Einwilligung der Velolobby und des Gemeinderats. Deshalb müssen Sie dem Antrag ganz klar zustimmen, wenn Sie den Fussgänger schützen wollen. Beim Antrag Nr. 4 kann ich mich kurz fassen: Ich verweise weitgehend auf die Begründung, die ich vorhin abgegeben habe. Im Rahmen der Synopsis haben wir festgestellt, dass man die

Anträge der SVP, welche den Antrag der PVS-Minderheit verstärken, als neue Buchstaben i und j aufnehmen sollte, damit sich die Fachstelle für den Fussgänger- und Veloverkehr um diese Anliegen kümmert. Dazu kommt ein Antrag auf Seite 7 der Synopsis, der verlangt, die Finanzierung von jährlich 1,25 Mio. Franken auf 625 000 Franken zu kürzen. Die Massnahmen sind äusserst einseitig zugunsten des Velos. Ich gehe davon aus, dass die Anträge der SVP, die schon in der Kommission Schiffbruch erlitten haben, nun kaum zum Durchbruch kommen. Aber wenn Sie sich nicht für die Fussgänger einsetzen wollen, haben Sie auch nur Anspruch auf die Hälfte der Finanzierung. Soweit unsere Anträge, ich danke für die Aufmerksamkeit.

David Stampfli (SP): Ich begründe nun noch einen einzelnen PVS-Minderheitsantrag. Alle übrigen hat Alexander Feuz bereits begründet. Der Antrag, den ich begründe, betrifft den neuen Artikel 6a, Fachkommission Veloverkehr. Heute fristet das Velo in der Stadt Bern eher ein Randgruppendasein. Auch wenn Jacqueline Gafner meint, es heisse die ganze Zeit nur „Velo, Velo, Velo“, hat man bei Planungen häufig den Eindruck, es werde als Erstes die Fahrbahn geplant und anschliessend das Trottoir, und ganz am Schluss, nachdem Pro Velo eine Einsprache gemacht hat, erinnert man sich auch noch an den Veloverkehr. Zum Glück hat sich dies in den letzten Jahren gebessert. Es gibt bekanntlich die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Man hat in den letzten Jahren aber auch festgestellt, dass diese Fachstelle Mühe hat durchzudringen. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ist im Grunde genommen der einzige Zweig der Verwaltung, der sich wirklich um den Veloverkehr kümmert. Der Rest der Verwaltung kümmert sich nicht gross um Velofragen. Wenn man die Velo-Offensive aber wirklich voranbringen und wenn man auf das Velo setzen will, braucht es in der Verwaltung viel mehr. Wir wissen, dass im Rahmen der Velo-Offensive in der Verwaltung bereits ein Prozess angegangen ist, eine Art Kulturwandel. Das ist sehr begrüssenswert. Das Ganze muss jedoch noch viel besser funktionieren. Es gibt in der Stadt Bern verschiedenste Kommissionen, die bei grossen Infrastrukturprojekten ein sehr gewichtiges Wort mitreden können. So dürfen sich zum Beispiel die Stadtbildkommission oder die Denkmalschützer bei jedem erdenklichen Thema einbringen, und diese Eingaben haben sehr viel Gewicht. Der Fachstelle wurde auch schon vorgeworfen, sie erreiche viel zu wenig. Das wurde auch heute Abend wieder erwähnt. In der letzten Berichterstattung zum RFFV im Stadtrat fielen teilweise harsche Worte: Der Kredit werde nicht ausgeschöpft und die Fachstelle erreiche nichts. Das liegt weniger an der Fachstelle selbst als vielmehr an diversen Kräften in der Verwaltung, welche die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr regelmässig auflaufen lassen. Wenn die Stadt Bern beim Veloverkehr wirklich vorwärts machen will, braucht es einen ernsthaften Wandel, und zwar insbesondere auch in der Verwaltung. Vor Kurzem gab es eine Guerilla-Aktion der Junge Alternative, die an mehreren Stellen im Bahnhof Bern am Boden Veloabstellplätze aufgemalt hat. Die Jungen Alternative ist vollkommen zu Recht der Meinung, dass es rund um den Bahnhof Bern zu wenige Gratisabstellplätze für Velos gibt. Weshalb gibt es nicht mehr? Weil dies unter anderem mit voller Absicht vom Stadtplanungsamt und vom Denkmalschutz verhindert wird: Man findet, Veloposten neben der Heiliggeistkirche sähen nicht schön aus. Es gäbe weitere Beispiele, die man zum Problem anführen könnte, dass gewisse andere Kommissionen den Veloverkehr ziemlich behindern können. Es braucht also eine richtige Fachkommission für den Veloverkehr. Dort sollen vor allem externe Fachpersonen Einsitz nehmen, die Stadt beraten und Projekte, die für den Veloverkehr wichtig sind, prüfen. Dabei ginge es um Gesamtverkehrsprojekte, von denen die Velos betroffen sind, zum Beispiel das Tram Region Bern oder neue Kaphaltestellen. Die Kommission müsste natürlich eng mit der Verkehrsplanung zusammenarbeiten und würde die Verwaltung und den Gemeinderat beraten und entscheidende Inputs geben. Aufgebaut wäre sie analog zu anderen städtischen Kommissionen, zum Beispiel zur Kommission Kunst im öffentlichen Raum. Eine starke Kommissionsminderheit ist überzeugt,

dass man damit den Veloverkehr viel besser fördern könnte als nur mit dem Engagement der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Ich bitte den Rat deshalb, dieser Kommission zuzustimmen, damit wir bei der nächsten Beratung des RFFV nicht feststellen müssen, dass die Fachstelle in der Verwaltung aufgelaufen ist.

Gisela Vollmer (SP): Wir haben nun einiges über den Fussverkehr gehört. Wenn es Ihnen von links bis rechts mit der Förderung des Fussverkehrs wirklich ernst ist, müssten Sie all diesen Anträgen zustimmen. Beim Antrag zu Artikel 2 geht es darum, dass der Fussverkehr nicht noch abnehmen soll. Ich war etwas geschockt, als ich las, dass der Fussverkehr nicht nur nicht gefördert werden soll, sondern in nächster Zeit auch noch abnehmen wird. Das kann es doch wohl nicht sein. Es stellt sich schon so die Frage, ob die Zahl von 39 Prozent Fusswegen überhaupt stimmt. Sind es nicht in Wirklichkeit viel mehr? Denn es gehen sehr viele Leute zu Fuss. Ausserdem wissen wir schon seit einigen Jahren, dass regelmässiges und zügiges Zu-Fuss-Gehen die Gesundheit erhöht. Dann kann man sich eigentlich fragen, weshalb in den letzten Jahren da kein Programm aufgebaut wurde, damit mehr Leute in der Stadt Bern zu Fuss gehen. Möglicherweise würde dadurch auch der öV entlastet. Ich bitte den Rat, dem Antrag zuzustimmen. Beim Antrag zu Artikel 2 Absatz 4 geht es darum, dass die Flächen, die offiziell dem Fussverkehr dienen, auch wirklich von den zu Fuss Gehenden genutzt werden können. Das ist nämlich immer weniger der Fall. Immer häufiger stehen nach irgendwelchen Veranstaltungen oder Demonstrationen Absperrgitter und so weiter auf den Trottoirs. Zunehmend ist auch der Mischverkehr ein Problem. Bei der Förderung des Fussverkehrs geht es im Grunde genommen darum, Mischverkehrsflächen zu verhindern. Mischverkehrsflächen bedeuten das Aus für den Fussverkehr, denn wir sprechen nicht nur von Velos auf den Trottoirs, sondern auch von leichten und schweren E-Bikes bis hin zu Motorrollern und Rikschas, die auf den Flächen zugelassen sind. Das funktioniert wirklich nicht mehr zusammen mit all den zu Fuss Gehenden. Bei Absatz 5 geht es darum, auf das Behindertengleichstellungsgesetz Rücksicht zu nehmen und Fussverkehrsflächen von anderen Flächen, den sogenannten Veloflächen, zu trennen, so wie es bei Tramhaltestellen gemacht wurde. Bei Absatz 6 geht es darum, den Schulwegen grössere Priorität einzuräumen. Deshalb braucht es ein anderes Vorgehen und einen anderen Planungsprozess. Schulwege wurden im Reglement bisher überhaupt nicht behandelt, obwohl sie intensiv dazugehören.

Regula Tschanz (GB): Ich erlaube mir zuerst eine grundsätzliche Bemerkung zu dieser Debatte. In der Diskussion von vorhin haben die einen zur Rückweisung Stellung genommen, andere zu mehreren Vorstössen, und wieder andere haben bereits ihre Anträge begründet oder haben Argumente zu den Anträgen anderer einfließen lassen. Ich möchte das Ratsbüro daher herzlich einladen, sich darüber auszutauschen, wie man eine solche Debatte so strukturieren könnte, dass alle dasselbe darunter verstehen.

Zu unserem Antrag: Für die Fraktion GB/JA! ist es weder eine reine Formulierungsfrage, noch geht es um eine Verschärfung der Zielsetzung. Vielmehr sind wir der Meinung, dass es um eine Grundhaltung geht: Was genau wollen wir in der Stadt Bern fördern und was muss entsprechend als Zielwert verankert werden? Im Vorschlag des Gemeinderats geht es darum, wie die Bernerinnen und Berner ihre Wege zurücklegen. Also egal, ob in Bern, in Zürich oder sonst wo. Nicht inbegriffen sind in der Formulierung des Gemeinderats Wege, welche Könizerinnen oder Ostermundigerinnen auf Stadtberner Boden zurücklegen. Aus unserer Sicht ist dies genau die falsche Zielperspektive, und zwar aus folgendem Grund: Bei der Veloförderung soll es um Lebensqualität gehen. Relevant soll sein, wie der Verkehr in Bern funktioniert, in den Quartieren, wie viel Lärm es in den Quartieren hat, wie sicher der Verkehr in den Quartieren ist. Deshalb wollen wir, dass der verankerte Zielwert die Verkehrswege in Bern betrifft und nicht die Verkehrswege der Bernerinnen und Berner. Wir wären durchaus offen für ande-

re Formulierungsvorschläge, wenn es solche im Rahmen der zweiten Lesung in der Kommission gäbe. Uns geht es um den Grundsatz der Messung und nicht um die exakte Formulierung. Dazu noch drei grundsätzliche Bemerkungen: Wenn die Stadt sagt, das gehe nicht und man könne die Messung so nicht machen, haben wir den Eindruck, dass sie es sich zu einfach macht. In anderen Städten ist man durchaus weiter, was Zählsysteme und Verkehrszählungen anbelangt. Es kam nicht von ungefähr, dass die Fraktion GB/JA! 2013, als sie den Vorstoss zur Verdoppelung des Veloverkehrs einreichte, auch einen Vorstoss einreichte, in dem es um Velozählstellen ging. Es hatte also eine innere Logik, gleichzeitig Veloförderung, Verdoppelung des Veloverkehrs und die Messung des Veloverkehrs zu thematisieren. Wenn wir zweitens im Gegensatz zum Vorschlag des Gemeinderats eine Zeitspanne vorschlagen, wollen wir keine Verschärfung des Ziels. Es geht vielmehr darum, dass es bei unserer Interpretation, wie das Ziel gemessen werden soll, keine Vergleichswerte gibt. Das heisst, man könnte erst in Zukunft anfangen, den Veloverkehr zu messen, und von dort an eine Verbesserung anstreben. Und eine dritte und letzte Bemerkung: Uns geht es in keiner Art und Weise darum, die Zielwerte für den Fussverkehr aus der Vorlage zu streichen. Wir hatten bei diesem Paradigmenwechsel, den wir vorschlagen, keine statistischen Grundlagen, um selbst eine sinnvolle Zielformulierung für den Fussverkehr vorzuschlagen. In dem Sinn möchten wir die Kommission und die zuständige Direktion einladen, die Grundsatzfrage, was man überhaupt messen und verändern will – wie sich die Bernerinnen und Berner bewegen oder wie der Verkehr in Bern aussieht –, zu diskutieren und allenfalls bessere oder realisierbarere Formulierungsvorschläge zu prüfen.

Beschluss

Der Stadtrat verabschiedet die Vorlage zuhanden der 2. Lesung

2013.SR.000114

7 Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs; Abschreibung

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion Fraktion GB/JA (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs (2013.SR.000114) vom 13. Juni 2013 abzuschreiben.

Bern, 2. Dezember 2015

Beschluss

Der Stadtrat verschiebt die Beschlussfassung zum Traktandum auf die Sitzung anlässlich der zur 2. Lesung.

2013.SR.000115

8 Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken; Abschreibung

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken (2013.SR.000115) vom 11. Dezember 2013 abzuschreiben.

Bern, 2. Dezember 2015

Beschluss

Der Stadtrat verschiebt die Beschlussfassung zum Traktandum auf die Sitzung anlässlich der zur 2. Lesung.

2015.SR.000123

9 Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Gleichwertige Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Anpassung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher): Gleichwertige Förderung von Fuss- und Veloverkehr: Anpassung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs RFFV (2015.SR.00123) vom 23. April 2015 abzulehnen.

Bern, 2. Dezember 2015

Beschluss

Der Stadtrat verschiebt die Beschlussfassung zum Traktandum auf die Sitzung anlässlich der zur 2. Lesung.

2014.SR.000258

19 Interpellation Fraktion SP (Gisela Vollmer, SP): Wer setzt das Recht auf zumutbare und sichere Schulwege um?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Das folgende Votum wurde in der Debatte zu Traktandum 6 gehalten.

Interpellantin von Traktandum 19 *Gisela Vollmer* (SP): Ich mache jetzt trotzdem weiter mit Zahlen. Bei Schulwegen geht es doch sicher um 6000 bis 8000 Schülerinnen und Schüler, die mehrmals täglich unterwegs sind. Deshalb gehört das auch in dieses Paket. Der Gemeinderat hat sich bisher mit den Fussgängerstreifen einige Mühe gegeben, aber nun müssen wir sagen, dass wir durchaus anderer Meinung sind: Wir stellen fest, dass einige Gemeinden inzwischen Schulwegkarten angefertigt haben. Das müsste man eigentlich auch in Bern machen. Vor allem geht es uns jedoch darum, dass es für die Schulwege erstens eine zuständige Person braucht, denn niemand ist zuständig. Das hat sich auch letztthin in der Diskussion zum Bitziusschulhaus wieder gezeigt. Zweitens braucht es zur rollenden Planung der Schulwege einen entsprechenden Prozess. Das haben wir bekanntlich im letzten Jahr in einer grossen Diskussion geklärt. Wir können für Schulwegsicherheit kein Strassenplanverfahren durchführen. Vielmehr brauchen wir eine spezielle Planung, sodass beispielsweise für die Verbindung Bitziusschulhaus–neue Tagesschule bis August ein sicherer Schulweg erstellt werden könnte. Dafür und für all die neuen Schulwege mit den neuen Schulgebäuden braucht es eigentlich ein neues Mitwirkungsverfahren gemeinsam mit Eltern.

Beschluss

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

Die Sitzung wird um 19.05 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

Thomas Göttin

Priska Vogt

Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.45 Uhr

Vorsitzend

Präsident Thomas Göttin

Anwesend

Katharina Altas	Franziska Grossenbacher	Stéphanie Penher
Christa Ammann	Lukas Gutzwiller	Marco Pfister
Peter Ammann	Isabelle Heer	Marco Robertini
Ursina Anderegg	Erich Hess	Kurt Rügsegger
Mess Barry	Kurt Hirsbrunner	Sandra Ryser
Henri-Charles Beuchat	Mario Imhof	Leena Schmitter
Manfred Blaser	Daniel Imthurn	Andrin Soppelsa
Regula Bühlmann	Roland Iseli	David Stampfli
Michel Burkard	Ueli Jaisli	Matthias Stürmer
Yasemin Cevik	Roland Jakob	Bettina Stüssi
Rithy Chheng	Bettina Jans-Troxler	Michael Sutter
Daniel Egloff	Dannie Jost	Luzius Theiler
Bernhard Eicher	Nadja Kehrli-Feldmann	Regula Tschanz
Alexander Feuz	Ingrid Kissling-Näf	Gisela Vollmer
Claudio Fischer	Philip Kohli	Johannes Wartenweiler
Benno Frauchiger	Martin Krebs	Janine Wicki
Rudolf Friedli	Marieke Kruit	Manuel C. Widmer
Jacqueline Gafner Wasem	Hans Kupferschmid	Marcel Wüthrich
Lionel Gaudy	Annette Lehmann	Patrik Wyss
Katharina Gallizzi	Martin Mäder	Patrick Zillig
Hans Ulrich Gränicher	Peter Marbet	Christoph Zimmerli
Claude Grosjean	Melanie Mettler	

Entschuldigt

Cristina Anliker-Mansour	Fuat Köçer	Seraina Patzen
Danielle Cesarov-Zaugg	Nora Krummen	Halua Pinto de Magalhães
Michael Daphinoff	Lukas Meier	Lena Sorg
Barbara Freiburghaus	Roger Mischler	Alexandra Thalhammer
Stefan Jordi	Patrizia Mordini	

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

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

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel
Barbara Waelti, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

Traktandenliste

Die Traktanden 11 und 12 werden gemeinsam behandelt.

Diskussion siehe Traktandum 11.

2016.TVS.000021

10 Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung; Projektierungskredit (Bauprojekt), Kostenanteil der Stadt Bern

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung: Projektierungskredit (Bauprojekt); Kostenanteil der Stadt Bern.
2. Für die Erarbeitung des Bauprojekts wird ein Projektierungskredit von Fr. 600 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100416 (Kostenstelle 510110), bewilligt. Der Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 20. Januar 2016

Anträge SVP

Antrag Nr. 1

Es sei im Rahmen des Projektierungsprojektes abzuklären, wie der Anteil von Bernmobil an die Sanierungskosten erhöht werden kann.

Antrag Nr. 2

Es sei im Rahmen der Projektierung festzuschreiben, dass während der Sanierung vom Helvetiaplatz Anschlusspunkte für den öV in Richtung KaWeDe/Elfenau, Ostring/Saali, Bahnhof und Zytglogge (ZPK/Guisanplatz/Ostermundigen) geschaffen werden.

PVS-Referent *Alexander Feuz* (SVP): Ich danke der Verwaltung für die Beantwortung meiner Fragen zu diesem Projekt. Ich gehe auf ein paar spezielle Punkte ein, die im Vortrag des Gemeinderats nicht erläutert werden. Die Kirchenfeldbrücke wurde im Jahr 1883 fertiggestellt. Damals fuhren noch Pferdefuhrwerke darüber, später folgten leichte Tramfahrzeuge. Heutzutage fahren Busse mit einem Gewicht von 28 Tonnen oder das Combino-Tram, welches 73 Tonnen wiegt, über die Brücke. Die Kirchenfeldbrücke ist ein Bauwerk aus vergangener Zeit, als man noch nicht über die heute üblichen technischen Planungsinstrumente verfügte. Sie wurde bereits mehrmals verstärkt, um die Traglast zu vergrössern. Diese Teilsanierungen erwiesen sich jedoch teilweise als kontraproduktiv, weil sie der Brückenkonstruktion nicht ganz gerecht wurden, so dass einige der getroffenen Massnahmen zur Verstärkung weitere Probleme nach sich zogen. Früher musste alles manuell berechnet werden, heutzutage kann man auf Computerprogramme zurückgreifen, die nach Eingabe der erforderlichen Parameter automatische Berechnungen anstellen. Erste Probleme offenbarten sich schon 1894. Damals wurden teils erfolgreiche, teils erfolglose Massnahmen zur Verstärkung realisiert. Im Jahr 1901 wurden Tramgeleise bis ins Burgernziel verlegt. Danach folgten, in verschiedenen Etappen, weitere Massnahmen zur Verstärkung der Brücke. Die alten gusseisernen Brückenge-

länder, die auf Alber Ankers Gemälde „Kleinkinderschule auf der Kirchenfeldbrücke“ abgebildet sind, wurden 1972 ersetzt, damals wurden auch die Niete durch Schrauben ersetzt.

In der mit Bernmobil abgeschlossenen Nutzungsvereinbarung wurde festgelegt, wie viele Durchfahrten, mit welcher Gewichtsbelastung, auf der Kirchenfeldbrücke zugelassen sind. Die Mehrlasten, die die im letzten Jahrhundert erbaute Brücke heute tragen muss, sind enorm und erfordern weitere Massnahmen zur Verstärkung. In der Diskussion kam auch die Frage nach einer Neukonstruktion auf, also nach einem kompletten Ersatz der alten Brücke durch eine moderne Beton- bzw. Stahlträgerkonstruktion. Diese Möglichkeit ist nicht umsetzbar, da die Kirchenfeldbrücke Teil des UNESCO-Weltkulturerbes ist. Es bleibt also nur die Möglichkeit einer sinnvollen Sanierung. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass bei der Installation der Sicherungsnetze zur Suizidprävention glücklicherweise eine Lösung gewählt worden ist, die mit den vorgesehenen Sanierungsmassnahmen kompatibel ist. Von Seiten der Verwaltung wurde uns gesagt, dass Verhandlungen mit Bernmobil in Gang sind, um den von Bernmobil zu tragenden Kostenanteil allenfalls zu erhöhen. Bei der heutigen Vorlage geht es zunächst nur um den Projektierungs- und noch nicht um den Ausführungskredit. Weitere Verhandlungen werden im Rahmen der Projektierung stattfinden.

Ein Punkt, dem Beachtung zu schenken ist, stellt die Situation während der Bauphase dar: Wie wird der Übergang vom Kirchenfeld in die Innenstadt für Fussgänger, Velofahrende und öV-Passagiere gewährleistet? Verschiedene Varianten wurden diskutiert, es wurden auch zwei Anträge gestellt, die in der PVS keine Mehrheit fanden. Die PVS stimmte dem Projekt mit 9 Ja- und 1 Nein-Stimmen, bei 1 Enthaltung, deutlich zu. Die Sanierung ist notwendig. Sie sollte innerhalb eines gegebenen Zeitfensters zur Ausführung gelangen, da noch andere Sanierungen anstehen. Bitte stimmen Sie dem Projektierungskredit zu.

Für die SVP-Fraktion: Die SVP unterstützt dieses Vorhaben. Wir stellen jedoch zwei Anträge, denen der Stadtrat unbedingt entsprechen sollte. Mit Antrag Nr. 1 verlangen wir, dass der Anteil, den Bernmobil bei dieser Teilsanierung übernimmt, erhöht werden soll. Von Seiten der Verwaltung wurde uns zugesichert, dass entsprechende Verhandlungen stattfinden werden. Angesichts der Mehrlasten, insbesondere durch die schweren Combino-Trams, wird die Tragkraft der Brücke vollkommen ausgeschöpft. Von Seiten „Heit Sorg zu Bärn“ stand man dem Vorhaben, die Tramfahrzeuge der Linie nach Muri-Gümligen bis in die Stadt zu führen, seinerzeit ablehnend gegenüber. Von Seiten der bürgerlichen Parteien wurde im Rahmen der Projektierung der Tramstation Helvetiaplatz Einsprache erhoben, weil man befürchtete, dass dann die schweren und langen Tramkompositionen der Linien nach Bümpliz und Bethlehem über die Kirchenfeldbrücke geführt werden, was eine enorme Mehrbelastung für die Kirchenfeldbrücke bedeutet. Würde die Brücke nur von leichten Trams oder Bussen befahren, wäre deren Tragfähigkeit ausreichend. Aber weil die Trams immer länger und schwerer werden, braucht es nun Massnahmen zur Verstärkung der Brücke. Bernmobil soll nicht dazu genötigt werden, einen höheren Beitrag zu leisten. Unser Antrag verlangt lediglich, dass Abklärungen betreffend die Erhöhung des Anteils von Bernmobil vorgenommen werden. Wir sind nicht der Meinung, dass auf die Sanierung der Brücke verzichtet werden soll, falls Bernmobil nicht Hand bietet. Da die Brücke aufgrund einer Bernmobil zuzuweisenden Mehrbelastung saniert werden muss, wodurch gewaltige Mehr- und Zusatzkosten entstehen, ist es gerechtfertigt, dass der Anteil von Bernmobil mehr als die Hälfte betragen sollte. Es könnte ein Problem darstellen, dass Vertreter des Verwaltungsrats von Bernmobil Mitglied des Gemeinderats sind oder dem Gemeinderat nahestehe wie zum Beispiel Evi Allemann, was dazu führen kann, dass man bei diesen Verhandlungen zu wenig Härte zeigt. Deswegen stellt die SVP diesen Antrag. Mit Antrag Nr. 2 verlangen wir, dass im Rahmen der Projektierung sichergestellt wird, dass während der Sanierung vom Helvetiaplatz aus Anschlusspunkte für den öV in Richtung KaWeDe/Elfenau, Ostring/Saali, Bahnhof und Zytglogge geschaffen werden. Es ist davon

auszugehen, dass die Fussgänger- und Veloverbindung über die Brücke auch während der Sanierung offen bleibt. Viele Leute, die im unteren oder im oberen Kirchenfeld wohnen, besuchen den Markt auf dem Bärenplatz, um ihre Einkäufe zu tätigen. Um danach wieder nach Hause zu gelangen, wählt kaum jemand die Route über den Bahnhof und die Monbijoubrücke. Die Leute können zu Fuss über die Brücke in die Stadt gelangen, aber es braucht die verlangten öV-Anschlusspunkte, damit man auf dem Rückweg mit den schweren Einkaufstaschen nicht den weiten Umweg über den Bahnhof nehmen muss. Dieser Antrag liegt im Interesse aller, denn es geht nicht nur um den Ast Richtung Kirchenfeld, sondern auch um die Passagiere aus dem Ostring oder um die Linie ins Saali. Auch Leute aus dem Raum rund um das Zentrum Paul Klee oder den Guisanplatz sollen, nach der Überquerung der Brücke, geeignete öV-Anschlusspunkte finden. Auch in dieser Angelegenheit ist Bernmobil, als Mitverursacherin der Situation, zur Mitarbeit aufgefordert. Dieser Antrag liegt im Interesse aller und insbesondere im Interesse der Bewohner und Bewohnerinnen der Stadtteile III und IV.

Bitte stimmen Sie diesen Anträgen zu. Die SVP stimmt diesem Projekt zu, weil die Kirchenfeldbrücke ein wichtiges Bauwerk ist, das wichtige Verbindungen gewährleistet. Es liegt im Interesse der Steuerzahlenden, dass die Stadt mit Bernmobil hart verhandelt, um so die Verursacherin der zur Problembehebung aufzubringenden Kosten in die Pflicht zu nehmen. Die Kirchenfeldbrücke steht unter Denkmalschutz und muss schön wiederhergestellt und verstärkt werden, damit diese wichtige Verbindung auch in Zukunft gewährleistet bleibt.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich danke dem Referenten für die guten Ausführungen. Dass kein weiterer Diskussionsbedarf besteht, ist keine Überraschung, da dieses Geschäft unumstritten ist. Wir lieben unsere Hochbrücken, dass sie ab und zu saniert werden müssen, leuchtet allen ein. Ich beschränke mich auf einen Kommentar zu den Anträgen der SVP: Es ist verwirrend, denn beim vorangehenden Geschäft hat Alexander Feuz mir vorgeworfen, ich würde mich zu wenig für den öV einsetzen, während es jetzt heisst, ich würde mich zu stark für Bernmobil stark machen. Die Situation ist an sich simpel: Es existiert eine Vereinbarung zwischen der Stadt und Bernmobil, welche besagt, dass die Planungskosten hälftig geteilt und diese Beiträge anschliessend an die Baukosten angerechnet werden, wie es immer der Fall ist. Bezüglich der Aufteilung der Baukosten gibt es die Vorgabe der Vorteilsanrechnung. Das bedeutet, dass jene Partei, die einen grossen Vorteil aus einer Sanierung zieht, sich entsprechend daran beteiligen muss. Im Falle der Kirchenfeldbrücke muss noch genau eruiert werden, wie viel die Stadt und wie viel Bernmobil bezahlen muss. Es ist richtig, dass es diese Vereinbarung gibt, die die Dinge grundsätzlich regelt, denn dies erspart uns manche Debatte. Grundsätzlich gilt die hälftige Aufteilung, alles Weitere wird sich bei der Realisierung zeigen. Dass eine Anbindung an den öV gewährleistet bleiben soll, wie in Antrag Nr. 2 gefordert wird, leuchtet ein. Ich erachte dies nicht als problematisch. Wir achten immer darauf, dass der öV so wenig wie möglich umgeleitet werden muss und die Anschlüsse weiterhin gewährleistet bleiben. An diese Vorgabe halten wir uns selbstverständlich auch bei den Sanierungen des Eigerplatzes und der Kirchenfeldbrücke.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 SVP ab (12 Ja, 47 Nein). *Abst.Nr. 010*
2. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 SVP ab (12 Ja, 46 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 011*
3. Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit für die Teilsanierung Kirchenfeldbrücke zu (61 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 012*

2014.TVS.000079

11 Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse: Planungs- und Projektierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse; Planungs- und Projektierungskredit.
2. Der mit SRB 376 vom 11. September 2014 bewilligte Kredit von Fr. 560 000.00 wird um Fr. 1 386 000.00 auf insgesamt Fr. 1 946 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100333 (KST 510100), erhöht.
3. Beiträge Dritter werden dem Investitionsprojekt angerechnet, der Nettoinvestitionsbetrag wird aktiviert.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
5. Der Stadtrat schreibt die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köppli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!, die mit SRB 2013-202 vom 16. Mai 2013 durch den Stadtrat erheblich erklärt wurde (48 Ja, 16 Nein, 3 Enthaltungen), als erfüllt ab.

Bern, 27. Januar 2016

Rückweisungsanträge PVS-Minderheit

Antrag Nr. 1

Das Geschäft ist an den Gemeinderat zurückzuweisen mit folgender Auflage: Die unter 4. Weiteres Vorgehen, S. 5/7 genannten "notwendigen Kredite für den Abschluss des Vorprojekts" sind zu quantifizieren und in die vorliegende Kreditvorlage einzubeziehen.

Eventualantrag zum Antrag Nr. 1

Das Geschäft ist dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

Antrag Nr. 2

Der Planungskredit sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit folgenden Auflagen:

1. Das Vorhaben sei erst nach allfälligen zur Planung Bollwerk / Lorrainesteg wieder an die Hand zu nehmen.

Eventualantrag zu Ziffer 1

Das Vorhaben sei an den Gemeinderat zurück zu weisen, bis eine Alternativplanung Velosteg Lorraine vorliegt und die beiden Projekte und mit einander verglichen werden können.

2. Das Vorhaben sei erst nach Vorliegen Berechnung Entlastung und Verbesserung Lorrainebrücke/Lorrainesteg wieder an die Hand zu nehmen;
3. Ein neues Projekt vorliegt, dass ohne entschädigungspflichtige Eingriffe in die Rechte Dritter auskommt;
4. Planung und Wettbewerb der Velobrücke ohne Notwendigkeit der Enteignung.

Eventualantrag zum Antrag Nr. 2

Das Vorhaben sei mit folgenden Auflagen an den Gemeinderat zurückzuweisen:

- a. bis die integrale Planung Bollwerk vorliegt
- b. bis das Ergebnis der Verkehrsmessungen vorliegt
 - ba) Fahrzeit mit alter Verkehrsführung?
 - bb) Fahrzeit mit neuer Verkehrsführung; Priorisierung (Velofahrer) für trainierten Velofahrer und E-Biker
- c. Vornahme detaillierter Verkehrsmessungen und Prognosen/Simulationen unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsführung bei der Schützenmatte
- d. keine Enteignungen nötig sind.

Antrag Nr. 3

Rückweisung mit folgender Auflage:

Der Gemeinderat habe eine Aufstellung zu machen, die Auskunft darüber gibt, wo welche Objekt Parzelle von der Velobrücke betroffen sind und welchen Umfang der drohenden Enteignung / Teilenteignung und die möglichen Folgen einer formellen und/oder materiellen Enteignung (Abriss, Beeinträchtigung) und Schadenersatz von den jeweils Berechtigten geltend gemacht werden könnten.

Eventualantrag zum Antrag Nr.3

Es sei vor dem Wettbewerb abzuklären, ob allenfalls ein freihändiger Verkauf oder einvernehmliche Lösung mit betroffenen Eigentümern erzielt werden kann; das Geschäft sei der PVS vor dem Entscheid über den Kredit zur erneuten Beurteilung vorzulegen;

Rückweisungsanträge der Fraktion SVP

Antrag Nr. 1

1. Das Vorhaben sei erst nach Vorliegen Berechnung Entlastung und Verbesserung Lorrainebrücke/Lorrainesteg wieder an die Hand zu nehmen;
2. Das Vorhaben sei zu rück zu stellen, bis die Zonenplanänderung Viererfeld rechtskräftig wird;

Eventualantrag zu Ziffer 2

Das Vorhaben sei zu zurückzuweisen bis die letzte kantonale Instanz die Zonenplanänderung Viererfeld gutheissen hat;

3. Ausarbeitung eines neues Wettbewerbsprojekt entlang Lorrainebrücke
4. Die Kosten für die Enteignungen und für den Suizidschutz vorzulegen

Antrag Nr.2

Das Vorhaben sei mit folgenden Auflagen an den Gemeinderat zurückzuweisen:

- a. Abklärung Zusatzbrücke Velosteg vorliegt;
- b. Abwarten bis das rechtskräftige Ergebnis betr. Einstufung der Verbindung als kommunale oder kantonale Netz vorliegt
- c. das Ergebnis der Verkehrsmessungen vorliegt
- d. Vergleichsstrecke: Victoriaplatz-Uni über Velobrücke und retour
- e. Fahrzeit mit alter Verkehrsführung?
- f. Fahrzeit mit neuer Verkehrsführung; Priorisierung (Velofahrer) für trainierten Velofahrer und E-Biker
- g. Vorliegen der Berichte Heimatschutz, Denkmalschutz, UNESCO zu dem geplanten Eingriff durch eine vom Kanton und Stadt unabhängige Fachstelle ?
- h. Abklärungen betr. Zulässigkeit Eingriff in den Schutz der Aaretalhänge? Angesichts des geringen Nutzens muss hier nicht das überwiegende öffentliche Interesse verneint werden?
- i. Die Abklärung ist durch eine vom Kanton und Stadt unabhängige Fachstelle vorzunehmen;
- j. Bericht Erfolgsaussichten angesichts der bestehenden Vorbehalte (Aussichten in Prozent), ob ein reines Fussgänger-Velo Brücke vom Bund und vom Kanton bewilligt wird;
- k. Bericht betr. möglicher Widerstand in den eidgenössischen Räten, dies zumal hier berechnete Vorbehalte gemacht werden müssen und hier ein politisches Anliegen der Stadt umgesetzt werden soll?
- l. Bericht betr. möglicher Widerstand im Grossrat, dies zumal hier berechnete Vorbehalte gemacht werden müssen und ein politisches Anliegen der Stadt umgesetzt werden soll?
- m. Bericht betr. Auswirkungen Anträge Stämpfli/PVS-Motion auf Verkehrssituation und Velofahrer

- n. Das Vorhaben soll zusätzlich auch für die Befahrbarkeit für Notfallfahrzeuge der Polizei, Sanität und Feuerwehr mit entsprechend dimensionierten Traglasten konzipiert werden.
- o. die Alternativvariante Lorrainessteg vorliegt
- p. keine Enteignungen nötig sind
- q. detaillierte Berechnung betr. Entschädigungsforderungen vorliegt
- r. der Zonenplan Viererfeld in Rechtskraft erwächst
- s. die Kosten für die Enteignungen vorliegen
- t. die Kosten für den Suizidschutz vorliegen

Ergänzungsanträge PVS

Antrag Nr. 1

Für den Wettbewerb soll der Planungssperimeter Projekte im Bereich der Variantenfamilie D7 und D6 zwischen der Inneren Enge und dem gegenüberliegenden Uferbereich (Seite Breitenrain) ermöglichen. Nicht zugelassen werden jedoch Projekte, welche gegen den Willen der Eigentümerschaft den Abbruch von Liegenschaften erfordern.

Antrag Nr. 2

Der Gemeinderat wird beauftragt, die nachfolgende Kreditvorlage (für die Ausarbeitung des Vorprojekts) gemäss Art.46 GO dem obligatorischen Referendum zu unterstellen und dem Stadtrat gleichzeitig eine Abstimmungsbotschaft zu unterbreiten.

Ergänzungsanträge PVS-Minderheit

Antrag Nr. 1

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

Antrag Nr. 2 (Die ersten zwei Sätze sind obsolet)

[Für den Wettbewerb soll der Planungssperimeter Projekte im Bereich der Variantenfamilie D7 und D6 zwischen der Inneren Enge und dem gegenüberliegenden Uferbereich (Seite Breitenrain) ermöglichen. Nicht zugelassen werden jedoch Projekte, welche gegen den Willen der Eigentümerschaft den Abbruch von Liegenschaften erfordern.] Erwirbt die Stadt Bern derartige Liegenschaften zu Eigentum, bezahlt sie dafür höchstens den nach einer anerkannten Methode berechneten Marktpreis.

Antrag Nr. 3

Es sei beim Wettbewerb die Auflage zu machen, dass keine Parzellen Dritter vom Projekt Velobrücke betroffen wird und das Projekt ohne drohende formelle oder materielle Enteignungen Dritter durchgeführt werden muss;

Eventualantrag A zum Ergänzungsantrag Nr. 3

Im Rahmen des Wettbewerbes sei die Auflage zu machen, dass die Wettbewerbsteilnehmer in ihrer Eingabe genau angeben müssen

- welche Parzellen durch ihr Projekt von einer formellen oder materiellen Enteignung betroffen wären;
- wie stark der Eingriff auf die jeweils betroffenen Parzellen sei;
- ob zusätzliche Ansprüche von den berechtigten geltend gemacht werden könnten;
- mit was für Kosten für materielle oder formelle Enteignung und Schadenersatz für jede Parzelle zu rechnen sei.

Eventualantrag B zum Ergänzungsantrag Nr. 3

Dem Kriterium der Folgekosten des Projektes für formelle und materielle Enteignung und Schadenersatz sei im Rahmen des Wettbewerbes eine maximal hohe Bewertungspunktzahl zuzuerkennen.

Ergänzungsantrag Vollmer

Auf der Fuss- und Veloverbindung Breitenrain–Länggasse ist der Fuss- und Veloverkehr aus Sicherheitsgründen auf räumlich abgetrennten Spuren anstelle von Mischverkehrsflächen zu führen.

Ergänzungsantrag Fraktion SVP

Das Vorhaben soll die Befahrbarkeit für Notfallfahrzeuge der Polizei und eventuell der Sanität sicherstellen.

Eventualantrag

Es sei für die Planung ein Betrag von Fr. 60'000.00 für externe Gutachter zu bewilligen (Aaretschutz und Suizidprävention, Änderung Perimeter) zu sprechen und der Kredit sei entsprechend zu erhöhen.

PVS-Referentin *Melanie Mettler* (GLP): Wir stimmen heute darüber ab, ob wir die für einen der ersten Schritte bei der Planung der Velobrücke nötigen Mittel sprechen wollen. Konkret geht es um die Frage, ob wir Gelder sprechen, damit ein Wettbewerb ausgeschrieben wird, gemäss den Ergebnissen der Vorabklärungen. Die Gestaltung des Wettbewerbs beruht auf Vorabklärungen, mit denen sich die Kommission ausführlich auseinandergesetzt hat. Bei den aktuellen Vorabklärungen geht es insbesondere um Varianten der Linienführung. Nicht in Zentrum stehen Bedarfsabklärung und grundsätzliches Nutzungspotenzial der Verbindung. Diese wurden bereits früher, auch auf kantonaler Ebene im RGSK II, behördenverbindlich festgelegt und in einer Befragungsstudie bestätigt. Inzwischen ist die Linienführung sehr ausführlich geprüft worden. Dabei hat man sich an folgender Grundsatzfrage orientiert: „Welches ist die zweckmässigste Variante, um die Verbindungsqualität zwischen den beiden Quartieren Breitenrain und Länggasse für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern – unter Berücksichtigung von Kosten, Nutzen, Synergien und Risiken?“ Nicht Teil des Berichts sind die Nutzenanalyse zu den spezifischen Varianten oder der Kostenwirksamkeitsvergleich mit anderen Vorhaben. Es wurden sieben Variantenfamilien und 47 Varianten der Linienführung geprüft, fünf Grundvarianten wurden weiterentwickelt, dazu kamen zwei zusätzliche Varianten aus der Partizipation. Als Kriterien bei der Prüfung galten: Die Einbindung in das bestehende Velonetz, das Potenzial an Velofahrenden, die geschätzten Investitionskosten, die Verträglichkeit mit dem Stadt- und Landschaftsbild und sozioökonomische Faktoren wie Fahrgeschwindigkeit, Zeiteinbussen usw.

Folgende Varianten wurden verworfen: Ein weiterer Ausbau der Verbindung Lorrainebrücke – Henkerbrännli, weil sie einen geringen Nutzen abwirft und Konflikte mit dem MIV verursachen würde. – Dabei geht es nicht um die Verbesserung der Velostrecke auf der Lorrainebrücke in Richtung Bollwerk und Bahnhof, sondern um die Kreuzung beim Henkerbrännli, am Fusse der Steigung zum Bierhübeli. Ebenfalls verworfen wurde eine Brücke von der Lorrainebrücke zur Unterrasse/Bierhübeli, weil sie einen geringen Nutzen brächte und zudem den Abbruch eines Gebäudes erfordern würde. Die Variante mit einer Seilbahn erwies sich als wenig benutzerfreundlich, sie wäre zudem mit hohen Betriebskosten verbunden. Ebenso verworfen wurden Varianten, die eine Brücke in der Talsohle vorsahen, wegen des hohen Gefälles und weil deren Kosten mit anderen Varianten vergleichbar sind. Da sie nur regionales Potenzial entfalten würde und für den Nahverkehr wenig bis keinen Nutzen brächte und deren Erstellung mit hohen Kosten verbunden wäre, wurde auch der Bau einer Brücke beim Felsenbauviadukt verworfen. So kam man schliesslich auf die Bestvariante, bei der die Kostenwirksamkeitsanalyse, mit Hauptvarianten und zwei nachträglich geprüften Varianten, ein deutliches Resultat bezüglich der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung und der Nutzwertrechnung erbrachte.

Zum weiteren Vorgehen: 2016 finden der Projektwettbewerb, die Eingabe ins Agglomerationsprogramm und die Vorbereitung des Vorprojekts Phase I statt. Für 2017/18 stehen die

Kreditvorlage und Fertigstellung des Vorprojekts Phase II an. Für 2019/20 ist die Erarbeitung des Bauprojekts mit anschliessendem Bewilligungsverfahren vorgesehen, die Volksabstimmung soll im Jahr 2020 erfolgen. Laut diesem Zeitplan ist der Baubeginn für 2023 vorgesehen.

Der Projektierungskredit beläuft sich auf insgesamt 1,946 Mio. Franken, davon werden mit dieser Vorlage 1,35 Mio. Franken für die Durchführung des Projektwettbewerbs und für die Vorarbeiten zum Vorprojekt beantragt. 336'000 Franken sind bereits gesprochen worden. Dazu kommt ein Kantonsbeitrag, der laut Vereinbarung bei 40 Prozent liegt. Vom Bund erwartet man eine Beteiligung in der Höhe von ca. einem Drittel. Die Chance, dass die Stadt einen Bundesbeitrag erhält, wenn das Projekt im Agglomerationsprogramm eingegeben wird, ist offenbar sehr hoch. Damit der Kanton sich mit maximal 40 Prozent beteiligt, muss ein Beitragsgesuch eingereicht werden, was erst möglich ist, wenn ein Bauprojekt vorliegt. Falls sich Bund und Kanton nicht beteiligen, wird auf die Realisierung der Brücke verzichtet. Der Gemeinderat beantragt, den bereits bewilligten Kredit um 1,386 Mio. Franken aufzustocken und die interfraktionelle Motion, die die Planung einer Velobrücke verlangt, abzuschreiben.

Die Kommission hat dieses Geschäft in zwei Sitzungen behandelt. Es wurde eine ausführliche Diskussion darüber geführt, welcher Zeitpunkt für die Volksabstimmung günstig ist und welche Vor- und Nachteile die verschiedenen Variantenfamilien haben. In der Folge wurden namens der PVS zwei Ergänzungsanträge formuliert: Erstens soll der Planungssperimeter ein bisschen erweitert werden, um den Planungsteams im Wettbewerb die Möglichkeit zu geben, eine dem konkreten Projekt entsprechende optimale Linienführung zu erarbeiten. Es soll jedoch nicht möglich sein, Liegenschaften abzureissen, ohne dass eine Einigung mit der Eigentümerschaft erzielt werden kann. Zweitens beauftragt die Kommission den Gemeinderat, eine Volksabstimmung nicht erst für den Baukredit, also für das Jahr 2020 vorzusehen, sondern bereits nach der Durchführung des Projektwettbewerbs, also voraussichtlich schon nächstes Jahr. Mit 7 Ja- und 4 Nein-Stimmen beantragt die PVS dem Stadtrat, der Erhöhung des vom Stadtrat am 11. September 2014 bewilligten Kredits von 560'000 Franken um 1,386 Mio. Franken auf insgesamt 1,946 Mio. Franken zuzustimmen. Mit 11 Ja-Stimmen beantragt die PVS einstimmig die Abschreibung der interfraktionellen Motion.

Für die GLP-Fraktion: Unsere Fraktion unterstützt die Erhöhung des Kredits. Wir unterstützen auch den Antrag der PVS, den nächsten Schritt der Projektierung dem Stimmvolk vorzulegen. Für uns ist es klar, dass ein Grundsatzentscheid des Volks zur Velobrücke eingeholt werden muss. Die Brücke stösst in der Bevölkerung nicht nur auf Begeisterung. Es wäre schade, wenn wegen des Projekts mit der Velobrücke die breite Unterstützung von Massnahmen zur Förderung des ressourcenschonenden Verkehrsmittels Velo gemindert würde. Momentan ist die Volksabstimmung erst für den Baukredit, also für das Jahr 2020 geplant. Bis dahin liegen vier Jahre Projektierung, ein Vorprojekt in drei Phasen und die Erarbeitung einer Bauvorlage, die viel Geld und Ressourcen kosten, vor uns. Zum aktuellen Projektierungskredit eine Volksabstimmung durchzuführen, halten wir nicht für sinnvoll. Wir brauchen den Projektwettbewerb, um eine seriöse Entscheidung über die Verhältnismässigkeit der Velobrücke fällen zu können. Momentan weiss man weder über die genaue Lage noch über die Kosten dieses Bauwerks Genaues. Um eine seriöse Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen, braucht es den Projektwettbewerb. Was den Nutzen betrifft, erkennen wir einen Widerspruch zwischen Bedarfsabklärung und Nutzungspotenzial im RGSK II, in dem die Brücke als Tangentiallinie für den regionalen Langsamverkehr verstanden wird, während bei der Grundsatzfrage bezüglich der Linienführung die Verbindungsqualität zwischen den Quartieren Breitenrain und Länggasse geprüft worden ist. Wir unterstützen auch den zweiten PVS-Antrag, zur Ausweitung des Perimeters, weil dieser ausdrücklich ausschliesst, dass eine Liegenschaft abgerissen werden kann, ohne dass es zu einer Einigung mit dem Besitzer kommt. Alle anderen Anträge lehnen wir ab.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die PVS-Minderheit: Ich begründe den Rückweisungsantrag Nr. 1 und den Eventualantrag Nr. 1 der PVS-Minderheit. Die Begründung der anderen Anträge wird Alexander Feuz vorbringen. Antrag Nr. 1 fordert, dass das Geschäft an den Gemeinderat zurückgewiesen wird, mit der Auflage, die unter Punkt 4 „Weiteres Vorgehen“ in der gemeinderätlichen Vorlage genannten notwendigen Kredite für den Abschluss des Vorprojekts zu quantifizieren und in die vorliegende Kreditvorlage einzubeziehen. Zur Begründung: Üblicherweise werden in einem Projektierungskredit sämtliche zu erwartende Kosten für die Phase der Vorprojektierung ausgewiesen. Das ist beim vorliegenden Kredit nicht der Fall. Im Vortrag des Gemeinderats wird unter Punkt 4 bereits angekündigt, dass ein weiterer Projektierungskredit folgen soll: „Die dazu notwendigen Kredite für den Abschluss des Vorprojekts [...] werden dem Stadtrat voraussichtlich im Verlaufe des Jahres 2017 beantragt.“ Diese unübliche Praxis ist kaum im Sinne einer demokratischen Entscheidungsfindung, zumal das fragliche Projekt in der stadtbernischen Öffentlichkeit stark umstritten ist. Erstens weiss das Stadtparlament anhand des vorliegenden Gemeinderatsantrags nicht, wie hoch die Projektierungskosten am Ende ausfallen werden. Die Kostentransparenz fehlt. Zweitens werden mit dem vorliegenden Antrag, der lediglich einen Teil der gesamten Projektierungskosten umfasst, die Finanzkompetenzen umgangen. Würden nämlich sämtliche Projektierungskosten auf einmal beantragt, würde damit die magische Grenze von zwei Millionen Franken überschritten und es bestünde die Möglichkeit, das fakultative Referendum gegen das Projekt zu ergreifen, und zwar zu einem Zeitpunkt, zu dem noch nicht allzu viele Mittel verschwendet worden sind. Falls unser Rückweisungsantrag Nr. 1 abgelehnt wird, wie leider zu befürchten ist, stellt die Kommissionsminderheit den Eventualantrag, dass das Geschäft dem fakultativen Referendum zu unterstellen ist. Von Seiten der PVS liegt ein Antrag vor, die Kreditvorlage für die Ausarbeitung des Vorprojekts dem obligatorischen Referendum zu unterstellen. Der Antrag der Kommissionsminderheit mit dem fakultativen Referendum geht nicht so weit. Auf den allfälligen Einwand, dass diese Möglichkeit laut GO nicht vorgesehen sei, führe ich den juristischen Grundsatz „a majore ad minus“ an, der bedeutet, dass man vom Grösseren auf das Kleinere schliesst: Wenn ein Geschäft freiwillig dem obligatorischen Referendum unterstellt werden kann, kann man es auch dem fakultativen Referendum unterstellen. Nachdem die rot-grüne Seite des Stadtrats der Auffassung ist, dass ihre Vorschläge im Sinne praktisch aller Einwohnenden sind, steht dem wohl nichts entgegen, dass man die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt fragt, was sie von diesem Projekt halten – und zwar zu einem Zeitpunkt, zu dem noch keine Gelder, die dringend anderweitig eingesetzt werden müssten, zum Beispiel für die Sanierung städtischer Liegenschaften, zum Fenster hinausgeworfen worden sind.

Alexander Feuz (SVP) für die PVS-Minderheit: Mit Antrag Nr. 2 verlangt die PVS-Minderheit, das Vorhaben an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit folgenden Auflagen: Das Vorhaben für die Fuss- und Veloverbindung soll erst nachdem die integrale Planung für den Bereich Bollwerk/Lorrainebrücke vorliegt, wieder an die Hand genommen werden. Den Medien war zu entnehmen, dass auch der Verein „Läbigi Lorraine“ die Lorrainebrücke als kritischen Punkt erachtet. Da es eine wohlbekannte Tatsache ist, dass dort ein Engpass besteht, muss man dafür sorgen, dort eine gute Verbindung zu schaffen, bevor man über die Velobrücke nachdenkt. Die SVP-Fraktion hat eine dringliche Interpellation eingereicht, in der verlangt wird, dort eine gute Verbindung zu schaffen, und wir erkundigten uns mittels einer kleinen Anfrage, wie der Gemeinderat zur Variante „Maillard-Steg“ steht. Ähnlich wie bei der letzten Sanierung der Lorrainebrücke könnte mit diesem Steg innert kurzer Frist und mit vertretbaren Kosten eine Verbindung für Velofahrende erstellt und somit ein erheblicher Mehrwert geschaffen werden. Das wäre natürlich nicht das Gleiche wie das Prestigeprojekt, das man zu realisieren trachtet. Aber es geht darum, eine Lösung für ein Problem zu finden, das viele als vordringlich

erachten. Dort drückt der Schuh, dort muss etwas getan werden. Es ist unverständlich, wieso man die von uns vorgeschlagene Lösung mit dem Maillard-Steg, die sicherlich auch mit den Auflagen des Denkmalschutzes und des Aaretalschutzes vereinbar ist, nicht aufgreift. Zum Hauptantrag stellt die PVS-Minderheit einen ersten Eventualantrag: Es solle eine Alternativplanung erstellt werden, damit beide Projekte, Brücke oder Steg, miteinander verglichen werden können. Weiter umfasst der Hauptantrag die Forderung, dass das Vorhaben mit der Velobrücke erst nach Vorliegen der Berechnungen zur Entlastung und Verbesserung der Lorrainebrücke weiter verfolgt werden soll. Zuerst muss die kritische Stelle entlastet werden, danach kann man überlegen, ob es diese Velobrücke, die 20 Mio. Franken kostet, überhaupt noch braucht. Für uns ist entscheidend, dass ein Projekt vorgelegt wird, das ohne entschädigungspflichtige Eingriffe in die Rechte Dritter auskommt. Beim Wettbewerb und bei der Planung der Velobrücke braucht es die Auflage, dass keine formellen oder materiellen Enteignungen stattfinden. Zu den betreffenden Ziffern des Antrags stellen wir einen Eventualantrag, der eine Rückweisung verlangt, bis die integrale Planung Bollwerk und das Ergebnis der Verkehrsmessungen vorliegen. Den E-Bikes wird bei diesem Geschäft kaum Beachtung geschenkt. Es gibt mittlerweile Kategorien von E-Bikes, die Geschwindigkeiten bis zu 45 Km/h erreichen. Verkehrsteilnehmer mit einem E-Bike und geübte Velofahrer können Höhendifferenzen mit Leichtigkeit überwinden. Es braucht Messungen und Prognosen, unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsführung bei der Schützenmatte. Erst hiess es, bei der Schützenmatte könne man nichts machen, aber nun sind wieder Vorstösse hängig, die Verkehrsbeschränkungsmassnahmen im Bereich Schützenmatte verlangen. Rot-Grün würde es am liebsten verbieten, mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Man muss alle Varianten der Verkehrsführung separat prüfen. Die Velobrücke stellt einen schweren Einschnitt in die Landschaft dar und ist mit enormen Kosten verbunden. Es ist wichtig, schrittweise vorzugehen. Aber eben: Bald sind Wahlen. Manche Leute brauchen die Velo-Offensive, andere die sogenannte Panoramabrücke als Vehikel für den Wahlkampf. Mit Buchstabe d des Eventualantrags fordern wir, dass es keine Enteignungen geben darf. Der Antrag Nr. 3 verlangt die Rückweisung mit der Auflage, dass der Gemeinderat eine Aufstellung vorlegt, in der die Folgen einer formellen und/oder materiellen Enteignung für die einzelnen Betroffenen zu beziffern sind. In diesem Zusammenhang ist besonders auf das Faraday-Haus hinzuweisen. Dieses Gebäude wurde vor einigen Jahren an eine private Trägerschaft verkauft, es ist mit Architekturpreisen ausgezeichnet worden. Es geht einfach nicht an, dass darüber eine Brücke gebaut wird. Wenn zwei bis drei Meter neben einem Fenster oder Balkon eine Brücke verläuft, bedeutet dies für die betreffenden Wohnungen in etwa einen Minderwert von 200 bis 300 Franken pro Monat. Man multipliziert dies mit der Anzahl der betroffenen Wohnungen. Wenn man das kapitalisiert, kommt eine erkleckliche Summe zustande. Bevor weitere Detailplanungen vorgenommen werden, müssen wir die Kosten genau kennen. Es ist entscheidend, welche Folgekosten mit dem Projekt verbunden sind. Der Eventualantrag zum Antrag Nr. 3 verlangt Abklärungen, ob allenfalls freihändige Verkäufe oder einvernehmliche Lösungen mit den betroffenen Eigentümern erzielt werden können. Es ist kolportiert worden, dass mit einzelnen Eigentümern Kontakt aufgenommen worden sei und man ihnen versprochen habe, mehr als den Schätzungspreis zu bezahlen. Selbstverständlich kann und darf man aus einem kleinen Häuschen keinen Palast machen und übersteigerte Preise bezahlen. Es geht nicht an, nur damit das Prestigeprojekt Velobrücke durchgesetzt werden kann, den betroffenen Eigentümern Phantasiepreise in Aussicht zu stellen. Aus dem weiteren Umfeld der Promotoren wurden bereits Angebote an betroffene Eigentümer abgegeben. Ich gehe jedoch davon aus, dass die Betroffenen diese Angebote ablehnen werden, weil ihnen an ihren Häusern gelegen ist.

Zu den Ergänzungsanträgen der PVS-Minderheit: Antrag Nr. 1 verlangt, die Vorlage sei gemäss Artikel 46 GO den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen. Bei einem dermassen schwerwiegenden und mit enormen Kosten verbundenen Entscheid ist es unabdingbar, das

Volk zu befragen. Schon der Projektierungskredit ist hoch. Der Stadtrat diskutiert manchmal über Kürzungen bei der Volkshochschule von lediglich 7'500 Franken, aber hier ist man bereit, fast zwei Millionen Franken für eine Projektierung auszugeben, ohne zu wissen, was kommt. Vielleicht sind Bund und Kanton nicht bereit, Beiträge an das Projekt zu leisten – diese Hoffnung besteht durchaus, zumal es im nationalen Parlament Vertreter der SVP gibt, die ihren Kolleginnen und Kollegen erklären werden, dass das Agglomerationsprogramm entflechtet und entsprechend gekürzt werden muss. Ich nehme vorweg, dass der Bau einer Velobrücke in Bern vor allem den Innerschweizer Geberkantonen einen willkommenen Grund liefern wird, im Rahmen des Finanzausgleichs Kürzungen vorzunehmen. Mit der Velobrücke handelt sich die Stadt letztlich ein Danaergeschenk ein. Bei den Anträgen Nr. 2 und 3 geht es um Enteignungen oder den Abbruch von Liegenschaften. Zum Ergänzungsantrag Nr. 3 stellen wir für den Fall, dass der PVS-Antrag, der die Ausdehnung des Perimeters vorsieht, angenommen wird, den Eventualantrag A, laut dem genaue Angaben gemacht werden müssen, welche Parzellen von einer drohenden formellen und materiellen Enteignungen betroffen wären, wie stark sich der Eingriff auf die betroffenen Parzellen auswirken würde, und ob die Berechtigten allenfalls zusätzliche Ansprüche geltend machen könnten. Man kann sich gut vorstellen, dass sich beispielsweise die Eigentümerschaft des Faraday-Hauses auf den Standpunkt stellt, dass es treuwidrig sei, dass man ihnen eine Parzelle verkauft hat, die nur wenige Jahre später massgeblich dadurch entwertet wird, dass eine Velobrücke über ihre Liegenschaft geführt werden soll. Wir wollen eine detaillierte Aufschlüsselung aller Kosten, mit denen im Falle einer Enteignung für jede einzelne Parzelle zu rechnen ist. Dieser Punkt muss zwingend in die Wettbewerbsauflagen aufgenommen werden und diesem Kriterium ist bei einem Wettbewerb maximales Gewicht bei der Bewertung der verschiedenen Projekte beizumessen.

Für die SVP-Fraktion: Zur Begründung der Rückweisungsanträge der SVP: Antrag Nr. 1 fordert, dass das Vorhaben erst nach Vorliegen von Berechnungen zur Entlastung und Verbesserung Lorrainebrücke/Lorrainesteg wieder an die Hand genommen wird. Das Vorhaben soll zurückgestellt werden, bis die Zonenplanänderung Viererfeld rechtskräftig ist. Zu dieser Thematik werfe ich immer die folgende, etwas zynische Frage auf: Bauen wir die Velobrücke für das Viererfeld oder bauen wir das Viererfeld für die Velobrücke? Es gilt, die Entwicklungen beim Viererfeld abzuwarten, bevor man, quasi ins Leere hinein, eine Brücke baut, was die denkbar dümmste Lösung wäre. Im Eventualantrag zu Ziffer 1 des Antrags Nr. 1 wird verlangt, dass das Vorhaben solange zurückzuhalten ist, bis die letzte kantonale Instanz die Zonenplanänderung Viererfeld gutgeheissen hat. Im Rückweisungsantrag Nr. 2 haben wir weitere Auflagen formuliert: Es geht um Abklärungen zu einer Zusatzbrücke beim Lorrainesteg und um detaillierte Verkehrsmessungen, welche höchstwahrscheinlich das Resultat erbringen, dass eine neue Verkehrsverbindung über die geplante Velobrücke den Velofahrenden wenig bringt. Bei dieser Velobrücke geht es lediglich um den Showeffekt und um den Wahlkampf. Entscheidend sind auch die geforderten Abklärungen betreffend Zulässigkeit eines solchen Eingriffs in den Schutz der Aaretalhänge. Ich bin überrascht, dass mit Projekten wie dem Viererfeld oder der Velobrücke so ohne weiteres in ein Schutzgebiet eingegriffen werden kann. Beim Primarschulhaus Kirchenfeld bedingt der Aaretalschutz, dass eine bestehende Turnhalle abgerissen werden muss, um das neue Schulhaus ausbauen zu können. Bei privaten Projekten wird der Aaretalschutz hochgehalten, bei einem öffentlichen Projekt, das die Aussicht von der Inneren Enge auf die Stadt massgeblich beeinträchtigen würde, gilt der Aaretalschutz jedoch nicht. Ein privater Eigentümer, der seinen Sitzplatz vergrössern oder ein Dachfenster einbauen will, muss den Weg durch alle Instanzen gehen und begegnet grossen Schwierigkeiten. Im Falle der städtischen Projekte tritt der Aaretalschutz jedoch komplett in den Hintergrund. Wichtig ist zudem der Punkt, wie die eidgenössischen Räte über dieses Projekt befinden werden. Man sollte jetzt sondieren, wie die Voraussetzungen für die Velobrücke auf allen politischen Ebenen beschaffen sind. Die Wahlen vom Herbst 2015 haben wesentliche

Änderungen in der Zusammensetzung des Bundesparlaments ergeben. Die grüne Fraktion und andere grüne Parteien haben Verluste erlitten, die Mehrheitsverhältnisse sind seither anders gelagert, woraus sich Änderungen in Bezug auf das Vorhaben mit der Berner Velobrücke ergeben. Diese Abklärungen sind vordringlich. Sie müssen vorgenommen werden, bevor weitere 1,75 Mio. Franken für die Projektierung verschwendet werden. Weiter sind die Auswirkungen der Anträge Stampfli beziehungsweise der PVS-Motion auf die Verkehrssituation, besonders im Raum Schützenmatte, aufzuzeigen. Wenn dieses Gebiet für den Autoverkehr gesperrt wird, besteht damit für Velofahrende wohl kein Anlass mehr, die Velobrücke zu benutzen.

Zum Ergänzungsantrag der SVP-Fraktion: Das Vorhaben soll die Befahrbarkeit für Notfallfahrzeuge der Polizei und der Sanität sicherstellen. Die geplante Strecke wird relativ lang sein. Es ist unverantwortlich, wenn die Notfall- und Rettungsfahrzeuge bei einem Unfall nicht auf die Brücke gelangen können. Bei der letzten Debatte zur Velobrücke haben wir noch verlangt, dass auch Feuerwehrfahrzeuge die Velobrücke befahren können. In unserem neu formulierten Antrag ist die Feuerwehr nicht mehr erwähnt, aber es ist unabdingbar, dass die Notfallfahrzeuge der Sanität und der Polizei dort zirkulieren können. Der Eventualantrag enthält eine weitere entscheidende Forderung: Die Befürworterseite will nicht, dass der Projektierungskredit dem Volk unterbreitet wird. Es braucht ein externes Gutachten, das im Rahmen der Projektierung erfolgen soll. Wir warnen davor, dass bei der Velo- respektive Panoramabrücke die gleichen Vorkehrungen zur Suizidprävention getroffen werden müssen wie bei den anderen Brücken in Bern. Dieser Aspekt wird in der Vorlage vernachlässigt. Es muss abgeklärt werden, wie hoch die entsprechenden Kosten sind. Wir sehen einen Betrag von 60'000 Franken für externe Gutachten vor. Das Element Suizidprävention muss von Anfang an, bei der Projektierung und beim Wettbewerb, berücksichtigt werden. Ich bin bekanntlich ein Gegner der Velobrücke, aber angesichts der Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat muss man realistisch sein. Man kann aber zumindest erwarten, dass Sie diesem Antrag und der Erhöhung des Projektierungskredits um 60'000 Franken mit den entsprechenden Konsequenzen zustimmen. Ich bestreite den Nutzen dieses Projekts, das ein Prestigeprojekt von RGM ist. 2015 sollte es als Wahlschlager für die Nationalratswahlen dienen. Nun wird es als Vehikel für die anstehenden Stadtpräsidiums- und Gemeinderatswahlen gebraucht. Die verschiedenen Exponenten überbieten sich gegenseitig mit Geschenken an ihre Wählerschaft. Es geht nicht an, dass Enteignungen stattfinden. Unsere Fraktion hat die Variante Lorrainesteg beziehungsweise Maillard-Steg eingebracht, die alle Probleme lösen könnte. Das Brückenprojekt ist unverhältnismässig und es wird sich als Danaergeschenk entpuppen: Wenn man bedenkt, dass irgendwo im Eriz oder im Muotatal öV-Verbindungen gekappt und massgeblich reduziert werden, ist es unverhältnismässig, so viel für eine neue Veloverbindung auszugeben, die bloss einen minimalen Zeitgewinn für wenige Velofahrende in der Stadt Bern bringt. Kommt dazu, dass im Namen der Velo-Offensive bereits zahlreiche andere Massnahmen für den Veloverkehr umgesetzt werden. Man kann nicht den Fünfer, das Weggli und noch dazu die Bäckersfrau haben. Jemand muss immer bezahlen. Im nachfolgenden Vorstoss, Traktandum 13, wird erläutert, dass das Prestigeprojekt Velobrücke punkto Nachhaltigkeit einem Schildbürgerstreich gleichkommt: Zuerst gewinnt man eine Auseinandersetzung mit den SBB, die danach für den Bau der Polygonbrücke aufgekommen sind, welche nun im Rahmen der Bestvariante abgerissen werden soll. So sieht die Nachhaltigkeit aus, wie die grüne Partei sie lebt. Mit dem touristischen Wert der sogenannten Panoramabrücke ist es auch nicht weit her: Die Touristen in Bern können die Alpen von der Schanze, der Bundesterrasse, der Münsterplattform oder der Kornhaus- oder Kirchenfeldbrücke aus bewundern. Es ist zu bezweifeln, dass sich die Besucher unserer Stadt in die Lorraine oder auf die Panoramabrücke verirren. Auch dieses Argument ist nur ein Vorwand, der sich im Wahlkampf einsetzen lässt.

Gisela Vollmer (SP): Laut den gesetzlichen Grundlagen müssen die Flächen für den Fuss- beziehungsweise den Veloverkehr auf der Brücke unbedingt räumlich getrennt werden, die verschiedenen Verkehrsarten müssen auf separaten Spuren geführt werden. Vor einem Jahr hat der Bundesrat entschieden, dass überall, wo Velos zugelassen sind, auch E-Bikes zugelassen sind. Sogar leichte Motorräder sollen auf der neuen Brücke zugelassen werden. Bei einer Breite von sechs Metern ist es unmöglich, den Verkehr in Mischverkehrsflächen zu führen. Ausserdem gilt in der Schweiz das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Aufgrund dieser Bestimmungen hat das Parlament bereits die Sanierung der öV-Haltestellen beschlossen. Die im BehiG angeführte VSS-Norm 640 075 zum hindernisfreien Verkehrsraum besagt, dass Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr nur möglich sind, wenn dort wenig Verkehr mit geringer Geschwindigkeit zirkuliert. Da der Verkehr auf der Velobrücke diese Bedingung nicht erfüllt, muss unbedingt eine Trennung vorgenommen werden. Ausserdem braucht es pro Spur, in beiden Richtungen, eine minimale Breite von 1,8 Metern. Mein Antrag geht davon aus, dass kein Mischverkehr stattfinden darf, sondern dass eine klare Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehrsflächen vorgenommen wird, wie man es bei der Velobrücke in Kopenhagen gemacht hat. Ansonsten kann die Fuss- und Velobrücke, laut den heute geltenden gesetzlichen Bestimmungen, gar nicht gebaut werden.

Fraktionserklärungen

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Hinter dem neutralen und bescheidenen Titel „Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse“ verbirgt sich eines der kontroversesten Infrastrukturprojekte der letzten Jahre, nämlich die Velobrücke. Im Normalfall reicht die simple Erwähnung dieses Wortes und schon gehen die Emotionen hoch. Für die einen ist die Velobrücke unverzichtbar, weil sie die Lücke im Velowegnetz zwischen Breitenrain und Länggasse schliesst. Sie sehen die Brücke als Leuchtturm, der eine Revolution im Langsamverkehr bringt und der Stadt Bern als Velostadt endlich zum Durchbruch verhilft. Für die anderen ist die Velobrücke ein überteuertes Prestigeprojekt, ein Bauwerk, bei dem die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Der Bau dieser Brücke, so wird argumentiert, binde Ressourcen, die anders eingesetzt werden sollten, um eine Verbesserung der Situation für alle Velofahrerinnen und Velofahrer in der ganzen Stadt zu erzielen. Die Velobrücke bringe nur für verhältnismässig wenige Personen, die vom Breitenrain in die Länggasse fahren wollten, einen Nutzen. Für sie baue man, im übertragenen Sinne, einen vergoldeten Steg, während der grosse Rest leer ausgehe.

Auch in unserer Fraktion scheiden sich die Geister in Bezug auf den Sinn und die Verhältnismässigkeit der Velobrücke. Nichtsdestotrotz oder vielleicht gerade deswegen sind wir uns einig, dass die Ausarbeitung eines konkreten Projekts mittels Wettbewerb an die Hand genommen werden soll. Die Debatte kann nur sachlich und fundiert geführt werden, wenn klar ist, worüber man diskutiert. Zum jetzigen Zeitpunkt bestehen sehr viele Unsicherheiten, so dass die Auseinandersetzung über das Projekt Velobrücke zwangsläufig emotional geführt werden muss, denn es fehlt schlicht an Fakten. Die Aufgabe des Projektwettbewerbs soll darin bestehen, eine möglichst innovative und gute Lösung für die Querung des Aaretals zwischen Breitenrain und Länggasse für Fussgänger und Velofahrende zu finden. Wir stimmen dem Ergänzungsantrag Nr. 1 der PVS und dem Ergänzungsantrag Nr. 2 der PVS-Minderheit zu, damit der Wettbewerb auf die Variantenfamilie D7 und D6 ausgeweitet wird. Wenn man sich auf eine einzige Variante beschränkt, beschneidet man die Innovationsmöglichkeiten eines Wettbewerbs so stark, dass man sich fragen muss, warum überhaupt ein Wettbewerb durchgeführt werden soll, wenn alles schon im Vornherein festgelegt ist. Dass Einigungen mit betroffenen Eigentümern gesucht und auf Enteignungen verzichtet werden soll, ist der Akzeptanz dieses Vorhabens sicherlich dienlich. Die Frage, ob es sinnvoll ist, bereits den für die

Ausarbeitung des Vorprojekts notwendigen Kredit dem Volk vorzulegen, wird von unserer Fraktion nicht einheitlich beantwortet, deswegen haben wir zum Ergänzungsantrag Nr. 2 der PVS Stimmfreigabe beschlossen. Einerseits handelt es sich um ein sehr umstrittenes Projekt, da kann es sinnvoll sein, die Legitimation durch die Bevölkerung möglichst bald einzuholen. Andererseits ist diese Vorgehensweise sehr ungewöhnlich und bringt es mit sich, dass zwei Mal über das gleiche Projekt abgestimmt werden muss. Einige Mitglieder unserer Fraktion erachten es als problematisch, über ein halbfertiges Projekt abzustimmen, weil in diesem Stadium die Fakten bloss lückenhaft bekannt sind. Zudem besteht die Befürchtung, dass der finanzielle Aufwand für eine zusätzliche Volksabstimmung in keinem Verhältnis zu den für die Ausarbeitung des Vorprojekts notwendigen Kosten steht. Unsere Fraktion lehnt alle Rückweisungsanträge sowie die Ergänzungsanträge Nr. 1 und 3 der PVS-Minderheit und die Anträge der SVP ab. Dem Ergänzungsantrag von Gisela Vollmer stimmen wir zu, weil wir überzeugt sind, dass Mischverkehr mit Fussgängerinnen, Fussgängern und Velos möglichst zu vermeiden ist, weil er für die zu Fuss Gehenden gefährlich ist und zudem verhindert, dass die Velos schnell und effizient vorwärts kommen. Die räumliche Trennung soll mittels Signalisation und nicht durch bauliche Massnahmen, die sich als Hindernis für Menschen mit einer Behinderung erweisen könnten, realisiert werden.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: In Bezug auf diese Vorlage ist unsere Fraktion gespalten. Die Meinungen sind grossmehrheitlich gemacht, entsprechend hat die Fraktion BDP/CVP Stimmfreigabe beschlossen. Zu den Argumenten pro oder kontra Velobrücke: Für die Velobrücke spricht, dass Velos umweltfreundliche Verkehrsmittel sind und dass Velofahren gesund ist. Deshalb ist es sinnvoll, in den Veloverkehr zu investieren. Wenn der Veloverkehr in optimaler Weise von Gefahrenquellen befreit werden kann, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dadurch benachteiligt werden, handelt es sich um eine begrüssenswerte Situation. Wenn es realisiert wird, erlangt das Projekt mit der Velobrücke sicherlich überregionale Bedeutung. Ungeachtet dessen, ob die Brücke touristisch interessant ist oder nicht, können Velofahrende die Strecke via Bollwerk umgehen, indem sie über die neue Brücke fahren, und geraten so den Autos nicht mehr in den Weg. Eventuell sind auch ein paar YB-Fans aus der Länggasse und ein paar Studierende aus dem Breitenrain froh über die neue Verbindung. Der Grund, warum Bund und Kanton gewillt sind, sich am Bau der Velobrücke zu beteiligen, liegt darin, dass bestimmte Agglomerationsgemeinden auch davon profitieren. In der Stadt profitieren vor allem das Breitenrain- und das Lorrainequartier, indem sie eine direkte Verbindung zu einem Naherholungsgebiet beziehungsweise einem Wald erhalten. Die Brücke würde eine gute Verbindung zur neuen Überbauung auf dem Vierer- und Mittelfeld ermöglichen, falls das entsprechende Bauvorhaben nicht abgelehnt wird. Trotz der intransparenten beziehungsweise nicht vorhandenen Kostenaufstellung kann man es als positiv erachten, dass Bund und Kanton Beiträge leisten und dass die Stadt die Kosten für den Bau dieser Velobrücke nicht alleine tragen muss.

Gegen die Velobrücke lassen sich folgende Punkte anführen: Die Kosten für dieses Projekt sind nicht nur intransparent, sondern, den Ausführungen des Gemeinderats zufolge, schlichtweg nicht bekannt. Dies wird von manchen als stossend erachtet, denn es führt unter Umständen dazu, dass wir Millionen für ein Projekt ausgeben, das am Ende nicht gebaut wird. Die Entscheidung, ob man dieses Vorhaben unterstützen oder ablehnen will, wäre wesentlich einfacher zu treffen, wenn man wüsste, ob der Bau der Brücke 30 oder 50 Mio. Franken kosten wird. Mit der Kostenfrage geht die Frage einher, ob es diese Velobrücke wirklich braucht, wenn Schützenmatte und Lorrainebrücke dereinst velofreundlich saniert und ausgestaltet sein werden. Weitere kritische Fragen lauten: Wer braucht diese Velobrücke? Wem schadet diese Velobrücke? Das Projekt lässt viele Fragen offen, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass es mehr politisch missbraucht als inhaltlich geschliffen worden ist. Über dieses Geschäft wur-

de und wird immer noch sehr kontrovers diskutiert: Es geht um Enteignungen, um Kosten, um den Wahlkampf von Ursula Wyss, um das Viererfeld, um Notwendigkeit oder Luxuslösung, um ein Prestigeprojekt, um verschiedene Varianten etc. Jede und jeder darf sich dazu eine eigene Meinung bilden. Für unsere Fraktion gilt zu allen Anträgen und zur Gesamtvorlage die Stimmfreigabe. Als stichhaltigen Kontrapunkt füge ich an, dass die Stadt Bern wesentlichere Probleme zu bewältigen hat. Zum Stichwort Schulraum gebe ich beispielsweise zu bedenken, dass die Stadt 40 Mio. Franken für Schulhaussanierungen aufbringen muss. Im Vergleich dazu erweist sich die Velobrücke als nicht notwendig, zumal niemand weiss, wie viel sie kostet. Die Velobrücke ist ein Prestigeprojekt, ein Rolls Royce. Ein solches Luxusprojekt kann man dann realisieren, wenn man so viele Mittel auf der Seite hat, dass man nicht mehr weiss, wohin damit. Möglich wäre auch eine Sponsoring-Strategie. Wir finden es bedauerlich, dass diese Möglichkeit nicht von Anfang an einbezogen worden ist. Wenn die Velobrücke wirklich eine so tolle Sache ist, wie manche sagen, sind BMC und andere bestimmt bereit, etwas zu investieren. Die Velobrücke hiesse dann vielleicht BMC-Brücke, aber es wäre die Sache Wert, wenn die Steuerzahlenden im Gegenzug die Kosten nicht alleine tragen müssten.

Der besagte Zwist sorgt nicht nur in unserer Fraktion für eine Spaltung, sondern in der Bevölkerung allgemein. Das Problem besteht vor allem darin, dass wir genau wissen möchten, an welchem Standort und zu welchem Preis die Velobrücke gebaut werden soll. Im Gegensatz zur Sprecherin von GB/JA! vermissen viele von uns die nötige Transparenz. Deswegen würden wir es sehr begrüßen, wenn die Vorlage der Stimmbevölkerung nach dem Wettbewerb vorgelegt wird. Es heisst immer, die Durchführung einer Abstimmung koste eine Million. Das mag zutreffen, wenn es um spezielle Sachgeschäfte mit aufwendigen Informationen geht. Eine zusätzliche Frage auf die Stimmzettel zu drucken, kostet an sich fast nichts. Wenn ein Projekt vorliegt, wissen wir auch endlich, was uns die Sache kostet, unter Berücksichtigung einer Kostenungenauigkeit von +/- 30 Prozent. In der Eingangshalle des Rathauses war eine Bilderausstellung zu verschiedenen Velobrücken zu sehen. Darunter waren sehr überzeugende Bauwerke, beispielsweise eine Velobrücke in Newcastle. Es muss aber deutlich gesagt sein, dass es sich dabei teilweise um Brücken handelt, die wesentlich mehr gekostet haben, als man sich in Bern vorstellt. Zwischen einer Velobrücke, die fünf Millionen Franken kostet, und einer, die 40 Mio. Franken kostet, bestehen wesentliche Unterschiede. Wir müssen uns entscheiden, ob wir uns eine Velobrücke leisten können, und wenn ja, in welcher Form. Das ist schwierig, solange man die Kosten und den Nutzen nicht gegeneinander abwägen kann, weil die nötigen Informationen fehlen.

Michael Sutter (SP) für die SP-Fraktion: Es tut mir fast ein bisschen leid, dass ich sie nochmals mit der Vorgeschichte der Fuss- und Velobrücke Breitenrain-Länggasse langweilen muss, aber die wiederholte Behauptung, dieses Projekt sei nichts weiter als ein Wahlkampf-gag, fordert eine ausführliche Erklärung heraus. 2004 ist die Brücke im kantonalen Richtplan Veloverkehr als Schlüsselprojekt bezeichnet worden, das eine Lücke im Velowegnetz schliesst. Im kantonalen „Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern“ von 2007 ist die Brücke als prioritäre Massnahme mit einem Realisierungshorizont von 2011 bis 2014 aufgeführt. Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) ist sie als Schlüsselprojekt der Langsamverkehrsverbindung von Bern-West in Richtung Worblental und Ostermundigen erfasst. Im Bericht der RKBM zur Planung des regionalen Velonetzes ist die Rede von einem „Projekt erster Priorität“. Die geplante Brücke schliesst nicht nur eine Lücke im kantonalen und regionalen, sondern auch im städtischen Velonetz. Sie schafft eine Verbindung zwischen zwei dichtbesiedelten Stadtquartieren, zwischen zwei Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und auch zwischen den Agglomerationen im Norden, Süden und Westen von Bern. Sie bringt eine Verbindung ohne grosse Höhendifferenz. Sie erlaubt es, aus der Unfallstatistik bekannte Schwerpunkte

wie das Bollwerk oder die Kreuzung beim Henkerbrännli zu umfahren, und sie trägt schliesslich auch zur Entlastung stark ausgelasteter öV-Linien bei.

Es ist nicht möglich, exakte Voraussagen zur Nutzung der Brücke zu machen. Im Jahr 2007 wurde eine Nachfragebeurteilung erstellt. Grundlage bildeten die Pendlerstatistik aus der Volkszählung, der Mikrozensus Verkehrsverhalten, eine Betriebszählung von 2005 sowie Angaben zu den Wohnorten der Studierenden in der Stadt Bern. Die damalige Hochrechnung ergab für das Jahr 2020 die Schätzung, dass die Fuss- und Velobrücke pro Tag von 7'400 Benutzenden begangen oder befahren werde. Man kann gegen den Bau einer Velobrücke sein. Dass es sie nicht braucht und sie keinen Nutzen bringt, ist eine längst wiederlegte Behauptung von Seiten der Gegner. Die geplante Brücke ist ein visionäres Projekt mit Vorbildcharakter. Sie ist definitiv kein Denkmal für irgendjemanden und hat auch mit dem Wahlkampf wenig zu tun, denn niemand kann ernsthaft meinen, der bürgerlich dominierte Kanton Bern habe 2004 den stadtbernischen Wahlkampf 2016 im Auge gehabt. Meines Wissens ist der Präsident des Vereins „Pro Panoramabrücke“ nicht Mitglied des Wahlkampfteams von Ursula Wyss für das Stadtpräsidium.

Zum Stichwort Kosten: Es ist erschreckend, wie stark ein Teil des Stadtrats in antiquierten Denkmustern aus den 50er- und 60er-Jahren verhaftet ist, denen zufolge Tiefbau- und Verkehrsinfrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr als Todsünden gebrandmarkt sind. Solchen Ansichten zufolge muss jeder Rappen, den man in den Bereich Verkehr investiert, einzig und allein dem MIV zugutekommen. Selbstverständlich können die zu realisierenden MIV-Projekte nicht teuer genug sein: Ein Bypass für zwei Milliarden Franken, Autobahnzubringer für mehrere hundert Millionen Franken und selbstverständlich auch ein Gotthardtunnel für x Milliarden Franken sind kein Thema. Ganz offensichtlich wird hier fundamental an den Bedürfnissen der Bevölkerung der Stadt Bern vorbei politisiert. Im Vergleich zu derartigen Monsterprojekten für den MIV sind die Kosten von rund 20 Mio. Franken für den Bau einer Fuss- und Velobrücke relativ gering. Was die Variantenbeurteilung anbelangt, unterstützt die SP-Fraktion den Antrag der PVS, den Variantenfächer wieder zu öffnen. Dies ist dem Wettbewerb nur zuträglich, denn so kann man am Ende wirklich aus unterschiedlichen Projekten, die sich nicht nur durch die verwendeten Farben oder Baumaterialien voneinander unterscheiden, die beste Variante auswählen. Dass die Brücke aus städtebaulichen Gründen möglichst direkt und gerade über die Aare geführt werden muss, leuchtet nicht ein. Die bestehenden benachbarten Brücken für die Eisen- beziehungsweise die Autobahn entsprechen diesem Kriterium in keiner Weise und sind trotzdem gebaut worden.

Bezüglich der Frage, ob nach dem Wettbewerb eine Volksabstimmung stattfinden soll, hat unsere Fraktion Stimmfreigabe beschlossen. Es gibt sowohl Gründe dafür als auch dagegen. Ein Bekenntnis der Stimmbevölkerung für die Brücke würde, im Hinblick auf die weitere Planung und Realisierung, für Rückenwind sorgen. Dass der Widerstand von bürgerlicher Seite dadurch eingedämmt werden könnte, ist jedoch zu bezweifeln. Es ist fragwürdig, ob zwei oder drei Abstimmungen zum gleichen Projekt sinnvoll sind. Je früher abgestimmt wird, desto mehr Unsicherheitsfaktoren gibt es, beispielsweise was die Kostenbeteiligung von Bund und Kanton oder die Genauigkeit der Kostenschätzung betrifft. Nach dem Wettbewerb können am Siegerprojekt nachträglich immer noch Anpassungen vorgenommen werden. Da unsere Fraktion vor dem Volk keine Angst hat, erachten wir eine obligatorische Volksabstimmung nicht als unmöglich. Wir finden es jedoch sinnlos, vor dem Wettbewerb eine Volksabstimmung durchzuführen, wie die PVS-Minderheit verlangt. Die Finanzkompetenzen des Berner Stadtrats sind nicht übertrieben hoch angesetzt. Da der nächste Kredit ohnehin mehr als zwei Millionen Franken betragen wird und somit dem fakultativen Referendum untersteht, bleibt bis dahin noch genügend Zeit, um Unterschriften sammeln. Die bürgerlichen Mehrheiten im National- oder Grossrat kämen wohl niemals auf die Idee, Kredite innerhalb ihres Kompetenzbereichs

freiwillig dem Volk vorzulegen. Aber in der Stadt Bern wird dies in letzter Zeit bei jedem PVS-Geschäft verlangt.

Ich gehe nicht detailliert auf die diversen Rückweisungs-, Minderheits- und Eventualanträge ein und nehme nur ein paar Stichworte auf: Ein sogenannter Maillard- oder Lorrainesteg neben der Lorrainebrücke ist keine Alternative zur Brückenverbindung zwischen Breitenrain und Länggasse. Diese Möglichkeit wurde in der Variantenbeurteilung geprüft und verworfen. Es ist überflüssig, sie ein weiteres Mal zu prüfen, denn dies führt mit Sicherheit zu keinem anderen Resultat. Den Widerstand im National- oder Grossrat einzuschätzen, ist nicht Aufgabe der Stadt. Vielmehr wäre es die Aufgabe aller Grossrats- beziehungsweise Nationalratsmitglieder aus dem Raum Bern, sich für die Interessen der Stadt und somit auch für die Velobrücke einzusetzen. Die nationale Veloinitiative wird von National- und Ständeratsmitgliedern der FDP, BDP und CVP unterstützt. Natürlich darf ein Rückweisungsantrag, der die Befahrbarkeit der Brücke für Notfallfahrzeuge verlangt, nicht fehlen. Man könnte stattdessen auch gleich den Bau einer Autobrücke fordern, das wäre wenigstens halbwegs ehrlich. Dass Massnahmen zur Suizidprävention getroffen werden, erachten wir ebenfalls als zwingend. Da diese bei einem Brückenneubau ohnehin von Anfang an in die Planung einbezogen werden, braucht es dafür keine Rückweisung. Der Aaretalschutz scheint das neue Lieblingsthema der SVP zu sein. Ihrer Meinung nach soll der Bau einer Fuss- und Velobrücke im Aaretal aus Gründen des Aaretalschutzes verunmöglicht sein. Aber weder der Autobahnviadukt noch der Neufeldtunnel erscheinen für die SVP im Sinne des Aaretalschutzes als problematisch. Die Tiefenaustrasse soll weiter ausgebaut werden, auch da schert sich niemand von der SVP um den Aaretalschutz. Glaubwürdigkeit scheint für sie kein Kriterium zu sein. Ich verzichte auf weitere Ausführungen zu den diversen Rückweisungsanträgen, die darauf abzielen, dieses Vorhaben zu verzögern und zu blockieren. Ich finde es absurd, wenn versucht wird, einen Zusammenhang mit dem Viererfeld herzustellen. Die SP-Fraktion war von Anfang an für die Fuss- und Velobrücke. Wir unterstützen dieses Projekt vor den Wahlen und werden dies auch nach den Wahlen tun. Wir waren schon dafür, als sich die Direktion TVS noch nicht in Händen der SP befand, und wir werden weiterhin dafür sein, wenn dereinst eine Person aus einer anderen Partei die TVS übernehmen sollte. Die Fuss- und Velobrücke ist ein sinnvolles und notwendiges Projekt. Sie stellt ein wichtiges Element im Gesamtzusammenhang einer glaubwürdigen Veloförderung dar. Zugleich kommt sie dem Fussverkehr zugute und ist nicht zuletzt auch für den Tourismus von grossem Nutzen.

Daniel Egloff (PdA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Auf beiden Seite der Aare wohnen und arbeiten viele Leute, die dank der Tatsache, dass der Höhenunterschied künftig wegfällt und die Distanzen kleiner werden, vermehrt aufs Fahrrad umsteigen werden. Das wäre von ökologischem Nutzen und würde zu finanziellen Einsparungen führen, weil in Zukunft beim öV weniger Kapazitätserweiterungen erforderlich wären. So lautet in etwa das Hauptargument für die neue Fuss- und Velobrücke, das wir stark anzweifeln. Wir fragen uns, ob die Wirkung dieser Brücke tatsächlich so gross wie erhofft sein wird. Der Höhenunterschied spielt für Leute mit einem E-Bike keine Rolle, zudem kann man eine Höhendistanz von 40 Metern auch mit einem batteriefreien Fahrrad problemlos bewältigen. Was die Zeitersparnis betrifft, kann ich die Strecke zwischen Lorraine und Länggasse heute in zehn Minuten zurücklegen, in Zukunft werden es fünf bis sieben Minuten sein. Das ist kein riesiger Zeitgewinn, aber vielleicht bin ich nicht repräsentativ. Laut dem Evaluationsbericht soll der Zeitbedarf für eine Fahrt vom Breitenrainplatz bis Unitobler von 15 auf zehn Minuten sinken. Wir bezweifeln, dass dies den grossen Sprung in die Velozukunft bringt. Ich habe nicht den Eindruck, dass die Distanzen in Bern ein Problem darstellen. Die Höhenunterschiede fallen schon eher ins Gewicht, besonders dann, wenn man vom Marzili in die Länggasse fährt. Die Velofahrenden begegnen in der Stadt Bern ganz anderen Problemen, nämlich schmalen beziehungsweise fehlenden Velo-

streifen entlang vieler Strassen und Engpässe, bei denen es zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern kommt. Dass die Velobrücke dazu beitragen kann, dass bei den Massnahmen zur Kapazitätserweiterung Einsparungen anfallen, stimmt nicht, denn bei schlechtem Wetter oder bei Schnee wird ein grosser Teil der Velofahrerinnen und -fahrer auch in Zukunft lieber mit dem öV reisen. Damit im Bedarfsfall ausreichende Kapazitäten vorhanden sind, braucht es weiterhin Massnahmen zur Erweiterung der Kapazitäten.

Dass die heutige Route über die Lorrainebrücke gefährlich ist und die Velobrücke mehr Sicherheit bringt, weil man diese gefährliche Stelle umfahren kann, ist ein weiteres Argument für die Velobrücke. Ich finde auch, dass die gefährliche Situation auf der Lorrainebrücke eine Zumutung ist. Es grenzt an ein Wunder, dass sich dort nicht noch mehr Unfälle ereignen. Die Sicherheit der Lorrainebrücke für die Velofahrenden zu verbessern, hat höchste Priorität! Aus dem Vortrag des Gemeinderats geht hervor, dass die meisten Leute nach wie vor die Strecke über die Lorrainebrücke wählen und nicht auf die Velobrücke ausweichen werden, deswegen ist die Verbesserung der Situation bei der Lorrainebrücke unabdingbar und zudem auch vordringlicher als der Bau einer Velobrücke. Michael Sutter hält den Zusammenhang mit dem Viererfeld für konstruiert. Wir erachten es als absurd, den Zusammenhang zwischen der Fuss- und Velobrücke und der Bebauung des Viererfelds zu bestreiten. Solange wir nicht wissen, ob auf dem Viererfeld gebaut wird, macht es keinen Sinn, weitere Planungsarbeiten für die Velobrücke auszuführen. Die Fuss- und Velobrücke wäre bestimmt nice to have. Es wäre schön, eine Panoramabrücke mit einem wunderschönen Ausblick zu haben. Aber dies hat für uns keine Priorität. Es gibt in Bern noch viele andere Probleme zu bewältigen, insbesondere beim Veloverkehr. Die verfügbaren Mittel sollten besser für dringende Massnahmen verwendet werden. Mit dieser Begründung lehnt unsere Fraktion den Bau der Brücke ab. Wir halten sie für ein Prestigeprojekt, bei dem das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen in keiner Weise aufgeht.

Rudolf Friedli (SVP) für die SVP-Fraktion: Ich beschränke meine Ausführungen auf ein paar grundsätzliche Äusserungen: Der Bau einer Velobrücke ist schlichtweg unnötig. Diese Brücke bringt nichts. Die heutige Lösung funktioniert, denn ich habe niemals erlebt, dass es einen Velo-Stau gegeben hätte. Ich sehe nicht ein, wieso wir 20 Mio. Franken für eine Velobrücke ausgeben sollten. Melanie Mettler hat erwähnt, dass die Brücke umstritten ist. Das stimmt in der Tat, deswegen braucht es eine Volksabstimmung. Melanie Mettler zieht jedoch einen anderen Schluss und verlangt, dass zuerst abgeklärt werden müsse, ob die Brücke verhältnismässig sei oder nicht. Ich kann das Resultat dieser Abklärungen vorwegnehmen: Es wird sich nämlich erweisen, dass die Brücke verhältnismässig sei. Das liegt daran, dass das Kriterium der Verhältnismässigkeit eine reine Ermessensfrage ist. Je nachdem findet man die Brücke nötig oder nicht. Letztlich ist dies eine politische Frage. Manche finden es ausreichend, wenn zehn Velofahrer pro Tag die neue Verbindung nutzen, andere sind der Ansicht, es brauche 10'000 Velos täglich, damit sich ein solcher Bau lohnt. Es ist eine Frage des Massstabs. Je nachdem, welchen Massstab man anlegt, wird die Nutzenanalyse das Resultat erbringen, dass die Brücke eine verhältnismässige Massnahme darstellt. Wir haben bislang schon mehr als eine halbe Million Franken auf dieses Brückenprojekt verwendet, nun kommen nochmals 1,4 Mio. Franken dazu. Das sind fast zwei Millionen für die Planung und Projektierung eines Bauwerks, das dem Volk erst später vorgelegt werden soll. Michael Sutter hat die Gesamtkosten auf 20 Mio. Franken beziffert. Die Parameter sind also bekannt und folglich kann man die Stimmbewölkerung schon jetzt fragen, ob sie eine Fuss- und Velobrücke über die Aare, als Verbindung zwischen Breitenrain und Länggasse, für den Preis von 20 Mio. Franken wünscht. Es sind genügend Fakten vorhanden, um auf dieser Grundlage die Meinung der Bevölkerung einzuholen. Was hier beantragt wird, ist ein Kredit, der letztlich dazu dient, das Volk unter Druck zu setzen, im Sinne, dass eine Projektierung, die zwei Millionen Franken gekostet hat,

nicht einfach in den Sand gesetzt werden darf. Bei allen Bauprojekten ist es immer das Gleiche: Es wird zuerst eine Menge Geld ausgegeben, bevor man bereit ist, die Bevölkerung zu fragen, ob sie grundsätzlich dazu bereit ist, ein bestimmtes Projekt zu realisieren. Man sollte davon Abstand nehmen, noch mehr für die Projektierung auszugeben, und stattdessen sofort einen Abstimmungstermin festlegen. Wir lehnen die beantragte Erhöhung des Projektierungskredits ab.

Bernhard Eicher (FDP) für die FDP-Fraktion: Die Velobrücke ist ein Rohrkrepierer, aus folgenden Gründen: 1. Dass sich Rot-Grün vehement gegen eine Volksabstimmung zur Wehr setzt, beweist, dass man Angst hat, weil das Vorhaben mit der Fuss- und Velobrücke in der Bevölkerung umstritten ist und in der Abstimmung scheitern würde. 2. Das ständige Wechseln zwischen verschiedenen Varianten spricht ebenfalls gegen die Vorlage: Anfänglich gab es eine Variante mit einer Enteignung, bis die verantwortliche Gemeinderätin fand, es sei besser, eine andere Variante zu wählen. Mit dieser Vorlage legt die PVS den Antrag vor, dass der Variantenfächer wieder geöffnet werden soll. Offenbar haben auch die Befürworter realisiert, dass es keine wirklich gute Variante für diese Brücke gibt. Weil einem der Mut fehlt, einzusteigen, dass es keine brauchbare Lösung gibt und die ganze Übung besser abgebrochen werden sollte, führt man nun diesen Eiertanz auf. 3. Auch die von der Fraktion GB/JA! vorgebrachte Begründung belegt, dass die Velobrücke ein Rohrkrepierer ist. Dass die Fraktion GB/JA! bei diesem Projekt gespalten ist, beweist, dass niemand mit sehr viel Herzblut für diese Vorlage eintreten will. Aber man will das Projekt nicht jetzt schon beerdigen, sondern lieber zwei Millionen Franken darauf verwenden, die Sache weiter zu prüfen. Offenbar hofft man, dass am Ende vielleicht doch noch ein halbwegs schlaues Projekt entsteht. Die Idee mit der Überprüfung wäre an sich legitim, wenn diese nicht zwei Millionen Franken kosten würde. Daran erkennt man den Unterschied zwischen Privatwirtschaft und Politik: In der Privatwirtschaft, wenn es um das eigene Geld geht, wäre wohl niemand bereit, zwei Millionen für eine Überprüfung aufzuwenden. Politikerinnen und Politiker scheinen jedoch wenig Skrupel zu haben, zwei Millionen Franken auszugeben. Sie pflegen einen lockeren Umgang mit den finanziellen Mitteln, zumal es sich nicht um ihre eigenen, sondern um Steuergelder handelt. Unsere Fraktion ist der Auffassung, dass möglichst früh eine Volksabstimmung stattfinden soll, um herauszufinden, ob dieses Projekt bei der Bevölkerung ankommt oder nicht. In der Privatwirtschaft wählt man eine Vorgehensweise in kleinen Projektschritten, die von den verantwortlichen Projektgremien fortlaufend abgesegnet werden müssen. In der Privatwirtschaft ist man darum besorgt, möglichst keine Mittel für Planungskosten aufzuwenden, wenn die Gefahr besteht, dass das Projekt scheitert respektive verworfen wird. Aber in der Politik arbeitet man nicht mit eigenen Mitteln, sondern mit Steuergeldern, das macht einen Unterschied. Die Velobrücke ist ein Prestigeprojekt. Dies lässt sich auch daran erkennen, dass keine saubere Bedarfsabklärung durchgeführt worden ist. Wir planen eine Brücke, von der wir nicht wissen, ob jemand sie braucht oder benutzen wird. Dass es sich um ein Prestigeprojekt handelt, zeigt auch die Tatsache, dass der Stadtrat den Projektierungskredit noch vor der Abstimmung zur Zonenplanänderung und Bebauung des Vierer- und Mittelfelds behandelt. Wenn die Vorlage zum Vierer- und Mittelfeld in der Volksabstimmung scheitert, ergibt sich die Situation, dass das Quartier, welches wir mit dieser Brücke erschliessen wollen, gar nicht existiert. Hauptsache, es wird eine Brücke gebaut, egal ob ein Bedarf vorhanden ist oder nicht! Es gibt in Bern eine starke Velolobby, die seit Jahren verzweifelt versucht, den Anteil des Veloverkehrs, der bei circa elf Prozent liegt, zu erhöhen. Dies gelingt jedoch seit Jahren nicht, obwohl es eine Velofachstelle, eine Velo-Offensive und eine starke Velolobby gibt. Allem Anschein nach will man nun versuchen, den Anteil an Velofahrenden zu steigern, indem man eine Velobrücke baut. Das ist ein Klassiker: Wenn man nicht weiss, was zu tun ist, wird ein Bauwerk erstellt, das beweisen soll, dass etwas für eine bestimmte Sache getan wird. Ob es diese

Baute braucht oder nicht, ist dabei zweitrangig, denn die Steuergelder sitzen einem locker in der Tasche. Die Vorlage zur Velobrücke zeigt auf, dass man in Bern mit rückwärtsgewandtem Blick politisiert. Während der Bedarf nach öV-Kapazitäten zunimmt und die Bedürfnisse des Auto- oder Fussverkehrs steigen, stagniert der Veloverkehr. Es sind immer mehr E-Bikes auf den Strassen unterwegs. Für Leute, die mit solchen Fahrzeugen ausgerüstet sind, spielen Höhendifferenzen und verkürzte Distanzen, die kleine Zeiteinsparungen bringen, keine Rolle. Dazu kommt die Entwicklung der Kommunikationstechnologien. Die Benutzerinnen und Benutzer von Smartphones und Tablets ziehen es vor, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen, weil sie ihre Geräte beim Velofahren oder im Auto nicht benutzen können. Wir bitten den Rat, darauf zu verzichten, noch mehr Mittel auf die Projektierung eines Bauwerks zu verschwenden, für das es keinen Bedarf gibt. Das Vorhaben mit der Velobrücke ist ein reines Prestigeprojekt. Es lässt uns einen Blick in vergangene Zeiten tun, als man noch dazu bereit war, ideologische Verkehrsdiskussionen zu führen. Dies ist mit Sicherheit keine zwei Millionen Franken wert.

Janine Wicki (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Bernhard Eichers Worten ist zu entgegnen, dass wir mit sehr viel Herzblut für die Velobrücke eintreten. Bei der heutigen Debatte waren Voten zu vernehmen, die zum Ausdruck brachten, dass auch andere mit Herzblut bei der Sache sind. Bern ist eine Stadt der Brücken. Nun ist es an der Zeit, dass Bern eine Brücke baut, die den urbanen Mobilitätsbedürfnissen des 21. Jahrhunderts gerecht wird. Die Bevölkerung der Stadt Bern umfasst rund 140'000 Einwohnerinnen und Einwohner – Tendenz steigend. Mit der Zunahme der Einwohnerzahl nimmt auch die Mobilität zu, was sich unweigerlich auf alle Verkehrsträger und -teilnehmer auswirken wird. Das Velo ist ein unglaublich cleveres Instrument und ein dankbarer Verkehrsträger, weil es die knappen Verkehrsflächen effizient nutzt, keinerlei Schadstoffemissionen und fast keinen Lärm produziert. Deswegen ist es gerechtfertigt, Infrastrukturen zu schaffen, die die Attraktivität des Veloverkehrs steigern. Lassen Sie uns diese Velobrücke bauen, die ein Schlüsselprojekt für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist!

Michael Sutter hat die Entstehungsgeschichte des Projekts aufgezeigt und die unterschiedlichen Argumentationen erörtert. Ich will seine Worte nicht wiederholen und äussere mich nur zu den Kosten: Es wird häufig behauptet, die Fuss- und Velobrücke sei unverhältnismässig teuer. Aber das Gegenteil der Fall! Die Kosten werden zu gleichen Teilen von Bund, Kanton und Stadt getragen. Dies setzt jedoch voraus, dass das Projekt rechtzeitig, das heisst in der zweiten Jahreshälfte 2016, im Agglomerationsprogramm der dritten Generation als Massnahme mit der Kennzeichnung A angemeldet werden kann. Bisherige Schätzungen gehen von einem einstelligen Millionenbetrag aus, den die Stadt beitragen muss. Die Investitionen für den MIV oder den öV sind um ein Mehrfaches grösser. Aber diese Massnahmen werden jeweils schnell und ohne grosse Diskussion abgesegnet, insbesondere von den Leuten, die sich als Gegner der Velobrücke bezeichnen. Von einer Unverhältnismässigkeit, wie sie immer wieder proklamiert wird, kann keine Rede sein.

Zu den Ergänzungsanträgen der PVS: Wir finden die Ausweitung des Perimeters gut und stimmen dem Antrag Nr. 1 zu. Den Antrag Nr. 2 lehnt unsere Fraktion mehrheitlich ab. Es ist selbstverständlich, dass die Stimmbevölkerung über die Velobrücke befinden wird. Die Volksabstimmung soll aber erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn alle Informationen vorliegen, die man braucht, um sich eine fundierte Meinung und ein abschliessendes Urteil über die Auswirkungen und die Realisierbarkeit der Velobrücke zu bilden. Es liegt am Stadtrat, die Verantwortung zu übernehmen. Wir können diese nicht an die Stimmberechtigten delegieren. Stadt- und Gemeinderat müssen eine mehrheitsfähige Vorlage erarbeiten, die der Stimmbevölkerung später vorgelegt werden kann. Unsere Fraktion lehnt alle anderen Anträge ab und

stimmt dem Projektierungskredit zu. Wir stimmen auch der Abschreibung der interfraktionellen Motion zur Fuss- und Veloverkehrsbrücke zu.

Einzelvoten

Roland Jakob (SVP): Nachdem ich der Diskussion aufmerksam zugehört habe, denke ich, dass es an der Zeit ist, ein paar Dinge richtig zu stellen. Michael Sutter hat den Gotthardtunnel und die Autobahnzubringer erwähnt. Bei diesen Projekten ist die Stadt Bern nicht involviert. Er hat auch gesagt, dass wir auf die Nationalratsmitglieder einwirken und bei ihnen ein Wort für die Stadt einlegen sollen. Aber die Mitglieder des Nationalrats sind auf einer anderen Ebene tätig, ihr Horizont reicht weiter als das Gebiet einer einzelnen Gemeinde. Der Gotthardtunnel ist ein Projekt, das europaweit für gute Resonanz sorgt. Es ist erstaunlich, dass die SP das nicht einsieht. Wir erleben hier einmal mehr, dass ein Politiker, der auf Gemeindeebene auftritt, nicht merkt, dass er auf der falschen Ebene zu politisieren versucht. Grundsätzlich gilt, dass eine Velobrücke in der Stadt Bern nur eine sehr kleine Klientel bedient. Eine Klientel, die im Schwinden begriffen ist, weil die Leute mittlerweile gemerkt haben, dass ihnen mit dem öV und den E-Bikes viel interessantere Fortbewegungsmittel, als die Velos sind, zur Verfügung stehen. Wenn Janine Wicki das Velo als emissionsfreies Verkehrsmittel bezeichnet, lässt sie ausser Acht, dass die Herstellung von Fahrrädern keinesfalls emissionsfrei ist. Es wird immer gesagt, Autofabriken würden eine Menge Schadstoffe und Emissionen produzieren. Dass die Herstellung von Fahrrädern auch mit Emissionen verbunden ist, verdrängt man jedoch. Zu den Infrastrukturkosten meinte die Sprecherin der GFL/EVP, dass die Velobrücke im Verhältnis nicht viel koste und ein wichtiges Projekt sei, weil die Autolobby – damit meinte sie die SVP – ausschliesslich Grossprojekte für den Autoverkehr fördern wolle. Wir unterstützen grundsätzlich nur Projekte, die allen dienen, die sich auf unseren Strassen bewegen. Es ist ein Grundrecht, dass man frei entscheiden kann, wie man sich fortbewegen will. Um von A nach B zu gelangen, kann sich beispielsweise eine ältere Person zu Fuss, mit den Rollator, dem Rollstuhl, dem Taxi oder sogar per Velo fortbewegen, wir schreiben ihr die Wahl des Verkehrsmittels nicht vor. Wenn jemand einen Autobahnzubringer benutzen will, sprechen wir ihm diese Möglichkeit nicht ab. Was wir aber nicht unterstützen, sind ideologisch geprägte Projekte, die an den aktuellen Entwicklungen vorbeizielen. Ich fordere die Leute auf der politischen Gegenseite auf, aus ihrem ideologischen Gedankenkorsett auszubrechen und sich zu überlegen, was der Stadtberner Bevölkerung nützt und was nicht. Vor dem Hintergrund, dass die Lorrainebrücke bereits als Velobrücke gehandelt wird, spricht überhaupt nichts dafür, in unmittelbarer Nähe eine weitere Velobrücke zu bauen. Fakt ist, dass es sich bei der Velobrücke um ein Prestigeprojekt handelt, welches Rot-Grün unbedingt durchboxen will. Wenn Sie sich Ihrer Sache so sicher sind, sollten Sie den Mut aufbringen, das Projekt jetzt vors Volk zu bringen. Es würde uns manche Diskussion ersparen, wenn wir wüssten, was die Bevölkerung will. Ich wage folgende Prognose: Die Bevölkerung wünscht und braucht diese Velobrücke nicht.

Kurt Hirsbrunner (BDP): Wenn wir diese Vorlage zum jetzigen Zeitpunkt dem Volk vorlegen, produzieren wir einen Schlamassel, weil zwar alle wissen, was sie von einer Velobrücke erwarten, aber niemand weiss, wie diese aussehen soll. Fast die ganze Stadt respektive der Stadtrat steht Kopf wegen dieser längst fälligen Fuss- und Veloverbindung zwischen Breitenrain und Länggasse. In unserer Fraktion ist man sich in dieser Sache nicht einig. Es ist schlimm, dass einzelne Printmedien den Leserinnen und Lesern weismachen wollen, dieses Projekt sei bereits totgesagt. Ich würde mir eine sachliche Berichterstattung wünschen. Sicherlich darf diese Brückenverbindung nicht an die Vorlage zum Viererfeld geknüpft werden. Es ist unzulässig, einen Zusammenhang zwischen den beiden Geschäften herzustellen. Die

heutige Diskussion wirft folgende Frage auf: Wie üblich bringen die Gegner das Argument vor, alle Verkehrsteilnehmenden seien gleich zu behandeln. Sie sind der Meinung, dass in der Stadt Bern nur gegen den MIV gerichtete Projekte realisiert würden. Wie ist dies zu verstehen, angesichts eines Vorhabens, das den MIV in keiner Weise tangiert? Wäre es denn besser, eine Alternative zu prüfen, die vorsähe, in jeder Richtung eine Fahrspur der Autobahn auf dem Felsenau-Viadukt in einen Velostreifen umzuwandeln? Dies entspräche wohl kaum den Wünschen der Gegner der Velobrücke. An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass der Bau des Autobahnviadukts die Steuerzahlenden auch ein paar Franken gekostet hat.

Eine Minderheit unserer Fraktion unterstützt die Aufstockung des Planungskredits für die Velobrücke, weil damit eine längst fällige Verbindung entsteht, die eine Lücke im Fuss- und Velowegnetz schliesst. Wir unterstützen dieses Projekt, weil die Sicherheit der Fussgänger/innen und der Velofahrenden dadurch erhöht werden kann und weil man der stetig steigenden Zahl an Fussgängern und Velofahrenden eine sichere Route anbieten kann, um in das nah gelegene Naherholungsgebiet zu gelangen. Nicht zuletzt wird mit der Fuss- und Velobrücke ein Bauwerk mit grosser Ausstrahlungskraft errichtet, das sich positiv auf den Tourismus auswirken wird. Die BDP/CVP-Fraktionsminderheit lehnt alle Anträge ab, die der zügigen Realisierung des Projekts entgegenstehen. Dies gilt insbesondere für den Antrag, eine Volksabstimmung zu dieser Kreditvorlage durchzuführen. Zum jetzigen Zeitpunkt wissen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger noch nicht, worüber sie abstimmen, denn sie kennen lediglich das Vorprojekt. In der Projektphase sind sehr viele Fragen offen.

Bitte stimmen Sie der Aufstockung des Planungskredits zu. Sie fällen damit einen sinnvollen Entscheid für die Zukunft der Stadt Bern. Wenn ein konkretes Projekt vorliegt, kann der Stadtrat immer noch über die Art, die Lage, den Verlauf und die Kosten der zu erbauenden Velobrücke entscheiden. Dann tappen wir weniger im Dunkeln als bei der aktuellen Diskussion.

Manfred Blaser (SVP): Nachdem im Stadtrat viel über diese Velobrücke diskutiert worden ist, muss man auch einmal fragen, was die Velofahrerinnen und -fahrer verlangen. Sie verlangen eine Abkürzung, um möglichst ohne Umweg von A nach B zu gelangen. Nehmen wir ein anderes aktuelles Beispiel: Vom Marzili Richtung Schwarztorstrasse soll eine Velospur angelegt werden. Es gibt auf dieser Strecke schon zwei unfallsichere Spuren für Velos, aber man muss ein paar Meter zurücklegen, um dahin zu gelangen. Man erkläre mir bitte, wer, von der Länggasse aus, den Weg in die Innere Enge zurücklegen wird, um von dort auf die neue Velobrücke zu gelangen. Ich bin überzeugt, dass die Leute den kurzen Weg via Bierhübeli und Lorrainebrücke vorziehen. Diese Brücke ist eine reine Zwängerei und absolut unnötig.

Mario Imhof (FDP): Als Betreiber der Eisbahn auf dem Bundesplatz kenne ich mich mit winterlichen Verhältnissen aus. Deswegen habe ich mir überlegt, wie die Velobrücke während 365 Tagen im Jahr funktionieren soll. Wenn es schneit, werden wir ein Problem haben, denn es braucht Spezialfahrzeuge, um eine sechs Meter breite Brücke von Schnee und Eis zu befreien. Wie stellt man sich den Unterhalt dieser Brücke vor, wenn sie für Fahrzeuge nicht befahrbar ist? Man muss auch wissen, dass im Aaretal sehr starke Windböen aufkommen. Diese können sehr gefährlich sein und es braucht wahrscheinlich riesige Schutzwände auf beiden Seiten, damit niemand vom Wind erfasst und von der Brücke geweht wird. Über diese Problematik habe ich bis anhin noch gar nichts gehört. Wie hoch werden die Kosten für den Unterhalt der Velobrücke sein? Die Stadt Bern hat bereits ein Klee-Museum, das sie sich nicht leisten kann. Jetzt soll noch eine Brücke dazukommen, deren Unterhalt mit erheblichen Kosten verbunden ist. Ich wäre froh, wenn mir jemand erklären könnte, wie man sich die Sache mit dem Winterdienst auf dieser Brücke vorstellt.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Ich habe folgenden Nachtrag zum Ergänzungsantrag Nr. 2 der PVS-Minderheit: Beim Antrag, wie Sie ihn auf der Tischvorlage sehen, wurden zwei Anträge, die in der Kommission von zwei verschiedenen Kommissionsmitgliedern eingebracht worden sind, zusammengefügt. Der erste Teil, bis auf den letzten Satz, ist deckungsgleich mit dem Ergänzungsantrag Nr. 1 der PVS, den die Person A formuliert hat. Der letzte Satz, der da lautet: „Erwirbt die Stadt Bern derartige Liegenschaften zu Eigentum, bezahlt sie dafür höchstens den nach einer anerkannten Methode berechneten Marktpreis“, wurde von der Person B eingebracht. In der Kommission wurde über die beiden Teile separat abgestimmt. Der letzte Satz will sicherstellen, dass man einem Copain keinen Phantasiepreis für seine Liegenschaft bezahlt, unter dem Titel, dass diese sonst enteignet würde. Bei der Abstimmung in der PVS wurde dieser Antrag mit 5 Ja- und 6 Nein-Stimmen, mit Stichentscheid der Präsidentin, abgelehnt. **Ich beantrage, dass der Stadtrat über den letzten Satz im Ergänzungsantrag Nr. 2 der PVS-Minderheit separat abstimmt.** Richtigerweise waren sich die Mehrheit und die Minderheit der Kommission darin einig, dass niemand enteignet werden soll, damit die Velobrücke gebaut werden kann. Es kann aber nicht sein, dass bezüglich des Preises für die betroffenen Liegenschaften keine Bremse eingebaut wird. Es tut mir leid, dass ich dies erst jetzt bemerkt habe. Das liegt daran, dass ich am 7. April 2016 meine letzte PVS-Sitzung absolviert habe und das Protokoll dieser Sitzung nicht mehr erhalten habe. Ich konnte mich erst jetzt vergewissern, wie dieser Antrag zustande kam, nachdem mir ein Kollege aus der PVS sein Protokoll zur Verfügung stellte, damit ich nachprüfen konnte, wie die Beratung in der Kommission verlief.

Kurt Rügsegger (SVP): Ich zähle mich zu den Gegnern der Fuss- und Velobrücke, mit folgender Begründung: Nach dem ersten Kredit verlangt man nun zusätzlich 1,386 Mio. Franken, weil man inzwischen gemerkt hat, dass von den 47 Varianten, die erarbeitet worden sind, möglicherweise eine dazu taugt, einen öffentlichen Projektwettbewerb nach SIA 118 durchzuführen. Ich finde diese Kreditaufstockung massiv, mittlerweile sind wir bei zwei Millionen Franken angelangt. Wie die Dinge laufen, wird man diese Summe später als Argument für die Weiterführung des Projekts benutzen. Um die Leute davon zu überzeugen, dass es diese Velobrücke braucht, wird man Schlagwörter wie Leuchtturm- beziehungsweise Jahrhundertprojekt ins Feld führen. Wenn man den Projektierungskredit von Anfang an höher angesetzt hätte, wäre man jetzt in der Lage, über die Kosten, den Nutzen, die Synergien und auch über die Risiken, die mit diesem Projekt verbunden sind, Auskunft zu geben. Ob man tatsächlich eine Lösung gefunden hätte, die allen passt, sei dahingestellt, zumal dieses Projekt nach wie vor grundsätzlich bestritten wird. Ich halte die Variante mit dem Maillard-Steg für eine vernünftige und finanzierbare Lösung. Es kann nicht sein, dass man für teures Geld eine Brücke baut, die angeblich von 5'000 Velofahrenden pro Tag benutzt wird. Es ist davon auszugehen, dass die Brücke vor allem am Tag befahren wird, in der Nacht wird kaum jemand über die Brücke fahren. Selbst wenn der Stadtrat der Aufstockung zustimmt und eine Ausschreibung stattfinden kann, aus der eine einigermaßen vernünftige Lösung für eine Panoramabrücke hervorgeht, ist noch lange nicht gewiss, dass die Stimmbevölkerung dem Bau dieser Brücke zustimmen wird. Zudem ist damit zu rechnen, dass im Zusammenhang mit diesem Projekt eine Menge Einsparungen eingehen werden.

Benno Frauchiger (SP): Zum Ergänzungsantrag Nr. 1 der PVS: Es ist wichtig, dass der Planungssperimeter ausgeweitet wird, denn in diesem Perimeterbereich gibt es eine Menge Brückenvarianten. Für den Langsamverkehr ist es bedeutend, dass die Brücke ohne Niveauunterschied realisiert wird. Es bringt nichts, eine Brücke zu bauen, bei der man zuerst die Steigung zum Bierhübeli und zur Inneren Enge überwinden muss, um danach wieder abwärts, in Richtung Polygonbrücke, zu fahren. Das wäre keine langsamverkehrsfreundliche Lösung. Als

seinerzeit die Kornhausbrücke gebaut wurde, hat man den Altenberg abgegraben, damit man vom Viktoriaplatz bis zum Kornhausplatz ein möglichst sanftes und gleichmässiges Gefälle realisieren konnte. Seinerzeit wurde auch schon für den Langsamverkehr gebaut, nämlich für Pferdekutschen oder -fuhrwerke, für Fussgängerinnen und Fussgänger und für die ersten Velomodelle. Seit 100 Jahren sind die Leute froh darüber, dass das dortige Gefälle angenehm ist und sie keine starke Steigung über den Altenberg überwinden müssen, um danach wieder bergab, zum Kornhaus- oder Viktoriaplatz, zu fahren. Ich hoffe, dass die neue Velobrücke ohne grosse Niveauunterschiede realisiert werden kann, damit die Velofahrenden auch in 100 Jahren noch Freude daran haben werden.

Rudolf Friedli (SVP): Ich bewundere die Multitasking-Fähigkeiten von Ursula Wyss. Ich habe ihr Verhalten während dieser Debatte beobachtet: Sie kann anscheinend auf ihrem Handy Nachrichten schreiben, dabei mit verschiedenen Leuten sprechen und gleichzeitig alles mitbekommen, was am Rednerpult gesagt wird. Ich bewundere dies, denn ich selbst kann mich nur auf eine Sache auf einmal konzentrieren. Aber man sagt ja, dass Frauen über bessere Multitasking-Fähigkeiten verfügen als Männer. Vielleicht ist es aber auch so, dass das Verhalten der Gemeinderätin eher unhöflich als vielseitig ist. Vielleicht hat sie den verschiedenen Redebeiträgen gar nicht zugehört, weil sie sich darauf verlassen kann, dass die beantragte Kreditaufstockung sowieso genehmigt wird.

Patrik Wyss (GFL): Oft wird behauptet, die Fuss- und Velobrücke sei nicht sicher. Aber das Gegenteil ist der Fall! Die geplante Brücke für den Fuss- und Veloverkehr verbindet die Stadtteile Breitenrain und Länggasse sowie die Stadt und die Agglomerationen auf viel sicherere Weise als die bestehenden Verbindungen. Die Velobrücke schafft eine tangentielle Verbindung, dank der die Velofahrenden neuralgische Punkte wie die Kreuzung beim Henkerbrännli, den Nordring, die Lorrainebrücke, das Bollwerk, den Bahnhofplatz und City West umfahren können. Velofahrende, die sich mehr Sicherheit auf dem Velo wünschen, beispielsweise ältere Verkehrsteilnehmende oder Familien mit Kindern, profitieren besonders von der Brücke. Auch öV und MIV werden von der Brücke profitieren, weil dank ihr mehr Leute mit dem Fahrrad unterwegs sein werden. Es wird auch oft behauptet, die vorgesehene Variante sei falsch, weil die Lorraine respektive Velofahrende, die vom Breitenrain zum Bahnhof gelangen wollen, nicht davon profitieren könnten. Aber wiederum ist das Gegenteil der Fall! Die Variante Polygonbrücke – Innere Enge ist die richtige Route. Diese Brücke wird nicht gebaut, um den Weg zum Bahnhof zu verbessern – obwohl diese Strecke verbesserungsbedürftig ist –, sondern damit der Bahnhof umfahren werden kann. Sie wird gebaut, damit man vom Breitenrain nicht zuerst in die Lorraine hinunter und dann wieder in die Länggasse hinauf fahren muss, sondern ans Ziel gelangt, ohne ein starkes Gefälle beziehungsweise eine starke Steigung überwinden zu müssen. Um eine bessere Anbindung der Lorraine und der Nordquartiere zu erreichen, gibt es geeignete Projekte, die sich noch in der Pipeline befinden.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Angesichts der fortgeschrittenen Zeit und der Tatsache, dass der Stadtrat schon mehrfach über den Bau dieser Fuss- und Velobrücke debattiert hat, werde ich mich kurz halten. 2013 hat der Stadtrat die TVS beauftragt, die Federführung bei der Planung dieses Projekts zu übernehmen. Die neue Verbindung ist seit 2004 als Lücke im kantonalen Sachplan Veloverkehr erfasst, entsprechend haben wir eine Lösung ausgearbeitet, um diese Lücke zu schliessen und wir haben eine Machbarkeitsstudie dazu durchgeführt. Die Linienführung, die wir mit dieser Kreditvorlage vorlegen, ist die Bestvariante, zu der nun ein Wettbewerb ausgeschrieben werden soll. Es war niemals die Meinung, dass die Brücke als Ersatz für die Lorrainebrücke dienen, beziehungsweise als Massnahme zur Verbesserung der Strecke zwischen Breitenrain, Lorraine und Bahnhof gebaut werden soll. Es war nie vorgese-

hen, dass sie als Ersatz für alle weiteren Massnahmen im Zuge der Velo-Offensive dient, über die der Stadtrat in der letzten Sitzung beschlossen hat, und die er mit dem Entscheid zum RFFV bestätigt hat. Die Ergänzungsanträge der PVS sind nachvollziehbar, insbesondere der Teil zur Ausdehnung des Wettbewerbsperimeters. Ich finde den Zusatz zentral, dass keine Gebäude gegen den Willen der Eigentümerschaft abgerissen werden dürfen. Im urbanen Raum bewegt man sich immer in der Nähe irgendwelcher Liegenschaften, aber ein Abbruch stellt eine Hürde dar, die eindeutig zu hoch liegt. Ich begrüsse, dass diese Bedingung im Antrag auf Ausdehnung des Perimeters festgehalten ist. Über die Frage, ob nach dem Wettbewerb eine Abstimmung durchgeführt werden soll, lässt sich diskutieren. Wesentlich ist, dass die Volksabstimmung nicht schon vor dem Wettbewerb stattfindet. Ich danke Ihnen für die Unterstützung zugunsten des Brückenprojekts.

Stadtratspräsident *Thomas Göttin*: Bevor wir zur Abstimmung schreiten, habe ich zum Eventualantrag zum Rückweisungsantrag Nr. 1 der PVS-Minderheit folgende Anmerkung: Die meisten Juristen gehen davon aus, dass der Stadtrat die Kompetenz hat, eine obligatorische Volksabstimmung zu verlangen. Gemäss den in der GO festgelegten Finanzkompetenzen ist die Möglichkeit für ein fakultatives Referendum im entsprechenden Fall nicht gegeben. Man kann diesbezüglich anderer Meinung sein, wie Jacqueline Gafner ausgeführt hat. Die Abstimmung zum besagten Antrag geschieht unter diesem Vorbehalt.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 der PVS-Minderheit ab (18 Ja, 41 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 013*
2. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zum Rückweisungsantrag Nr. 1 der PVS-Minderheit ab (22 Ja, 37 Nein, 5 Enthaltungen). *Abst.Nr. 014*
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Ziffer 1 der PVS-Minderheit ab (19 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 015*
4. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zum Rückweisungsantrag Nr. 2 Ziffer 1 der PVS-Minderheit ab (19 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 016*
5. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Ziffern 2 bis 4 der PVS-Minderheit ab (19 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 017*
6. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zum Rückweisungsantrag Nr. 2 der PVS-Minderheit ab (19 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 018*
7. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 3 der PVS-Minderheit ab (19 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 019*
8. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zum Rückweisungsantrag Nr. 3 der PVS-Minderheit ab (19 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 020*
9. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 Ziffern 1 und 2 der SVP ab (23 Ja, 40 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 021*
10. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zum Rückweisungsantrag Nr. 1 Ziffer 2 der SVP ab (23 Ja, 41 Nein). *Abst.Nr. 022*
11. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 Ziffern 3 und 4 der SVP ab (19 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 023*
12. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Buchstaben a bis j der SVP ab (19 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 024*
13. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Buchstaben k und l der SVP ab (19 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 025*
14. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Buchstaben m und n der SVP ab (19 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 026*

15. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Buchstabe o der SVP ab (19 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 027*
16. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Buchstaben p und q der SVP ab (20 Ja, 42 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 028*
17. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Buchstaben r bis t der SVP ab (22 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 029*
18. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag Nr. 1 der PVS zu (57 Ja, 1 Nein, 4 Enthaltungen). *Abst.Nr. 030*
19. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag Nr. 2 der PVS zu (35 Ja, 23 Nein, 4 Enthaltungen). *Abst.Nr. 031*
20. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 1 der PVS-Minderheit ab (22 Ja, 40 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 032*
21. Der Stadtrat stimmt dem abgeänderten Ergänzungsantrag Nr. 2 der PVS-Minderheit zu (30 Ja, 28 Nein, 4 Enthaltungen). *Abst.Nr. 033*
22. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 3 der PVS-Minderheit ab (22 Ja, 41 Nein). *Abst.Nr. 034*
23. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag A zum Ergänzungsantrag Nr. 3 der PVS-Minderheit ab (21 Ja, 42 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 035*
24. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag B zum Ergänzungsantrag Nr. 3 der PVS-Minderheit ab (19 Ja, 45 Nein). *Abst.Nr. 036*
25. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Vollmer ab (29 Ja, 30 Nein, 5 Enthaltungen). *Abst.Nr. 037*
26. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag SVP ab (16 Ja, 48 Nein). *Abst.Nr. 038*
27. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zum Ergänzungsantrag SVP ab (16 Ja, 47 Nein). *Abst.Nr. 039*
28. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Vorlage zum Planungs- und Projektierungskredit für die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain – Länggasse (38 Ja, 22 Nein). *Abst.Nr. 040*

2012.SR.000211

12 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köppli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!; Abschreibung

Gemeinderatsantrag

Der Stadtrat schreibt die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köppli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen!, die mit SRB 2013-202 vom 16. Mai 2013 durch den Stadtrat erheblich erklärt wurde (48 Ja, 16 Nein, 3 Enthaltungen), als erfüllt ab.

Bern, 27. Januar 2016

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat stimmt der Abschreibung der Motion zu (62 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 041*

2015.SR.000226

13 Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Abriss der Polygonbrücke – sind die Schildbürger nun wieder in Bern ansässig geworden?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellant *Alexander Feuz* (SVP): Ich bin mit der Antwort des Gemeinderats nicht zufrieden. Meine Frage lautete, ob die Schildbürger in Bern ansässig geworden sind. Nachdem die Antwort des Gemeinderats vorliegt, muss diese Frage leider mit „Ja“ beantwortet werden. Die Schildbürger bauten ein Rathaus, bei dem vergessen wurde, Fenster einzubauen, so dass sie am Ende versuchen mussten, das nötige Licht mittels Eimern einzufangen und ins Rathaus zu tragen. Genauso wie die Schildbürger geht die Stadt Bern bei der Velobrücke vor.

Beschluss

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

Traktandenliste

Die Traktanden 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 GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL): Keine Festvermietungen von Rasenplätzen auf Berner Schulgeländen!
2. Interfraktionelle Interpellation Fraktion GB/JA!, SP (Stéphanie Penher, GB/David Stampfli, SP/Manuel C. Widmer, GFL): Hüttendorfzone: Wie setzt der Gemeinderat den Abstimmungsauftrag um?
3. Interpellation Fraktion GB/JA! (Leena Schmitter, GB): Ist die Rechtstaatlichkeit bei der Verweigerung von Demonstrationsbewilligungen gewährleistet?
4. Interpellation Fraktion BDP/CVP (Andrin Soppelsa, BDP): Wie geht es weiter mit der Ka-We-De?
5. Kleine Anfrage Alexander Feuz (Fraktion SVP): Stadtnomaden: wann hört die Begünstigung dieser Sondergruppe auf?
6. Kleine Anfrage Christa Ammann (AL): Zieht der Gemeinderat im IAFP voreilige Schlüsse oder behält er Erkenntnisse unter dem Deckel?

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.45 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

Thomas Göttin

Barbara Waelti