



Stadtratssitzung

Donnerstag, 26. April 2018, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäftsnummer
1. Protokollgenehmigung Stadtrat 2018 (Protokoll Nr. 06 vom 08.03.2018)	2018.SR.000004
2. Aufsichtskommission (AK): Wahlen Legislatur 2017 - 2020; Ersatzwahl	2016.SR.000275
3. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Realisierung eines Parks auf dem Areal des NPZ (Nationales Pferdzentrum): Was wären die Folgen für den bernischen Pferdesport, den Reiterzug der KAPO, die Kavallerie Bereitermusik Bern und weitere betroffene Vereine? (PRD)	2018.SR.000054
4. Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP), Lionel Gaudy (BDP): Erfolgskriterien Verkehrsversuch Guisanplatz (TVS)	2018.SR.000055
5. Erneuerung der Ka-We-De; Projektierungskredit (PVS: Feuz / PRD: von Graffenried / BSS: Teuscher)	2014.BSS.000213
6. Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli, SVP): Frei werdende ehemalige KITAG Kino-Säle in der Innenstadt: Könnte einer davon – bei vernünftigem Kosten-/Nutzen-Verhältnis – als Alternative für die Tankere genutzt werden? (FPI: Aebersold)	2018.SR.000042
7. Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt) (PVS: Wyss Patrik / TVS: Wyss)	2000.GR.000608
8. Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredite (Vorprojekte/Mitwirkung/Bauprojekte) (PVS: Wyss Patrik / TVS: Wyss)	2000.GR.000608
9. Motion Michael Daphinoff (CVP): Neue Lösung für das Langzeitparkieren von Velos beim Bahnhof. Befreiung der bahnhofsnahen Veloabstellplätze von Veloleichen; <i>Annahme als Richtlinie</i> (TVS: Wyss)	2016.SR.000217
10. Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB): Veloabstellplätze im frei werdenden RBS-Bahnhof sichern; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss)	2017.SR.000194
11. Sanierung Thunstrasse West; Projektierungskredit (Bauprojekt) (PVS: Gallizzi / TVS: Wyss)	2015.TVS.000112
12. Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Cristina Anliker-Mansour, GB): Tempo 30 auf der Achse Viktoriarain-Viktoriastrasse; <i>Annahme als Richtlinie</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 22.03.2018</i>	2016.SR.000007

13. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Schaffung neuer Begegnungszonen in Bern: Auch Hauseigentümer und Dienstbarkeitsberechtigte frühzeitig in den Entscheidungsprozess einbeziehen!; *Annahme und gleichzeitig Prüfungsbericht*
(TVS: Wyss) *verschoben vom 22.03.2018* 2016.SR.000018
14. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Velowege an der Aare: Stopp unnötiger Planungskosten!; *Ablehnung*
(TVS: Wyss) *verschoben vom 22.03.2018* 2016.SR.000034
15. Motion Fraktion SP (Michael Sutter/David Stampfli, SP): Friedliches Nebeneinander von Fussgängerinnen und Velofahrern zwischen Schönausteg und Eichholz; *Annahme als Richtlinie*
(TVS: Wyss) *verschoben vom 22.03.2018* 2016.SR.000105
16. Postulat Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher/Alexander Feuz, SVP): Erhöhen der Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Berner Innenstadt durch Beschränken der Fahrgeschwindigkeit der Velofahrenden und/oder das Erlassen von Fahrverboten an stark frequentierten Orten; *Ablehnung*
(TVS: Wyss) *verschoben vom 22.03.2018* 2016.SR.000068
17. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Roland Jakob, SVP): Besserer Schutz der Fussgänger in der Stadt Bern vor Velorowdys und E-Bikes!
(TVS: Wyss) 2016.SR.000133
18. Interpellation Fraktion SVP (Rudolf Friedli, SVP): Verbilligte Velostationsabonnemente als Wahlgeschenke?
(TVS: Wyss) 2016.SR.000059
19. Postulat Henri Beuchat und Alexander Feuz (SVP): Bettelnde Tram-Musiker nerven Passagiere in der Stadt Bern; *Ablehnung*
(TVS: Wyss) *verschoben vom 22.03.2018* 2016.SR.000069

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 09	401
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	404
Mitteilungen der Vorsitzenden	405
Traktandenliste.....	405
1 Protokollgenehmigung Stadtrat 2018 (Protokoll Nr. 06 vom 08.03.2018)	406
2 Aufsichtskommission (AK): Wahlen Legislatur 2017-2020; Ersatzwahl	406
3 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Realisierung eines Parks auf dem Areal des NPZ (Nationales Pferdzentrum): Was wären die Folgen für den bernischen Pferdesport, den Reiterzug der KAPO, die Kavallerie Bereitermusik Bern und weitere betroffene Vereine?	407
4 Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP), Lionel Gaudy (BDP): Erfolgskriterien Verkehrsversuch Guisanplatz.....	407
5 Erneuerung der Ka-We-De; Projektierungskredit.....	408
6 Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli, SVP): Frei werdende ehemalige KITAG Kino-Säle in der Innenstadt: Könnte einer davon – bei	

vernünftigem Kosten-/Nutzen-Verhältnis – als Alternative für die Tankere genutzt werden?.....	415
7 Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt)	420
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 23.10 Uhr	430
7 Fortsetzung: Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt)	431
8 Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredite (Vorprojekte/Mitwirkung/Bauprojekte).....	453
9 Motion Michael Daphinoff (CVP): Neue Lösung für das Langzeitparkieren von Velos beim Bahnhof. Befreiung der bahnhofsnahe Veloabstellplätze von Veloleichen.....	456
10 Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB): Veloabstellplätze im frei werdenden RBS-Bahnhof sichern.....	456
Traktandenliste	456

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsidentin Regula Bühlmann

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Lionel Gaudy	Seraina Patzen
Timur Akçasayar	Claude Grosjean	Stéphanie Penher
Katharina Altas	Lukas Gutzwiller	Halua Pinto de Magalhães
Ruth Altmann	Erich Hess	Tabea Rai
Peter Ammann	Brigitte Hilty Haller	Rahel Ruch
Ursina Anderegg	Stefan Hofer	Kurt Rüegsegger
Oliver Berger	Roland Iseli	Sandra Ryser
Thomas Berger	Ueli Jaisli	Marianne Schild
Henri-Charles Beuchat	Bettina Jans-Troxler	Leena Schmitter
Danielle Cesarov-Zaugg	Dannie Jost	Edith Siegenthaler
Yasemin Cevik	Ladina Kirchen	Bettina Stüssi
Michael Daphinoff	Ingrid Kissling-Näf	Michael Sutter
Matthias Egli	Fuat Köçer	Luzius Theiler
Bernhard Eicher	Philip Kohli	Regula Tschanz
Vivianne Esseiva	Eva Krattiger	Johannes Wartenweiler
Alexander Feuz	Marieke Kruit	Janine Wicki
Benno Frauchiger	Nora Krummen	Manuel C. Widmer
Barbara Freiburghaus	Daniel Lehmann	Marcel Wüthrich
Rudolf Friedli	Maurice Lindgren	Patrik Wyss
Katharina Gallizzi	Barbara Nyffeler	Christoph Zimmerli

Entschuldigt

Christa Ammann	Franziska Grossenbacher	Patrizia Mordini
Lea Bill	Nadja Kehrl-Feldmann	Zora Schneider
Laura Binz	Martin Krebs	Lena Sorg
Michael Burkard	Peter Marbet	Matthias Stürmer
Milena Daphinoff	Lukas Meier	Christophe Weder
Claudine Esseiva	Melanie Mettler	Patrick Zillig
Tamara Funicello		

Vertretung Gemeinderat

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

Entschuldigt

Reto Nause SUE

Ratssekretariat

Jacqueline Cappis, Stv. Ratssekretärin
Annemarie Masswadeh, Protokoll

Joel Leber, Ratsweibel
Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

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

Mitteilungen der Vorsitzenden

Präsidentin *Regula Bühlmann*: Wir haben einen Rücktritt zu verzeichnen: Stefan Hofer von der SVP hat heute seine letzte Sitzung. Er ist seit 2016 im Stadtrat. Ich verlese sein Rücktrittsschreiben: «Am 26 April 2018 werde ich meine letzte Sitzung im Stadtrat bestreiten. Durch meine verschiedenen Engagements als Berufspilot, Grossrat des Kantons Bern sowie Geschäftsführer von zwei Firmen reicht die Zeit leider nicht aus, der Aufgabe im Stadtrat gerecht zu werden. Ich wünsche allen Mitgliedern des Stadtparlaments viel Erfolg und Freude an ihrem Amt und erhoffe mir umsichtige und stufengerechte Entscheidungen und Anträge. Mein Amt im Grossen Rat werde ich mit Freude weiterverfolgen.»

Wir wünschen Ihnen für dieses Amt und für die verschiedenen Engagements alles Gute. Ich nehme an, Sie werden die Berner Politik auch aus dieser Warte weiter verfolgen. (*Applaus*)

In der heutigen Stadtratspause lädt BernExpo ein zur Präsentation des Projekts BEmotion Base, also der neuen Multifunktionshalle. Der Anlass findet im Sitzungszimmer 7 statt, anschliessend gibt es in der Rathaushalle ein Apéro.

Neu ist auf der elektronischen Anzeigetafel festgehalten, welches Traktandum im Moment behandelt wird. Dies vor allem, damit die Leute sehen, worüber debattiert wird, wenn ab dem 17. Mai 2018 die Debatten im Internet übertragen werden. Aus dem gleichen Grund müssen sich neu alle Rednerinnen und Redner anmelden.

Traktandenliste

Präsidentin *Regula Bühlmann*: Es liegen zwei Anträge vor. Zum Antrag von Luzius Theiler auf Verschiebung der Traktanden 7 und 8 möchte ich vorausschicken, dass wir ein Paket aus den vier Traktanden 7 bis 10 gebildet haben, und ich schlage vor, dass wir bei Annahme des Ordnungsantrags das ganze Paket verschieben. Und eine Verschiebung um mindestens einen Monat bedeutet der vielen Pendenzen wegen eine Verschiebung bis nach den Sommerferien, voraussichtlich auf den 30. August 2018.

Ordnungsantrag Luzius Theiler (GaP)

Die beiden Traktanden 7 und 8 (ZBB) seien um mindestens einen Monat zu verschieben.

Antragsteller *Luzius Theiler (GaP)*: Sie waren vielleicht genauso überrascht wie ich über die Zustellung dieser beiden Vorlagen zur Zukunft Bahnhof Bern (ZBB). – Mitten in den Ferien, manche haben sie erst Anfangs dieser Woche gesehen. Es werden darin ganz neue Vorschläge gebracht und Projekte, die bis jetzt nie diskutiert worden waren; ich denke da an die beiden Velo-Einstellhallen und besonders an die unter dem Hirschengrabenpark. Es wurde immer gesagt, dieser Park werde nie in irgendeiner Weise tangiert, und jetzt soll plötzlich alles ganz anders sein. Es war für uns völlig unmöglich, diese neuen Gesichtspunkte – es gibt neben dem eben erwähnten noch viele andere – in den paar Tagen, die uns zur Verfügung standen, zu prüfen und zu diskutieren und Informationen, Expertenmeinungen etc. einzuholen. Es geht um ein Monstergeschäft, mit Auswirkungen für mindestens zehn Jahre. Würden alle diese Baustellen, die hier vorgeschlagen werden, realisiert, hätte dies riesige Auswirkungen. Wir können unsere Aufgabe nicht wahrnehmen, wenn wir nicht genügend Zeit haben für die Vorbereitung eines Geschäfts. Und wir sind doch sicher nicht dermassen exekutiv-hörig,

dass wir uns einfach einem sogenannten zeitlichen Sachzwang fügen. Später würden uns die Leute fragen, warum wir ein derart wichtiges Geschäft ohne richtige Bedenkzeit durchgewunken haben. Das möchte ich vermeiden, und ich ersuche Sie dringend, das Geschäft zu verschieben.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag Theiler ab (7 Ja, 36 Nein, 7 Enthaltungen) *Abst.Nr. 009*.

Antrag der Fraktion SVP auf Diskussion zu einem aktuellen Anlass (Art. 49 GRSR):

Aktuelle Situation bei der Reithalle: Wie stellt sich der Gemeinderat zu den folgenden aufgetretenen Problemen?

- Besetzung grosser Halle durch Gruppierung
- Schadenersatz an Künstler infolge Besetzung
- Verbot Techno-Veranstaltungen («we love Techno») in Reithalle wegen Umfeld (Druck der Strasse Angst vor Ausschreitungen gegen Besucher und Betreibern?)

Alexander Feuz (SVP): Uns geht es bei diesem Antrag um die Besetzung der Grossen Halle durch eine Gruppierung. Es stellt sich die Frage des Schadenersatzes, die ein Künstler einfordert, weil er infolge dieser Besetzung eine Ausstellung nicht durchführen konnte, und ein weiterer Punkt ist ein Verbot von Techno-Veranstaltungen. Begründet wird dies offenbar mit dem Umfeld. Wir fragen uns, ob das Druck von der Strasse ist, Angst vor Ausschreitungen oder Terror gegen Besucher und Betreiber. Wir sind der Meinung, jetzt sei vor allem der Gemeinderat gefragt. Uns interessiert seine Antwort, weil das Volk ja auch noch über den Kredit abstimmen wird, und der Stimmbürger hat das Anrecht zu erfahren, wie sich der Gemeinderat zu diesen Problemen stellt.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag der Fraktion SVP ab (5 Ja, 45 Nein) *Abst.Nr. 010*.
2. Die Traktanden 7 bis 10, 14 und 15 sowie 16 und 17 werden jeweils gemeinsam behandelt.

2018.SR.000004

1 Protokollgenehmigung Stadtrat 2018 (Protokoll Nr. 06 vom 08.03.2018)

Der Stadtrat genehmigt das Protokoll Nr. 06 vom 08.03.2018.

2016.SR.000275

2 Aufsichtskommission (AK): Wahlen Legislatur 2017-2020; Ersatzwahl

Der Stadtrat wählt für den zurücktretenden Stefan Hofer den von der Fraktion SVP nominieren Henri-Charles Beuchat (SVP) als Mitglied in die Aufsichtskommission.

2018.SR.000054

3 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Realisierung eines Parks auf dem Areal des NPZ (Nationales Pferdzentrum): Was wären die Folgen für den bernischen Pferdesport, den Reiterzug der KAPO, die Kavallerie Bereitermusik Bern und weitere betroffene Vereine?

Alexander Feuz (SVP): Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort, bin aber konsterniert über seine Ausführungen. Dort, wo früher die Reiter waren, will man jetzt einen Park machen, und auf einem Teil des Geländes eine Überbauung. Man sagt immer, wie wichtig Bern die Grünzonen und das Freizeitangebot seien, dass Bern eine Sportstadt sei. Die Antworten auf meine Fragen zeigen, welche Auswirkungen ein Wegzug des NPZ hat: Es sind 48 Mitarbeitende betroffen, davon 15 Lernende, 380 Sportlerinnen und Sportler, davon 250 Kinder und Jugendliche, 320 Lernende im Rahmen der überbetrieblichen Kurse Pferdewarte EBA. Pferdefachleute, tiermedizinische Praxisassistenzen, Hufschmiede etc., 32 Teilnehmer von höheren Berufsbildungskursen, Kader- und diverse andere Trainings etc. Über all das geht man einfach hinweg. Überdenken Sie das noch einmal gründlich, und denken Sie daran: Wir haben in der Stadt Bern schon bald einmal ein Überangebot an Wohnungen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2018.SR.000055

4 Kleine Anfrage Barbara Freiburghaus (FDP), Lionel Gaudy (BDP): Erfolgskriterien Verkehrsversuch Guisanplatz

Lionel Gaudy (BDP): Wir danken dem Gemeinderat für seine Antwort. Es ist doch sehr erfreulich, zu lesen: «Es ist dem Gemeinderat wichtig, dass der geplante Verkehrsversuch am Guisanplatz unter Einbezug der Anstösser und weiteren Betroffenen durchgeführt wird.» Und es ist erfreulich zu lesen, dass inzwischen eine Sitzung stattgefunden hat, Mitte April, in der man auch mit den Betroffenen geredet hat. Wir haben uns aber gefragt, warum es einen Anstoss vielleicht auch aus der Politik braucht, damit man gerade bei einem solchen Verkehrsversuch auch mit den direkt Betroffenen redet und versucht, gemeinsam eine Lösung zu entwickeln. In der Stadt Bern wird für fast alles ein partizipativer Prozess durchgeführt. Warum dies im Fall hier nicht so war, ist für uns ein wenig fragwürdig. Wir hoffen, dass jetzt weiter an einer konstruktiven Lösung gearbeitet wird und werden sicher den Guisanplatz und auch den geplanten Verkehrsversuch im Auge behalten und darauf achten, dass alles richtig läuft.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2014.BSS.000213

5 Erneuerung der Ka-We-De; Projektierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend Gesamtanierung Ka-We-De; Projektierungskredit.
 2. Er genehmigt den Projektierungskredit von 3,6 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB09-167. Dieser Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
 3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
- Bern, 13. Dezember 2017

Ergänzungsantrag 1 PVS

Am Grundkonzept der Sommer- und Winternutzung soll festgehalten werden.

Ergänzungsantrag 2 PVS

Die Stadt strebt bei der Ka-We-De-Erneuerung ein besseres Verhältnis zwischen Liege- und Wasserfläche und eine Attraktivierung der Wasserfläche für Kinder mit unterschiedlichen Wasserniveaus an. Ob hierzu eine Verkleinerung des Wasserbeckens sinnvoll und nötig ist, soll im Rahmen des Wettbewerbs geklärt und nicht bereits vorweggenommen werden.

Ergänzungsantrag 3 PVS

Die Nutzung des Garderobentrakts soll im Rahmen des Wettbewerbs geklärt und nicht bereits vorweggenommen werden.

Sprecher PVS *Alexander Feuz* (SVP): Ich danke der Verwaltung und den Kommissionsmitgliedern herzlich für die Begehung und Besprechung vor Ort, das war sehr wertvoll, und ich danke der Kommission dafür, dass sie mir das Geschäft zugeteilt hat. Ich habe von Anfang an offengelegt, dass ich eine gewisse Vorbefasstheit habe, weil ich im Quartier wohne. Ich kenne das Bad sehr gut, als Kind war ich sehr oft dort, später etwas weniger, und mit meiner kleinen Tochter bin ich natürlich wieder mehr dort. Aber die Kommission hat mir das Vertrauen ausgesprochen und ich möchte ihr dafür an dieser Stelle danken.

Die Ka-We-De wurde in den 30er-Jahren als erste moderne Eis- und Wassersportanlage in Bern gebaut. 1985 bis 1989 wurde sie renoviert, und das war eine ziemliche «Übung», man hat sogar Spezialisten aus Deutschland kommen lassen, die zuerst meinten, das könne man gar nicht machen, aber es ging dann doch. Und man hat in den 80er-Jahren das Bad erheblich umgebaut, die Eis- und Wasserfläche etwas vergrössert und den alten Garderobentrakt durch einen neuen ersetzt. Jetzt wird ein Projektierungskredit über 3.6 Mio. Franken für eine nächste Sanierung beantragt.

Die Anlage ist schützenswert, ist also denkmalschützerisch sehr hoch eingestuft, und ein wichtiger Zeitzeuge der Moderne. Ich bin froh, dass die Stadt Bern das gemerkt hat. Vor Jahren musste der Denkmalpfleger an einem Architekturforum erfahren, dass man dort einen ganz anderen Betrieb einrichten wollte, und darauf hat er interveniert. Die Ka-We-De ist also ein geschütztes Ensemble, und sie ist heute sanierungsbedürftig. Insbesondere das Wellenbad hat grosse Probleme, letzten Sommer hat es einige Male nicht funktioniert. Das Bad wird im Winter als Eisanlage benützt, für Hockey wie auch für das freie Eislaufen, es gibt auch Kurse, und der EHC 96 hat, nach einem Unterbruch, heute seine Trainings wieder dort. Aber gemäss Eisstrategie will man mit dem Eishockeybetrieb aufhören. Es wurden dafür auch verschärfte Lärmschutzbestimmungen geltend gemacht: Nach Sanierungen oder Renovationen

gelten unter Umständen neue Lärmschutzwerte, so dass es kritisch werden kann, und darum ist künftig nur noch Softhockey vorgesehen, also ohne Ausrüstung und Banden und mit weichem Puck. Der Eishockeybetrieb fängt bereits im September an, mit der Konsequenz dass man das Bad früh schliessen muss, und weil bis fast in den April hinein Eishockey gespielt wird, kann man den Badebetrieb erst relativ spät wieder aufnehmen. Ohne das Klub-Hockey wird es diesbezüglich eine Erleichterung geben.

Zu diskutieren gab in der Kommission, ob es viel mehr Liegeflächen braucht oder ob die bestehenden ausreichen, es wird einen Wettbewerb und Studienaufträge geben, die sich dieser Frage annehmen. Für den Gemeinderat ist klar, dass die Ka-We-De ein Familienbad sein soll, und man sieht eine gewisse Reduktion der Eisfläche vor. Im Projektbeschrieb steht, dass die Attraktivität zunehmen soll, und man will eine Verbesserung der Betriebsabläufe und eine Senkung der Betriebskosten. Möglich machen sollen dies nicht zuletzt der spätere Beginn und das frühere Ende der Eissaison, weil die teure Phase dann ist, wenn man bei 25 Grad Celsius Eis aufbereiten muss. Ebenfalls wichtig ist dem Gemeinderat die sorgfältige Erneuerung der denkmalgeschützten Anlage, es soll also kein Disneyland entstehen. Im Vortrag ebenfalls erwähnt sind Nutzen und die Chancen durch den Wegzug des Klubhockeys, die Anpassung der Anlagen an die gesetzlichen Vorschriften und der Einsatz von erneuerbarer Energie, und man will bei der Erneuerung der Eis- und Wassertechnik ökologischen Aspekten gebührende Beachtung schenken. Eine Anekdote: Die Flamingos im Dählhölzli haben offenbar im Winter nur warme Beine, weil eine gewisse Abwärme aus der Ka-We-De in ihr Becken weitergeleitet wird. Dann geht es auch um einen rechtzeitigen Ersatz zur Vermeidung von Betriebsausfällen. Der kritische Punkt ist das Erneuerungskonzept. Das gab in der Kommission viel zu diskutieren, wie Sie auch an den Anträgen sehen. Zu Beginn hat sich ein Teil der Kommission enthalten, wir haben darauf einen bereinigten Antrag formuliert, der schliesslich angenommen wurde, und am Schluss war auch die ganze Kommission für den Kredit. Auf den Konzeptskizzen im Vortrag sehen Sie eine klare Abtrennung zwischen verschiedenen Nutzungen, und die Kommission ist der Meinung, man sollte hier dem Wettbewerb nicht vorgreifen. Es wurde zwar von den Betreibern und vom Gemeinderat immer wieder versichert, dass das nicht eine definitive Einteilung sei, sondern einfach eine Trennlinie, aber es hat in der Bevölkerung zu Unruhe geführt, und auch ich habe mich beim ersten Draufblicken gleich auf diese Skizzen gestürzt.

Auch die Umnutzung des Garderobentrakts gab zu reden, wie ebenfalls aus den Anträgen ersichtlich. Nicht dass er architektonisch besonders wertvoll wäre, aber man hat ihn erst in den 80er-Jahren neu erstellt, für die Hockey Spielenden, und, was vor allem wichtig ist, er bildet eine Lärmbarriere für das Quartier. Und darum hat sich das Quartier für den Erhalt ausgesprochen. Auch in dem Fall sollte man nicht vorgreifen, es gäbe verschiedene Nutzungsmöglichkeiten, beispielsweise auch eine Art Lounge auf dem Gebäude. Dass man im Restaurant die nötigen Installationen und Verbesserungen vornehmen muss, ist klar, da gibt es offenbar jetzt neue Konzepte, mit verschiedenen Buffet-Angeboten, die recht gut laufen. Wichtig ist auch, dass man ein qualitätssicherndes Verfahren durchführt, ich verweise auf die Ziffer 5.3 des Vortrags.

Zu den Kosten: Man rechnet mit Investitionen in der Grössenordnung von 28 bis 36 Mio. Franken, entsprechend viel kostet bereits die Projektierung, mit 3.6 Mio. Franken. Die Kapitalfolgekosten kann man noch nicht berechnen, weil noch kein konkretes Projekt besteht. Auch wie hoch der Beitrag aus der Spezialfinanzierung Eis- und Wasseranlagen sein wird, kann man noch nicht sagen. Die Terminplanung sehen Sie ebenfalls im Vortrag. Man ist der Meinung, man sollte nicht zwei Bäder und Eisflächen gleichzeitig sanieren, weil sonst unter Umständen das Angebot zu klein ist, und darum kann man mit der Sanierung der Ka-We-De erst anfangen, wenn das Weyermannshaus fertig saniert ist.

Zu den Anträgen der PVS: Es scheint der PVS sinnvoll, eine Ganzjahresnutzung anzustreben, und das wird auch vom Quartier so gewünscht. Der Antrag 2 ist der Kommission sehr wichtig.

Dazu gab es eine zweite Diskussion, wegen der erwähnten Bilder, die man missverstehen kann. Der entscheidende Satz in Antrag 2 ist: «Ob hierzu eine Verkleinerung des Wasserbeckens sinnvoll und nötig ist, soll im Rahmen des Wettbewerbs geklärt und nicht bereits vorweggenommen werden.» Die Begründung habe ich bereits geliefert: das Planungsteam soll im Wettbewerb Gestaltungsvarianten erarbeiten können, ohne zu fest eingeschränkt zu sein. Es reicht, als Vorgabe festzuhalten, dass mehr Liegefläche gewünscht wird. Denken Sie auch daran, wie die Anlage konzipiert ist, denken Sie an die Symmetrie, mit der Tribüne und dem grossen Becken. Da soll man nicht im Voraus festlegen, dass das Wasserbecken verkleinert wird. Antrag 2 haben wir wie gesagt in einer zweiten Runde noch einmal geklärt. Er wurde darauf einstimmig angenommen, und auch das Geschäft wurde danach einstimmig unterstützt. In die gleiche Richtung wie Antrag 2 geht der Antrag 3: Auch die Nutzung des Garderobentrakts soll im Wettbewerb geklärt und nicht vorweggenommen werden. Es geht vor allem um den Lärmschutz, aber auch darum, Ideen zu entwickeln, was man mit diesem Raum machen könnte. Die Situation mit dem Tierpark ist geklärt, «Schwimmen mit den Pinguinen», etwas plakativ gesagt, will man nicht, sondern man will die Anlage als das erhalten, was sie ist, und darum hat der Gemeinderat das gemeinsame Projekt mit dem Tierpark nicht aufgegriffen.

Ergänzungsantrag 1 Fraktion SVP

Die Stadt strebt bei der Ka-We-De eine markante Verkleinerung der Eisfläche an. Ob dies sinnvoll und nötig und mit den Geboten des Denkmalschutzes (Erhalt Ensemble der Anlage) in Einklang zu bringen ist, soll im Rahmen des Wettbewerbs/Studienauftrags geklärt und nicht bereits vorweggenommen werden.

Ergänzungsantrag 2 Fraktion SVP

Die Stadt strebt bei der Ka-We-De eine Attraktivierung der Wasserfläche für Kinder mit unterschiedlichen Wasserniveaus an. Ob dies sinnvoll und nötig ist und mit den Geboten des Denkmalschutzes in Einklang zu bringen ist, soll im Rahmen des Wettbewerbs/Studienauftrags geklärt und nicht bereits vorweggenommen werden.

Ergänzungsantrag 3 Fraktion SVP

Die Stadt strebt bei der Ka-We-De den totalen Verzicht auf das Clubhockey an. Es wird von Seiten der Stadt vorab geltend gemacht, dass die Lärmschutzbestimmungen dies ausschliessen. Ob dies auch bei einer blossen Sanierung (Bestandesgarantie) nötig und die totale Aufgabe auch eines niederschweligen Hockeybetriebs (mit reduzierten Spielbetrieb) auf einem kleineren Teil der Eisfläche wirklich nötig ist, soll im Rahmen des Wettbewerbs/ Studienauftrags geklärt und nicht bereits vorweggenommen werden.

Sprecher SVP *Alexander Feuz* (SVP): Die SVP hat weitere Anträge gestellt, weil es ein wichtiges Geschäft ist für das Quartier. Wir unterstützen das Vorhaben, wenn unseren Anträgen entsprochen wird.

Im Antrag 1 geht es nur um Plauschhockey, also ohne Ausrüstung, und um das freie Eislaufen, mit Antrag 3 wird die Türe offen gelassen für allfälliges niederschwelliges Klubhockey. Wir haben zu wenige Eisflächen, und wir denken natürlich auch an den Denkmalschutz und an das Konzept, die grosse Eisfläche vor dem Wald frei zu halten. Das ist schöner, als wenn man auf der Seite irgendeinen Schneeturm zum Klettern oder einen Marronistand hat. Für solche Angebote hat es an einem anderen Ort auf dem Gelände mehr als genügend Platz, und ein Marronistand in der Nähe des Restaurants ist ohnehin sinnvoller als einer, den man über die Eisfläche erreichen muss.

Antrag 2 ist fast gleich wie der PVS-Antrag. Die vorgesehene Ausgestaltung könnte eine Möglichkeit sein, aber eventuell wären andere Massnahmen zielgerichteter. Zudem haben wir den Verdacht, dass man diese unterschiedlichen Niveaus einzig machen will, um einen Grund zu haben für die Verkleinerung der Eisfläche.

Antrag 3 würde zu einer leichten Aufweichung der Eisstrategie führen. Es geht mir nicht um Spitzeneishockey, darum habe ich in Klammer festgehalten «mit reduziertem Spielbetrieb». Aber es kann nicht sein, dass man die Eisfläche so verkleinert, dass am Schluss kein Eishockey mehr möglich ist, obwohl es auch nach der Sanierung noch zulässig wäre.

Fraktionserklärungen

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Es ist schön, dass die Stadt das Projekt angeht, aber man darf das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. Und es darf nicht sein, dass sich mit der Sanierung vor allem die Architekten verwirklichen und wir am Schluss Liegeflächen haben, die gar nicht gewünscht werden. Man muss die Bevölkerung und die Bedürfnisse des Quartiers berücksichtigen. Sie können alle in der Quartierkommission fragen: Das ist nicht einfach der Feuz, der hier seine Meinung vertritt gegen alle anderen. Es geht darum, ein gutes und sinnvolles Projekt zu machen, nicht ein überladenes Projekt. Beim Wellenbad ist es technisch komplex, aber im oberen Teil geht es mehr um eine Sanierung und Erneuerung, da kann man mit wenig Geld viel erreichen. Denken Sie daran, dass es um ein Ensemble geht, um eine geschützte Anlage, und denken Sie auch an den Eislauf am Abend, auf dem freien, grossen, symmetrischen Feld. Wenn Sie das aufheben, zerstören Sie einen wesentlichen Bestandteil der Anlage. Bis ich 12 oder 13 Jahre alt war, war ich oft dort, aber die ersten Flirtversuche will man nicht unter den Augen der Nachbarn und der Eltern machen, sondern dafür wechselt man ins Marzili- oder ins Muribad. Die Ka-We-De ist ein Familienbad, halten Sie Mass! Wenn die Sanierung vor allem teuer wird, und dies für eine Verkleinerung der Wasserfläche, wird die SVP nicht Ja dazu sagen. Wir sind bereit, den Kredit für die Projektierung mitzutragen, aber ich habe Ihnen jetzt die Bedingungen und Auflagen genannt, die für uns wichtig sind, damit wir mit im Boot bleiben. Und denken Sie auch daran, dass das Geschäft in eine Volksabstimmung geht. Das Kirchenfeld ist nicht unbedingt das beliebteste Quartier, und mit einer überrittenen Vorlage, die den Abbruch von Gebäuden und ähnliches vorsieht, ist die Gefahr des Scheiterns gross. Das wollen wir verhindern, darum: Packen wir es gemeinsam an, aber mit Augenmass und mit Respekt vor einer denkmalgeschützten Anlage.

Lionel Gaudy (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Die Ka-We-De gehört genau so fest zu Bern wie der Bärengraben, der Zytglogge oder YB. Seit fast 90 Jahren kann sich die Stadtbevölkerung dort auf dem Eis und im Wasser entspannen und sportlich betätigen. Dass die Anlage mittlerweile stark sanierungsbedürftig ist, ist augenscheinlich. Im Rahmen der Eis- und Wasserstrategie soll die Ka-We-De auch weiterhin ein wichtiger Grundpfeiler sein in den Bereichen Wasser- und Eissport, und auch wir sind der Meinung, das Grundkonzept von Sommer- und Winternutzung habe gut funktioniert und solle beibehalten werden: Im Sommer kann man familienfreundlich baden und die Sonne geniessen, und im Winter soll man Eislaufen können. Für uns gehen die Vorstellungen der BSS für die Sanierung in die richtige Richtung. Es ist klar, dass mit diesem Ort emotionale Kindheitserinnerungen verbunden sind, und gerade wenn es nostalgisch wird, läuft man Gefahr, dass man erhalten will um des Erhaltens willen; die nächste Generation soll genau das erleben, was man selber, vielleicht auch ein wenig verklärt, erlebt hat. Für uns ist zentral, dass man dem Wettbewerbsverfahren nicht vorgreift, aber auch, dass die Eisfläche eventuell ein wenig verkleinert werden kann, wenn künftig das Eishockey im Weyermannshaus und das Eislaufen auf der Ka-We-De stattfinden. Aber Rand-

nutzungen wie beispielsweise Eisstockwerfen oder ein freundschaftliches Hockeyspiel müssen weiterhin auch auf der Ka-We-De Platz haben.

Die grosse Wasserfläche ist sicher einzigartig und durchaus erhaltenswert, aber wie genau das Verhältnis von Wasser- zu Liegefläche aussehen soll, wollen wir durch den Wettbewerb klären lassen, so dass man am Schluss das beste Projekt auswählen und weiter verfolgen kann. Die Fraktion BDP/CVP sagt Ja zu einer Ka-We-De für alle und natürlich auch für das Quartier. Wir stimmen dem Geschäft zu, vorausgesetzt, dass die Anträge der PVS angenommen werden, denn bei diesen Anträgen geht es eben genau darum, den relevanten Fragen nicht vorzugreifen, sondern sie im Wettbewerbsverfahren zu klären. Die Anträge 1 und 3 der SVP lehnen wir ab, weil wir hinter der Eis- und Wasserstrategie stehen, den Antrag 2 nehmen wir an, auch wenn inhaltlich der Unterschied zum Antrag der PVS nicht ersichtlich ist.

Marieke Kruit (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Ka-We-De hat eine Geschichte hinter sich. Konzipiert wurde die Anlage in den 1930er-Jahren für «die anspruchsvolle Körperkultur der oberen Bevölkerungsschichten», die Ka-We-De war auch Heimspielstätte des SC Bern und sie hat sich gegen die Expansionspläne des Berner Tierparks zur Wehr gesetzt. Heute sind eine enge Zusammenarbeit mit dem Tierpark oder sogar die Übernahme durch ihn vom Tisch. Weitere Schlagzeilen gab es der hohen Sanierungskosten in den 80er-Jahren wegen. Heute ist die Anlage ein Ort für die ganze Bevölkerung, zum Glück. Geschätzt wird sie vor allem von Familien, sei es zum Baden oder zum Eislaufen, sie ist ein Begegnungsort für alle im Quartier. Für die Fraktion SP/JUSO steht darum ausser Frage, dass die schützenswerte Anlage eine sorgfältige Sanierung braucht, es ist wirklich Zeit dafür. Für uns ist zentral, dass die Ka-We-De ein Ort für Familien bleibt, die im Sommer und Winter eigenständig betrieben wird, eine moderne, zahlbare Verpflegung anbietet und eine hohe Akzeptanz im Quartier hat. Darum ist für uns auch wichtig, dass das Quartier bei dieser Sanierung von Anfang an eng einbezogen wurde und dies weiterhin sein wird.

Ein zentrales Element der Anlage ist die grosse Wasserfläche, die bereits mehrmals angesprochen wurde. Sie macht den Charme der Ka-We-De aus, und darum muss sehr sorgfältig geprüft werden, ob und um wie viel sie verkleinert werden soll. Das gehört in den Studienauftrag, und dann schauen wir, was die Planerteams für kreative Lösungsvorschläge vorlegen. Schade finden wir, dass der benachbarte Tennisklub nicht intensiver in das Projekt eingebunden wurde. Dort hätte man Synergien nutzen und eventuell mehr Fläche herausholen können. Die Fraktion SP/JUSO stimmt dem Projektierungskredit zu und auch den drei Anträgen der PVS. Die Planungsteams sollen sich einbringen können und nicht durch zu strikte Vorgaben eingeschränkt werden. Die Anträge der SVP lehnen wir ab. Sie zielen zum Teil zwar in die richtige Richtung, wir finden aber, dass wir mit den Anträgen der PVS gut unterwegs sind und dass es darum diese weiteren Anträge nicht braucht. Einer oder zwei davon widersprechen sogar der Eis- und Wasserstrategie, die der Stadtrat verabschiedet hat. Einfaches Eishockey, Alexander Feuz, soll ja weiterhin möglich sein.

Rahel Ruch (GB) für die Fraktion GB/JA!: Schon in der PVS haben wir gehört, und jetzt im Stadtrat wieder, wer was für Kindheitserinnerungen mit der Ka-We-De verbindet und warum man möchte, dass die Ka-We-De so bleibt, wie sie immer war oder wie man sie als Kind erlebt hat. Ich verzichte darauf, meine Kindheitserinnerungen an die Ka-We-De auch noch auszubreiten, obwohl es sie gibt, aber möchte doch sagen, dass die Fraktion GB/JA! ebenfalls der Überzeugung ist, dass die Ka-We-De sowohl im Sommer wie im Winter ein vielfältiger und wichtiger Ort ist für Bern, auch, aber nicht nur, für Familien. Dass die Ka-We-De dringend erneuert werden muss, darin sind sich wohl alle einig, und wir finden es positiv, dass man nicht etwas völlig Neues bauen will, sondern dass die architektonisch wertvolle Anlage erhalten bleiben und ihre charakteristischen Züge bewahren soll. Insbesondere freuen wir uns na-

türlich, dass das wichtige und einzigartige Wellenbad erhalten bleibt. Wir sind aber auch der Meinung, es sei richtig, sich zu überlegen, wie ein Bad in der heutigen Zeit aussehen muss und ein paar Anpassungen vorzunehmen. Dazu gehört für uns, dass das Bad hindernisfrei sein muss, es gehört aber auch dazu, dass man auch neue Ideen ausprobieren kann. Für viele ist das grosse Wasserbecken total charakteristisch und sie finden es wichtig, dass es so bleibt, aber man kann auch die Haltung haben, es sei ein wenig langweilig. Weil es der Nutzung als Eisbahn wegen nicht möglich ist, Struktur in das Becken zu bringen, mit unterschiedlichen Wassertiefen, finden wir es richtig, dass geprüft wird, ob eine Aufteilung in verschiedene Becken möglich ist. Aber auch wir sind der Meinung, das solle man dem Wettbewerb überlassen. Die Liegefläche ist tatsächlich sehr klein und die Garderoben, wenn der Klub-Hockeybetrieb wegzieht, übertrieben gross. Dort sehen wir gut nutzbaren Spielraum und die Möglichkeit, Neues auszuprobieren. Wichtig ist für uns auch, dass es einen zeitgemässeren Spielplatz gibt. Wenn die Ka-We-De vor allem für Familien da sein soll, gehört das unbedingt dazu. Für uns ist auch wichtig, dass das Geschäft der Eisstrategie, die uns präsentiert wurde und die uns einleuchtet, nicht widerspricht. Es macht Sinn, die Orte für freies Eislaufen und für Eishockey zu trennen, so gut es geht, und wir finden, es sei dem EHC Bern 96 gut zumutbar, künftig im Weyermannshaus zu spielen. Wir stimmen dem Kredit zu. Die Anträge 1 und 2 der PVS nehmen wir an, weil wir wie gesagt eine gewisse Offenheit möchten. Den Antrag 3 erachten wir als überflüssig und lehnen ihn darum ab, und auch die SVP-Anträge lehnen wir ab, aus den genannten Gründen.

Barbara Freiburghaus (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Auch die Ka-We-De ist eine dieser Anlagen, für die schon lange ein Projekt für eine Sanierung vorliegt und das man schon länger hätte in Angriff nehmen wollen. Man erhält fast den Eindruck, dass diese Anlage nur dank der Fähigkeiten des technischen Dienstes noch am Laufen ist.

Die Projektierungskosten sind ein grosser Brocken, und die prognostizierten Ausführungskosten von 28 bis 36 Mio. Franken erschrecken. Wir werden aber dem Projektierungskredit zustimmen. Die Anlage ist im Quartier fest verankert und man kann gespannt sein, welche Ideen für den künftig nicht mehr für den Hockeybetrieb nötigen Teil entwickelt werden. Wir stimmen in dem Sinn auch den Anträgen der PVS für einen möglichst offenen Wettbewerb zu. Wir werden aber auch die Anträge der SVP unterstützen, weil wir sie dahin gehend verstehen, dass so viel wie möglich offen gehalten werden soll.

Lukas Gutzwiller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Auch unserer Fraktion stimmt dem Projektierungskredit zu. Die drei PVS-Ergänzungsanträge nehmen wir an, die der SVP lehnen wir ab. Für uns ist wichtig, dass die Bedürfnisse aus dem Quartier berücksichtigt werden, solange sie nicht im totalen Widerspruch zur Eis- und Wasserstrategie sind. Wenn wir die Partizipation der Quartierorganisationen fördern, müssen wir sie auch ernst nehmen. Das Quartier fordert ein familien- und kinderfreundliches Bad. Uns ist auch der Denkmalschutz wichtig, auch wenn der eine Sanierung leicht verteuern könnte. Es wäre aber schade, beim Denkmalschutz Abstriche zu machen, solange er die Funktionalität des Bades nicht einschränkt.

Luzius Theiler (GaP) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Auch unsere Fraktion begrüsst das Projekt sehr. Es ist ja nicht ganz reibungslos abgelaufen. Vor gut zwei Jahren ist ein Bericht erschienen, wonach der Tierpark vorhatte, die Ka-We-De gewissermassen aufzufressen und in ein Fun-Park-Konzept einzubeziehen. Diese Zusammenlegung von Tierpark und Ka-We-De hat im Quartier grosse Diskussionen ausgelöst und es hat sich ein Verein gebildet, der sich stark für die Erhaltung der Ka-We-De eingesetzt hat. Das jetzige Projekt, das ist das Erfreuliche an der ganzen Sache, berücksichtigt diese Quartierwünsche und stützt sich auf die Arbeit, die rund um die Ka-We-De im Quartier gemacht wurde. Es zeigt sich einmal mehr, dass es sich

lohnt, sich im Quartier mit dem zu beschäftigen, was vorgeht, sich gegen falsche Ideen zu wehren und die eigenen Interessen wahrzunehmen. Die Ka-We-De ist auch ein wesentliches Zeugnis des neuen Bauens. Sie ist ein Kulturerbe und wichtig nicht nur für den Sport, sondern auch, weil sie zu Bern gehört. Wir begrüssen die Vorlage. Die Abänderungsanträge der PVS können wir zum grössten Teil unterstützen, die der SVP konnten wir nicht mehr diskutieren.

Direktorin BSS *Franziska Teuscher*: Ich danke dem Kommissionssprecher für das Vorstellen des Geschäfts. Es ist dringend notwendig, die Ka-We-De zu sanieren, sie braucht einen Erneuerungsschub, insbesondere bei der Wasseraufbereitung und bei den Gebäuden, damit wir den Betrieb auch in Zukunft störungs- und risikofrei aufrecht erhalten können. Das unattraktivste, das es in der Stadt Bern geben kann, ist eine Anlage, die aufgrund von Störungen geschlossen ist. Der Gemeinderat will, wie Sie alle auch, den Charakter und die Einmaligkeit der Ka-We-De erhalten, und darum sind auch für uns die denkmalpflegerischen Aspekte sehr wichtig. Der Gemeinderat hat auch entschieden, dass die Ka-We-De als Familienbad bestehen bleiben soll, vielleicht sogar noch mehr zu einem Familienbad werden soll, als sie dies heute ist. Der Gemeinderat freut sich, wenn auch künftige Generationen ihren Kindern erzählen können, was für tolle Erlebnisse sie in der Ka-We-De gemacht haben, so wie Sie das offenbar alle auch könnten.

Die Sanierung, wie sie jetzt angedacht ist, ermöglicht es, die Ka-We-De länger im Badebetrieb zu halten, weil man weniger früh mit der Aufeisung anfangen muss, und sie ermöglicht es, die Wasserfläche attraktiver zu gestalten, mit Bereichen, in denen man planschen und spielen und in die man reinspringen kann, was ich sehr wichtig finde für ein Familienbad. Mit der Umsetzung, wie wir sie vorschlagen, sind wir auch konform mit der Wasser- und Eisstrategie, die SVP-Anträge hingegen sind nicht kompatibel damit: Klub-Eishockey, das haben wir entschieden und wir werden nächstens die entsprechenden Investitionen tätigen, werden wir künftig im Weyermannshaus haben, dafür baut man dort ein gute, tolle Anlage. Das Klub-Eishockey soll auch nicht durch das Hintertürchen der SVP auf die Ka-We-De zurückkehren. Auch dem Gemeinderat ist es wichtig, dass wir nicht alles vorweg nehmen, sondern dass wir im Studienauftrag gewisse Freiheit lassen. Wir konnten das zwar nicht mehr besprechen, aber wie ich die Debatte im Gemeinderat verstanden habe, sind die Anträge der PVS in seinem Sinne. Dass man im Studienwettbewerb die Quartierkommission und die Freunde der Ka-We-De mitwirken lässt, scheint mir eine Selbstverständlichkeit zu sein. Aber, liebe Anwesende: Wenn wir sagen, wir wollen ein Familienbad, müssen wir primär die Kinder mitwirken lassen. Wir müssen wissen, was die, die sich in diesem Bad tummeln werden, für Bedürfnisse haben und was für Angebote sie wünschen. Es ist wichtig, dass wir die Kinder fragen und nicht eine Mitwirkung machen, die sich beschränkt auf die Quartierkommission, die Freunde der Ka-We-De und weitere Organisationen, in denen nur Erwachsene mitmachen. Stadt der Beteiligung heisst auch, dass man die Nutzerinnen und Nutzer befragt, und das sind in der Ka-We-De primär die Kinder. Ich freue mich, wenn Sie alle diesem Projektierungskredit zustimmen und ich bin gespannt darauf zu sehen, was der Studienauftrag für ein Ergebnis liefert.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 1 PVS zu (57 Ja, 0 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 011
2. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 2 PVS zu (57 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 012*
3. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 3 PVS zu (58 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 013*
4. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 1 SVP ab (17 Ja, 40 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 014
5. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 2 SVP ab (19 Ja, 38 Nein). *Abst.Nr. 015*
6. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 3 SVP ab (15 Ja, 41 Nein). *Abst.Nr. 016*

7. Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit zu (55 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 017*

2018.SR.000042

6 Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli, SVP): Frei werdende ehemalige KITAG Kino-Säle in der Innenstadt: Könnte einer davon – bei vernünftigem Kosten-/Nutzen-Verhältnis – als Alternative für die Tankere genutzt werden?

- Das Quorum für die Diskussion wird erreicht (39 Ja, 14 Nein, 3 Enthaltungen). -

Interpellant *Alexander Feuz* (SVP): Ich danke ganz herzlich für die Gewährung der Diskussion. Mir scheint, in der Situation, in der wir heute sind, sollten wir die Sache genau anschauen. Und ich danke dem Gemeinderat für seine Antwort, dass man andere Möglichkeiten prüfen soll. Für mich ist auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis wichtig, und das wird natürlich entscheidend davon abhängen, was tagsüber mit den Gebäulichkeiten gemacht wird. Einer der Standorte, das Kino beim National, steht bereits nicht mehr zur Diskussion, aber dort hatten ja schon die bisherigen Betreiber Schwierigkeiten. Auch das Splendid könnte kritisch sein, weil es im Innenstadtbereich ist. Beim Gotthard und Jura sieht es möglicherweise anders aus. Inzwischen gibt es ein neues Element: Es hat sich jemand mit mir in Verbindung gesetzt und mir gesagt, man wüsste allenfalls etwas in einem bestehenden Eventlokal in Kehrsatz. Ich habe das dem Gemeinderat bereits weitergeleitet, das wäre vielleicht eine Möglichkeit, auch mit der Region zusammen. Ich finde, das wäre zu prüfen.

Sie erinnern sich, ich habe damals gesagt, um die Tankere könnte es einen jahrelangen Rechtsstreit geben, und genau das ist jetzt eingetreten. Mein Antrag damals für eine Verbesserung beim Lärmschutz wurde abgelehnt. Vielleicht hätte man so etwas ausrichten können, aber jetzt wird man die Tankere wahrscheinlich auf längere Zeit nicht realisieren können. Neu hat man allenfalls Möglichkeiten mit den erwähnten Kinos, aber man sollte auch noch ein wenig weiter denken. Das Lokal in Kehrsatz liegt unmittelbar neben dem S-Bahn-Anschluss, und dann gibt es ja auch noch den Aaretal-Moonliner. Das müsste man also prüfen, auch kostenmässig, ob der Mietzins vertretbar wäre. Die Lokalitäten sind mehr oder weniger bereits bestehend, man könnte rasch loslegen und hätte nicht erst in 10 oder 15 Jahren ein Resultat, wie es sich bei der Tankere abzeichnet. Das muss man also anschauen, und bei den Kinos muss man auch schauen, wie es tagsüber aussieht. Ich bin gespannt darauf zu hören, was Sie dazu meinen, gerade Sie, die immer sagen, man müsse überregional denken. In Kehrsatz könnte man jetzt etwas mit der Region zusammen machen, auch punkto Kosten. Wenn der Gaskessel, wovon wir ja ausgehen, auf dem Areal bleiben kann, haben wir eine gewisse Entspannung der Situation und hätten dann zwei Möglichkeiten.

Fraktionserklärungen

Thomas Berger (JF) für die Fraktion FDP/JF: Ausgerechnet Kehrsatz! Ich weiss nicht, ob sich Alexander Feuz mit der Geschichte befasst hat, warum dort wahrscheinlich wirklich Bedarf an einem Jugendklub bestünde, aber dass jetzt ausgerechnet Kehrsatz vorgeschlagen wird, entbehrt nicht einer gewissen Ironie. Alle Umlandgemeinden wie eben Kehrsatz haben in den vergangenen Jahrzehnten ihre Jugendklubs geschlossen und ihre Jugendlichen in die Stadt Bern abdelegiert. Man kann vieles glauben, aber dass sie jetzt zurückkehren und ausgerechnet nach Kehrsatz, ist irgendetwas zwischen blauäugig und nicht wirklich überlegt. «Not in my Backyard» haben sie gerufen. Vor rund sechs Jahren haben wir in der Stadt Bern sehr leiden-

schaftlich über das Thema Nachtleben diskutiert, und ein Teil dieser Diskussion war immer auch die Frage, wo die Stadtberner Jugend ihren Platz hat. Wir hatten runde Tische und wir haben kantige Konzepte erarbeitet, wir haben unterschiedliche Anspruchsgruppen zusammengebracht, wir haben leidenschaftlich debattiert und uns zeitweise ziemlich gestritten, wir sind uns gegenseitig an den Karren gefahren, aber in einem Punkt hat damals absolute Einigkeit geherrscht, nämlich darin, dass der Berner Jugend Angebote fehlen. Wir haben die Reitschule mit dem Vorplatz, wir haben den Gaskessel, aber von Hotel Bern über die Quartierleiste, das Gewerbe, die Quartierkommissionen und sämtliche Anspruchsgruppen hinweg war klar, dass der Berner Jugend ein Jugendklub fehlt. – Und zwar in der Innenstadt, nicht in Kehrsatz. Not in my Backyard! – Ein Jugendklub? Ja, aber doch bitte nicht in meinem Hinterhof. Und übrigens reicht mein Hinterhof 300 Meter über die Aare, passiert dort eine viel befahrende Strasse und endet an der Nägelgasse 2. Ein Jugendklub mitten im Zentrum der Bundesstadt? Herrje! Unsere Fraktion hat sich mehrfach für die Tankere ausgesprochen, und wir stehen nach wie vor voll und ganz hinter dem Standort Nägelgasse 2. Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die seit mittlerweile vier Jahren sehr viel Herzblut und Freiwilligenarbeit in das Projekt dort investieren, verdienen unseren grössten Respekt und ihnen gebührt unser Dank. Umso bedauerlicher ist es zu sehen, wie diesen jungen Menschen im Zentrum der Bundesstadt Steine in den Weg gelegt werden. Hut ab, dass sie nicht längst aufgegeben haben. Wichtig ist, dass sie auch jetzt nicht aufgeben. Und wichtig ist, dass die leidigen Einsprachen rasch bearbeitet werden, so dass das Projekt ohne noch mehr Verzögerungen realisiert werden und man 2019 endlich eröffnen kann. Ein alternativer Standort zur Nägelgasse 2? – Ja, aber nur, wenn es wirklich nicht anders geht. In einem ehemaligen Kino? – Warum nicht, aber nur, wenn es wirklich sinnvoll ist. Aber es wäre blauäugig zu meinen, dass wir mit einer Anwohnerschaft, wie wir sie haben, irgendwo im Zentrum der Bundesstadt einen Jugendklub eröffnen könnten, ohne dass jemand eine Einsprache macht. Ein Jugendklub mitten in der Bundesstadt? – Ja gern, und please: In my Backyard!

Mohamed Abdirahim (JUSO) für die Fraktion SP/JUSO: Die Gruppe der Tankere hat hart gearbeitet, aber man merkt immer wieder: Wenn junge Menschen Ideen haben, kommen die älteren daher und reden drein. Die Einsprachen finde ich kleinkariert. Wie könnte man sie bis über die Aare hören, wenn sie noch nicht einmal dort sind? Meine Meinung ist, und auch die Fraktion SP/JUSO sagt: Die Tankere wird und soll dort eröffnet werden, Punkt.

Mit der Schliessung der Kinos entsteht tatsächlich Freiraum, und da könnte die Stadt eine riesige Chance ergreifen, um weitere Jugendklubs zu machen, Begegnungszentren, konsumfreie Mehrzweckräume, wo die Leute auch tagsüber verweilen könnten, so dass es einen Generationenaustausch geben könnte etc. Es fehlt an Freiräumen in der Stadt Bern, es fehlt an überdachten Freiräumen in der Stadt Bern. Es ist schade, dass diese Kinos zugehen in der Innenstadt, aber man sollte das Beste daraus machen und dort Leben reinbringen, auch ohne Leinwand, auf die das Leben projiziert wird.

Eva Krattiger (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Ich war noch selten so sehr einverstanden mit Tom Berger, ich kann mich ihm in sehr vielen Punkten anschliessen. Dass es die Tankere braucht, in der Stadt Bern und nicht in Kehrsatz, ist für unsere Fraktion keine Frage, es gibt in dieser Stadt viel zu wenige Räume – eben nicht nur einen, sondern viele – für Jugendliche. Wir haben den Gaskessel, zu dem wir im Moment darüber diskutieren, ob er noch Platz hat, wenn man daneben Wohnungen baut, wir haben die Reitschule, die gerade von der SVP non-stop angegriffen wird, dann gibt es vielleicht noch den ISC und wenn ich gut nachdenken würde, kämen mir eventuell noch ein oder zwei Räume in den Sinn, aber man kann sicher alle locker an einer Hand abzählen. In einer Stadt hat es Leute jeden Alters, und diese Leute jedes Alters brauchen auch ihren Raum. Ich kann mich nicht erinnern, dass wir je darüber dis-

kutiert hätten, ob es beispielsweise Spielplätze braucht oder Schulen, oder ob es Räume braucht, die hindernisfrei zugänglich sind. Aber wenn es um Jugendliche geht, muss man plötzlich darüber diskutieren, ob die wirklich auch Raum haben sollen in der Stadt. Für mich ist der Widerstand der Anwohnenden unverständlich, weil die Jugendlichen der Tankere mehrmals mit ihnen den Dialog gesucht haben, weil es im Baugesuch, schon bevor es eingereicht wurde, diverse Anpassungen gab zur Verhinderung von Lärmemissionen, und weil die Jugendliche die Chance verdient haben, den Jugendklub erst einmal aufzumachen, statt dass man ihn gleich von Anfang an verhindert. Die Jugendlichen, die im Verein Tankere aktiv sind, haben bereits sehr viel Zeit und Energie in das Projekt investiert. Seit vier Jahren sind sie dran. Die Leute, die damals 18 Jahre alt waren, sind mittlerweile 22, und vielleicht ist ihr Bedarf für einen Jugendklub bereits etwas kleiner geworden. Sie hatten gehofft, dass der Jugendklub Anfangs Sommer 2018 eröffnet werden kann, dies wird nicht der Fall sein. Wann etwas daraus wird, ist im Moment nicht absehbar, dass sie deprimiert sind, ist aus dieser Sicht sehr verständlich. Und ich finde es vor diesem Hintergrund, mit all der Arbeit, die schon geleistet wurde und mit ihrem Konzept, ein wenig frech von Alexander Feuz, zu sagen, man müsse auch noch überlegen, was man tagsüber in diesem Raum mache. Sie haben all die Arbeit gemacht und sie haben ihre Ideen, was dort passieren soll. Aus unserer Sicht wäre es falsch, jetzt einfach zu meinen: Kein Problem, wir haben ja jetzt Kinoräume, nehmen wir doch einfach die, denn man kann das bisherige Projekt nicht einfach einem anderen Raum überstülpen, sondern dafür braucht es eine neue Ausarbeitungsphase. Wenn man das einfach unter den Tisch wischen würde, würde man der Arbeit, die diese Jugendlichen bis jetzt geleistet haben, nicht gerecht. Wir finden darum, dass man jetzt erst einmal den Entscheid des Regierungsstatthalters abwarten und erst nach einer Alternative Ausschau halten soll, wenn es wirklich keine Möglichkeit gibt, die Tankere an diesem Ort und in dem Rahmen, wie geplant, zu machen. Wir sind aber mit dem Gemeinderat einverstanden, dass das zeitnah passieren müsste. Es sind bereits vier Jahre vergangen, und die Jugendlichen, die dort mitarbeiten, werden nicht jünger. Die ersten wachsen aus diesem Verein heraus, aber sie haben Nachwuchs von jüngeren Leuten, und das zeigt, dass das Bedürfnis nach einem Jugendklub gegeben ist und offenbar auch die Bereitschaft, Zeit und Energie in ihn zu investieren. Es ist auch fraglich, ob es eine Alternative braucht zu diesem Jugendklub, oder ob man nicht anfangen sollte, einen zweiten oder dritten zu planen, gerade wenn man sieht, wie lange diese Planungsprozesse dauern und dass es offenbar genügend Jugendliche gibt, die sich vorstellen können, mitzuarbeiten und mit zu planen. Aus unserer Sicht braucht es auch eine Diskussion darüber, und darum haben wir der Diskussion heute Abend zugestimmt, welche Räume und welchen Platz Jugendliche in dieser Stadt erhalten. Und eben in der Stadt und nicht in Kehrsatz. Offenbar ist es nicht selbstverständlich, dass Jugendliche einen Jugendklub erhalten; wir würden uns aber wünschen, dass man in einer künftigen Diskussion einen Jugendklub genau gleich behandelt wie einen Spielplatz oder eine Gartenbeiz, dass er genauso selbstverständlich zu dieser Stadt gehört.

Manuel C. Widmer (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Als Jugendlicher in Bern, und als Jugendlicher in Bern, der etwas machen möchte, bräuchte man vor allem eines: Eine Blechtrommel, auf die man beim Eingeben seiner Idee draufhauen kann, wie im Roman von Günther Grass, und einfach nicht älter wird. Denn die Jugendlichen in Bern, die etwas machen wollen, ereilt alle das gleiche Schicksal: Wenn sie die Idee endlich umsetzen könnten, sind sie inzwischen 30 oder haben sogar schon einen Rollator in der Hand. Es ist ein Trauerspiel, wie Bern zwar die Partizipation von Jugendlichen fördert, aber am Schluss immer daran scheitert, die Sachen zeitnah umzusetzen, die die Jugendlichen fordern oder die man mit ihnen zusammen erarbeitet. Genau das passiert hier und heute auch wieder mit der Tankere. Man versucht mit Nebelpetarden zu verschleiern, was läuft, respektive mit noch besseren Ideen die Tankere

dort zu verhindern, wo sie stehen soll und auch stehen muss, nämlich mitten in der Stadt. Ich kenne zufälligerweise die Gegebenheiten in Kehrsatz auch ein wenig, ich weiss, dass dort in den vergangenen Jahren mehrere Klubs geschlossen wurden, insbesondere wegen Lärmproblemen. Es würde mich doch sehr erstaunen, wenn man dort jetzt plötzlich einen Jugendklub eröffnen könnte, der kein Problem wäre, nachdem in den vergangenen drei Jahren zwei Klubs von dort ausgewandert sind, einer nach Bern und einer ins Nirwana. Für die Fraktion GFL/EVP gibt es im Moment keine Alternative zur Tankere. Es ist wichtig und richtig, dass die Jugendlichen mitten in der Stadt Platz erhalten, es ist wichtig und richtig, dass man die Jugendlichen hört und sieht. – Ich meine damit nicht Lärmbelästigung, sondern dass sie wahrnehmbar anwesend sind. Wir können uns nicht ewig auf die Fahne schreiben, die Jugendlichen partizipieren zu lassen, sie mitreden und mitdenken zu lassen, aber jedes Mal, wenn sie denken, und jedes Mal, wenn sie etwas sagen, jedes Mal, wenn sie etwas fordern, zu sagen: Ach wisst ihr, wir müssen auch ein wenig auf die anderen achten; vielleicht ein wenig kleiner, vielleicht ein wenig anders, vielleicht ein wenig ruhiger, vielleicht ein bisschen weniger, und vielleicht ein bisschen älter. Das ist so etwa, was die Jugendliche in der Stadt Bern zu hören bekommen, auch von hier, denn von hier erhalten sie ja das Signal: Gehen Sie nach Kehrsatz, dort sind Sie willkommen, aber lieber nicht in der Stadt. Sie erhalten von hier das Signal, man habe es ja schon immer gesagt, juristisch sei das nicht möglich, darum gingen sie besser irgendwo anders hin. – Wir haben es ihnen ja schon immer gesagt, denn wir wissen es besser, weil wir die Erwachsenen sind. Lassen wir doch einmal die Jugendlichen wissen, was machbar ist, beurteilen wir sie doch nachher und nicht vorher!

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Wir sind mit allem, das unsere Vorredner gesagt haben, mit Ausnahme des Interpellanten, einverstanden. Der neue Jugendklub steht unter einem sehr schlechten Stern, wenn man jetzt schon nach Alternativen zu suchen beginnt. Beginnen wir doch die Freiräume nicht jetzt schon zu vergittern, sondern geben wir erst einmal der Wertung im Rahmen der Behandlung der Einsprachen die Chance, dass die öffentlichen Interessen am Schluss höher gewichtet werden als die Interessen einiger Querulanten.

Einzelvoten

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Ich fühle mich etwas angegriffen. Ich bin damals mit den Jugendlichen zusammengekommen und habe ihnen gesagt, meine Einschätzung sei, dass sie mit dem Rabbental Probleme erhalten würden, und darum habe ich auch den Antrag auf besseren Lärmschutz gestellt. Philip Kohli kann wohl sagen, er hoffe, dass die Einsprachen zurückgezogen würden, aber wir müssen nun mal die Problematik sehen: Überall, wo ein Restaurant erweitern will, wehren sich die Nachbarn, und das Verfahren dauert jeweils eine lange Zeit. Jetzt haben wir die Variante Kino, die ist mittelfristig realisierbar, und ich habe noch eine neue Variante gebracht. Und dazu möchte ich noch richtigstellen, dass es ein bestehendes Klublokal in einem Industriegelände ist, dort hat man das Problem mit den Nachbarn und mit Einsprachen nicht. Ob die Jugendlichen es nutzen werden, wissen wir nicht, da gebe ich den Kritikern Recht. Man kann von einem Lokal meinen, das sei super, aber niemand geht hin, und in ein Lokal, von dem man sich fragt, wie man das nur frequentieren könne, gehen die Leute.

Und man muss unterscheiden zwischen kurz-, mittel- und langfristig. Ich habe beim Kirchenfeldschulhaus gesagt, das werde einen jahrelangen Rechtsstreit geben, und ich habe Recht erhalten, und ich werde wahrscheinlich auch im Fall hier Recht erhalten, bei dieser Ausgangslage, mit 72 Einsprechern. Da gehe ich nicht davon aus, dass die Sache in ein oder zwei Jahren erledigt ist. Wir haben uns immer für den Gaskessel ausgesprochen. Erinnern Sie sich daran, von wem die Anträge gekommen sind! Man muss manchmal auch strategisch denken,

ich sage Ihnen ganz offen und ehrlich: alt Stadtpräsident Tschäppät wollte dort unten Ruhe haben, darum hat er die Tankere ins Spiel gebracht. Das war der Hauptgrund, sonst würden wir gar nicht von dieser Tankere reden. Aber jetzt geht es darum, eine Lösung zu finden, und für den Fall, dass sich die Tankere nicht realisieren lässt, haben wir möglicherweise diese Kinosäle. Aber mich würde auch interessieren, was der Gemeinderat dort als Tagesnutzung sähe, denn das würde je nachdem die Kosten senken, in Zentrumsnähe kommt so etwas sehr teuer zu stehen. Ich schätze, dass der Rechtsstreit zur Tankere ungefähr sechs oder sieben Jahre dauern wird, und dann braucht es noch einen Umbau. Ob in acht Jahren noch ein Bedürfnis danach besteht, wage ich zu bezweifeln. Aber ich werde dazumal sagen können: Der Stadtrat Widmer hat Ihnen etwas vorgeschwärmt, aber der Feuz hat ihnen frühzeitig gesagt, was die traurige Realität sein könnte.

Manuel C. Widmer (GFL): Ich bin sicher, dass man am Schluss dieser Diskussion ein gutes Gefühl hat, wenn man Recht hat mit seinen Einschätzungen, aber mit Recht haben ist den Jugendlichen nicht geholfen. Und wirkliche Jugendpolitik, Herr Feuz, würde man dann machen, indem man hier nicht immer wieder sagt, wie schwierig die Sache juristisch sei und dass man das schon immer gesagt habe. Richtige Jugendpolitik macht man nicht, indem man dem Leist sagt, dass er gute Chancen habe, mit seinen Lärmeinsprachen etwas zu verhindern, sondern gute Jugendpolitik wäre gewesen, dem Leist zu erklären, wie Jugendpolitik funktioniert und was es braucht, und nicht, den Jugendlichen zu sagen, dass sie es nicht können.

Philip Kohli (BDP): Alexander Feuz hat ganz einfach nicht Recht. Ich bin sehr erstaunt, dass ein Jurist so argumentiert, denn es ist ja klar, dass Einsprachen eine Sache lediglich verzögern. Wenn das Projekt den gesetzlichen Anspruch erfüllt, gibt es einen Anspruch auf Bewilligung, und fertig.

Roland Iseli (SVP): Kehrsatz ist nicht irgendein Kaff, dort können sich die Jungen durchaus den Abend um die Ohren schlagen. Es muss nicht immer die Stadt Bern sein. Sie möchten immer gleich einen Jugendklub einrichten, wenn eine Liegenschaft frei wird, aber man kann die Räume hier auch kommerziell nutzen. In dem Fall sieht die Rechnung der Stadt Bern noch ein bisschen besser aus, und die angrenzenden Gemeinden haben auch einen Profit. Und im Übrigen fährt der Moonliner auch nach Kehrsatz, und holt die Leute auch wieder ab.

Direktor FPI *Michael Aebersold*: Eigentlich geht es um drei kurze, klare Fragen, und wir haben sie vollständig beantwortet. Wir haben jetzt eine sehr umfassende Debatte erlebt, und ich glaube, man kann zusammenfassend festhalten, dass die Jugend einen grossen Stellenwert hat in Bern und dass es klar ist, dass man etwas für sie machen muss in der Stadt. Ich erinnere daran, dass auch das Gaswerkareal unter diesem Segel fliegt, und ich erinnere auch daran, dass die Reitschule ein ganz wichtiger Ort ist gerade für junge Menschen, weil sie sich dort ohne Konsumzwang aufhalten können. Wir wurden gefragt, ob wir Alternativen suchen, und unsere Antwort ist, dass wir eine Doppelstrategie fahren, denn es ist ja wahrscheinlich schon etwas fahrlässig, einfach abzuwarten, bei all diesen hängigen Einsprachen, und zu sagen, vielleicht würden sich die Kinosäle auch noch für etwas anderes eignen.

Das Prinzip «Not in my Backyard» wurde erwähnt, und es soll ja niemand glauben, dass es an einem anderen Ort nicht auch direkt Betroffene gibt, die so etwas nicht wollen. Die Möglichkeit von Einsprachen besteht immer, das gehört zu unserem vor allem auch juristischen System. Und dann werden halt Einsprachen manchmal auch politisch genutzt, aber auch das ist Teil unseres Systems. Das kann man nicht verhindern, aber es darf sicher nicht dazu führen, dass man ein Projekt einfach aufgibt, mit der Begründung, es lägen viele Einsprachen vor. Da

müssen wir jetzt durch, das müssen wir abarbeiten, parallel dazu prüfen wir andere Möglichkeiten. Und wir haben ja auch geschrieben, dass wir bereits Kontakte geknüpft haben, wir brauchen also manchmal nicht einmal einen Vorstoss aus dem Parlament, um aktiv zu werden. Aber selbstverständlich brauchen wir Betreiberinnen und Betreiber, die überhaupt bereit sind, die Sache mit uns anzuschauen und schlussendlich sogar bereit, diese Lokalitäten zu anständigen Bedingungen zur Verfügung zu stellen.

Und vielleicht noch dies: Alexander Feuz hat gesagt, er habe ein Angebot in Kehrsatz, aber wir sind vor allem an Angeboten in der Stadt interessiert. Wer gute Ideen hat, wo man vielleicht irgendwo eine Liegenschaft kaufen könnte, darf sich jederzeit bei ISB melden.

Beschluss

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

Die Traktanden 7 bis 10 werden gemeinsam behandelt.

2000.GR.000608

7 Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt)

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt).
2. Er nimmt Kenntnis vom Betriebskonzept.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, die Passage Hirschengraben im Bauprojekt auszuarbeiten und die Realisierungskosten in den Gesamtkredit zur Umsetzung der Verkehrsmassnahmen aufzunehmen.
4. Für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt wird der bestehende Kredit zu Lasten der Investitionsrechnung Konto I5100464 (KST 510110) von Fr. 1 850 000.00 um Fr. 4 950 000.00 auf neu Fr. 6 800 000.00 erhöht.
5. Der Stadtrat nimmt Kenntnis davon, dass bei einer Zustimmung zum Antrag 3 die weitere Projektierung unter der Annahme erfolgt, dass das Bubenbergsdenkmal vom heutigen Standort entfernt wird.
6. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 28. März 2018

Rückweisungsantrag 1 SVP

Die Vorlage sei an dem Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, eine Vorlage auszuarbeiten, die mittels Etappierung (Vorprojekt/Mitwirkung) sicherstellt, dass die Stadt nicht plötzlich wegen der Rückstufung des Projekts und/oder Auflagen der Denkmalpflege und/oder des archäologischen Dienstes und/oder der neu ins Spiel gebrachten Tramvariante auf hohen ungedeckten Planungskosten sitzen bleibt.

Rückweisungsantrag 2 SVP

Die Vorlage sei an dem Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, eine Vorlage auszuarbeiten, die abklärt, was für Auswirkungen die Vorlage auf den MGPVK (MIV) und die Notfalldienste hat und die diese - sofern vorhanden - möglichst miniert.

Rückweisungsantrag 3 SVP

Die Vorlage sei an dem Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, eine Vorlage auszuarbeiten, die auf die Aufhebung des Abbiegeverbotes Richtung Länggasse verzichtet.

Ergänzungsantrag 1 PVS

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat gleichzeitig mit dem Realisierungskredit ein Konzept vorzulegen für eine Umsetzung eines autofreien Bahnhofplatzes.

Ergänzungsantrag 2 PVS

Die Lösung muss kompatibel sein mit möglichen zukünftigen Entwicklungen rund um den Bahnhof. Der Prozess Entwicklung Stadtraum Bern (Verkehr und Städtebau) muss unverzüglich gestartet werden, dabei ist die Machbarkeit der Zusammenlegung der Tram- und Bushaltestellen «Hirschengraben» und «Bahnhof» auf dem Bubenbergplatz (Aufgabe des heutigen Bipolaren Systems im Stadtraum) detailliert zu prüfen. Wird ein Ausführungskredit für eine Passage Hirschengraben beantragt, sind die Kompatibilität mit diesem langfristigen Zielbild detailliert auszuweisen.

Ergänzungsantrag 3 PVS

Zur Qualitätssicherung seien in den anstehenden Projektphasen der Lösungsvorschlag (und allfällig auszuarbeitende Varianten) durch eine Expertengruppe zu bewerten, welche in der Mehrheit aus unabhängigen externen Fachexperten aus den Bereichen Verkehrsplanung, Städtebau, Freiraumplanung und Denkmalpflege besteht. Die vier Bereiche sind dabei gleichgewichtig im Gremium vertreten. Diese Bewertungen sind dem Stadtrat zugänglich zu machen.

Ergänzungsantrag 4 PVS

Bei der Lösungsentwicklung und -definition sind stadträumliche Kriterien gleichwertig wie Verkehrseffektivität zu gewichten.

Ergänzungsantrag 5 PVS

Die Projektentwicklung muss durch die zuständige eidgenössische Denkmalpflege eng begleitet werden.

Ergänzungsantrag 6 (PVS-Minderheit)

Es muss sichergestellt sein, dass nicht durch die Planung der Tramlinienführung Länggasse unnötige Planungskosten und Ausführungskosten (Rückbau/Umbau!) entstehen.

Ergänzungsantrag 7 (SVP)

Das Denkmal Adrian von Bubenbergplatz sei im Perimeter zu belassen und es sei eine sorgfältige Begleitung der Planung durch die eidgenössische Denkmalpflege sicherzustellen.

Ergänzungsantrag 8 (SVP)

Nach Vorliegen der Grundlagen (archäologische Erkenntnisse) ist für bauliche Massnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg ein qualitätssicherndes Verfahren nach SIA 115 durchzuführen.

Ergänzungsantrag 9 (SVP)

Die Vorlage sei in Anwendung von Art. 46 GO der Volksabstimmung zu unterbreiten.

Sprecher PVS *Patrik Wyss* (GFL): Seit das Geschäft ZBB letztmals im Stadtrat war, wurde viel gearbeitet. So sind etwa die Randbedingungen Hirschengraben geklärt worden und man hat das Betriebskonzept erarbeitet: Die in den Vorstudien vorgeschlagene Verkehrsorganisation ist zum grossräumigen Gesamtbild der Verkehrssituation 2025 zusammengefügt und mit den Vorgaben des Stadtrats und aus Drittprojekten, z.B. den Velohaupttrouten, ergänzt worden. Die künftige Verkehrssituation wurde modelliert und optimiert, bis die Machbarkeit und Funktionalität des Betriebskonzepts nachgewiesen werden konnte, und nachdem dies alles geklärt war, wurden die Vorprojekte erarbeitet. Der Auftrag des Stadtrats, den MIV auf der Achse Bahnhofplatz-Bubenbergrplatz um mindestens 50 Prozent zu reduzieren, ist umgesetzt. Auch ohne Massnahmen wird sich der der MIV im Perimeter bis 2025 um 20 Prozent reduzieren, und die restliche Reduktion erreicht man, indem Fahrten auf Umleitungsrouten verlegt werden. Das ist ohne grössere Probleme möglich, mit geringen Auswirkungen auf die ansässige Bevölkerung.

Ergänzend dazu, und auch, um die Anforderungen von Fuss- und Veloverkehr und des öV im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs Bubenbergr erfüllen zu können, braucht es Verkehrsbeschränkungen für den privaten MIV beim Knoten Bubenbergr. Der Wirtschaftsverkehr und der Güterumschlag sind von diesen Verkehrsbeschränkungen nicht betroffen.

Ein wichtiges Ergebnis der Modellierung des Betriebskonzepts war aber auch, dass der Bau der Passage Hirschengraben zwingend erforderlich ist.

Das Geschäft gab in der Kommission erwartungsgemäss viel zu diskutieren. Es ging aber nicht nur um die Themen entlang der üblichen Verwerfungslinien, sprich ob es zu viel oder zu wenig Verkehrsreduktion gebe: Die PVS hatte zum Beispiel Zweifel, ob der Gemeinderat unvoreingenommen und ergebnisoffen an die Aufgabe herangetreten war, ob wirklich Alternativen erarbeitet wurden, wie es der Auftrag gewesen war, oder ob man zum Vorneherein ausgehend von der Passage geplant hatte. Ausserdem war nicht ersichtlich, warum die Frage des neuen Standorts für das Denkmal noch nicht geklärt ist, obwohl die Planungen für diese Unterführung seit über fünf fünf Jahren am Laufen sind. Kurz: Die Kommission hat in Frage gestellt, ob diese Passage die aus der Gesamtsicht heraus optimale Lösung darstellt, oder ob einseitig auf eine Verkehrsoptimierung hin gearbeitet wurde.

Im Folgenden gehe ich auf die vier wesentlichen Punkte ein, die in der Kommission ausführlich diskutiert wurden, erstens: Warum braucht es jetzt doch eine Passage? Noch bei der letztmaligen Behandlung des Geschäfts im Stadtrat, 2016, hiess es, die Passage werde erst auf den Ausbauschritt 2030/2035 hin nötig sein. Seit dem letzten Entscheid im Stadtrat haben aber die SBB ihre Berechnungen zu den Passantenströmen in der Unterführung Mitte angepasst und rechnen jetzt in den Tagesspitzen mit deutlich mehr Personen als vorher, die den Bahnhofausgang Bubenbergr benutzen werden. Ein Verzicht auf die Passage hätte damit zur Folge, dass sich die Leute nicht nur viel zu weit in die SBB-Unterführung hinein stauen würden, sondern auch, dass die Grünzeiten der Ampeln nicht mehr reichen würden, um die Wartenden über die Kreuzung zu führen. Erfahrungsgemäss würde dies viele Leute dazu verleiten, die Strasse bei Rot zu überqueren, womit natürlich das Unfallrisiko zunähme. Eine Veränderung der Grünzeiten ist nicht möglich, weil sonst die vielen Bus- und Tramlinien und die Postautos zu lange Rotzeiten hätten. Eine weitere Verringerung des MIV hätte keinen Einfluss auf diese Situation, weil der Taktgeber für die Grünzeiten der öffentliche Verkehr ist.

Der zweite kritische Punkt war die Verkehrsreduktion: Für die einen ist sie unnötig, für die anderen geht sie zu wenig weit. Viele Fragen bezogen sich darauf, warum der Gemeinderat nicht auf einem verkehrsfreien Bubenbergrplatz aufgebaut hat, und ob auf die Passage in einem anderen Szenario hätte verzichtet werden können. Der Gemeinderat konnte die Kommission jedoch davon überzeugen, dass in der gegebenen Situation eine weitere Verkehrsreduktion respektive ein anderes Betriebskonzept nicht möglich ist. Und natürlich wurden auch die Verkehrsreduktion und die Verkehrsbeschränkungen kritisch hinterfragt, aber diesbezüglich

verwies der Gemeinderat auf den Auftrag des Stadtrats und darauf, dass die grösste Einschränkung für den MIV vom dichten öffentlichen Verkehr herrührt.

Ein weiterer kritischer Punkt war, dass man jetzt schon abschliessend über den Bau der Passage entscheiden soll. Der Grund dafür ist der Termindruck: Für den Bau der Passage Hirschengraben muss ein Strassenplanverfahren durchgeführt werden, und dazu ist vom Kanton ein Mitwirkungsverfahren vorgeschrieben. Aber auch die restlichen Projekte der Verkehrsmassnahmen brauchen ein Strassenplan- und Mitwirkungsverfahren. Und weil die Baustellen voneinander abhängig sind, muss das Mitwirkungsverfahren angesichts der knappen Termine gemeinsam durchgeführt werden und schon Mitte dieses Jahres starten. Der Termindruck liegt also im Strassenplanverfahren begründet und nicht in den Abhängigkeiten zum Bauprojekt der SBB und RBS.

Viel zu reden gab viertens, ob die angedachten Massnahmen kompatibel sind mit zukünftigen Entwicklungen um den Bahnhofplatz. Im Vortrag wird ausgewiesen, dass zurzeit unter Federführung der Präsidialdirektion ein Planungsprozess definiert wird, um für den Raum Hirschengraben – Bubenbergrplatz – Bahnhofplatz – Bollwerk eine langfristige Entwicklungsperspektive zu erarbeiten, auf die sich die künftigen Vorhaben im Bahnhofumfeld ausrichten sollen. Wünschenswert wäre natürlich, dass die Ergebnisse dieses Prozesses vorliegen, bevor im Bahnhofumfeld so viel gebaut wird, aber sie liegen eben leider noch nicht vor, und die Notwendigkeit, dass die Passage rechtzeitig eröffnet werden kann, erlaubt kein Zuwarten, bis es so weit ist.

Die eingereichten Fragen zum Geschäft und die Diskussion in der ersten Sitzung der PVS zeigten, dass der Kommission wesentliche Unterlagen fehlten, um wirklich über das Projekt diskutieren zu können und um zu entscheiden, und es zeigte sich auch, dass wesentliche Aspekte im Vortrag nicht abgehandelt waren. Die Kritik der Kommission am lückenhaften Vortrag und den fehlenden Informationen kam beim Gemeinderat offenbar an, liess er der Kommission auf die zweite Sitzung hin doch umfangreiche weitere Unterlagen zukommen, die es ihr ermöglichten, das Geschäft besser zu prüfen. Der Gemeinderat hat ausserdem seinen Vortrag auf die zweite Sitzung hin ergänzt, so dass der jetzt vorliegende nicht der ursprünglich vom Gemeinderat verabschiedeten Version entspricht. Die Beilage bestand ursprünglich einzig aus den Gemeinderatsvorträgen zu diesem Geschäft für die früheren Stadtratssitzungen. Ein Kommissionsmitglied bemerkte dazu, der Umschlag sei erstaunlich dünn, in Anbetracht der Höhe der Beträge, die man abholen wolle. Auf das Insistieren der Kommission wurden dann noch zwei Studien und eine Erläuterung nachgereicht. Dieselbe Situation – dass uns Unterlagen fehlten – lag übrigens auch beim Geschäft Velostationen vor, welches ich nachher erläutern werde. So zu arbeiten ist für ein Milizparlament mühsam und schwierig und ich fordere den Gemeinderat auf, dem Parlament und insbesondere der Kommission Unterlagen in Zukunft proaktiv bereitzustellen und es den Mitgliedern der Kommission zu überlassen, welche der Unterlagen sie für ihre Arbeit studieren müssen. Ausserdem ist es befremdlich, dass entscheidende Informationen im Vortrag fehlen und man ihn dann ergänzen muss. Man könnte meinen, der Gemeinderat sei sich nicht gewohnt, dass man seine Geschäfte kritisch hinterfragt oder dies tun möchte.

Zur Begründung der Anträge der Kommissionsmehrheit: Bei Antrag 1 geht es darum, dass man nicht jetzt etwas plant, und kaum ist das Projekt realisiert, wird eine autofreie Lösung für den Bahnhofplatz geplant und man baut alles wieder um. Es zeigte sich ausserdem, dass der Nutzungsdruck auf diesen Knoten viel höher ist als erwartet, und darum ist ein Ziel des Antrags auch, den Nutzungsdruck zu vermindern. Der Antrag ist bewusst offen formuliert, es sollen verschiedene Aspekte geklärt werden, inklusive des genauen Perimeters eines autofreien Platzes. Das soll parallel zu den heute beantragten Arbeiten laufen. Die PVS hat diesen Antrag mit 7 Ja- zu 4 Nein-Stimmen beschlossen.

Zu Antrag 2: Der Raum Bahnhof ist seit der Verkleinerung des alten Bahnhofgebäudes in den 30er-Jahren und dem Abriss der letzten Reste des alten Bahnhofs in den 60er-Jahren ein städtebaulicher Patient. Der zentralste Ort der Stadt ist vom Ausgang des Bahnhofs bis zum Loebegge und über den ganzen Bubenbergplatz bis zur Kreuzung beim Bubenbergzentrum eine einzige, riesige Verkehrsfläche. – Nur die Trottoirs am Rand und ein kleiner Platz unter dem Baldachin sind keine Verkehrsflächen. Es erstaunt darum nicht, dass die städtebaulich notwendige Neuorganisation und -gestaltung des Gebiets «Stadtraum Bahnhof» im STEK als Top-Massnahme ausgewiesen ist. Dabei soll auch geprüft werden, ob die heutigen Standorte der Haltestellen verschoben werden können, denn die heutige Anordnung führt dazu, dass die künftigen Passantenströme zu einer starken Belastung des Hirschengrabens führen werden, und in dem Fall müsste man die Perron-Anlagen ausbauen, was den Verlust eines der wenigen intakten Parks im Stadtzentrum bedeuten würde und sicher nicht im Interesse der Stadt wäre. Jetzt schreibt aber der Gemeinderat in seinem Vortrag, dass es «aus Verkehrsoptik» bleiben soll, wie es ist. Die Forderung von Antrag 2, die Zusammenlegung der Tram- und Bushaltestellen «Hirschengraben» und «Bahnhof» auf dem Bubenbergplatz vertieft zu prüfen, bedeutet, dass der Prozess, der jetzt startet, ergebnisoffen sein soll. Die Machbarkeit ist heute nicht bewiesen, aber eben auch die Nicht-Machbarkeit ist nicht bewiesen. Die PVS hat diesen Antrag mit 9 Ja-Stimmen, bei 2 Enthaltungen ohne Gegenstimme, überwiesen.

Zu Antrag 3: Der Hirschengraben ist ein sehr wichtiger und sensibler Raum. Er ist *das* Eingangstor zur Stadt Bern und zum UNESCO-Perimeter und er ist einer der wenigen Parks im Stadtzentrum. Wenn auf so massive Art und Weise in diesen sensiblen Raum eingegriffen werden soll, bräuchte es eigentlich ein qualitätssicherndes Verfahren nach SIA. Aber das ist zeitlich nicht möglich, das hat der Gemeinderat der Kommission glaubhaft aufzeigen können. Er hat an der Kommissionssitzung aber ein Verfahren präsentiert, mit dem die erforderliche hohe Qualität sichergestellt werden soll. Dieses Verfahren hat er teilweise in den auf die zweite Sitzung hin korrigierten Vortrag aufgenommen, aber eben nur teilweise. Damit alle Aspekte des dargelegten Verfahrens beschlossen werden können, nimmt der vorliegende Antrag alle Aspekte dessen auf, was der Gemeinderat vor der PVS mündlich erläutert hat. Die PVS hat auch diesen Antrag mit 9 Ja-Stimmen, bei 2 Enthaltungen und ohne Gegenstimme, überwiesen.

Antrag 4: In einer Studie, die im Auftrag der TVS erarbeitet worden ist, steht, dass sich dieser Perimeter historisch weg von einem Platz ausschliesslich zu einem Verkehrsknotenpunkt entwickelt habe und dass der Fussverkehr künftig eine viel grössere Bedeutung haben werde. Es gebe ein dringendes Bedürfnis, nicht nur funktional-technische, sondern auch städtebauliche Antworten für diesen Raum zu haben, und es wird vorgeschlagen, «das planerische Gewicht zukünftig weniger auf die Verkehrsoptimierung und mehr auf die städtebauliche Qualität zu verlagern», und darum geht es in diesem Antrag. Die PVS hat ihn ohne Gegenstimmen, mit 9 Ja-Stimmen und bei 2 Enthaltungen, angenommen.

Antrag 5 nimmt zusätzlich zum vorhin erwähnten angedachten qualitätssichernden Verfahren noch den Einbezug der eidgenössischen Denkmalpflege auf, was auch dem geplanten Vorgehen entspricht. Die PVS hat diesen Antrag mit 6 Ja- zu 2 Nein-Stimmen, bei 3 Enthaltungen, beschlossen.

Zum so bereinigten Geschäft beantragt die PVS mit 8 Ja- zu 1 Nein-Stimme, bei 2 Enthaltungen, Zustimmung.

Anträge PVS zum Geschäft Traktandum 8

(alle Anträge zu Traktandum 8 finden Sie unter der Traktandenüberschrift)

Antrag 1 PVS

2. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Hirschengraben einen Kredit von Fr. ~~3 000 000.00~~ **870 000.00** zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100517 (KST 510110).

Antrag 2 PVS

~~3. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Buben bergplatz einen Kredit von Fr. 2 150 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100518 (KST 510110).~~

Antrag 3 PVS

Er beauftragt den Gemeinderat, parallel zur Projektierung Alternativen für die Velostation Hirschengraben vertieft abzuklären (mitsamt allfälligen Verhandlungen mit den betroffenen Grundeigentümern) und ihm die Ergebnisse inklusive Kostenabschätzung gleichzeitig mit dem nächsten Kreditantrag für die Velostation Hirschengraben vorzulegen.

Antrag 4 PVS

Er beauftragt den Gemeinderat, gleichzeitig mit dem nächsten Kreditantrag für die Velostation Hirschengraben Vorschläge für zusätzliche Gratis-Veloabstellplätze oberirdisch oder in Velostationen vorzulegen.

Antrag 5 PVS

Die Parkanlage Hirschengraben bleibt in ihrer heutigen Dimension und stadträumlichen Qualität erhalten. Insbesondere soll die Bepflanzung im heutigen Ausmass beibehalten werden. Eine Vergrösserung der Verkehrsfläche (inkl. öV-Trassen und Perronanlagen) auf Kosten der Grösse der Parkanlage ist in geringem Ausmass möglich, wenn dadurch eine stadträumlich bessere Situation erzielt werden kann.

Antrag 6 PVS

Die Lösung muss kompatibel sein mit möglichen zukünftigen Entwicklungen rund um den Bahnhof, welche mit dem Prozess Entwicklung Stadtraum Bern (Verkehr und Städtebau) entwickelt werden. Wird ein Ausführungskredit für eine Velostation im Raum Hirschengraben/Bubenbergplatz beantragt, sind die Kompatibilität mit diesem langfristigen Zielbild detailliert auszuweisen.

Antrag 7 PVS

Der Gemeinderat prüft in Absprache mit den SBB die Machbarkeit einer architektonisch integrierten Velostation (ev. Wettbewerb) über dem Gleisfeld neben der «Welle» mit Velozugang von der Stadtbachstrasse und Fusszugang zur «Welle».

Der Sprecher PVS Patrik Wyss fährt fort, zu Traktandum 8: Der Gemeinderat sieht langfristig einen Bedarf an 10 000 Veloabstellplätzen beim Bahnhof Bern. Davon existieren heute nur rund 4300 Plätze, von denen aus verschiedenen Gründe etliche verschwinden werden. Dadurch besteht laut Gemeinderat langfristig ein Gesamtbedarf an 6680 neuen Plätzen. Einen Grossteil dieses Bedarfs will der Gemeinderat mit Velostationen decken. Dazu will er beim neuen Bahnhofzugang Bubenberg zwei neue unterirdische Velostationen bauen, eine Velostation, die von den SBB beim Bahnhofzugang Länggasse ohnehin gebaut wird, vergrössern, und viertens soll die bestehende Velostation PostParc an die neue Unterführung Mitte angeschlossen werden. Der Gemeinderat beantragt dafür vier Kredite im Gesamtbetrag von 6.5 Mio. Franken: Einen über 200 000 Franken für den Anschluss der Station PostParc und je einen für die Projektierung der Velostationen Bubenbergplatz und Hirschengraben und für den Zugang Länggasse, jeweils als zweistöckige Anlagen. Und er weist darauf hin, dass es möglich ist zu entscheiden, welche Angebotsausbauten letztlich realisiert werden sollen, sobald die vertieften Erkenntnisse aus den Projekten vorliegen.

Auch dieses Geschäft gab in der Kommission viel zu reden. Unbestritten waren die Kredite für die Velostation beim Bahnhofausgang Länggasse und für den Anschluss der Station PostParc an die Unterführung Mitte. Kritisch diskutiert wurden in der Kommission die beiden Stationen Bubenbergplatz und Hirschengraben. Im Folgenden gehe ich auf die wesentlichen Punkte ein, die kritisch betrachtet wurden. Der erste betrifft den angemeldeten Bedarf an Velo-Abstellplätzen. Der Gemeinderat begründet das Ausbauziel von 10 000 Plätzen mit dem STEK. Diese 10 000 Velo-Abstellplätze werden im Vertiefungsbericht «Mobilität» erwähnt, nicht aber im Gesamtbericht des STEK. Das ist von Relevanz, weil zwar der Gesamtbericht behördenverbindlich ist, nicht aber der Vertiefungsbericht. Konkret bedeutet dies, dass im Gemeinderat keine Einigkeit darüber bestand, dass es beim Bahnhof so viele Veloabstellplätze braucht.

Auf die Frage, wie diese 10 000 Plätze hergeleitet worden seien, sagte der Gemeinderat, das sei eine qualitative Herleitung gewesen: Die heute bestehende Anzahl Abstellplätze reiche nicht, in Zukunft würden mehr Leute den Bahnhof benützen, und der Anteil des Veloverkehrs solle verdoppelt werden. Dies, kombiniert mit der zentralen Lage des Bahnhofs, führe zum Schluss, dass es um den Bahnhof herum 10 000 Velo-Abstellplätze brauche. Diese qualitative Herleitung wurde seither nie rechnerisch verifiziert. Jetzt, wo der Gemeinderat einen Teil dieses Bedarfs auf so teure Art und Weise decken will, stellt sich die Frage, wieso er diese Grösse nicht rechnerisch hat überprüfen lassen, bevor er so grosse Planungskredite für sehr teure Stationen beantragt. Der Flächenbedarf ist einer der Hauptkostentreiber, wenn nicht der Kostentreiber von Bauprojekten – da machen 10% mehr oder weniger Veloabstellplätze schnell viel Geld aus, konkret über 19 Mio. Franken im vorliegenden Geschäft.

Dazu kommt, dass der Gemeinderat im Sektor Süd, also beim Hirschengraben, 1700 Plätze Überkapazität schaffen will. Im Vortrag steht dazu, man solle dies nicht «als ein[en] Hinweis auf ein reelles Überangebot [interpretieren], da die Abstellplätze auch von Velofahrenden aus den anderen beiden Sektoren mitbenutzt würden (vor allem aus dem Sektor Nord).» Sektor Nord – das ist die Länggasse. Gerade gegenteilig argumentiert der Gemeinderat zu einer anderen Situation: Auf eine Frage zu potenziell zusätzlichen Abstellplätzen in der Velostation Milchgässli, in den Ersatzneubauten des Schwesternhauses Burgerspital und am Bollwerk 2-8 hat er sich gegenüber der PVS wie folgt geäußert, ich zitiere: «Bei diesen Möglichkeiten geht es jedoch hauptsächlich um die Veloerschliessung aus dem Sektor «Ost» [Seite Bollwerk-Lorrainebrücke] – eine eigentliche Alternative stellen diese Projekte für die nun im Süden geplanten Stationen im Prinzip nicht dar.» Der Gemeinderat sagt uns also, dass die Leute aus der Länggasse zum Parkieren zum Hirschengraben hinunterfahren würden, dass aber die Leute aus dem Monbijou nicht vom Hirschengraben zum Burgerspittel hinüber fahren würden. Ein weiterer Diskussionspunkt waren die Alternativen, die geprüft worden waren. Dazu lagen fast keine Informationen vor. Weil die Kommission mit den Unterlagen und mit den Antworten auf ihre Fragen nicht zufrieden war, reichte die Verwaltung kurz vor der zweiten Sitzung den Entwurf eines 46-seitigen Grundlagenberichts zur strategischen Planung Veloabstellplätze Raum Bahnhof Bern nach. Dieser Bericht war insofern aufschlussreich, als darin ausgeführt ist, wie verschiedene mögliche alternative Standorte im unmittelbaren Bahnhofumfeld geprüft wurden. Der Bericht hat aber auch gezeigt, dass mit der Velostation Hirschengraben ausgerechnet die Anlage beantragt wird, die in diesem Bericht am zweitschlechtesten bewertet wurde, während Varianten, die deutlich besser abgeschnitten haben, keine Erwähnung finden. Der Gemeinderat entgegnete dem einerseits, dass man – nota bene! – diese Velostationen nicht aus der Gesamtperspektive heraus argumentierend beantrage, sondern aus der Perspektive heraus «Was ist sinnvoll im Zeitfenster, wo ohnehin gebaut wird»! Andererseits hat er darauf hingewiesen, dass alle grösseren Standorte schlechter bewertet wurden als die kleineren, und damit auch die sehr grosse Station Hirschengraben.

Und natürlich wurden auch die Kosten diskutiert. Die beantragten Veloabstellplätze Hirschengraben und Bubenbergplatz kosten zwischen 12 000 und 33 780 Franken pro Abstellplatz. Zum Vergleich: Bei Autoeinstellhallenplätzen redet man von 30 000 bis maximal 60 000 Franken pro Platz in Neubauten, von 60 000 Franken, wenn die Bedingungen sehr komplex sind, dies beim Bauen auf der grünen Wiese. Der Ausbau des Bellevueparkings eignet sich darum besser für einen Vergleich. Dort hat ein zusätzlicher Autoparkplatz 100 000 Franken gekostet. Auf einem Autoparkplatz hat es Platz für 12 Velos, macht 8300 Franken pro Veloabstellplatz. In den beantragten Velostationen kostet aber ein Platz 1.5 bis 4 Mal so viel wie dieser von einem sehr teuren Autoparkplatz umgerechnete. Vergleicht man mit Veloparkieranlagen, die kürzlich gebaut wurden, ergibt sich ein ähnliches Bild: Die Velostation Milchgässli ist sehr klein, womit der einzelne Platz teuer wird, Kosten pro Platz: 9027 Franken; Ausbau und Erweiterung Velostation Schanzenbrücke: Ca. 3500 Franken pro Platz; Basel, Velostation Centralbahnplatz: 7500 Franken; Zürich, Velostation Europaplatz, kürzlich fertig gestellt: 8750 Franken; Winterthur, Velostation Rudolfstrasse Nord, im Bau und nächstens fertiggestellt: 9300 pro Platz. Bei den beantragten Velostationen kostet ein Abstellplatz also sogar in der günstigsten Ausführung mindestens 30% mehr als einer in der teuersten bisher in der Schweiz je realisierten Velostation.

Wir haben auch über die städtebaulichen Auswirkungen dieser Velostationen diskutiert. Der Hirschengraben ist einer der wenigen Parks im Stadtzentrum. Eine Velostation an diesem Ort wird weitgehende Auswirkungen auf den öffentlichen Raum haben: Die Zufahrtsrampe wäre auf einer Länge von mindestens rund 44 Metern offen. Da die Station zu einem grossen Teil von Zugspendlern benützt werden soll, muss die Zufahrtsrampe sehr leistungsfähig sein, weil die meisten Pendler alle aufs Mal ankommen, in ca. fünf Wellen jeweils kurz vor Abfahrt des Zuges. Entsprechend breit müsste diese Rampe sein. Als Vergleich kann man sich an der Rampe der Velostation Milchgässli orientieren, mit einer ca. fünf Mal geringeren Kapazität als der am Hirschengraben. Entsprechend länger und viel breiter wird die Rampe im Hirschengraben sein müssen. Zusätzlich braucht eine Velostation auch Infrastruktur-Bauten wie Notausgänge und Entlüftungskamine.

Weiter bestanden in der Kommission Bedenken, dass beim Bau einer Velostation im Hirschengraben auch in Zukunft Bäume wachsen können. Aktuell geht man im Projekt von ca. ein bis zwei Metern Wurzelraum aus, was eher knapp bemessen ist. Aber es kommt sehr auf die Baumart an, es gibt Bäume, denen dieser Wurzelraum zu reichen scheint.

Ein weiterer Punkt, der in der PVS kritisiert wurde, ist das Vorgehen. Man störte sich daran, dass der Gemeinderat einen Gesamtkredit für Vorprojekt, Mitwirkung und Bauprojekt beantragt, obwohl er noch nicht weiss, ob man die Stationen ein- oder zweistöckig oder überhaupt bauen kann und er darum noch einmal eine Lagebeurteilung vornehmen will, wenn man mit der Planung ein bisschen weiter sei. Bei Annahme seiner Anträge erhielt der Gemeinderat eine Carte Blanche, um irgendein Projekt auszuarbeiten. Der Stadtrat und die Bevölkerung hätten einzig die Möglichkeit, die fertig geplanten Projekte anzunehmen oder abzulehnen, wobei eine Ablehnung der beiden neuen Stationen einen Verlust von über 5.1 Mio. Franken Planungskosten zur Folge hätte.

Dass nicht nur noch vieles unklar ist, sondern dass auch die der Kommission zur Verfügung gestellten Informationen gelinde gesagt äusserst dürftig waren, widerspiegelt sich in der sehr grossen Anzahl Fragen, welche von der Kommission vorab gestellt wurden. Offensichtlich wurde es daraufhin auch dem Gemeinderat bewusst, dass im Vortrag wesentliche Aspekte des Geschäfts fehlten. Auf die zweite Sitzung hin hat er dann umfangreiche Unterlagen nachgereicht. Aber nicht durch das war aussergewöhnlich: Am Tag vor der zweiten Sitzung hat der Gemeinderat mitgeteilt, dass er die dem Stadtrat heute vorliegenden Anträge 1 und 2 der Kommissionsmehrheit unterstützt, den Verzicht auf die Velostation Bubenbergplatz und die Etappierung der Kreditbewilligung für die Velostation Hirschengraben. Dass dies jetzt möglich

ist, ist doch sehr erstaunlich, denn im Vortrag weist der Gemeinderat darauf hin, es sei zwingend notwendig, dass der Stadtrat jetzt einen Kredit für Vorprojekt, Mitwirkung und Bauprojekt spreche, weil andernfalls die Realisierung nicht rechtzeitig möglich wäre, was unverhältnismässige Auswirkungen auf das Verkehrssystem zur Folge hätte.

Mit Antrag 2 beantragt die PVS wie gesagt, den Kredit für die Velostation Bubenberg zu streichen. Einerseits weil diese hohen Kosten finanzpolitisch nicht verantwortbar sind, andererseits, weil man das Risiko als zu hoch einschätzt, dass eine Realisierung dieser Station wegen der archäologischen Funde gar nicht möglich ist. Damit bleibt noch die Velostation unter dem Hirschengraben. Weil diese Station im Vergleich zu anderen Velostationen wie gehört sehr teuer ist und weil auch bei dieser Station viele wichtige Fragen offen sind, verlangt die PVS mit Antrag 1, dass erst einmal nur 870 000 Franken für die Vorprojektphase und die Mitwirkung gesprochen werden. Antrag 1 hat die PVS mit 8 Ja- zu 2 Nein-Stimmen und ohne Enthaltungen überwiesen, den Antrag 2, die Streichung der Velostation Bubenberg, mit 6 Ja- zu 1 Nein-Stimme, bei 3 Enthaltungen.

Der Gemeinderat unterstützte wie gesagt beide Anträge, auch wenn diese in Konflikt mit Aussagen im Vortrag und dem eigenen Antrag stehen. Diese Kehrtwende des Gemeinderats hat bei der Kommission das Vertrauen noch nicht wieder herstellen können. Einerseits befürchtet die PVS, dass nicht die aus einer Gesamtsicht heraus beste Lösung ausgearbeitet wird, sondern dass städtebauliche Kriterien einer rein auf Verkehrsoptimierung ausgerichteten Planung unterworfen werden sollen. Ausserdem soll der Hirschengraben-Park in seiner heutigen Qualität und Grösse erhalten bleiben. Andererseits bleibt der Eindruck bestehen, dass das Geschäft unausgegoren und im Hinblick auf den Gesamtkontext wenig durchdacht ist. Die Prüfung von Alternativen zum Bau von sehr teuren Velostationen erachtet die PVS als ungenügend, sprich: sie ist nicht in dem Ausmass erfolgt, wie es die PVS bei einem solchen Kreditbegehren erwarten würde. Weiter äussert sich der fehlende Gesamtkontext für eine Mehrheit der Kommission auch darin, dass der Gemeinderat keine Lösung präsentieren konnte, wie er den Auftrag des Stadtrats erfüllen will, mehr gratis-Veloparkplätze zu schaffen.

Aus all diesen Gründen stellt die PVS weitere Anträge, ergänzend zu den bereits dargelegten. Die Anträge 3 und 4 hat die PVS mit 6 Ja- zu 2 Nein-Stimmen überwiesen, bei 1 Enthaltung, Antrag 5 mit 6 Ja-Stimmen, ohne Gegenstimme, bei 3 Enthaltungen, Antrag 6 mit 7 Ja- und ohne Gegenstimme, bei 2 Enthaltungen, Antrag 7 mit 8 Ja- und ohne Gegenstimme, bei 1 Enthaltung.

Für das so bereinigte Geschäft beantragt die PVS Zustimmung, mit 5 Ja- zu 4 Nein-Stimmen, bei 0 Enthaltungen.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

14.01.2019

X 

Signiert von: Regula Bühlmann (Qualified Signature)

Die Protokollführerin

14.01.2019

X 

Signiert von: Annamarie Masswadeh (Qualified Signature)

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 23.10 Uhr

Vorsitzend

Präsidentin Regula Bühlmann

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Lionel Gaudy	Seraina Patzen
Timur Akçasayar	Claude Grosjean	Stéphanie Penher
Katharina Altas	Lukas Gutzwiller	Halua Pinto de Magalhães
Ruth Altmann	Erich Hess	Tabea Rai
Peter Ammann	Brigitte Hilty Haller	Rahel Ruch
Ursina Anderegg	Roland Iseli	Kurt Rügsegger
Oliver Berger	Ueli Jaisli	Sandra Ryser
Thomas Berger	Bettina Jans-Troxler	Marianne Schild
Henri-Charles Beuchat	Dannie Jost	Leena Schmitter
Danielle Cesarov-Zaugg	Ladina Kirchen	Edith Siegenthaler
Yasemin Cevik	Ingrid Kissling-Näf	Bettina Stüssi
Michael Daphinoff	Fuat Köçer	Michael Sutter
Matthias Egli	Philip Kohli	Luzius Theiler
Bernhard Eicher	Eva Krattiger	Regula Tschanz
Claudine Esseiva	Marieke Kruit	Johannes Wartenweiler
Vivianne Esseiva	Nora Krummen	Janine Wicki
Alexander Feuz	Daniel Lehmann	Manuel C. Widmer
Benno Frauchiger	Maurice Lindgren	Marcel Wüthrich
Barbara Freiburghaus	Peter Marbet	Patrik Wyss
Rudolf Friedli	Barbara Nyffeler	Christoph Zimmerli
Katharina Gallizzi		

Entschuldigt

Christa Ammann	Franziska Grossenbacher	Patrizia Mordini
Lea Bill	Stefan Hofer	Zora Schneider
Laura Binz	Nadja Kehrl-Feldmann	Lena Sorg
Michael Burkard	Martin Krebs	Matthias Stürmer
Milena Daphinoff	Lukas Meier	Christophe Weder
Tamara Funicello	Melanie Mettler	Patrick Zillig

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD	Ursula Wyss TVS
--------------------------	-----------------

Entschuldigt

Michael Aebersold FPI	Reto Nause SUE	Franziska Teuscher BSS
-----------------------	----------------	------------------------

Ratssekretariat

Jacqueline Cappis, Stv. Ratssekretärin	Joel Leber, Ratsweibel
Marianne Hartmann, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichteremann, Stadtschreiber

- Die Traktanden 7, 8, 9 und 10 werden gemeinsam behandelt. -

2000.GR.000608

7 Fortsetzung: Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschritt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt)

Alle Anträge finden Sie unter der jeweiligen Traktandenüberschrift.

Alexander Feuz (SVP) zu den Rückweisungsanträgen der Fraktion SVP zu Traktandum 7: Zu Antrag Nr. 1: Wir sind der Meinung, dass bei diesem Projekt mit dermassen vielen Unabwägbarkeiten unbedingt eine Etappierung mit Vorprojekt und Mitwirkung erfolgen muss. So soll sichergestellt werden, dass nicht plötzlich unerwartete Kosten entstehen. Wenn es beispielsweise nach jahrelanger Planung eines Projekts plötzlich heisst, dass nun noch das Tram dazu komme, ist das für mich ein weiteres Beispiel einer unseriösen Planung. Im Jahr 2035 soll das Tram kommen. Die Planung des Bahnhofs betrifft denselben Perimeter. Wenn wir Pech haben, muss man kurz nach der Einweihung des neuen Bahnhofs gewisse Dinge wieder abreißen, da man für das Tram bauen muss. Hier muss man doch eine Gesamtplanung vornehmen und die nötigen Vorgaben machen, damit es nicht in ein Chaos ausartet. Dasselbe gilt bezüglich der Auflagen der Denkmalpflege oder des archäologischen Dienstes. Möglicherweise wird zum Beispiel das Bubenberg-Denkmal entfernt und nachher meldet sich die eidgenössische Denkmalpflege und verlangt, dass es wieder aufgestellt wird. So gibt man unnötig Geld aus. Es ist daher wichtig, eine Etappierung vorzunehmen und alle Auflagen rechtzeitig zu berücksichtigen. Es handelt sich um einen technischen Antrag im Sinne des Steuerzahlers. Ich bitte Sie, diesen Antrag zu unterstützen. Zu Antrag Nr. 2: Wir haben schon mehrmals derartige Anträge gestellt. Wenn das Tram auch noch kommt, muss man genau wissen, was passiert und welches die Auswirkungen sind. Das Kommando der Feuerwehr wird sicher sagen, dass alles kein Problem ist. Fragt man aber die Einsatzleiter und die Fahrer der Feuerwehrfahrzeuge, tönt es ein wenig anders. Wir sind der Meinung, dass man es genau abklären muss, damit man letztendlich nicht einen Bahnhof hat, den man mit dem Auto nicht mehr erreichen kann. Auf diese Problematik habe ich schon mehrfach hingewiesen. Zu Antrag Nr. 3: Diesen Antrag habe ich sinngemäss schon mehrmals in anderen Vorprojekten gestellt. Für mich ist es ein unsägliches Ansinnen, dass man das Abbiegen in eine Hauptachse verbieten will. Zuerst hiess es, das sei wegen der Fussgänger. Wahrscheinlich heisst es nun, es sei auch wegen des Trams. Vermutlich geht es dem Gemeinderat darum, die Niederlage in der Volksabstimmung zum autofreien Bubenbergplatz zu kompensieren.

Zu den Anträgen der PVS-Minderheit zu Traktandum 7: Viele der Anträge stammen nicht von mir. Ich werde diejenigen begründen, die von der SVP sind. Bei den übrigen Anträgen gilt das Kommissionsgeheimnis, weshalb sich die betreffenden Personen nicht zu erkennen geben müssen. Zu Antrag Nr. 5: Unserer Meinung nach handelt es sich um ein heikles Gebiet. Wir haben zwar einen städtischen Denkmalpfleger. Dieser ist aber gegenüber der PRD weisungsgebunden. Wenn er sich zu sehr für den Denkmalschutz einsetzt, wird er zurückgebunden. Falls Sie sich nun wundern, dass sich der Vertreter der SVP für den Denkmalschutz einsetzt, muss ich Ihnen sagen, dass mir an einer Stadt gelegen ist, die nicht verunstaltet wird. Ich bin daher auch im Vorstand von «Heit Sorg zu Bärn». Ich erinnere beispielsweise an das Tramvorhaben, für welches der Christoffelturm abgerissen wurde. Nun soll das Länggass-Tram auch noch durch die Spitalgasse fahren. Ich muss das akzeptieren, aber ich bin der Meinung, dass es einen Denkmalpfleger braucht, der unabhängig von der Stadt arbeitet. Zu Antrag Nr.

6: Für mich handelt es sich bei diesem Antrag eine Selbstverständlichkeit. Wie Sie heute auch im «Bund» lesen konnten, bin ich nach wie vor gegen das Tram. Dennoch gilt für mich der Grundsatz, dass man bei der Planung daran denkt, nicht Dinge zu bauen, die man sogleich wieder abreißen muss. Wenn Sie das Geschäft schon nicht zurückweisen wollen, da Sie der Meinung sind, es eile wegen der SBB, dann sollte man zumindest daran denken, nicht unnötige Kosten zu verursachen. Zu Antrag Nr. 7 der SVP: Mir geht es darum, dass man das Denkmal nicht plötzlich ins Wankdorf, in den Dählhölzliwald oder an einen anderen unwürdigen Ort verschiebt, schliesslich haben wir einen Bubenbergplatz. In diesem Perimeter soll das Denkmal belassen werden, es besteht also eine gewisse Gestaltungsfreiheit. Es soll nicht dasselbe passieren wie beim Denkmal für Rudolf von Erlach. Dieses stand früher vor dem Münsterplatz, musste wegen einer Theateraufführung weichen und steht nun beim Stadttheater. Zu Antrag Nr. 8 der SVP: Dieser Antrag stammt nicht von mir, aber er hat mich überzeugt. Es geht um etwas Technisches, wie wir es auch schon in der Botschaft zur Ka-We-De formuliert hatten. Mir erscheint es angezeigt, da wir uns in einem heiklen Perimeter befinden. Es ist etwas Sinnvolles und ich hoffe, Sie können dem zustimmen. Zu Antrag Nr. 9 der SVP: Dieser Antrag ist Standard. Es ist mir klar, dass das Geschäft umstritten ist. Ich rechne nicht mit einer Mehrheit, aber haben Sie doch den Mut, die Vorlage der Volksabstimmung zu unterbreiten. Obwohl der Kredit immer höher wird, sollten wir zustimmen.

Zu den Anträgen der PVS-Minderheit zu Traktandum 8: Ich gebe bekannt, dass wir Antrag Nr. 5 gestrichen haben. Er wird durch einen Ergänzungsantrag der Fraktion SVP ersetzt, da uns dieser zielführender erscheint.

Zu den Ergänzungsanträgen der Fraktion SVP zu Traktandum 8: Zu Antrag Nr. 1: Das ist für mich selbstverständlich, wenn wir Veloabstellplätze haben, die je nach Variante zwischen 19'000 Franken und 35'000 Franken pro Stück kosten sollen. Für den Velofahrer soll dasselbe gelten wie für den Autofahrer: Wenn er das Velo ganz nahe am Bahnhof abstellen will, soll er das können, aber auch dafür bezahlen. Die Veloabstellplätze im Bahnhof sind offenbar nach wie vor schlecht ausgelastet, daher muss man nicht an anderen Orten investieren. Wenn man es aber tut, müssen die Abstellplätze kostendeckend vermietet werden. Der Autofahrer bezahlt im Parkhaus auch einen sündhaft teuren Betrag. Je teurer die Veloabstellplätze sind, desto teurer wird die Miete. Sie können Ihre Luxusvariante haben, gegen unseren Willen, aber dann soll sie auch bezahlt werden. Die Frage ist, ob letztendlich überhaupt noch jemand interessiert ist an diesen Veloabstellplätzen. Es kann überdies nicht sein, dass wir nach der Realisierung der Velostationen beim Hirschengraben trotzdem einen Velo-Abstellplatz haben. Zu Antrag Nr. 2: Wie Sie wissen, haben wir schon viel früher, bevor das Geschäft publik wurde, einen entsprechenden Vorstoss eingereicht und verlangt, dass man mit der Abstellhalde beim Hirschengraben aufhören und das schöne Gebiet einer Parknutzung zuführen soll. Über diese Motion wurde noch nicht entschieden, aber sie geht in dieselbe Richtung. Wenn der Beschluss, den wir hier fällen, rechtsgültig ist, soll man mit der Parkplatznutzung für Velos aufhören. Im Bahnhof hat es genügend Veloabstellplätze, die immer noch nicht ausgelastet sind. Zu den Anträgen Nr. 3 bis 5: Ich verweise auf meine Ausführungen zu Traktandum 7.

Maurice Lindgren (JGLP) zu den Anträgen Nr. 1, 2, 3 und 4 der PVS-Minderheit: Antrag Nr. 1 fordert die komplette Streichung der Velostation Hirschengraben. Die Kommissionsminderheit erachtet es als nicht möglich, dass in so kurzer Zeit eine städtebaulich gute Lösung erarbeitet werden kann. Überdies erachtet sie die Kosten als finanzpolitisch nicht verantwortbar. Daran werden auch das Vorprojekt und die Mitwirkung nichts ändern. Die Erfahrung zeigt im Gegenteil, dass es im Endeffekt meist teurer wird, als vom Vorprojekt eingeschätzt. Zu Antrag Nr. 2: Der Hirschengraben ist ein sehr sensibler und wichtiger Raum. Deswegen soll er nach Möglichkeit geschützt werden. Der Antrag ist offen formuliert. Geplant werden soll nach dem Grundsatz, dass etwas nicht gemacht werden soll, wenn es teilweise oder vollständig nicht

umsetzbar ist. Antrag Nr. 3 wurde zurückgezogen. Zu Antrag Nr. 4: Es ist absehbar, dass aus Kostengründen nicht alle der Velostationen realisiert werden können. Es liegen ja mehrere PVS-Streichungsanträge vor, die in diese Richtung gehen.

Barbara Freiburghaus (FDP) zum Antrag der Fraktion FDP/JF zu Traktandum 8: Vorab möchte ich bemerken, dass unser Antrag nicht als Gegenantrag zum Antrag Nr. 7 der PVS zu verstehen ist, sondern als Zusatzantrag. Dass er als Gegenantrag formuliert ist, ist mein Fehler und nicht derjenige der Verwaltung. Uns ist Antrag Nr. 7 der PVS, über den Geleisen eine Velostation prüfen zu lassen, sympathisch. Wir haben aber Vorbehalte, da der einzige Zugang über die Stadtbachstrasse erfolgen soll. Das scheint uns keine gute Lösung zu sein. Wir machen daher beliebt, dass ein zweiter Zugang gesucht wird, und zwar südlich der Schanzenbrücke, also eher beim Hirschengraben. Wie dieser zweite Zugang aussehen könnte, wissen wir nicht, das wäre in der Projektentwicklung oder im Wettbewerb zu klären. Der Zugang über die Stadtbachstrasse soll auch von den Autos befahren werden. Wenn man vom Insel-Spital ins Bahnhof-Parking oder in die Länggasse will, ist es eine Ausweichroute oder gar die einzige Route. Wir finden es daher gefährlich, wenn neben allen Autos auch die Velos in diese Strasse hineinkommen. Der Gemeinderat propagiert die Entflechtung von Velos und Autos, unser Vorschlag wäre daher eine sinnvolle Möglichkeit, das umzusetzen.

Präsidentin *Regula Bühlmann*: Ich weise darauf hin, dass der Antrag von Luzius Theiler, der nun begründet wird, dem Antrag Nr. 1 der PVS-Minderheit entspricht. Wir werden daher über beide Anträge gemeinsam abstimmen.

Luzius Theiler (GaP) zu seinem Antrag zu Traktandum 8: Es ist zutreffend, dass diese beiden Anträge deckungsgleich sind, aber als ich meinen Antrag formulierte, kannte ich denjenigen der PVS-Minderheit noch nicht. Nach meiner Interpretation ist mein Antrag auch deckungsgleich mit Antrag Nr. 5 der PVS-Mehrheit. Dort wird klar verlangt, dass der Park beim Hirschengraben nicht entwertet werden darf. Ich zitiere: «Die Parkanlage Hirschengraben bleibt in ihrer heutigen Dimension und städteräumlichen Qualität erhalten. Insbesondere soll die Bepflanzung im heutigen Ausmass beibehalten werden.» Wenn man das mit gesundem Menschenverstand wörtlich interpretiert, bedeutet es, dass man nicht die Bäume fällen und ein riesiges Loch graben darf, da ein solches Vorgehen die städteräumliche Bedeutung und Qualität dieses Parks völlig entwerten würde. Mein Antrag entspricht also sowohl der Mehrheit als auch der Minderheit der PVS und sollte daher von beiden Seiten unterstützt werden. Es beschäftigt mich sehr, dass man schon wieder alte, wertvolle Bäume beseitigen will, nur weil man ein grosses Bauprojekt hat, bei welchem die Bäume im Weg stehen. Die Bäume stehen immer ganz am Schluss der Prioritätenliste. Diese Reihenfolge bekämpfe ich immer wieder. Für die Stadt und das Klima sind Bäume immens wichtig und werden immer wichtiger. Sie sind wichtig für das Wohlbefinden von Mensch und Tier und helfen gegen die Klimaerwärmung. Der Kommissionssprecher hat bereits darauf hingewiesen, dass es sich um einen der wenigen Parks im Stadtzentrum handelt. Es ist für mich ein absolutes «no go», diesen Park zu opfern. Ich anerkenne lobend, dass man dieses Mal, im Gegensatz zur Tramdebatte, nicht fälschlicherweise behauptet, die Bäume seien alle krank. Der Gemeinderat gibt vielmehr offen zu, dass es schade wäre um diese Bäume. Er macht den abenteuerlichen Vorschlag, die Bäume an irgendeiner Stelle zwischenzulagern. Ich habe mich mit einem Gartenbaufachmann darüber unterhalten. Dieser meinte, dass das rein theoretisch zu sehr grossen Kosten möglich wäre, aber mit ungewissem Ausgang, wie viele der Bäume eine solche Zwischenlagerung überstehen würden. Ich möchte noch etwas zu den Alternativen sagen. Man sagt nun, dass alle, die in die Stadt wollen, mit dem Velo bis an den Bahnhof fahren sollen. Es wäre doch viel günstiger, bei den S-Bahn-Stationen grosse Velostationen zu machen. Das wird teilweise

auch schon gemacht und würde die Stationen im Bahnhof entlasten. Im Baugesetz ist ja geregelt, dass bei Umbauten und Neubauten Veloabstellplätze erstellt werden müssen. Das müsste man konsequenter umsetzen. Dazu kommt, dass mit dem Veloverleihsystem ein gewisser Teil des Veloparkplatzbedarfs gedeckt werden soll, sonst würde es keinen Sinn ergeben, dafür so viel Geld und Raum zu investieren. Ich bitte Sie daher, meinen Antrag, der mit Antrag Nr. 1 der PVS-Minderheit zusammengelegt wurde, anzunehmen.

Motionär *Michael Daphinoff* (CVP) zu Traktandum 9: Unser Vorstoss ist schon relativ alt und wohl mehr oder weniger unbestritten. Diese Veloleichen sind unschön und die Situation sehr unbefriedigend. Wie Gemeinderätin Ursula Wyss mehrfach betonte, muss man im Bahnhof-Perimeter etwas machen. Man hat bereits viel unternommen und ich gehe davon aus, dass dieser Missstand behoben werden wird und der Park beim Hirschengraben nach dem Umbau nicht mehr so aussehen wird. Die vorliegende Motion wird daher wohl überflüssig werden. Dennoch bitte ich Sie, unserem Anliegen zuzustimmen.

Postulantin *Katharina Gallizzi* (GB) zu Traktandum 10: Man sieht, dass der Bedarf nach Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof gross ist. Wir brauchen rund 10'000 Plätze und sind davon noch weit entfernt. Laut Vortrag werden in nächster Zeit 620 Gratisparkplätze verschwinden. Wir sind daher der Meinung, dass man jede Möglichkeit prüfen muss, neue Veloparkplätze zu schaffen. Die aufgehobenen Gratisparkplätze müssen kompensiert werden. Wir beantragen daher, die Schaffung von Parkplätzen im RBS-Bahnhof zu prüfen, und bitten Sie, das Postulat anzunehmen.

Fraktionserklärungen zu Traktanden 7, 8, 9 und 10

Rahel Ruch (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich spreche zu Traktandum 7, Katharina Gallizzi wird anschliessend zu den Velostationen sprechen. Wir beschäftigen uns heute vor allem mit der Frage, ob wir wirklich unten durch wollen oder ob wir damit bei den Bernerinnen und Bernern unten durch sind, weil es sich um eine sehr teure Lösung handelt. Plötzlich sind diejenigen, die lieber mit allem oben durch wollen, für unten durch, weil der Platz fehlt. Es sind viele Fragen offen und niemand will gern unten durch, die Fraktion GB/JA! jedenfalls nicht. Wir stehen der geplanten Unterführung, die «Passage» genannt wird, sehr kritisch gegenüber. Die hohen Kosten und die seltsame Idee, Fussgängerinnen und Fussgänger unter den Boden zu verbannen, sowie ein weiterer Kommerzialisierungsschritt in dieser Unterführung machen uns hellhörig. Andererseits haben wir den Vortrag und die Studien aufmerksam gelesen und sehen auch, dass es mit den PendlerInnen-Prognosen von SBB, Stadt und Kanton wohl relativ mühsam werden wird, sich auf dem Bubenbergplatz nebeneinander durchzuschlagen. Für uns ist wichtig, dass diese Prognosen sogar mit einem autofreien Bahnhofplatz eine Unterführung nahelegen, wie im Vortrag hervorgehoben wird. Es geht also heute weniger um eine «Autos-oben-Menschen-unten-Diskussion» wie in den Siebzigerjahren, sondern um die Frage, wie das Aufkommen von öffentlichem Verkehr (öV), Velos und FussgängerInnen sinnvoll bewältigbar ist. Dies und die Frage, welche Prioritäten gesetzt werden müssen, müsste man unseres Erachtens in einem grösseren Perimeter anschauen. Zum Prozess: Das Projekt hat zwar eine längere Geschichte, aber wenn man den Diskussionen in der Kommission und in den Medien folgt, wird man den Eindruck nicht los, dass es noch mehr Zeit bräuchte. Es braucht jedoch ein Strassenplanverfahren und die SBB bauen auch ohne uns. Diese unbefriedigende Ausgangslage führt unseres Erachtens zu einem unbefriedigenden Projekt. Das zeigt sich beispielsweise darin, dass man keine Zeit hatte, um die Situation gesamthaft anzuschauen. Der Ausgang Bubenberg und die geplante Unterführung bedeuten eine starke Umgestaltung des Bubenbergplatzes mit Auswirkungen auf den Hirschengraben und den restlichen Bahn-

hofplatz. Eigentlich wäre es daher nötig, zuerst eine Gesamtschau vorzunehmen und sich zu überlegen, wie der Raum um den Bahnhof herum aussehen soll. Das ist mit der Planung Stadtraum Bahnhof vorgesehen. Was soll das erste sein, das eine anreisende Person sieht? Wie will man die Haltestellen anordnen und wo Platz zum Verweilen schaffen? Was machen wir mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV)? Was geschieht, wenn die zweite Tramachse realisiert wird? Welches sind die Alternativen zur Unterführung, falls die archäologischen Funde zu einem grösseren Problem werden? Für mich sind diese Fragen nicht geklärt. Aber wahrscheinlich ist es unter dem erwähnten Zeitdruck auch nicht möglich, sie in der richtigen Reihenfolge zu klären. Diese Problematik führt zu der Lösung, die uns nun vorliegt. In einer solchen Situation muss man Kompromisse finden. Die Fraktion GB/JA! ist nicht nur unzufrieden, sondern sie möchte einen konstruktiven Prozess. Wir sind der Meinung, dass es Kompromisslösungen sowie einen guten Aushandlungs- und Planungsprozess braucht. Wir stimmen der Erhöhung des Projektierungskredites daher unter den folgenden Prämissen zu: Erstens wollen wir keine Autos mehr auf dem Bahnhofplatz. Eine Bedingung für uns ist daher, dass der Antrag der PVS angenommen wird, gemäss welchem die Verwaltung gleichzeitig mit dem Realisierungskredit ein Konzept für einen autofreien Bahnhofplatz vorlegen soll. Wir wollen nicht, dass die Fussgänger und Fussgängerinnen die Unterführung benutzen müssen, während der MIV oben fahren kann. Wenn man den Bahnhofplatz vom MIV befreit, sind ganz andere städtebauliche Konzepte denkbar. Möglicherweise gäbe es dann auf dem eigentlichen Bahnhofplatz eine grössere Verweilqualität und mehr Platz für Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Menschen, die sich treffen wollen. Zweitens muss man die stadt-räumlichen Überlegungen weiterführen. Für uns sind daher auch die Anträge Nr. 2 bis Nr. 4 der PVS wichtig, da sie das ausdrücken, was wir in der bisherigen Konzeption vermissen. Wir sind der Meinung, dass der Hirschengraben, der Bubenbergplatz und der Bereich rundherum nicht nur als Verkehrsknotenpunkt gedacht werden dürfen, sondern auch als Platz und Park für Bernerinnen und Berner. Dazu gehören selbstverständlich auch die Bäume sowie die Überlegung, wer solche Plätze nutzt und auf welche Weise. Wir möchten nicht, dass alles der Effektivität des öV untergeordnet wird und bitten Sie, diese Anträge zu unterstützen. Zum weiteren Prozess: Im Vortrag wird der vorgesehene Qualitätssicherungsprozess skizziert. Wir sind der Ansicht, dass das Gelingen des Projekts sehr stark davon abhängt, wie gut dieser Aushandlungsprozess zwischen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Interessen geführt wird. Es wurde ein breites Workshop-Verfahren mit vielen Experten angekündigt. Unseres Erachtens ist das Ganze sehr gut vorbereitet. Wir bitten die zuständigen Mitglieder des Gemeinderats, nachdrücklich dafür zu sorgen, dass es ein gut abgestütztes und ausgewogenes Verfahren gibt, bei welchem man weiterdenken kann. Die Fraktion GB/JA! stimmt der Erhöhung des Projektierungskredits zu, wenn auch zähneknirschend. Wir hoffen sehr, dass die lange Diskussion, die wir in der Kommission geführt haben und nun im Rat führen werden, dazu führt, dass sich alle Beteiligten der Sensibilität der vorliegenden Projekte bewusst sind. Zu den Anträgen: Wir nehmen die Anträge Nr. 1 bis Nr. 4 der PVS an. Antrag Nr. 5 ist aus unserer Sicht überflüssig. Den Antrag der PVS-Minderheit sowie die Anträge der Fraktion SVP lehnen wir ab.

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich spreche zu Traktandum 8, den Veloabstellplätzen. Rund um den Bahnhof gibt es definitiv zu wenige Veloabstellplätze. Das ist schon heute so und wird in Zukunft noch schlimmer werden. Laut Prognosen der SBB werden bis zum Jahr 2030 40% mehr Personen den Bahnhof Bern benutzen. Die Fraktion GB/JA! hat daher schon in verschiedenen Vorstössen mehr Veloabstellplätze rund um den Bahnhof gefordert. Vor diesem Hintergrund begrüssen wir es, dass parallel zum Ausbau des Bahnhofs auch die Veloparkierinfrastruktur massiv ausgebaut werden soll. Nichtsdestotrotz haben wir Vorbehalte gegenüber dem vorliegenden Geschäft. Der Zugang Länggasse zur Velostation

dient als Ersatz für dort abgebaute Veloparkplätze und wird von den SBB teilweise mitfinanziert. Durch die Erweiterung um ein zusätzliches Stockwerk kann die Kapazität vervierfacht werden, was aus unserer Sicht sinnvoll ist. Auch der Anschluss der Velostation Postparc an die Passage Mitte der SBB stellt eine Verbesserung dar. Schwieriger ist die Situation aber beim Bubenbergplatz und beim Hirschengraben. Am augenfälligsten sind die hohen Kosten. Die Schätzungen gehen von 12'000 bis 33'000 Franken pro Abstellplatz aus. Das sind enorme Summen. Uns ist durchaus bewusst, dass eine Velostation in der Umgebung des Bahnhofs nicht umsonst zu haben ist. Bauen in diesem Bereich ist schwierig, da viele denkmalpflegerische und verkehrstechnische Herausforderungen zu bewältigen sind. Auch ist die Umgebung ein heiss begehrtes Pflaster, was die Miet- und Bodenpreise in die Höhe treibt und die Suche nach günstigen Alternativen erschwert. Wir sind daher nicht grundsätzlich gegen teure Anlagen, können ein solches Bauwerk aber nur unterstützen, wenn wir sicher sind, dass alle Alternativen auf Herz und Nieren geprüft wurden. Im vorliegenden Geschäft zweifeln wir daran, dass man das gemacht hat. Wir unterstützen daher Antrag Nr. 3 der PVS, der eine vertiefte Prüfung alternativer Standorte fordert. Zu denken ist beispielsweise an oberirdische Parkplätze in der Maulbeerstrasse, in der Wallgasse oder beim Postparc vor dem Coop sowie an leer werdende Kinoräume oder an die Welle 7. Auch die im Antrag Nr. 7 der PVS angedachte Erstellung einer Velostation neben der «Welle», die nun auch im FDP-Antrag enthalten ist, scheint uns eine prüfungswerte Alternative zu sein. Diese beiden Anträge werden wir daher annehmen. Selbstverständlich nehmen wir sodann unser Postulat zum RBS-Bahnhof an. Weil wir aber den Bedarf an Veloabstellplätzen nicht grundsätzlich hinterfragen, lehnen wir Antrag Nr. 4 der PVS-Minderheit ab. Aus unserer Sicht ist es wenig sinnvoll, alle Parkplätze in unterirdische Velostationen zu verlegen. Diese eignen sich vor allem für Langzeitparkierende und für Personen, die regelmässig pendeln. Für Menschen, die nur sehr unregelmässig mit dem Velo zum Bahnhof fahren oder ihr Velo nur für eine kurze Besorgung am Bahnhof abstellen, sind Velostationen ungeeignet, denn dort braucht man entweder ein Abonnement oder man muss eine Tageskarte kaufen, was ein spontanes und schnelles Parkieren enorm erschwert. Die Fraktion GB/JA! hat sich stets für mehr Gratisparkplätze rund um den Bahnhof eingesetzt. In nächster Zeit sollen nun aber 620 Gratisparkplätze verschwinden. Daher muss unbedingt geprüft werden, wie diese Parkplätze ersetzt werden können, entweder oberirdisch oder als Gratisparkplätze in Velostationen. Wir stimmen daher auch Antrag Nr. 4 der PVS-Mehrheit zu. Im Perimeter des Bahnhofs müssen aber auch städtebauliche Kriterien berücksichtigt werden. Die Abstellanlagen sollen unterirdisch gebaut werden, aber der Untergrund unter dem Bubenbergplatz ist vollgepackt mit historischen Bauwerken. Es existiert dort eine sehr gut erhaltene Brücke, die laut Aussagen der Verwaltung den Bau der Velostation enorm beeinträchtigen oder sogar verunmöglichen könnte. Beim Hirschengraben muss man andererseits auf die Wurzeln der Bäume Rücksicht nehmen, wenn man möchte, dass der Park auch in Zukunft grün bleibt. Zudem ragen Teile der Bauwerke bis an die Oberfläche, so beispielsweise Rampen, Lifte oder Lüftungsschächte. Diese müssen ebenfalls in den stark beanspruchten Raum eingepasst werden. Sie sollen die Qualität des Stadtraums so wenig wie möglich beeinflussen. Weiter muss die Planung der Velostationen mit dem Prozess «Entwicklung Stadtraum Bern» kompatibel sein. Wir stimmen daher den Anträgen Nr. 5 und 6 der PVS-Mehrheit zu. Antrag Nr. 2 der PVS-Minderheit erscheint uns zu restriktiv, weshalb wir ihn ablehnen. Aufgrund all dieser Bedenken halten wir es für angebracht, dass man sich auf eine der beiden Velostationen, Bubenberg oder Hirschengraben, beschränkt. Wir befürchten, dass aufgrund der archäologischen Bauten im Untergrund der Bau der Station Bubenberg nicht möglich sein wird. Überdies steht im Vortrag, dass die Station Bubenberg, ich zitiere: «als isolierte Anlage nur unter Inkaufnahme grosser funktionaler und städteräumlich-denkmalpflegerischer Nachteile ausreichend erschlossen werden kann». Sie könne nur in Kombination mit der Velostation Hirschengraben umgesetzt werden. Die Fraktion GB/JA! plädiert daher dafür, die Velostation

Bubenberg aufzugeben und sich auf den Hirschengraben zu beschränken. Somit nehmen wir Antrag Nr. 2 der PVS-Mehrheit an und lehnen Antrag Nr. 1 der PVS-Minderheit ab. Wir haben aber auch bei der Velostation Hirschengraben gewisse Vorbehalte, denn es gibt sehr vieles, das noch nicht geklärt ist. Es ist nicht sicher, ob eine städtebaulich, grünraumtechnisch und finanziell sinnvolle Lösung gefunden werden kann. Wir lehnen es daher ab, bereits jetzt Geld für ein Bauprojekt zu sprechen, und folgen Antrag Nr. 1 der PVS. So kann das Mitwirkungsverfahren gleichzeitig mit dem Strassenplanverfahren für die Unterführung durchgeführt werden. Der Stadtrat hat die Möglichkeit, bei der Erarbeitung des Bauprojekts nochmals über die Bücher zu gehen und definitiv über das Projekt zu entscheiden. Wie erwähnt stimmen wir allen Anträgen der PVS-Mehrheit zu. Das Geschäft nehmen wir nur dann an, wenn ein grosser Teil dieser Anträge angenommen wird. Die Anträge der PVS-Minderheit und alle Anträge der SVP lehnen wir ab.

Zu Traktandum 9: Auch die Fraktion GB/JA! ist der Meinung, dass der begrenzte Platz rund um den Bahnhof möglichst gut genutzt werden soll. Bei den Forderungen der CVP ist die Verhältnismässigkeit von Aufwand und Ertrag allerdings nicht gegeben. Es ist sehr schwierig, rund um den Bahnhof genügend Plätze für Velos zu finden. Dieses Problem löst sich auch nicht, wenn man den Raum in verschiedene Regimes für Lang- und Kurzzeitparkierende unterteilt. Dadurch wird nur der Aufwand der Bewirtschaftung erhöht. Was die Punkte 2 und 3 der Motion betrifft, sind wir der Ansicht, dass der Aufwand für eine aktive Bewirtschaftung von den Motionärinnen und Motionären unterschätzt wird. Wo sollen die abtransportierten Velos hingbracht werden? Wer soll sich um die Administration kümmern, um die Besitzer der abtransportierten Velos ausfindig zu machen? Wer soll die Velos, die abgeholt werden, den richtigen Personen zuordnen? Aus unserer Sicht löst diese Motion keine Probleme, sondern schafft neue, weshalb wir sie ablehnen.

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Nach dem Referat des Kommissionssprechers erlaube ich mir einige Vorbemerkungen. Es ist richtig, dass das Geschäft zunächst nicht optimal dokumentiert war. Ich bestreite den Vorwurf, dass Informationen bewusst zurückgehalten worden sind. Sodann missfällt mir, dass ständig von der Kommission und der PVS die Rede ist. Teilweise war es die ganze Kommission, teilweise aber auch die Mehrheit oder die Minderheit, und teilweise kam auch die persönliche Befindlichkeit des Kommissionssprechers zum Ausdruck. Die PVS war durchaus kritisch, aber als dermassen misstrauisch, wie der Kommissionssprecher in seinem Vortrag darstellte, habe ich die Kommission nicht wahrgenommen. Wir sprechen heute nicht zum ersten und sicher auch nicht zum letzten Mal über das Vorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB). Abschliessende Entscheidungen werden mit der Erhöhung des Projektierungskredits heute nicht gefällt. Verkehrspolitisch handelt es sich um das wichtigste und gewichtigste Projekt der nächsten Jahre, das sage ich auch als Präsident von Pro Velo. Mit SBB, RBS, dem Bund, dem Kanton, der Denkmalpflege, dem archäologischen Dienst, zahlreichen Grundeigentümern und diversen weiteren Playern sind so viele Anspruchsgruppen involviert, dass es unglaublich kompliziert ist. Leider läuft zudem manches nicht so, wie es sollte, wie von meinen Vorrednerinnen und Vorrednern bereits angesprochen wurde. Schon nur klar abgrenzen zu können, wer wofür zuständig ist, ist schwierig, auch wenn man sich gut in die Materie einarbeitet. Der Bahnhof Bern ist das Herzstück und die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, ja des allgemeinen Verkehrs in der Stadt, in der Region und im ganzen Kanton. Auch wenn es unbestrittenermassen sinnvoll wäre, den Bahnhof künftig zu entlasten, anstatt ihn noch stärker zu belasten, muss auch beim erwarteten Wachstum von Verkehr, öV und Passagieren gewährleistet sein, dass dieser Knotenpunkt weiterhin funktioniert und das Umsteigen auf den Nahverkehr und auf das Velo ohne Chaos und mit möglichst wenigen Konflikten möglich bleibt. Wer das leichtfertig aufs Spiel setzen will, damit beispielsweise der Kriegsfürst Adrian von Bubenberg von seinem heutigen Platz auf die ge-

meinen Bürgerinnen und Bürger hinunterschauen kann oder damit jeder hinterletzte Baum vermeintlich ins übernächste Jahrtausend gerettet werden kann, agiert kurzfristig und verantwortungslos. Die Fraktion SP/JUSO lehnt daher die Rückweisungsanträge ab. Gerade jetzt noch mehr Verunsicherung zu stiften, wo das Geld aus dem Agglomerationsprogramm auf der Kippe steht, wäre fatal. Nicht weniger fatal wäre es, wenn es einen neuen Tiefbahnhof und eine neue SBB-Unterführung gäbe, aber keinen brauchbaren Ausgang, der zu den Bernmobil-Haltestellen führt. Der Bund und vor allem das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) spielen hier leider eine sehr unrühmliche Rolle. Die SBB gestalten den Bahnhof Bern massiv um, und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) im selben Departement, zieht sich aus der Verantwortung und ist nonchalant der Meinung, dass die flankierenden Verkehrsmassnahmen nicht eilen. Die Devise scheint vielmehr zu sein, dass man lieber überflüssige Autobahnen baut.

Zu Traktandum 7: Die neue SBB-Unterführung bis zum Hirschengraben zu verlängern, ist sinnvoll und nach den neuen Berechnungen zu den Fussgängerströmen auch unverzichtbar. Lange und unnötige Wartezeiten vor den Ampeln und Konflikte mit dem öV und dem rasant wachsenden Veloverkehr können so vermieden werden. Zur Frage des autofreien Bahnhofplatzes kann ich mich kurz fassen. Natürlich ist die Fraktion SP/JUSO immer noch dafür, dass der Bahnhofplatz autofrei beziehungsweise vom Durchgangsverkehr befreit wird. Wir reichten schon im Jahr 2008 eine entsprechende Initiative ein, die denkbar knapp abgelehnt wurde. Heute würde das Resultat vermutlich anders ausfallen. Wir unterstützen daher den entsprechenden PVS-Antrag. Zu klären bleibt die Frage nach dem richtigen Zeitpunkt. Vor allem muss man aber klären, wie verhindert werden kann, dass die umliegenden Wohnquartiere durch zusätzlichen Durchgangs- und Ausweichverkehr belastet werden, insbesondere die Länggasse und die Mittelstrasse. Diese Problematik war nämlich einer der Gründe für die Ablehnung vor zehn Jahren. All das soll im geforderten Konzept aufgezeigt werden. Man kann alles in Frage stellen. Wenn man gewisse Anträge liest, wird wirklich fast alles in Frage gestellt. Es überrascht fast ein wenig, dass niemand die Verlegung des Bahnhofs auf die Aebimatt oder ins Wankdorf fordert. Es gibt aber durchaus Anträge, die aus meiner Sicht eine ähnlich absurde Stossrichtung verfolgen. Aus diesem Grund lehnt die Fraktion SP/JUSO alle anderen Anträge ab. Es ist klar, dass der Bubenbergrplatz heute kein schöner Anblick ist, das ist wohl unbestritten. Der Prozess «Entwicklung Stadtraum Bahnhof Bern», wie er im Stadtentwicklungskonzept (STEK) vorgesehen ist, ist daher nötig und dringend. Es hat viel zu viel Verkehrsfläche, die man auf kleinerem Raum konzentrieren sollte und könnte. Zudem muss der Platz gestalterisch aufgewertet werden, unter anderem auch mit mehr Bäumen. Die Verkehrsströme, zumindest diejenigen von öV, Fuss- und Veloverkehr, müssen dennoch ungehindert fliessen können. In der Geschichte hat sich das Gesicht des Bubenbergrplatzes ständig verändert, zu denken ist hier an das erste Murtentor, das zweite Murtentor, den Christofelturm, den alten Bahnhof, den neuen Bahnhof, den Baldachin und an das Bubenbergrdenkmal, das einmal hier und einmal dort stand. Die Liste lässt sich fortsetzen. Zur Frage, welcher historische Zustand der städtebaulich korrekte Referenzpunkt für eine Wiederherstellung sein soll, gäbe es wohl auch im denkmalschützerischen Umfeld unterschiedliche Meinungen. Wäre es der Wassergraben? Dabei handelte es sich um eine Verkehrsanlage, die dazu diente, Kutschen und Pferde vom Dreck zu befreien, bevor sie in die Stadt hineinfahren durften. Wären es die ehemaligen Stadttore als historische Dosieranlage für den Verkehr und als Mautstelle für das damals übliche Road-Pricing? Der Ort war immer primär auf den Verkehr ausgerichtet. Die aus stadträumlicher Sicht vermeintliche Bestvariante für diesen Platz wäre daher auch nicht zwingend die Rückkehr des Bubenbergrdenkmals an den Ort, an welchem es in der über 800-jährigen Geschichte der Stadt Bern nicht einmal 80 Jahre lang stand. Stadträumliche Kriterien sind wichtig. Was heisst das aber konkret, wenn sie gleichwertig zur Verkehrseffizienz gewichtet werden sollen? Wird eine Münze geworfen, wenn es zu

einem Widerspruch kommt? Der Antrag Nr. 4 der PVS mag zwar gut gemeint sein, in der Praxis dürfte er aber kaum umsetzbar sein. Eine Zusammenlegung der Bernmobil-Haltestellen Hirschengraben und Bahnhof ist keine Vision, sondern eine ziemlich abwegige Utopie. Es wäre weder aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll und wohl auch gar nicht machbar, noch wäre es dem heute viel beschworenen Stadtbild zuträglich. Die Kapazität des öV müsste erheblich reduziert werden. In den Stosszeiten gäbe es daher einen enormen Andrang bei den neuen Haltestellen. Notfallfahrzeuge, Taxis und Zubringer könnten den Bubenbergplatz nicht mehr befahren und die Velos müssten im Gegenverkehr mit maximal vier Metern Platz auskommen. Genau so würde der Bubenbergplatz zu einem reinen Verkehrsplatz. Vor allem wäre es total widersinnig, wenn der Bahnhof zwar neu drei Zugänge hätte, aber für den öffentlichen Nahverkehr nur noch eine Einheits-Haltestelle vorhanden wäre. Auch der Baldachin würde den wartenden öV-Nutzenden keinen Schutz mehr bieten, sie würden im Regen stehen, wenn man Denkmalschutz und Stadtbild über alles, also auch über jegliche Vernunft, stellen würde. Die Denkmalpflege ist schon sehr eng einbezogen, was auch gut ist. Die diesbezüglichen Anträge sind unseres Erachtens daher obsolet. Eine obligatorische Volksabstimmung würde zu einer Verzögerung des Projekts führen und eine zeitgerechte Realisierung der städtischen Verkehrsmassnahmen mit dem Bau des Tiefbahnhofs und der SBB-Unterführung verhindern. Überdies würde das Projekt sicherlich definitiv aus dem Agglomerationsprogramm fallen. Ein Verkehrschaos wäre programmiert. Die Fraktion SP/JUSO stimmt dem Geschäft daher mehrheitlich zu. Im weiteren Prozess braucht es aber eine sehr sorgfältige Abwägung zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen an diesen Raum.

Zu Traktandum 8: Wenn die Passerelle für den Fussverkehr gebaut beziehungsweise die SBB-Unterführung bis zum Hirschengraben verlängert wird, würde man eine sehr grosse Chance vergeben, wenn man nicht gleichzeitig daran anschliessend eine Velostation realisieren würde. Ein solches Projekt ist an diesem Ort anspruchsvoll, wie im ganzen Bahnhofperimeter, und es müssen Lösungen entwickelt werden, die mit dem Stadtbild und dem Park im Hirschengraben verträglich sind, verträglich auch mit dem Stadtbild einer bewohnten Stadt im 21. Jahrhundert. Bern ist kein Freilichtmuseum und soll auch keines werden. Gerade der Raum um den Bahnhof muss ganz verschiedenen Bedürfnissen entsprechen. Die Fachleute in der Verwaltung und die zahlreichen beigezogenen externen Experten sind sich dieser Verantwortung aber durchaus bewusst. Die Fraktion SP/JUSO teilt die Meinung, dass man nicht schon jetzt Baukredite sprechen soll, wenn noch nicht einmal klar ist, welche Velostationen mit wie vielen Plätzen letztendlich gebaut werden sollen. Wir stimmen daher auch diesem Antrag zu. Der Bubenbergplatz scheint vor allem aufgrund der Archäologie für eine Velostation unter dem Boden leider nicht geeignet zu sein. Auch die Erstellungskosten wären sehr hoch. Die Fraktion SP/JUSO stimmt daher auch dem Antrag auf Streichung von Ziffer 3 des Gemeinderatsvortrags zu. Es geht aber nicht an, daneben auch gleich auf eine Velostation Hirschengraben zu verzichten. Natürlich kann man den Bedarf von 10'000 Veloabstellplätzen, wie er im STEK ausgewiesen ist, in Zweifel ziehen. Man muss aber bedenken, dass man möglicherweise sogar mehr als 10'000 Veloabstellplätze braucht. Schauen Sie sich die heutige Situation am Bahnhof an. Der Handlungsbedarf ist augenfällig, und der Veloverkehr nimmt bekanntlich rasant zu. Auch das Veloverleih-System wird kaum dazu führen, dass die Bahnpendler künftig nicht mehr mit dem eigenen Velo zum Bahnhof fahren. Wer das meint, ist nicht smart, sondern naiv. In den kommenden Jahren fallen zudem über 1000 Veloabstellplätze beim Bahnhof weg, wie aus dem Vortrag hervorgeht. Auch diese müssen ersetzt werden. Beispielsweise sollen die provisorischen Abstellplätze beim Hirschengraben aufgehoben werden. Wenn das geschieht, müssen sie adäquat ersetzt werden. Es ist auffällig, dass bei gewissen Personen und Gruppierungen die Verkehrsflächen, Rampen, Zugänge und Zufahrten immer nur dann ein Problem darstellen, wenn sie Velos betreffen. Einem Schanzentunnel wird sofort zugestimmt, am selben Ort eine schmale Velorampe zu bauen,

geht hingegen nicht. Alternativen zu teuren unterirdischen Stationen wären toll, aber in einem so dicht bebauten und stark genutzten Raum sind sie nicht ohne weiteres und problemlos zu realisieren. Der Verweis auf allfällige Alternativen darf daher nicht dazu führen, dass man unverzichtbare Projekte verhindert. Im Zusammenhang mit den Abstellplätzen ist vor allem auch die Rolle der SBB enttäuschend. Die Bahnunternehmen würden eigentlich in der Pflicht stehen. Jedes Geschäft, jede Bar, jedes Büro und jeder Gewerbebetrieb, der Verkehr generiert, muss Abstellplätze zur Verfügung stellen, normalerweise auf eigenem Boden und auf eigene Kosten. Beim öV hingegen überlässt man alles den Gemeinden und legt ihnen auch gleich noch ein paar Steine in den Weg. Dass die SBB nicht bereit sind, beispielsweise in das neue Gebäude am Bubenbergplatz zumindest 1000 Veloabstellplätze zu integrieren, ist skandalös. Anstatt Hand zu bieten für die Lösung verkehrspolitischer Probleme, die ihr Personenverkehr verursacht, maximiert die SBB Immobilien lieber ihren Gewinn, treibt die Mieten im Stadtzentrum in die Höhe und ersetzt den Schandfleck Bubenbergzentrum durch ein nicht minder hässliches Gebäude. Hier fehlt es definitiv auch im UVEK am Willen, etwas zum Besseren zu verändern. Neben den Velostationen braucht es aber auch in Zukunft genügend oberirdische Abstellplätze. Es ist eine Illusion, dass alle ihre Velos im Untergrund parkieren, vor allem wenn es nur für eine kurze Zeit ist. Die Verbannung sämtlicher Velos unter die Erde würde nicht zuletzt auch den Zielen der Veloförderung der Stadt Bern fundamental widersprechen. Wer nach Velos ruft, muss auch den Platz dafür zur Verfügung stellen. Mehr Velos, aber keine oberirdischen Abstellplätze mehr und auch keine neuen Velostationen, so funktioniert es bestimmt nicht. Die Idee einer Veloplattform über den Geleisen ist bestechend. Dort hat es fast unendlich viel Platz und eine Veloplattform benötigt nicht ein dermassen stabiles Fundament, wie wenn man dort beispielsweise Gebäude bauen würde. Auch hier wären wiederum die SBB gefordert, dazu Hand zu bieten. Die Frage, von welcher Seite her der Zugang zu einer solchen zweiten «Welle» für Velos erfolgen müsste, ist einfach zu beantworten, nämlich von beiden Seiten. Andere Alternativen gäbe es auch. Wie bereits angesprochen wurde, könnte man beispielsweise die Veloparkplätze aus dem Hirschengraben teilweise in die Maulbeerstrasse und in die Wallgasse verschieben. Beim neuen Coop beim Postparc hatte man zwar Platz für 50 neue oberirdische Autoparkplätze, ein Velo darf man aber offiziell nicht parkieren, wenn ich das richtig sehe, obwohl gerade dort mehr als genug Platz vorhanden wäre. Die Fraktion SP/JUSO stimmt auch diesem Geschäft mehrheitlich zu und nimmt auch die Anträge der PVS-Mehrheit an. Die restlichen Anträge lehnen wir ab.

Zu den Traktanden 9 und 10: Der Vorstoss der CVP ist überflüssig und offenbart eine gewisse Faktenresistenz. Erstens werden über längere Zeit abgestellte Velos im Bereich des Bahnhofs schon heute entfernt. Zweitens sind im Sommer nur 4% der Velos auf dem Bahnhofplatz länger als eine Woche parkiert. Das vermeintliche Problem der Veloleichen ist kein grosses. Mit dem Entfernen von Velos aus dem öffentlichen Raum, ja sogar alleine mit dem Verschieben derselben, bewegt sich die Stadt überdies in einer rechtlichen Grauzone. Bevor dafür nicht eine wasserdichte Rechtsgrundlage besteht, sollte eine Ausweitung dieses Regimes kein Thema sein. Die Fraktion SP/JUSO lehnt den Vorstoss daher ab. Dem Vorstoss der Fraktion GB/JA! stimmen wir hingegen zu. Der RBS könnte gerade hiermit unter Beweis stellen, dass er, anders als die SBB, nicht nur auf die eigene Gewinnmaximierung schießt, sondern auch Hand bietet für eine gute Lösung im allgemeinen Interesse. Im bestehenden S-Bahn-Tunnel, der ja nicht mehr benötigt wird, müsste aber gleichzeitig eine direkte und vor allem sichere Zufahrt von der Tiefenaustrasse zum Bahnhof respektive zur neuen Velostation gebaut werden, damit man die gefährliche Kreuzung beim Henkerbrännli elegant umfahren könnte.

Barbara Freiburghaus (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Zu Traktandum 7: Die Fraktion FDP/JF stimmt der Erhöhung des Projektierungskredits für Verkehrsmassnahmen mehrheitlich zu. Einige Mitglieder unserer Fraktion sind nicht glücklich, dass zulasten des MIV wiederum

Strassen im Stadtgebiet gesperrt werden. Die Verkehrsplaner gehen offenbar von der Annahme aus, dass es automatisch weniger Verkehr gibt, wenn man Strassen sperrt. Ich sehe das ein wenig anders und denke, dass die Autos einfach länger herumfahren werden, was nicht unbedingt umweltverträglich ist. Sinnvoll erscheint uns die unterirdische Passage, um die Fussgängerströme zu verteilen. Dass die Leute ein wenig länger unter der Erde sind und erst später wieder nach oben kommen, sehen wir nicht so eng wie andere Fraktionen. Es steht ja jedem frei, die Unterführung schon vorher zu verlassen und den Fussgängerstreifen zu benutzen. Die Versetzung des Denkmals ist für uns ebenfalls kein Thema. Ich denke, Adrian von Bubenberg würde uns das verzeihen. Wir können daher den entsprechenden Antrag der SVP nicht unterstützen. Zum Antrag Nr. 1 der PVS: Dieser verlangt einen autofreien Bahnhofplatz und schießt damit über das Ziel hinaus. Eigentlich hat man einen Kompromiss gefunden, indem man sagt, dass der Wirtschaftsverkehr, die Taxis und dergleichen den Platz befahren dürfen, alle anderen hingegen nicht mehr. Unseres Erachtens werden Konflikte damit weitgehend minimiert. Die Frage, ob das Stimmvolk heute wirklich ja sagen würde zu einem autofreien Bahnhof, darf man im Raum stehen lassen. Wir lehnen daher auch diesen Antrag ab. Den anderen Anträgen werden wir hingegen zustimmen. Der Einbezug der Denkmalpflege ist unseres Erachtens eine Selbstverständlichkeit. Auch die städtebaulichen Überlegungen und ein Überdenken der öV-Flüsse sollten genügend Platz haben. Man sollte auf diese Themen näher eingehen und sich überlegen, wie man den Platz am besten gestaltet und belebt. Zu Antrag Nr. 6: Die Forderung, das Tram Länggasse einzubeziehen beziehungsweise nicht Dinge zu planen, die man später wieder kaputt machen muss, erscheint uns verfrüht. Zuerst geht es nun um den Bahnhof. Ob das Tram irgendwann einmal realisiert werden kann, werden wir sehen.

Zu Traktandum 8: Im Einklang mit unserer Motion, den Hirschengraben von den Velos zu entrümpeln und die Velos unterirdisch zu parkieren, begrüssen wir die unterirdischen Velostationen, aber nicht um jeden Preis. Es kann wohl nicht ernst gemeint sein, dass ein Veloabstellplatz über 33'000 Franken kosten soll. Zum Vergleich: Als man das Casino-Parking ausbaute, musste man auf sehr spezielle Weise bauen, da man auf eine Art Betonplatz hinabgebaut hat. Dort kostete ein Autoabstellplatz 100'000 Franken. Auf einem solchen Platz könnte man zehn Velos abstellen, sodass man nach Adam Riese auf 10'000 Franken pro Veloabstellplatz käme. Es entbehrt wohl jeglicher Grundlage, überhaupt einen Antrag zu stellen, gemäss welchem für 20'000 bis 30'000 Franken pro Stück Veloabstellplätze gebaut werden sollen. Wir zweifeln aber auch die benötigten 10'000 Veloabstellplätze an. Mit dem flächendeckenden Veloverleihsystem werden nicht wenige Auswärtige kein eigenes Velo mehr in der Stadt parkieren, da sie bei Gelegenheit, nämlich bei schönem Wetter und genügend Zeit, ein Mietvelo ausleihen werden, das immer funktioniert. Es wird also ein beträchtlicher Teil an Abstellplätzen frei werden. Dennoch stimmen wir Antrag Nr. 1 der PVS zu, ein Projekt Velostation Hirschengraben auszuarbeiten. Auch der Streichung der kostspieligen Velostation Bubenberg und der Abklärung von Alternativen stimmen wir zu. Antrag Nr. 4 lehnen wir ab. Wenn schon auf Kosten der Steuerzahler grosszügig Abstellplätze gebaut werden, sollen diese nicht gratis bleiben. Kostendeckende Abstellplätze, wie es die SVP möchte, haben in diesem Rat keine Chance, aber es wäre schön, wenn auch die Velofahrenden einen Teil der Kosten mittragen würden. Die Anträge auf Verzicht der Prüfung respektive der Sprechung eines Projektionskredits für eine Velostation Hirschengraben lehnen wir ab. Man sollte immerhin prüfen, ob nicht ein finanziell vernünftiges Projekt möglich wäre. Zu den Ergänzungsanträgen der SVP: Zum Antrag, beim Hirschengraben zumindest eine Prüfung vorzunehmen, habe ich mich soeben geäussert. Der Hirschengraben soll ja schliesslich wieder velofrei werden. Wie bereits erwähnt, haben wir betreffend Denkmal eine pragmatische Haltung. Adrian von Bubenberg muss nicht immer in dieselbe Richtung schauen. Zu den Anträgen der PVS-Minderheit: Den Anträgen Nr. 3 und Nr. 4 stimmen wir zu. Wenn schon rund um den Bahnhof teure Velostatio-

nen gebaut werden, soll die Parkanlage Hirschengraben wieder einem breiteren Publikum zur Verfügung stehen.

Zu den Traktanden 9 und 10: Die Motion der CVP nehmen wir an, das Postulat der Fraktion GB/JA! lehnen wir hingegen ab. Die Forderung, dass im frei werdenden RBS-Bahnhof Veloabstellplätze gesichert werden, wird meines Wissens bereits umgesetzt. Wir lehnen das Postulat ab, weil verlangt wird, dass die Veloabstellplätze kostenlos zur Verfügung gestellt werden sollen. Wenn man schon bauen muss, sollte von allen ein kleiner Obulus entrichtet werden.

Zusammenfassend ist es für uns wichtig, dass zumindest der Wirtschaftsverkehr seine Berechtigung hat und dass das Problem der Veloabstellplätze gelöst wird. Jeder Platz soll bespielt werden, aber im Bereich des Bahnhofs sind die Plätze zu reinen Veloabstellplätzen verkommen. Ebenfalls ist uns wichtig, dass der MIV zumindest über die Stadtbachstrasse einigermaßen flüssig zirkulieren kann. Wir sind daher froh zu hören, dass für die Velostation auf der «Welle» Zugänge auf beiden Seiten gefordert werden und hoffen, dass sich dafür eine Mehrheit finden wird.

Patrik Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Zu Traktandum 7: Zuerst möchte ich Rahel Ruch für ihr Votum danken, dem wir uns vollumfänglich anschliessen. Wir anerkennen aus den geschilderten Gründen die Notwendigkeit einer Passage Hirschengraben. Die Fraktion GFL/EVP befürchtet aber, dass das Geschäft möglicherweise städteräumliche Kriterien nicht genügend berücksichtigt. Wir unterstützen daher auch alle Anträge der PVS-Mehrheit. Sie sollen die Berücksichtigung der minimalen und eigentlich grundlegenden Anforderungen sicherstellen, damit das Geschäft nicht übereilt und ohne die notwendige Qualität vorwärts getrieben wird und damit in diesem wichtigen Raum die städtebauliche Qualität nicht der Verkehrsoptimierung untergeordnet wird. Wir stimmen dem bereinigten Geschäft und den Anträgen der PVS-Mehrheit zu. Die Rückweisungsanträge lehnen wir ab. Der Rückweisungsantrag Nr. 1 ist kontraproduktiv formuliert. Die Rückweisungsanträge Nr. 2 und Nr. 3 lehnen wir aus den bekannten Gründen ab. Ebenfalls lehnen wir die Anträge der SVP ab. Antrag Nr. 7 erweist den formulierten Anliegen einen Bärendienst. Im Vortrag des Gemeinderats ist es viel präziser und enger formuliert. Antrag Nr. 8 würde eine viel zu grosse Verzögerung mit sich bringen, weshalb das Geschäft faktisch gestorben wäre. Überdies ist hier ein Kopierfehler passiert, wahrscheinlich geht es nicht um die SIA-Norm 115, sondern um die SIA-Norm 145. Auch Antrag Nr. 9 würde das Geschäft verunmöglichen. Für die Fraktion GFL/EVP ist es wichtig, dass die in der Stadtverwaltung vorhandene grosse Fachkompetenz genutzt wird. Dazu gehört, dass Inputs aufgenommen und nicht einfach als «Quantité négligeable» angeschaut werden. Inputs aufzunehmen kann den Prozess verlangsamen, aber unser Gemeinwesen ist nach diesem System aufgebaut. Nur wenn man das respektiert, gibt es gute Lösungen. Zum Votum von Michael Sutter: Es wurde behauptet, zwischen städtebaulichen, denkmalpflegerischen und verkehrsplanerischen Anliegen bestünden unvereinbare Zielkonflikte. Das Gegenteil ist der Fall. Fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit führt zum Erfolg. Ich erinnere an das Beispiel des Bundesplatzes oder des Baldachins am Bahnhofplatz. Gern wollen wir das auch im vorliegenden Geschäft sowie in zukünftigen Projekten sehen.

Zu Traktandum 8: Der Gemeinderat präsentiert uns hier ein Geschäft, mit welchem ein grosser Teil des Bedarfs an Veloabstellplätzen mit einem Schlag gedeckt werden kann. An den anderen bis jetzt geprüften Standorten rund um den Bahnhof könnte nur eine viel geringere Zahl an Veloabstellplätzen gebaut werden. Die vorgeschlagenen Velostationen sind daher eine bestechende Lösung. Das Problem der Stationen am Hirschengraben und am Bubenbergplatz liegt einerseits in den sehr hohen Kosten. Andererseits kommen bei der Station am Hirschengraben noch die erheblichen negativen städtebaulichen Auswirkungen dazu, die eine solche Anlage mit sich bringen würde. Zu denken ist an Rampen, Entlüftungsanlagen, Not-

ausgänge und dergleichen. Wegen der hohen Kosten argumentiert die Verwaltung, dass in diesem städtebaulich und denkmalpflegerisch heiklen und bereits stark bebauten Umfeld Bauten eben teuer seien und man die Kosten nicht mit denjenigen anderer Velostationen in bestehenden Gebäuden oder unter anderen Voraussetzungen vergleichen könne. Wir haben nicht den Eindruck, dass der Gemeinderat mit Marmor bauen will. Wir wissen, dass die Stadt Bern das Bauen beherrscht. Es geht vielmehr um die Tatsache, dass der günstigste Veloabstellplatz 30% mehr kostet, als der teuerste je in der Schweiz realisierte Veloabstellplatz. Dazu kommen für die Fraktion GFL/EVP verschiedene ungeklärte Punkte. Ist die hohe Anzahl von 10'000 Plätzen wirklich notwendig und sinnvoll? Hat man geprüft, wie sich der physische Bedarf an Plätzen durch Massnahmen reduzieren lässt? Was geschieht in den neuen Gebäuden der SBB am Bollwerk und in den freiwerdenden Kinosälen rund um den Bahnhof? Erhalten städtebauliche Anforderungen bei einem solchen Eingriff in diesem Perimeter die nötige hohe Beachtung? Zu beachten ist weiter, dass es sehr komplex ist, so zu bauen, und man nur sehr wenig Zeit hat. Wir ziehen folgendes Fazit: Der Stadtrat hat dem Gemeinderat den Auftrag erteilt, die Kosten einer Velostation bei der Passage Hirschengraben zu evaluieren. Das hat die Verwaltung gemacht. Wir müssen uns nun fragen, ob wir es verantworten können, die Kredite so zu sprechen, bei derart hohen Kosten, mit dermassen negativen städteräumlichen Auswirkungen auf diesen zentralen Ort, bei so vielen offenen Fragen und bei einem so grossen Termindruck. Der Fraktion GFL/EVP ist klar, dass wir dem Geschäft so, wie es heute vorliegt, nicht zustimmen können, es wäre finanzpolitisch und stadtplanerisch unverantwortlich. Für uns ist zentral, dass städtebauliche Anliegen in diesem Raum nicht länger einer rein verkehrsoptimierten Planung untergeordnet werden. Der Raum Hirschengraben ist für die Stadt ein sehr wichtiger Ort, den man schützen muss. Der Fraktion GFL/EVP ist die städtebauliche Reparatur des ganzen Perimeters vom Ausgang des Bahnhofs bis zum Hirschengraben mittel- und langfristig ein zentrales Anliegen. Wir nehmen daher alle Anträge der PVS-Mehrheit an und stimmen dem so bereinigten Geschäft zu. Zum Antrag Nr. 1 der PVS-Minderheit sowie zum Antrag von Luzius Theiler mit demselben Inhalt haben wir Stimmfreigabe beschlossen. Ein Teil der Fraktion erachtet die hohen Kosten als unverantwortlich und unterstützt den Antrag auf Streichung. Der andere Teil der Fraktion will der Sache eine Chance geben und schauen, was möglich ist und ob sich ein Projekt ergibt, dem man dennoch zustimmen kann. Die restlichen Anträge der PVS-Minderheit sowie den Antrag der Fraktion FDP/JF nehmen wir an. Die Anträge der SVP konnten wir in der Fraktionssitzung nicht mehr diskutieren und lehnen sie ab. Zu guter Letzt möchte ich noch eine Bemerkung anbringen: Einer der Anträge kürzt den Kredit so, dass der Gemeinderat die Mittel für die Ausarbeitung des Bauprojektes noch nicht erhält, sondern nur diejenigen für das Vorprojekt und die Mitwirkung. Für den Baukredit müsste der Gemeinderat also wieder an den Stadtrat gelangen. Wenn der Gemeinderat uns mitteilt, dass er den Anträgen 1 und 2 der PVS-Mehrheit zustimmt, ist der Zeitdruck offensichtlich doch nicht so gross. Das bedeutet, dass man offensichtlich doch genügend Zeit hat und den Baukredit nicht schon jetzt beantragen muss. Vielleicht wird man nun entgegenn, dass es wünschenswert wäre, wenn man gleich hätte weitermachen können, dass man den Willen des Parlaments aber respektieren wolle und daher einen Weg wähle, der aus Projektsicht nicht optimal ist. Das steht aber nicht so im Vortrag. Dort steht vielmehr Folgendes: «...müssen die Arbeiten an den Bauprojekten unmittelbar nach Abschluss der Vorprojekte begonnen werden können. Der Stadtrat soll deshalb vorliegend auch bereits die Projektierungsmittel für die Ausarbeitung der Bauprojekte genehmigen.» Weiter heisst es, dass es eine Verzögerung von rund neun bis zwölf Monaten zur Folge hätte, wenn der Stadtrat nur die Mittel für die Erarbeitung der Vorprojekte und für die Durchführung der Mitwirkung beschliessen wurde. Ich zitiere weiter: «Bei dieser Verzögerung wäre aus heutiger Sicht die zeitlich auf die Vorhaben von SBB und RBS abgestimmte Umsetzung der Massnahmen auf Ende 2025 nicht mehr möglich.» So steht es im Vortrag. Man kann nirgends lesen, dass es schon gehen wür-

de, aber nicht optimal wäre. Dass der Gemeinderat zunächst sagt, eine Etappierung der Kreditbewilligung sei nicht möglich, später aber mitteilt, dass eine solche Etappierung doch möglich sei, wirft Fragen auf. Nichtsdestotrotz handelt es sich um eine gute Nachricht und wir sind froh, dass der Gemeinderat bereit ist, dem Wunsch des Parlaments entgegenzukommen. Bei der weiteren Entwicklung dieses Geschäfts werden wir auf jeden Fall genau hinschauen. Sodann hat auch eine andere Aussage Verwunderung ausgelöst. Es heisst, man habe die Variante Bubenberg nur deshalb ausgearbeitet, weil es sich dabei um einen Auftrag des Stadtrats handle. Der vom Stadtrat überwiesene Auftrag lautet aber folgendermassen: «Im Rahmen der weiteren Projektierung ist für die Passage Hirschengraben eine Variante mit einer unterirdischen Veloparkieranlage auszuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen, welche südseitig über eine befahrbare Zugangsrampe erreichbar ist. In der kombinierten Unterführung/Veloparkieranlage ist genügend Zirkulationsraum für den Fussverkehr freizuhalten.» In diesem Auftrag steht also nichts von «östlich an die Passage anschliessend» und dergleichen. Vielleicht ist es aber tatsächlich so aufgefasst worden und der Gemeinderat hat uns gegen das eigene Empfinden einen Planungskredit für diese Station vorgelegt. Ich wünschte mir, dass der Gemeinderat auch gegenüber anderen Anliegen des Stadtrats einen derart vorseilenden Gehorsam an den Tag legen würde. Ich werde den Verdacht nicht los, dass es sich beim Kreditantrag Bubenbergplatz um ein Ablenkungsmanöver handelt. Die Station ist klein dimensioniert, die Kosten pro Platz sind auch deshalb sehr hoch und sie schafft zusätzliche Überkapazität. Der Antrag, diese Station zu bauen, lädt förmlich ein, sich darauf zu stürzen und darob beinahe die immer noch sehr teure Velostation Hirschengraben zu übersehen. Die Empfehlungen der PVS-Mehrheit liegen aber auf dem Tisch. Wenn der Rat den Anträgen der Kommissionsmehrheit folgt, werden wir nochmals die Möglichkeit haben, in Kenntnis der Tatsachen zu entscheiden, anstatt die Katze im Sack kaufen zu müssen.

Zu den Traktanden 9 und 10: Wir folgen der Argumentation des Gemeinderats und stimmen den beiden Vorstössen zu.

Luzius Theiler (GaP) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Zuerst möchte ich Patrik Wyss für sein Kommissionsvotum danken. Vermutlich ist es kein Zufall, dass es auch kritisiert wurde. Eine kritische Kommission ist man sich hier nicht gewohnt. Meist übersetzt eine Kommission nur den schriftlich vorliegenden Text des Gemeinderats in ein etwas schlechteres Deutsch oder Schweizerdeutsch. Im vorliegenden Fall hat die PVS aber wirklich kritisch-nachfragend gearbeitet sowie Unterlagen und Informationen verlangt. Sie hat dem Stadtrat über ihre kritische Arbeit berichtet und entsprechende Anträge eingereicht. Dieses Vorgehen ist vorbildlich und es ist zu hoffen, dass es bei wichtigen Vorlagen auch in Zukunft so gehandhabt wird. Eine kleine Einschränkung zum soeben Gesagten muss ich machen: Die Kommission hat, und das wohl zu Recht, die mangelnde Kommunikation des Gemeinderats kritisiert. Gegenüber dem Stadtrat hat sie aber leider genau dasselbe gemacht, nämlich ihre Anträge für sich behalten, sodass ich bei der Formulierung meines Antrags vor einigen Tagen nichts vom Antrag der PVS-Minderheit wusste. Man hätte doch die Anträge noch vor den Ferien im Internet veröffentlichen können. Dasselbe gilt für die zusätzlichen Informationen, sofern sie nicht aus triftigen Gründen als geheim erklärt worden sind. Bei anderen grossen Vorlagen wird es ja auch so gehandhabt und man findet einen Link zu weiterführenden Unterlagen im Internet. So hätte man wenigstens Gelegenheit gehabt, sich vertieft und länger mit den Anträgen, kritischen Einwänden und zusätzlichen Unterlagen auseinanderzusetzen. Es wäre schön, wenn man nicht nur mehr Informationen fordern würde, sondern auch bereit wäre, diese weiterzugeben. Aber diese Kritik meinerseits soll das Lob für die Kommissionsarbeit nicht schmälern.

Vor zwei Jahren stellten wir einen Rückweisungsantrag zu den damaligen Vorlagen, leider nicht mit grossem Erfolg, wir erhielten nur gerade die Stimmen unserer Fraktion. Damals verlangten wir eine Überprüfung der Notwendigkeit des Umfangs der geplanten Bahnhofsaus-

bauschnitte sowie eine detaillierte Abklärung über die Auswirkungen der Bauarbeiten auf das Quartier, auf den Baumbestand, auf Grünanlagen, auf die Veränderung des Gebietes Schützenmatt und so weiter. Wir verlangten eine Kreditvorlage, über die man möglichst bald abstimmen kann. Unser Rückweisungsantrag fand überhaupt keinen Anklang, aber ich nehme an, dass im Nachhinein mehr von Ihnen Verständnis dafür haben. Wir haben uns ja völlig von der Entwicklung überrollen lassen. Der Gemeinderat hat nicht Hand dazu geboten, vor Beginn der Bauarbeiten die nötigen Abklärungen vorzunehmen. Im Monatsrhythmus werden nun Bäume gefällt für die ersten Bauarbeiten, und das ist erst der Anfang. Die Arbeiten für den neuen unterirdischen Bahnhof haben eben erst begonnen. Die Leute sehen mit Unverständnis, was geschieht, und es wird noch viel mehr geschehen, worüber wir schockiert sein werden. Man hat nie darüber diskutiert, ob der Bahnhofumbau wirklich im geplanten Umfang nötig ist. Einzig der verstorbene Verkehrsplaner Hans Stieger warf diese Frage auf und schlug ein Alternativprojekt vor, das die Verkehrsprobleme mit viel weniger umfangreichen Arbeiten hätte lösen können. Die kantonale Bau- und Verkehrsdirektorin, Barbara Egger, hat diesen Vorschlag einfach vom Tisch gewischt und war stets beleidigt, wenn man die Bahnhofpläne kritisierte. Sie hat sich sogar einmal beim Presserat über den «Bund» beschwert, der einen kritischen Artikel publiziert hatte. Man hat die Diskussion systematisch verhindert. Heute können wir nicht mehr darüber diskutieren, ob die Arbeiten wirklich in diesem Ausmass nötig sind, denn sie sind bereits in Gang. Sie haben gewisse Verkehrsmassnahmen und bauliche Massnahmen zur Folge, die die Stadt nun zwangsweise ausführen muss, denn man kann ja den Verkehr, der aus der neuen Unterführung kommt, nicht einfach dort stehen lassen. Wir stehen also unter Sachzwang und können keine qualitativen Anforderungen mehr stellen. Wir können nicht überlegen, was sinnvoll ist und was nicht. Zwar steht auf Seite 9 der Vorlage Traktandum 7 Folgendes: «Zurzeit wird deshalb unter Federführung der Präsidialdirektion ein Planungsprozess definiert, in dem für den Raum Hirschengraben / Bubenbergplatz / Bahnhofplatz / Bollwerk eine langfristige Entwicklungsperspektive erarbeitet wird, auf die künftige Vorhaben im Bahnhofumfeld ausgerichtet werden.» Das tönt wunderbar, aber das hätte man am Anfang, also spätestens vor zwei Jahren, machen müssen. Im nächsten Satz steht, dass die mit der Passage Hirschengraben und den neuen Velostationen im Bereich Hirschengraben / Bubenbergplatz beschlossenen Entscheide für den Planungsprozess als Teil der Ausgangslage gelten. Das ist doch völlig verkehrt. Man müsste doch zuerst die langfristige Planung machen und erst dann die einzelnen Entscheide fällen, andernfalls präjudiziert man die langfristige Planung mit den einzelnen Entscheiden. So kann man nicht sinnvoll planen. Aber wir stehen heute vor vollendeten Tatsachen. Die Arbeiten laufen bereits und das Ganze kostet immer mehr. Eine frühzeitige Volksabstimmung will man unbedingt verhindern und splittet daher die Kosten in immer mehr Einzelteile auf, sodass die einzelnen Kredite immer knapp unter 7 Mio. Franken liegen und eine obligatorische Abstimmung vermieden werden kann. So haben wir vor zwei Jahren einen Kredit von 6,8 Mio. Franken für den Zugang zum Bubenbergplatz beschlossen. Heute werden 6,8 Mio. Franken für Verkehrsmassnahmen beantragt. Es ist übrigens seltsam, dass es wiederum genau 6,8 Mio. Franken sind. Offenbar wagt man es nicht, 6,9 Mio. Franken zu verlangen, da das Ganze sonst zu offensichtlich wäre. Wenn man die Kredite für die verschiedenen Velostationen zusammenrechnet, resultiert ein Betrag von ungefähr 6,5 Mio. Franken. Für den erwähnten Planungsprozess benötigt man dann wiederum einen Kredit. Es stellt sich die Frage, ob man diese einzelnen Kredite aus juristischer Sicht nicht zusammenrechnen müsste. Gewisse Dinge sind heute zwingend, vielleicht sogar diese Passage, die, wie von Werbeberatern empfohlen, nicht mehr «Unterführung» heisst, sondern «Passage», was schöner tönt. Hingegen sind wir betreffend der beiden Veloeinstallhallen Bubenberg und Hirschengraben in unserer Entscheid gottseidank noch frei. Die heute angeführten Argumente, dass die Velohalle unter dem Bubenbergplatz wahrscheinlich gar nicht realisierbar sei, sind einleuchtend, von den Kosten ganz zu schweigen. Es ist daher

vernünftig, darauf zu verzichten. Ich wiederhole dennoch, was in meinem Antrag steht: Die Einstellhalle am Hirschengraben unter Zerstörung des dortigen Parks ist für einen Grünen absolut unakzeptabel. Ich nehme auch nicht an, dass ein solches Projekt bei einer Volksabstimmung Erfolg hätte. Geben Sie diese Idee auf. Sie opfern damit wieder ein Stück innerstädtischer Ökologie für bauliche Interessen. So etwas dürfen wir nicht beschliessen. Ich bin zuversichtlich, dass das Volk andernfalls die Bremse ziehen wird.

Bei den Vorlagen von vor zwei Jahren hatten die Qualitätssicherung und der Städtebau einen grossen Stellenwert. Ich spreche vom qualitätssichernden Verfahren für den Bau des neuen Ausgangs Bubenbergplatz anstelle des Hauses, das heute abgerissen wird. Heute stehen wir wiederum vor vollendeten Tatsachen. Wir wissen, dass dort etwas Neues entstehen soll, das – ich zitiere aus dem Votum von Michael Sutter – so hässlich ist wie das, das jetzt dort steht. Der frühere Stadtpräsident hat immer wieder betont, dass an diesem Ort etwas städtebaulich ganz Ausserordentliches gemacht werden müsse. Im Vortrag vor zwei Jahren waren Kriterien aufgeführt, die ich hier zitiere: «hochwertiges Gesamterscheinungsbild im gegebenen städtebaulichen Kontext» oder «würdige Orts- und Adressbildung in Bezug auf Altstadt und UNESCO-Weltkulturerbe». Es stehen noch weitere schöne Kriterien im Text. All das hat man vergessen. Es kam im Wettbewerb offenbar nicht richtig zum Ausdruck. Dieser Wettbewerb ist auch schon vorbei, über das Projekt ist bereits entschieden und wir können auch dazu nichts mehr sagen. In der neuen Vorlage ist all das nicht erwähnt, vermutlich in der Hoffnung, dass man sich nicht mehr daran erinnert. Das, was zwingend nötig ist, nämlich Verkehrsmassnahmen, um die Bahnhof-Kapazität überhaupt aufzunehmen, muss man wohl machen, da haben wir keine andere Wahl mehr. Aber ich bitte Sie, wenigstens nicht noch Präjudizien und Massnahmen zu beschliessen, die sich für die Stadt zusätzlich nachteilig auswirken werden. Wenn man sieht, was im Stadtzentrum in den nächsten 25 Jahren alles gebaut werden soll, muss man sagen, dass die Stadt von Bauprojekten förmlich erdrosselt wird. Wir werden es erleben, dass in gewissen Gebieten rund um den Bahnhof sämtliche Geschäfte wegziehen werden und die wenigen Anwohner, die noch dort leben, sowieso. Es wird Auswirkungen haben, die man sich jetzt überhaupt noch nicht vorstellen kann. Ich bitte Sie, nur das Minimum zu machen und den Rest bleiben zu lassen.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Zunächst möchte ich einige Vorbemerkungen anbringen. Die eine ist, dass das Projekt erzwungen worden ist. Ich bedauere sehr, dass der Antrag von Luzius Theiler auf Verschiebung des ZBB-Geschäfts keinen Erfolg hatte. Meiner Meinung nach hätte man das Ganze noch einmal überdenken und genauer anschauen können. Der zeitliche Druck ist erkennbar. Man versucht, das Ganze einfach durchzupeitschen. Vor allem entsetzt mich, dass nun plötzlich noch die Geschichte mit dem Tram kommt, nachdem sich eine Arbeitsgruppe Jahrelang damit befasst hat. Wir haben entsprechende Anträge gestellt und hoffen, dass sie angenommen werden. Allerdings gehe ich eher vom Gegenteil aus. Nach meinem Dafürhalten fehlt es dieser Millionenplanung an der nötigen Seriosität. Man weiss, dass etwas gebaut wird, das, kaum ist es fertig, schon wieder abgerissen werden soll, weil in der Zwischenzeit etwas anderes geplant wurde. Ich appelliere hier insbesondere an die Ingenieure unter Ihnen. Das kann ja nicht der Sinn der ganzen Sache sein. Hat die Stadt Bern zu viel Geld? Zur zweiten Vorbemerkung: Nach meinem Dafürhalten ist es jammerschade, dass wir vor Jahren Fehler gemacht haben. Ein Fehler war, dass unsere Vorväter die Verlegung des Bahnhofs in Richtung Güterbahnhof ablehnten. Das Warenhaus Loeb war an dieser Entscheid massgeblich beteiligt. Jetzt haben wir Probleme, die wir nicht hätten, wenn wir damals dem Vorschlag des Jungen Bern gefolgt wären. Ändern können wir es nun nicht mehr. Ein anderer Fehler ist, dass wir damals den Schanzentunnel als Unterführung für den Verkehr nicht bauten. Daran bin ich mitschuldig. Wahrscheinlich wäre er eben doch eine gute Lösung gewesen. Auch das können wir nicht mehr ändern. Der dritte Fehler ist heute

passiert. Wir haben darauf hingewiesen, dass es Leute gibt, die durchaus einverstanden sind mit einer Fussgänger-Unterführung. Ich selber gehe zwar auch lieber über die Strassen als durch eine Unterführung, aber vermutlich ist eine solche hier notwendig. Meines Erachtens braucht es beides. Nun haben wir aber keine andere Möglichkeit mehr. Wenn man die Velostation nicht will, muss man B sagen, was die Fraktion SVP nicht machen wird. Zur dritten Vorbemerkung: Ein weiterer Fehler scheint mir zu sein, dass man den RBS-Bahnhof nach wie vor als Sackbahnhof plant. Auch da hätte man einen grossen Wurf machen und die Linien weiterziehen können, aber auch das hat man verpasst.

Die Fraktion SVP steht den vorliegenden Geschäften sehr skeptisch gegenüber. Wenn unsere Anträge nicht angenommen werden, können wir dem Ganzen nicht zustimmen. Wenn man die Unterführung zwar will, aber nicht bereit ist, die Kröte der Veloabstellplätze und der Verschandelung der Stadt zu schlucken, muss man entscheiden, was man will. Wir sind Oppositionspartei. Wir haben diese Suppe nicht eingebrockt, also sollen sie die ändern auslöffeln. Ich habe die Anträge der Fraktion SVP bereits begründet. Es ist klar, dass wir die eigenen Anträge unterstützen. Auf die anderen Anträge gehe ich nur kurz ein: Den Ergänzungsantrag Nr. 1 der PVS bekämpfen wir natürlich. Es darf nicht sein, dass man nun noch einen autofreien Bahnhofplatz will. Von uns wird hier niemand falsch abstimmen. Antrag Nr. 2 stehen wir eher positiv gegenüber. Es erscheint uns sinnvoll, dass man die Machbarkeit der Zusammenlegung der Tram- und Bushaltestellen «Hirschengraben» und «Bahnhof» prüft. Wenn die Bushaltestellen nahe beieinander sind, hat das Vor- und Nachteile. Es geht vorliegend nur um eine Prüfung und dieser muss man unseres Erachtens zustimmen. Jetzt hat man noch die Chance, von diesem System wegzukommen. Es bestünde auch die Möglichkeit, dass das eine Tram dort hält und das andere weiterfährt, wie ich schon mehrmals ausgeführt habe. Das Ganze ist sehr kompliziert, da sich an dieser Stelle alles kreuzt und staut, weil man die Untertunnelung seinerzeit abgelehnt hat. Gleichzeitig will man nun die Velos fördern und die Autos am liebsten verbannen. Antrag Nr. 3 stimmen wir zu. Bei Antrag Nr. 4 ist eine Mehrheit unserer Fraktion dafür, aber es gibt auch Gegenstimmen. Als Mitglied von «Heit Sorg zu Bärn» sehe ich durchaus die Notwendigkeit, die städteräumlichen Kriterien anzuschauen. Allerdings werden Gummibegriffe wie «gleichwertig» verwendet, sodass ich bezweifle, ob man damit viel weiter kommen wird. Antrag Nr. 5 ist wichtig, diesen unterstützen wir. Ebenfalls unterstützen wir den Antrag Nr. 6 der PVS-Minderheit, es handelt sich dabei um einen Antrag aus unseren Reihen. Zu Antrag Nr. 7: An die Adresse von Michael Sutter möchte ich erwähnen, dass Adrian von Bubenberg der Retter von Murten war. Er war finanziell nicht so geschickt, aber er war eine Persönlichkeit. Es geht hier um ein städtebauliches Denkmal, das eine gewisse Bedeutung hat und das man in diesem Perimeter belassen sollte. Wenn unsere Nachkommen so umgehen würden mit Dingen, die wir machen, hätten wir auch keine Freude. Es gibt durchaus Möglichkeiten, wie man das Denkmal sehr attraktiv platzieren kann. Antrag Nr. 8 stimmen wir zu. Es ist vor allem wichtig, dass auch das Volk darüber befinden kann. Wie ich bereits erwähnte, nehme ich an, dass Sie unseren Anträgen nicht folgen werden. Wenn Sie insbesondere den Antrag auf einen autofreien Bahnhofplatz unterstützen, wovon ich ebenfalls ausgehe, ist für uns ganz klar, dass wir das Geschäft ablehnen. Ich bin ohnehin der Meinung, dass ein Geschäft, das so vorbereitet ist wie das vorliegende, zurückgewiesen werden sollte. Das wird aber vermutlich nicht geschehen.

Zu den Anträgen betreffend Veloabstellplätze: Wie ich bereits ausführte, bedaure ich es, dass man nicht die Möglichkeit hat, eine Untertunnelung ohne Veloabstellplätze zu bewilligen. Wir sind der Meinung, dass es die Alternative der Unterführung braucht, wie das auch die PVS-Minderheit sowie die FDP beantragen. Es ist richtig, was man bei der Schanzenbrücke machen will. Ich habe schon damals gesagt, man soll die Sache zurückweisen und nochmals anschauen. Für mich sind es städtebaulich wichtige Dinge. Eine Überdachung ist für mich denkbar. Sie darf nicht zu hoch sein, aber einen Veloabstellplatz in diesem Perimeter erachte

ich als sinnvoll. Es wäre eine Alternative zur anderen Lösung und man muss das gemeinsam anschauen. Auch Antrag Nr. 1 der PVS stimmen wir zu, wie wir generell allen Kürzungen für die Veloprojekte zustimmen. Ich verzichte darauf, auf alle Details im Einzelnen einzugehen. Sie können sich also überraschen lassen, welchen Anträgen die Fraktion SVP zustimmen wird und welchen nicht. Wichtig für uns ist der Gegenantrag, der vorsieht, dass man bei der «Welle» etwas plant. Das wäre ein zukunftsgerichtetes, sinnvolles Projekt, das wir unterstützen würden. Genau aus diesem Grund beantragen wir die Rückweisung und ich bitte diejenigen, die dafür sind, das Ganze genauer anzuschauen, auch unserem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Auch die Anträge der PVS-Minderheit unterstützen wir, sofern es sich um Kürzungen handelt. Ebenfalls stimmen wir den Anträgen zu, die verlangen, dass man den Bedarf abklärt. Wir haben ja nun unzählige Veloverleihsysteme. Aus denselben Gründen unterstützt die Fraktion SVP auch den Antrag von Luzius Theiler mehrheitlich. Wir bitten Sie sodann, unsere eigenen Anträge zu unterstützen.

Roland Iseli (SVP) für die Fraktion SVP: Zu Traktandum 9: Meines Erachtens ist es höchste Zeit, dass man die Velos, die niemandem mehr gehören und monate- oder jahrelang herumstehen, entsorgt oder aber repariert und versteigert, damit der Platz frei wird für andere Personen, die täglich mit dem Velo zur Arbeit pendeln und Abstellplätze benötigen. Die Fraktion SVP unterstützt diese Motion daher. Zu Traktandum 10: Der Vorstoss bezüglich kostenloser Veloparkplätze ist nach meinem Dafürhalten lächerlich. Ebenfalls ist es lächerlich, wie Sie hier jammern, dass kostenlose Veloparkplätze verschwinden. Was sollen denn die Autofahrer in der Stadt Bern dazu sagen? Systematisch werden sämtliche oberirdische Parkplätze aufgehoben. Die Alternative sind Parkhäuser. Für 4.50 Franken in der Stunde kann man das Auto dort parkieren. Unseres Erachtens muss man es mit den Velos genau gleich machen. Ein Velo benötigt rund einen Sechstel des Platzes, den ein Auto benötigt. Die Gebühr muss also einen Sechstel von 4.50 Franken pro Stunde betragen. Die Velofahrer sollen sich an den Kosten beteiligen. Gerade von den Mitgliedern der SP erscheint es mir äusserst asozial, zu fordern, dass diese Veloabstellplätze gratis sein sollen. Andere Leute, die nicht Velo fahren, sollen dazu beitragen, dass sie ihre Velos abstellen können. Ein Parkhaus ist ein gewinnbringendes Geschäft, viele Parkhäuser sind Aktiengesellschaften. Man kann auch mit dem Abstellen von Velos Geld verdienen. Velofahrende sind ja nicht armengemässigt und können für ihren Abstellplatz genauso bezahlen wie Autofahrer. Das kommt letztendlich auch den Stadtfinanzen zugute. Überlegen Sie sich das einmal und passen Sie sich an.

Maurice Lindgren (JGLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Die Fraktion GLP/JGLP steht hinter den Verkehrsmassnahmen rund um die Grossbaustelle Bahnhof Bern sowie auch hinter dem Ausbau der Veloabstellplätze und nimmt beide Geschäfte an. Damit ist auch gesagt, dass wir jegliche Rückweisungsanträge ablehnen. Bei den Traktanden 9 und 10 folgen wir der Argumentation des Gemeinderats. Zur Wichtigkeit des Geschäfts wurde schon vieles gesagt, was für uns unbestritten ist. In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit äussere ich mich daher nur noch zu den Anträgen. Zu den Ergänzungsanträgen der PVS: Antrag Nr. 1 ist interessant, da er ein Konzept für einen autofreien Bahnhofplatz fordert. Die Fraktion GLP/JGLP stimmt diesem Antrag zu. Der Bereich um den Bahnhof ist von Verkehrsträgern aller Art bereits komplett besetzt und es hat kaum noch etwas anderes Platz, was sehr schade ist. Dass der öV und viele andere nicht weichen können, ist klar. Beim Auto gibt es diesbezüglich aber Potenzial, da der MIV in der Stadt Bern abnehmend ist, und zwar jedes Jahr um einige Prozente. Vor einiger Zeit wurde dasselbe Vorhaben vom Volk zwar verworfen, wir sind aber der Meinung, dass seither genug Zeit vergangen ist, um das Anliegen unter neuen Gegebenheiten noch einmal genau anzuschauen. Aus diesem Grund unterstützen wir den Antrag und sind gespannt auf die Prüfungsergebnisse. Bei den Anträgen Nr. 2 bis Nr. 9 der PVS handelt es sich

um eigentliche Misstrauensanträge gegenüber dem Gemeinderat und der Verwaltung. Gemeinsam ist diesen Anträgen, dass etwas gefordert wird, was der Gemeinderat ohnehin zu tun beabsichtigt. Die Fraktion GLP/JGLP wird den Anträgen Nr. 2, Nr. 3 und Nr. 4 dennoch zustimmen und traut somit der Verwaltung in diesen Punkten ebenfalls nicht ganz. Es geht grundsätzlich um die Gewichtung der verkehrsplanerischen Argumente in der Direktion TVS gegenüber allen anderen Anliegen, die auch noch existieren, nämlich Städtebau, Freiraumplanung, Denkmalpflege und dergleichen. Auch wir haben in der Vergangenheit derartige Erfahrungen gemacht und nehmen die Anträge daher an. Die Anträge Nr. 5 bis Nr. 9 gehen uns zu weit und wir erachten sie als unnötig.

Zum Ausbau des Veloabstellangebotes: Dieser Teil des ZBB-Geschäfts ist für uns schwieriger zu beurteilen. Grundsätzlich ist zwar unbestritten, dass es rund um den Bahnhof unbedingt mehr Veloabstellplätze braucht. Der Zustand auf dem Hirschengraben ist keiner mehr, ein Ausbau ist dringend nötig. Das Velo ist neben dem Zufussgehen die ökologischste Fortbewegungsart überhaupt, erzeugt sehr wenige CO₂-Emissionen und ist günstig. Überhaupt nicht günstig sind hingegen gewisse Velostationen. Wie vom Gemeinderat geplant und vom Stadtrat damals gewünscht, sind sie teilweise haarsträubend teuer. Die höchste Zahl in der Preistabelle zu diesen Luxusprojekten ist ein Betrag von über 30'000 Franken pro Veloabstellplatz. Das Projekt ist damit dreimal so teuer wie die teuerste jemals in der Schweiz gebaute Velostation. Zu den Ergänzungsanträgen der PVS: Fast alle Anträge der PVS sind getrieben von den absurden Kosten und versuchen, den Veloabstellbedarf ein wenig kostengünstiger zu decken oder Alternativen zu prüfen. Einige wenige Anträge kümmern sich wieder um das Thema der Gewichtung der Verkehrsoptimierung gegenüber anderen Anliegen. Wir stimmen daher allen Ergänzungsanträgen zu, mit einer kleinen, nicht sehr zentralen Ausnahme. Zu den Anträgen der PVS-Minderheit: Antrag Nr. 1 lehnen wir ab, da die Velostation Hirschengraben nicht komplett abgeschossen werden soll. Wir wollen das Vorhaben nicht schon heute beurteilen, sondern erst aufgrund der Projektierung. Zu Antrag Nr. 2: Eine Minderheit der PVS will sicherstellen, dass die Velorampe beim Hirschengraben, die voraussichtlich nötig sein wird, nicht den Hirschengraben zubaut, sondern in den umliegenden Gebäuden und Anlagen untergebracht wird. Die Fraktion GLP/JGLP wird diesen Antrag annehmen. Antrag Nr. 3 wurde zurückgezogen. Antrag Nr. 4 ist für uns der wichtigste. Es ist der einzige Antrag, der smarte Alternativen fordert und konkrete Vorschläge macht, anstatt einfach die eine teure Velostation durch eine andere teure Velostation zu ersetzen. Es ist auch der einzige Antrag, der das Grundprinzip «ein Velo gleich ein Abstellplatz» hinterfragt, das ja das massgebende Prinzip des vorliegenden Geschäfts zu sein scheint. Die Fraktion GLP/JGLP will Smartness und Innovation statt Beton und ich hoffe, dass es die Mehrheit von Ihnen ebenso sieht.

Lionel Gaudy (BDP): Ich stelle den **Ordnungsantrag**, die Traktanden 7, 8, 9 und 10 fertig zu beraten und die Sitzung erst nach der Abstimmung zu schliessen.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag Gaudy zu.

Lionel Gaudy (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Ich fasse mich kurz. Wir sind der Meinung, dass das Projekt ZBB wegweisend ist. Es ist wohl eines der wichtigsten Projekte unserer Zeit und wir werden ihm zustimmen. Die wichtigsten Punkte sind unseres Erachtens die folgenden: Die Passage muss und soll unbedingt gebaut werden, damit die Passantenströme gut zirkulieren können. Das Bubenbergs-Denkmal, das für viel Diskussionsstoff sorgt, soll man mit Vernunft und Augenmass dort platzieren, wo es hingehört. Wir werden einigen Anträgen zustimmen und andere ablehnen, das sehen Sie anschliessend bei der Abstimmung. Ich bitte auch den Gemeinderat, unser Abstimmungsverhalten in dieser Sache zu beachten.

Vorsitzende *Regula Bühlmann*: Rahel Ruch stellt den **Ordnungsantrag**, die Rednerliste zu schliessen. Auf der Rednerliste steht noch das Einzelvotum von Benno Frauchiger.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag Ruch zu.

Einzelvotum

Benno Frauchiger (SP): Wie Sie aus vielen Voten gehört haben, ist das vorliegende Geschäft ein wenig ein Murks. Es sind sich aber alle einig, dass es sich um ein sehr wichtiges Geschäft für die nächsten Jahre handelt, wichtig für die Stadt Bern und wichtig für den Bahnhof. Vor fünf Jahren haben wir das Geschäft in der Kommission zum ersten Mal besprochen. Ich bin ernüchtert, dass wir heute noch nicht viel mehr Konkretes zu diesen Verkehrsmassnahmen wissen, ausser dass es eine Personenunterführung geben soll. Vor fünf Jahren wurden der Kommission drei Stossrichtungen vorgelegt. Die eine betraf eine Personenunterführung mit ungefähr derselben Verkehrsführung, wie sie heute vorliegt. Die zweite betraf den autofreien Bahnhofplatz und die dritte war eine Kompromissvariante mit veränderter Verkehrsführung und Verzicht auf die Personenunterführung. Viele Mitglieder der PVS brachten schon damals zum Ausdruck, dass man eigentlich den autofreien Bahnhofplatz vorziehen würde. Mit der Argumentation, dass die Personenunterführung zu teuer wäre, lehnte man die heutige Variante ab. Weil damals die Abstimmung zum autofreien Bahnhofplatz erst fünf Jahre her war und man den Eindruck hatte, dass eine Volksabstimmung über die Realisierung des Projekts bald bevorstehen würde, wollte man nichts riskieren. Die Kommission liess sich überzeugen, dass die Variante ohne Personenunterführung und mit minimalen Anpassungen der Verkehrsmassnahmen eine günstige und pragmatische Lösung sein könnte. Die heutige Vorlage ist etwas ganz anderes. Von der ursprünglichen Variante ist wenig übriggeblieben. Die teure Personenunterführung ist nun zwingend, wie wir gehört haben. Entweder ist es kalkulierte Salami taktik oder fehlendes politisches Gespür oder auch mangelnde Beweglichkeit der Verwaltung. Als diese merkte, dass es ohne Personenunterführung nicht machbar ist und dass das Projekt gross und teuer wird, hätte sie das Ganze nochmals anschauen und Alternativen suchen müssen, die den Druck auf den Platz vermindern würden. Mit anderen Worten hätte man den MIV herausnehmen müssen. Aufgrund des Zeitdrucks blieb der Kommission nichts anderes übrig, als das Konzept eines autofreien Bahnhofplatzes zu beantragen, das zusammen mit den Realisierungskrediten präsentiert werden soll. Der Stadtrat soll nun aufgrund des Zeitdrucks die unverrückbare Planung der Verwaltung durchwinken. Das ist beschämend. Ich kann nicht beurteilen, ob es heute noch möglich wäre, die Weichen anders zu stellen und eine pragmatische Planung zu fordern, mit welcher man sofort einen autofreien Bahnhofplatz realisieren würde. Es wurde gesagt, dass für ein solches Vorhaben eine Volksabstimmung über den Projektierungskredit notwendig wäre, da dieser höher liegen würde. Vielleicht wäre es ja gar nicht so schlecht, wenn man über einen Projektierungskredit für einen autofreien Bahnhofplatz abstimmen würde. In der Kommission bin ich mit einem solchen Antrag aber hochkant gescheitert, weshalb ich darauf verzichtet habe, den Antrag 4 nochmals zu stellen. Über das Bauprojekt muss man sowieso abstimmen, aber da verlässt man sich darauf, dass die Bevölkerung aufgrund des Sachzwangs jeder Vorlage für die Verkehrsmassnahmen zustimmen wird, egal wie sie aussieht. Ich bin sicher, dass die Bevölkerung auch der Personenunterführung zustimmen wird. Ich glaube nicht mehr, dass es der rot-grüne Gemeinderat wirklich ernst meint mit der Planung eines autofreien Bahnhofplatzes. Meint er es ernst, wird er mit der Vorlage des Realisierungskredits für ZBB nicht nur ein entsprechendes Konzept vorlegen, sondern gleichzeitig auch einen entsprechenden Planungskredit und eine Terminplanung. Ein

solches Vorgehen ist aber wenig wahrscheinlich, da es die Glaubwürdigkeit des Bauprojekts massiv gefährden würde, wenn man gleichzeitig mit dem Realisierungskredit schon wieder eine neue Variante planen möchte. Die Situation ist also ziemlich verfahren. Es stellt sich die Frage, was wir jetzt tun. Selbstverständlich werde auch ich den Antrag für das Konzept unterstützen. Dem Projektierungskredit für die Personenunterführung kann ich aber nicht zustimmen. Zur Vorlage betreffend Velostationen sage ich nicht mehr viel. Luzius Theiler hat dargelegt, wie er überrumpelt worden ist. Der Kommission ging es nicht anders. Daher haben wir nun auch verschiedene Anträge zu diesem Geschäft. Ich persönlich würde aufgrund der Lage eine Velostation beim Bubenbergplatz vorziehen, da sie für Bahnkunden deutlich attraktiver wäre. Beim Hirschengraben habe ich ebenfalls Bedenken, dass die Station die Parkanlage zerstören würde, daher werde ich eine solche Station zumindest zum jetzigen Zeitpunkt ablehnen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich fasse mich kurz, und zwar nicht, weil das Geschäft unwesentlich wäre, sondern erstens deshalb, weil wir es bei den vorgängigen Kreditanträgen schon besprochen haben, und zweitens, um Ihre Nerven nicht noch mehr zu strapazieren. Ich danke Ihnen für die Unterstützung der Verkehrsmassnahmen. Die ganze Thematik der Verkehrsmassnahmen haben wir Ihnen beim letzten Kreditantrag in zwei Varianten vorgelegt, einmal mit und einmal ohne Passage. Dies einerseits deshalb, da der Projektstand damals noch keine abschliessende Klärung zuließ, und andererseits deshalb, weil wir die Prognosen der SBB noch gar nicht hatten, wie viele Leute aus dem neuen Bahnhofausgang herauskommen werden. Heute ist aber klar, dass die Passage zwingend notwendig ist. Es ist mir wichtig, zu betonen, dass es sich nicht um eine ideologische Frage handelt. Selbst wenn wir davon ausgehen würden, dass kein oberirdischer privater Autoverkehr fahren wird, würden wir aus fachlicher Sicht zur klaren Aussage kommen, dass die Passage zwingend notwendig ist. Dies einerseits für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger und andererseits, damit man wählen kann, ob man über den Platz oder unten durch gehen will. Ich freue mich daher heute Abend über die breite Zustimmung zu dieser Passage. Nach meinem Dafürhalten handelt es sich um einen ganz wichtigen Teil, zusätzlich zu den Verkehrsmassnahmen, die wir Ihnen in Traktandum 7 vorschlugen. Wir können daher auch sehr gut mit den Anträgen der PVS-Mehrheit zu Traktandum 7 leben. Alle diese Vorschläge entsprechen der Projektführung und -planung und sind so in den weiteren Schritten mit vorgesehen. Überleitend zu Traktandum 8 stellt sich die Frage: Wollen wir mit dieser Passage zusammen zusätzlich die Möglichkeit ins Auge fassen, eine Velostation zu realisieren? Im letzten Stadtratsbeschluss zu diesem Kredit haben Sie uns und der Verwaltung den Auftrag gegeben, eine kombinierte Unterführung und Velostation zu prüfen. Wir haben das gemacht. Man kann uns nun vorwerfen, dass wir es zu genau gemacht und zu stark als Auftrag empfunden haben. Wir haben die Velostation Bubenberg ins Auge gefasst, haben aber gemerkt, dass sie teuer und archäologisch schwierig umzusetzen sein wird. Aus diesem Grund haben wir mit der Velostation Hirschengraben eine Alternative ins Auge gefasst, die wir Ihnen ebenfalls vorgeschlagen haben. Der Gemeinderat hat beide Varianten in die PVS gebracht, auch das kann man uns vorwerfen. Man kann sagen, dass wir selbst hätten merken müssen, dass das nicht dem Willen des Stadtrats entspricht. Wir waren aber der Meinung, dass wir Ihnen beide Varianten vorlegen wollen, wenn wir sie schon abgeklärt haben. Dank dem Umstand, dass die PVS das Geschäft in zwei Lesungen beraten hat, konnten wir nach der ersten Diskussion in der PVS mit dem Gemeinderat Rücksprache nehmen. Ich kann Ihnen daher an dieser Stelle eine gemeinderätlich konsolidierte Haltung zu den Anträgen der PVS wiedergeben: Antrag Nr. 1, den Kredit für die Velostation Hirschengraben auf das Vorprojekt und die Mitwirkung zu beschränken, empfehlen wir Ihnen zur Annahme. Zur Vermeidung von Missverständnissen möchte ich aber festhalten, dass die Abtrennung nicht bedeutet, dass wir den Bau verzögern können. Es wür-

de vielmehr bedeuten, dass wir sehr rasch wieder in den Stadtrat kommen würden, um den Baukredit abzuholen. Bauen müssen wir aufgrund der Vorgaben der SBB in derselben Geschwindigkeit. Es ist mir wichtig zu betonen, dass das nicht der Haltung der PVS-Minderheit in Antrag Nr. 1 entspricht. Die PVS-Minderheit will bei der Velostation Hirschengraben alles streichen. Ebenfalls entspricht es nicht Antrag Nr. 5 der PVS-Mehrheit, Luzius Theiler. Dort wird verlangt, dass die stadträumliche Qualität dieses Raums erhalten bleiben soll. Ich betone das deshalb so stark, da es auch alle Vorschläge der PVS betrifft, die das qualitätssichernde Verfahren im Auge haben. Dieses ist nun intensiv vorbereitet. Wir werden in einem intensiven Workshop-Verfahren zusammen mit unabhängigen Experten aus den Bereichen Städtebau und Denkmalpflege sowie mit der eidgenössischen Denkmalpflege die Qualitätssicherung für den Städtebau und die Denkmalpflege sicherstellen. Das eine ist nicht mit dem anderen gleichzusetzen. Wir befinden uns hier im UNESCO-Weltkulturerbe-Perimeter, weshalb wir nichts unternehmen werden, das der Denkmalpflege widerspricht. Das heisst aber nicht, dass wir gar nichts machen dürfen. Ich bitte Sie sehr, uns die Möglichkeit zu geben, die Velostation, die finanziell im Rahmen liegt, zu projektieren, und dass wir schauen können, ob sie sich realisieren lässt. Wir werden beim nächsten Schritt, nämlich beim Baukredit, entscheiden, ob es sinnvoll ist, das Ganze umzusetzen. Das können wir heute noch nicht sagen. Ich bin froh, wenn Sie uns kein Denkverbot auferlegen. Antrag Nr. 2, die Velostation Bubenberg ganz zu streichen, unterstützen wir sehr. Sehr gern prüfen wir die Alternativen im Perimeter, insbesondere auch diejenige auf den Geleisen. Wir bitten Sie daher, die Anträge der PVS-Mehrheit zu unterstützen und diejenigen der PVS-Minderheit abzulehnen.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 1 SVP ab (7 Ja, 51 Nein). *Abst.Nr. 021*
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 2 SVP ab (8 Ja, 51 Nein). *Abst.Nr. 022*
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 3 SVP ab (8 Ja, 51 Nein). *Abst.Nr. 023*
4. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 1 PVS zu (39 Ja, 19 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 024
5. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 2 PVS zu (41 Ja, 16 Nein, 2 Enthaltungen).
Abst.Nr. 025
6. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 3 PVS zu (36 Ja, 21 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 026
7. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 4 PVS zu (38 Ja, 21 Nein). *Abst.Nr. 027*
8. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 5 PVS zu (30 Ja, 28 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 028
9. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 6 PVS-Minderheit ab (19 Ja, 38 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 029*
10. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 7 SVP ab (9 Ja, 50 Nein). *Abst.Nr. 030*
11. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 8 SVP ab (9 Ja, 50 Nein). *Abst.Nr. 031*
12. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 9 SVP ab (18 Ja, 37 Nein, 4 Enthaltungen).
Abst.Nr. 032
13. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Vorlage und der Erhöhung des Projektierungskredits zu (48 Ja, 9 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 033*

2000.GR.000608

8 Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredite (Vorprojekte/Mitwirkung/Bauprojekte)

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredite (Vorprojekte/ Mitwirkung/Bauprojekte).
2. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Hirschengraben einen Kredit von Fr. 3 000 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100517 (KST 510110).
3. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Bubenbergrplatz einen Kredit von Fr. 2 150 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100518 (KST 510110).
4. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Zugang Länggasse einen Kredit von Fr. 1 150 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100519 (KST 510110).
5. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) des Anschlusses der Velostation PostParc an die Passage Mitte der SBB einen Kredit von Fr. 200 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100520 (KST 510110).
6. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 31. Januar 2018

Rückweisungsantrag der PVS-Minderheit

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, Alternativen für die Velostation Hirschengraben vertieft abzuklären (mitsamt allfälligen Verhandlungen mit den betroffenen Grundeigentümern) und der PVS die Ergebnisse inklusive Kostenschätzungen vorzulegen.

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

Antrag Nr.1 PVS

2. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Hirschengraben einen Kredit von Fr. ~~3 000 000.00~~ **870 000.00** zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100517 (KST 510110).

Antrag Nr.2 PVS

~~3. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Bubenbergrplatz einen Kredit von Fr. 2 150 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100518 (KST 510110).~~

Antrag Nr.3 PVS

Er beauftragt den Gemeinderat, parallel zur Projektierung Alternativen für die Velostation Hirschengraben vertieft abzuklären (mitsamt allfälligen Verhandlungen mit den betroffenen Grundeigentümern) und ihm die Ergebnisse inklusive Kostenabschätzung gleichzeitig mit dem nächsten Kreditantrag für die Velostation Hirschengraben vorzulegen.

Antrag Nr.4 PVS

Er beauftragt den Gemeinderat, gleichzeitig mit dem nächsten Kreditantrag für die Velostation Hirschengraben Vorschläge für zusätzliche Gratis-Veloabstellplätze oberirdisch oder in Velostationen vorzulegen.

Antrag Nr.5 PVS

Die Parkanlage Hirschengraben bleibt in ihrer heutigen Dimension und stadträumlichen Qualität erhalten. Insbesondere soll die Bepflanzung im heutigen Ausmass beibehalten werden. Eine Vergrösserung der Verkehrsfläche (inkl. öV-Trassen und Perronanlagen) auf Kosten der Grösse der Parkanlage ist in geringem Ausmass möglich, wenn dadurch eine stadträumlich bessere Situation erzielt werden kann.

Antrag Nr.6 PVS

Die Lösung muss kompatibel sein mit möglichen zukünftigen Entwicklungen rund um den Bahnhof, welche mit dem Prozess Entwicklung Stadtraum Bern (Verkehr und Städtebau) entwickelt werden. Wird ein Ausführungskredit für eine Velostation im Raum Hirschengraben/Bubenbergplatz beantragt, ist die Kompatibilität mit diesem langfristigen Zielbild detailliert auszuweisen.

Antrag Nr.7 PVS

Der Gemeinderat prüft in Absprache mit den SBB die Machbarkeit einer architektonisch integrierten Velostation (ev. Wettbewerb) über dem Gleisfeld neben der «Welle» mit Velozugang von der Stadtbachstrasse und Fusszugang zur «Welle».

Ergänzungsantrag der Fraktion FDP/JF zu Antrag Nr. 7 PVS

Der Gemeinderat prüft in Absprache mit der SBB die Machbarkeit einer architektonisch integrierten Velostation (ev. Wettbewerb) über dem Gleisfeld neben der «Welle» mit Velozugang südlich der Gleise und Fusszugang zur «Welle».

Anträge der PVS-Minderheit

Antrag Nr.1 PVS-Minderheit

~~2. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Hirschengraben einen Kredit von Fr. 3 000 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 15100517 (KST 510110).~~

Antrag Nr.2 PVS-Minderheit

Beim Planen der Rampen und anderer Infrastrukturbauten ist stadträumlichen Anforderungen eine sehr hohe Bedeutung beizumessen. Diese Anlagen sind prioritär in bestehenden Gebäuden, im neugebauten Bubenbergzentrum oder in den anschliessenden Plätzen oder Strassen vorzusehen. Der Hirschengraben-Platz soll möglichst von solchen Anlagen befreit bleiben.

Antrag Nr.3 PVS-Minderheit (zurückgezogen)

Als Schlusszustand nach den Verkehrsmassnahmen und allfälligen Passagen oder neuen Velostationen rund um den Bahnhof wird der Hirschengraben frei von Veloabstellplätzen gestaltet (gratis oder gebührenpflichtig) und der Bevölkerung als Park zur Verfügung gestellt.

Antrag Nr.4 PVS-Minderheit

Der Gemeinderat wird beauftragt, Alternativen zu den beantragten Velostationen abzuklären und den Bedarf an physischen Abstellplätzen zu hinterfragen. Dabei sollen insbesondere auch Massnahmen geprüft werden, die auf die Nachfrage sowie die effizientere Nutzung der Abstellplätze abzielen, wie beispielsweise Reduktion des physischen Platzbedarfs durch einen spezifischen Ausbau des Velosharing-Angebots, Lenkung des Abstellverhaltens durch finanzielle Anreize, Ausreizung beim Ausbau anderer Veloparkplätze, schärfere Kontrollen der abgestellten Langzeitvelos etc.

Antrag Nr.5 PVS-Minderheit

Die oberirdischen Abstellplätze für Velos im Perimeter Hirschengraben seien aufzuheben und das Areal sei für die Parknutzung freizugeben.

Antrag von Luzius Theiler (GaP) gleicher Antrag wie Nr. 1 PVS-Minderheit

Auf Ziffer 2. des Antrags des Gemeinderates – Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Hirschengraben unter Bewilligung eines Kredites von 3'000'000.00 Franken – sei zu verzichten.

Ergänzungsantrag 1 SVP

Die Veloabstellplätze in den Velostationen müssen kostendeckend vermietet werden.

Ergänzungsantrag 2 SVP

Die oberirdischen Abstellplätze für Velos im Perimeter Hirschengraben seien nach rechtsgültigem Beschluss zum Projektierungskredit aufzuheben und das Areal sei der Parknutzung zu zuführen;

Ergänzungsantrag 3 SVP

Das Denkmal Adrian von Bubenbergrplatz sei im Perimeter zu belassen, und es sei eine sorgfältige Begleitung der Planung durch die eidgenössische Denkmalpflege sicher zustellen

Ergänzungsantrag 4 SVP

Nach Vorliegen der Grundlagen (archäologische Erkenntnisse) ist für bauliche Massnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenbergr ein qualitätssicherndes Verfahren nach SIA 115 durch zu führen.

Ergänzungsantrag 5 SVP

Die Vorlage sei in Anwendung von Art. 46 GO der Volksabstimmung zu unterbreiten.

Diskussion siehe Traktandum 7.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag PVS-Minderheit ab (11 Ja, 48 Nein).
Abst.Nr. 034
2. Der Antrag 1 der PVS obsiegt dem Antrag 1 PVS-Minderheit in der Gegenüberstellung (52 Ja, 7 Nein). *Abst.Nr. 035*
3. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 1 PVS einstimmig zu (59 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 036*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 2 PVS zu (57 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 037*
5. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 3 PVS zu (57 Ja, 1 Nein). *Abst.Nr. 038*
6. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 4 PVS zu (32 Ja, 26 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 039*
7. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 5 PVS zu (50 Ja, 5 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 040*
8. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 6 PVS zu (57 Ja, 0 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 041*
9. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 7 PVS zu (53 Ja, 5 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 042*
10. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Fraktion FDP/JF zu (56 Ja, 2 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 043
11. Der Stadtrat lehnt den Antrag 2 PVS-Minderheit ab (25 Ja, 26 Nein, 9 Enthaltungen, Stichentscheid Bühlmann). *Abst.Nr. 044*
12. Der Antrag 3 PVS-Minderheit wird zurückgezogen.
13. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 4 PVS-Minderheit zu (33 Ja, 26 Nein). *Abst.Nr. 045*
14. Der Stadtrat lehnt den Antrag 1 SVP ab (9 Ja, 44 Nein, 6 Enthaltungen). *Abst.Nr. 046*

15. Der Stadtrat lehnt den Antrag 2 SVP ab (19 Ja, 33 Nein, 6 Enthaltungen). *Abst.Nr. 047*
16. Der Stadtrat lehnt den Antrag 3 SVP ab (8 Ja, 51 Nein). *Abst.Nr. 048*
17. Der Stadtrat lehnt den Antrag 4 SVP ab (9 Ja, 49 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 049*
18. Der Stadtrat lehnt den Antrag 5 SVP ab (18 Ja, 39 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 050*
19. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Vorlage und der Bewilligung des Projektierungskredits zu (46 Ja, 13 Nein). *Abst.Nr. 051*

2016.SR.000217

9 Motion Michael Daphinoff (CVP): Neue Lösung für das Langzeitparkieren von Velos beim Bahnhof. Befreiung der bahnhofsnahe Veloabstellplätze von Veloleichen

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.
Bern, 8. März 2017

Diskussion siehe Traktandum 7.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion als Richtlinie erheblich (31 Ja, 25 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 052

2017.SR.000194

10 Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB): Veloabstellplätze im frei werdenden RBS-Bahnhof sichern

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
Bern, 21. März 2018

Diskussion siehe Traktandum 7.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (36 Ja, 19 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 053*

Traktandenliste

Die Traktanden 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 19 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Schluss der Sitzung: 23.10 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

14.01.2019

X 

Signiert von: Regula Bühlmann (Qualified Signature)

Die Protokollführerin

14.01.2019

X 

Signiert von: Marianne Hartmann (Authentication)