

Stadtratssitzung

Donnerstag, 27. August 2015, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 13 vom 02.07.2015)	2014.SR.000343
2. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Roland Jakob/Roland Iseli, SVP): Littering-Gebühr oder Littering-Bussen? Was macht der Gemeinderat? (TVS)	2015.SR.000189
3. Kleine Anfrage Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Verantwortlichkeiten bei der Planung des Gaswerkareals (PRD)	2015.SR.000190
4. Kleine Anfrage Christa Ammann (AL): Ausschaffungen im Zusammenhang mit den Polizeiaktionen auf der Schützenmatte (SUE)	2015.SR.000191
5. Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen, 2. Lesung (FSU: Ammann / FPI: Schmidt) <i>unter Vorbehalt der Verabschiedung des Geschäfts durch die FSU am 17.08.2015</i>	2015.FPI.000023
6. Mietlösung und Nutzerausbau für einen neuen Strassenreinigungsstützpunkt OST (Stadtteil 4) der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün auf dem Areal der Volksschule Manuel; Baukredit für Nutzerausbau und Abschluss Mietvertrag (FSU: Friedli / FPI: Schmidt)	2014.FPI.000076
7. Gesamtanierung der Liegenschaften Stauffacherstrasse 80, 80a und 82, Bern; Nachkredit (Bauprojekt) (FSU: Sorg / FPI: Schmidt)	2013.FPI.000028
8. Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft) (PVS: Imthurn / TVS: Wyss)	2014.TVS.000236
9. Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Franziska Grossenbacher, GB): Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 26.03.2015 und 18.06.2015, sowie Fortsetzung der Beratung vom 13.08.2015</i>	2013.SR.000018
10. Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Zweite Tramachse realisieren; <i>Ablehnung</i> (TVS: Wyss)	2014.SR.000333
11. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Simon Glauser/Kurt Rüeeggesser, SVP): Tram Region Bern: Mehr Transparenz! Erhalt der wertvollen Baumalleen im Nordquartier! Megabusse als wirtschaftlich sinnvolle Alternative!; <i>Annahme und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (TVS: Wyss)	2014.SR.000092
12. Interpellation Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Wie geht es weiter mit dem Tram Region Bern? (TVS: Wyss)	2014.SR.000339

13. Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Millionen für nichts? Nachlese Tram Region Bern (TVS: Wyss)	2015.SR.000025
14. Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Millionen für nichts? Nachlese Tram Region Bern Nr. II (TVS: Wyss)	2015.SR.000037
15. Bären-/Waisenhausplatz: Gesamtanierung; Grundsatzentscheid weiteres Vorgehen und Projektierungskredit (Vorprojekt) (PVS: Kohli / TVS: Wyss)	2012.GR.000587
16. Interfraktionelle Motion GFL/EVP, BDP/CVP (Patrik Wyss, GFL/Philip Kohli, BDP): Neugestaltung des Waisenhausplatzes – was lange währt soll endlich umgesetzt werden; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss)	2014.SR.000304
17. Motion Fraktion SP (Gisela Vollmer, SP): Nutzung und Gestaltung der Achse Bundesplatz-Waisenhausplatz; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss)	2014.SR.000329
18. Motion Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Umsetzung der vom Volk 1988 angenommenen SVP-Initiative „I läbti gärn im Härz vo Bärn“; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss)	2014.SR.000316

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 15	775
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	778
1 Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 13 vom 2.7.2015)	779
2 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Roland Jakob/Roland Iseli, SVP): Littering-Gebühr oder Littering-Bussen? Was macht der Gemeinderat?	779
3 Kleine Anfrage Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Verantwortlichkeiten bei der Planung des Gaswerkareals	779
4 Kleine Anfrage Christa Ammann (AL): Ausschaffungen im Zusammenhang mit den Polizeiaktionen auf der Schützenmatte	779
5 Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen, 2. Lesung	780
6 Mietlösung und Nutzerausbau für einen neuen Strassenreinigungsstützpunkt OST (Stadtteil 4) der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün auf dem Areal der Volksschule Manuel; Baukredit für Nutzerausbau und Abschluss Mietvertrag	788
7 Gesamtanierung der Liegenschaften Stauffacherstrasse 80, 80a und 82, Bern; Nachkredit (Bauprojekt)	791
8 Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)	796
Die Sitzung wird um 19 Uhr unterbrochen	807
Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.35 Uhr	808
8 Fortsetzung: Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)	809
9 Fortsetzung der Beratung vom 13. August 2015: Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Franziska Grossenbacher, GB): Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren	826
12 Interpellation Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Wie geht es weiter mit dem Tram Region Bern?	828
13 Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Millionen für nichts? Nachlese Tram Region Bern	829

14 Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Millionen für nichts? Nachlese	
Tram Region Bern Nr. II.....	829
Traktandenliste	830
Eingänge.....	831

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

1. Vizepräsident Thomas Göttin

Anwesend

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

Entschuldigt

Rithy Chheng	Stefan Jordi	Lukas Meier
Michael Daphinoff	Fuat Köçer	Melanie Mettler
Claude Grosjean	Nora Krummen	Halua Pinto de Magalhães
Kurt Hirsbrunner	Daniela Lutz-Beck	Alexandra Thalhammer
Ueli Jaisli	Martin Mäder	Patrik Wyss

Vertretung Gemeinderat

Reto Nause SUE	Alexandre Schmidt FPI	Ursula Wyss TVS
----------------	-----------------------	-----------------

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD	Franziska Teuscher BSS
-------------------------	------------------------

Ratssekretariat

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

Stadtkanzlei

Daniel Urech, wissenschaftlicher Mitarbeiter

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

2014.SR.000343

1 Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 13 vom 2.7.2015)

Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 13 vom 2.7.2015.

Vorsitzender *Thomas Göttin*: Zu diesem Protokoll verlese ich eine kurze Erklärung des Präsidenten: „Stadtrat Erich Hess hat in seinem Votum zu Traktandum 7, Einführung eines öffentlichen Veloverleihsystems für die Stadt Bern, implizit den beiden Stadträten Halua Pinto und Mess Barry vorgeworfen, sie seien zwar eingebürgert, aber nicht integriert, da sie im Stadtrat Hüte tragen, was sich nicht gehöre. Dabei handelt es sich um beleidigende Äusserungen gegen einzelne Ratsmitglieder im Sinne von Artikel 54 GRSR. Da sich dies nicht gehört, wird hiermit Stadtrat Erich Hess zuhanden des Protokolls gerügt. Gleichzeitig entschuldige ich mich, dass ich diese Verletzung des parlamentarischen Anstandes nicht bereits während der Sitzung mitbekommen und gerügt habe. Claude Grosjean.“

2015.SR.000189

2 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Roland Jakob/Roland Iseli, SVP): Littering-Gebühr oder Littering-Bussen? Was macht der Gemeinderat?

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2015.SR.000190

3 Kleine Anfrage Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Verantwortlichkeiten bei der Planung des Gaswerkareals

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2015.SR.000191

4 Kleine Anfrage Christa Ammann (AL): Ausschaffungen im Zusammenhang mit den Polizeiaktionen auf der Schützenmatte

Christa Ammann (AL): Meines Erachtens könnte der Gemeinderat politisch sehr wohl Verantwortung für Rückschaffungen übernehmen, weil er die repressiven Massnahmen, die in den Augen der Alternativen Linken völlig sinnlos sind, auch unterstützt. Die politische Verantwortung liegt immer bei denjenigen politischen Organen, welche die Aktionen unterstützen, und

nicht bei den Behörden, welche politische Entscheide umsetzen. Dass der Gesamtgemeinderat mit einer derart kläglichen Antwort versucht, den Kopf aus der Schlinge zu ziehen, und vor den Konsequenzen der von ihm unterstützten repressiven Massnahmen die Augen verschliesst, ist aus der Sicht der Alternativen Linken beschämend.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2015.FPI.000023

5 Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen, 2. Lesung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen und die dazugehörige Abstimmungs-botschaft zuhanden der Stimmberechtigten.
2. Der Stadtrat tätigt unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Stimmberechtigten zum Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen zu Lasten der Jahresrechnung 2014 eine Einlage von Fr. 30 749 564.05 in die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen.
3. Er beschliesst unter Vorbehalt der Zustimmung der Stimmberechtigten zum Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen einen Nachkredit von Fr. 14 550 382.75 in der Dienststelle 610 Finanzverwaltung.

Bern, 29. April 2015

Minderheitsantrag der Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU)

1. Der Stadtrat genehmigt das Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen ~~und die dazugehörige Abstimmungsbotschaft zuhanden der Stimmberechtigten.~~
2. Der Stadtrat ~~tätigt unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Stimmberechtigten zum Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen zu Lasten der Jahresrechnung 2014~~ eine Einlage von Fr. 30'749'564.05 in die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen.
3. Er ~~beschliesst unter Vorbehalt der Zustimmung der Stimmberechtigten zum Reglement über die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit einem ökologischen Nutzen~~ einen Nachkredit von Fr. 14 550 382.75 in der Dienststelle 610 Finanzverwaltung.

Anträge der Freien Fraktion AL/GPB-DA/PdA+

Zum Reglement:

Art.1 Zweck

³ (neu) Die Spezialfinanzierung ist einzig für Sanierungen vorgesehen und kann nicht für Neubauten oder Stilllegungen verwendet werden.

Zum Antrag des Gemeinderats:

(neu) Die Gelder aus der Spezialfinanzierung werden ausschliesslich für die Sanierung bestehender Anlagen verwendet und nicht für Neubauten oder Stilllegungen.

Begründung: Ein Neubau dieser Art ist immer eine Belastung des Ökosystems. Dieses (das Ökosystem) hat keinen Nutzen davon, dass ein Neubau realisiert wird. Ebenso ist nicht ersichtlich, in welcher Art eine neue Schwimmhalle/Eishalle ökologischen Nutzen haben soll. Es handelt sich in beiden Fällen um Greenwashing.

Änderungsantrag Martin Krebs (SP)

Im Anhang des Reglements sind alle Anlagen

1. in alphabetischer Reihenfolge
2. und ohne Qualifikation des geplanten Vorhabens (Streichung von Betriebserhaltung/Sanierung/Neubau) aufzulisten.

Begründung: Mit dem Reglement kann kein Präjudiz geschaffen werden, ob z.B. das Hallenbad Hirschengraben nur für einen kurz- bis mittelfristigen Weiterbetrieb (Betriebserhaltung) saniert wird. Diese Diskussion ist an anderer Stelle zu führen.

Änderungsantrag der FSU zum Reglement

Anhang

Liste der durch diese Spezialfinanzierung ~~vorzufinanzierenden~~ **vorfinanzierbaren** städtischen Investitionsvorhaben

Anträge zur Abstimmungsbotschaft

Antrag Nr. 1 FSU

Seite 5, Lead, 1. Satz: Die Stadt Bern will Ertragsüberschüsse aus der Jahresrechnung **befristet** zur Vorfinanzierung von Investitionen in städtische Eis- und Wasseranlagen mit ökologischem und energetischem Nutzen einsetzen.

Antrag Nr. 2 FSU

Seite 5, linke Spalte, zweiter Abschnitt, 2. Satz streichen: ~~Dies kann nicht im Sinne der Stadt sein.~~

Antrag Nr. 3 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+)

Seite 5, rechte Spalte, Ergänzung zweiter Abschnitt: (...) der Anlagen zu optimieren. **Die Spezialfinanzierung dient einzig für Sanierungsprojekte, nicht aber für Neubauten und Stilllegungen.**

Eventualantrag falls Antrag Nr. 3 abgelehnt

Seite 5, rechte Spalte, zweiter Abschnitt, Titel: **Neubau, Stilllegung** und Sanierung der Eis- und Wasseranlagen

Antrag Nr. 4 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+

Seite 8, linke Spalte, erster Abschnitt, 2. Satz: Für die Modernisierung dieser Anlagen, ~~den allfälligen Neubau einer 50-Meter-Schwimmhalle und die Realisierung einer Eishalle auf dem Areal der Postfinance Arena~~ sind in den Jahren ab 2015 Investitionen von über 250 Millionen Franken geplant.

Antrag Nr. 5 FSU

Seite 9, Lead, 3. Satz: Nehmen sie das Reglement an, fliesst der Ertragsüberschuss 2014 in die Spezialfinanzierung ein **und die rechtliche Grundlage für weitere Einlagen wird geschaffen**. Lehnen sie (...).

Antrag Nr. 6 FSU

Seite 9, linke Spalte, zweiter Abschnitt, 3. Satz: Die Spezialfinanzierung soll durch Ertragsüberschüsse der Jahresrechnungen 2014 bis 2019 (~~Ende der nächsten Legislatur~~) geöfnet **werfen werden**.

Antrag Nr. 7 FSU

Seite 11, Änderung des Titels: Liste der durch die Spezialfinanzierung ~~vorzufinanzierenden~~ **vorfinanzierbaren** städtischen Investitionsvorhaben

Antrag Nr. 8 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+

Seite 11, Anhang: In der Aufstellung Anlagen und geplante Vorhaben sind die beiden Neubauprojekte zu streichen:

~~Schwimmbhalle 50m, Neubau~~

~~Allmend (Areal Postfinance Arena), Neubau Eishalle~~

Referent FSU *Peter Ammann* (GLP): Am 18. Juni erläuterte ich in der ersten Lesung vor dem finanztechnischen Hintergrund im Zusammenhang mit der Einführung von HRM2, weshalb der Gemeinderat diese Spezialfinanzierung machen muss. Ich wiederhole diese Ausführungen nicht, sondern komme direkt zu den Resultaten der zweiten Kommissionssitzung. Nebst den Minderheitsanträgen aus der Kommission, die der Rat kennt, da sie beim letzten Mal bereits vorgelegen hatten, wurden zwei weitere Anträge eingereicht, die sich nun auch in den Unterlagen finden. Die Kommission hat sie behandelt. Einerseits handelt es sich um einen Antrag der freien Fraktion, wonach die Spezialfinanzierung explizit nicht für Neubauten oder Stilllegungen verwendet werden kann, andererseits um einen Änderungsantrag von Martin Krebs (SP) im Zusammenhang mit der Auflistung der Objekte, die betroffen sein könnten. Diese beiden Aspekte wurden in der Kommission diskutiert. Ich kann es vorwegnehmen: Die Kommission kam einstimmig zum Schluss, den Antrag der freien Fraktion abzulehnen; mit 2 Enthaltungen wurde ebenfalls der Antrag von Martin Krebs abgelehnt. Was den Antrag der freien Fraktion betrifft, spürten wir ein Stück weit durchaus das Anliegen und haben es auch verstanden. Die Mehrheit der Kommission war jedoch der Meinung, bei einer konsequenten Umsetzung könnte die Stadt nichts Neues mehr bauen. Ich erwähne ein Beispiel, weshalb man auch bei einem Neubau einen ökologischen „Nutzen“ erzielen kann: Beim Geschäft „Tramdepot Burgernziel – Abgabe im Baurecht“ hat sich gezeigt, dass beim Minergie-Standard im Prinzip ein höherer Standard erreicht werden kann, wenn eine Million mehr investiert wird. Das betrifft vor allem Fassaden und Fensterverglasungen. Wenn man also eine Million mehr investiert, erzielt man einen ökologischen Mehrnutzen. Aufgrund dieser Überlegungen wollte die Kommission eine Spezialfinanzierung für Neubauten nicht ausschliessen. Der Änderungsantrag von Martin Krebs sorgte ein Stück weit für Verwirrung, weil die Abstimmungsbotschaft nicht mit der Liste übereinstimmte, die beim letzten Mal vorlag. Der Gemeinderat hat begründet, weshalb er keine Änderung der Reihenfolge vornehmen möchte. Die Kommission folgte dieser Begründung. Ich erläutere an dieser Stelle noch einen geringfügigen Änderungsantrag seitens der Kommission. Sie schlägt vor, im Abstimmungsbüchlein folgende Korrektur vorzunehmen: Im Punkt „Liste der durch diese Spezialfinanzierung vorzufinanzierenden städtischen Investitionsvorhaben“ soll „vorzufinanzierenden“ durch „vorfinanzierbaren“ ersetzt werden. Die neue Formulierung zeigt auf, dass diese Objekte infrage kommen können, aber nicht müssen. Zudem wird

nichts über die Höhe der Investition gesagt, und jedes Geschäft wird einzeln dem finanzkompetenten Organ vorgelegt. Die Kommission lehnt, wie gesagt, die Anträge von Martin Krebs und der freien Fraktion ab und empfiehlt Annahme des FSU-Korrekturantrags zur Botschaft. Ich erlaube mir, gleich noch die Fraktionserklärung der GLP anzuhängen: Wir werden im selben Modus wie die Kommission abstimmen.

Martin Krebs (SP) begründet seinen Änderungsantrag: Am Antrag für die alphabetische Aufzählung wird nicht festgehalten. Am Antrag, dass keine Qualifikationen gemacht werden sollen, halte ich hingegen fest. Diejenigen, die nun sagen, dies präjudiziere nichts, haben nicht recht. Es ist letztlich Sache des Gemeinderats, die entsprechenden Kreditvorlagen auszuarbeiten und die entsprechenden Planungsvorlagen dem Stadtrat vorzulegen. Hat der Stadtrat das Gefühl, der Gemeinderat werde von sich aus eine Renovationsbotschaft für eine Total-sanierung des „Mubeeri“ unterbreiten, wenn im Reglement steht, dass nur das Geld für eine Betriebserhaltung vorhanden sei? Ich glaube das nicht, und diejenigen, die diesen Antrag ablehnen, können sicher sein, dass ich darauf achten werde, wer wie gestimmt hat, wenn nur eine Betriebserhaltungsbotschaft kommen wird. Es ist etwas befremdend, dass eine Partei einen Wahlkampf mit einem 50-Meter-Hallenbad auf der grünen Wiese lanciert, während wir eine derart zentral gelegene Infrastruktur haben, die mit dem öffentlichen Verkehr bestens erschlossen ist und von jeder Schule innert kürzester Zeit erreicht werden kann. Vermutlich haben zahlreiche Vertreter dieser Partei im Mubeeri schwimmen gelernt, wissen noch genau, wie es dort riecht; vielleicht haben sie dort auch mal einen Fusspilz eingefangen. Wir wissen, dass es nicht nur mit dem öV erreichbar ist, ohne dass wir blödsinnige Verkehrskonzepte und Fahrtenregelungen erstellen müssen, die überwacht und revidiert werden müssen und wobei Bussen verteilt werden müssen. Wer sich nicht dafür aussprechen kann, dass in der Botschaft und im Anhang zum Reglement keine Qualifikationen aufgelistet werden, ist im Prinzip ein Verräter am Mubeeri, dem einzigen Bad, das sich im Zentrum von Bern befindet. Das Wylerbad ist 10 bis 15 Fussminuten von der Bushaltestelle entfernt. Weshalb sollen wir nicht sagen, dass wir neutral sein und nicht qualifizieren wollen, welches Bad in welchem Umfang und auf welche Weise renoviert werden kann?

Persönliche Erklärung

Roland Jakob (SVP): Anlässlich der Protokollgenehmigung wurde Erich Hess wegen der Hüte angegriffen, und nun kommt Martin Krebs und sagt, wir alle seien Verräter. Das geht so nicht! Ich frage mich, welche Schule er besucht hat. So nicht, Herr Krebs! Ich verlange, dass der Präsident einschreitet und dies zuhänden des Protokolls festhält. Man kann nicht einfach andere, wie Erich Hess, der zudem gar nicht anwesend ist, an die Kandare nehmen wollen. Auch Martin Krebs, der nun blöde grinst, hat sich an die Anstandsregeln zu halten.

Vorsitzender *Thomas Göttin*: Ich werde mich nicht weiter dazu äussern. Vorhin haben wir eine Erklärung von Claude Grosjean gehört. Von daher habe ich meine Aufgabe erfüllt.

Fraktionserklärungen

Matthias Stürmer (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Wir haben nach wie vor den FSU-Minderheitsantrag, den die Fraktion GFL/EVP unterstützen kann. Es ist widersinnig, eine fakultative Abstimmung durchzuführen, wenn dies gar nicht nötig ist. Die ganze Grundfrage des Reglements wird ja nicht bestritten. Zudem liegen im November bereits ein halbes Dutzend Abstimmungen vor; für die Bürgerinnen und Bürger gibt dies ein ganzes Buch. Uns dünkt es sinnlos, eine weitere Abstimmung dazu zu nehmen, die eigentlich völlig unumstritten ist. Zu-

dem werden Ausgaben, die sich in der Höhe von mehr als 7 Mio. Franken bewegen, dem Volk ohnehin vorgelegt. Von daher wäre eine Abstimmung jetzt unnötige Bürokratie. Die neuen Anträge, sowohl den Antrag der freien Fraktion als auch denjenigen von Martin Krebs, lehnt die Fraktion GFL/EVP ab.

Bernhard Eicher (FDP) für die Fraktion FDP: Da das Reglement schon beim letzten Mal diskutiert wurde, gehe ich nur noch auf einige spezifische Punkte ein. Punkt eins: Die Fraktion FDP unterstützt selbstverständlich eine Volksabstimmung. Wenn man einen Fonds äfnen will, ist es sinnvoll, ihn durch die Bevölkerung legitimieren zu lassen. Punkt zwei: Vorhin wurde die Befürchtung geäussert, es werde ein Präjudiz für das Hallenbad Hirschengraben geschaffen. Bereits bei der Hallenbad-Initiative wurde darüber diskutiert. Die zuständige Gemeinderätin betonte damals ganz klar, dass es kein Präjudiz sei und dass über das Hallenbad Hirschengraben separat diskutiert werde. Man werde hoffentlich versuchen, es zu erhalten; und das möchte auch die Fraktion FDP. Wir ziehen dabei am selben Strick. Es ist auch nicht die Meinung, dass das Hallenbad oder der Fonds auf irgendeine Weise ein Präjudiz sein soll. Ich möchte noch einmal betonen, dass dies nicht unsere Absicht wäre. Bisher hat sich der Gemeinderat aus meiner Sicht ebenfalls dahingehend geäussert. Grundsätzlich werden wir die FSU-Anträge unterstützen; bei vielen handelt es sich um kleinere redaktionelle Änderungen. Die restlichen Anträge werden wir ablehnen.

Christa Ammann (AL) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Ich finde es spannend, dass Matthias Stürmer sagt, das Geschäft sei völlig unumstritten. Ich möchte mich herzlich für die Beachtung bedanken, welche die freie Fraktion erfahren hat. Wir werden selbstverständlich nicht unterstützen, dass dieses Geschäft dem Volk nicht vorgelegt werden soll. Unseres Erachtens ist es wichtig, dass darüber eine Abstimmung stattfindet. Unsere Anträge bleiben weiterhin bestehen; die freie Fraktion betreibt keine Ökologie in Anführungszeichen, um auf Peter Amman zurückzukommen. Grundsätzlich unterstützen wir den Antrag von Martin Krebs. Das Gesamtgeschäft werden wir ablehnen, wenn unsere Anträge nicht angenommen werden. Es ist fraglich, ob ein Geschäft, welches HRM2 dermassen untergräbt, rechtlich überhaupt korrekt ist. Der Gemeinderat hat die Bitte von Luzius Theiler, die entsprechende Abklärung vor der zweiten Lesung vorzunehmen, aus was für Gründen auch immer überhört. Entsprechend wird sich Grossrätin Simone Machado Rebmann (GPB-DA) im Grossen Rat mit einer Anfrage erkundigen, ob dies vom Kanton überhaupt akzeptiert wird.

Yasemin Cevik (SP) für die Fraktion SP: Ich kann mich für die Fraktion SP relativ kurz fassen. Dem FSU-Minderheitsantrag stimmen wir zu. Der Gemeinderat hat zwar das Recht, dem Stadtrat zu beantragen, das Reglement dem Stimmvolk freiwillig vorzulegen. Zudem geht es um einen hohen Betrag von 30,7 Mio. Franken, der in die Spezialfinanzierung fliessen soll. Wir sind jedoch der Meinung, dass es bei dieser Vorlage aus mehreren Gründen einfach nicht opportun ist. Bereits im Stadtrat zeichnet sich eine deutliche Mehrheit ab, die für diese Spezialfinanzierung ist. Zweitens ist es praktisch sicher, dass die Bevölkerung dem Vorhaben ebenfalls mit grosser Mehrheit zustimmen wird, denn Eis und Wasser sind populär. Man könnte sich daher die Kosten für eine Abstimmung sparen. Drittens kann die Stimmbevölkerung immer noch einzelne Investitionskredite ablehnen, die ihr vorgelegt werden müssen. Dies dürfte bei den meisten Entnahmen aus der Spezialfinanzierung der Fall sein. Viertens ist die Vorlage sehr technisch. Zu den weiteren Anträgen Folgendes: Dem Antrag der freien Fraktion zum Reglement können wir nicht zustimmen, denn wir wollen nicht, dass die Spezialfinanzierung ausschliesslich für Sanierungen verwendet werden soll und nicht auch für Neubauten. Es ist klar, dass Neubauten viele Ressourcen brauchen und das Ökosystem belasten; an der letzten Stadtratssitzung haben wir uns jedoch für genügend Schwimmbahnen ausgesprochen

und damit für eine neue Schwimmhalle. Deshalb lehnen wir die Anträge der freien Fraktion ab. Den Änderungsantrag von Martin Krebs lehnt die Fraktion SP mehrheitlich ebenfalls ab. In der ersten Lesung kam es zu Verwirrungen, weil der Anhang dem Reglement gar nicht beigelegt worden war. FSU-Referent Peter Ammann hat es erwähnt. Lediglich im Entwurf der Botschaft war zu sehen, dass ein solcher Anhang existiert und was darin aufgelistet ist. Nun liegt der Anhang vor, und die Fraktion SP findet es grundsätzlich richtig, dass die vorgesehenen Projekte inklusive Qualifikation aufgelistet sind. Die Diskussion zum Hallenbad Hirschengraben oder besser gesagt „Mubeeri“ wird noch geführt werden. Davon sind wir mehrheitlich überzeugt. Deshalb können wir damit leben, dass beim Mubeeri im Moment der Zusatz „Betriebserhaltung“ steht. Wir lehnen, wie gesagt, den Antrag deshalb mehrheitlich ab. Auf der andern Seite unterstützen wir den sogenannten Kompromissantrag der FSU. Die Kommission kam zum Schluss, für das Stimmvolk sei entscheidend, dass es sich bei den aufgezählten Vorhaben um eine abschliessende Liste handelt. Deshalb stellt die Kommission den Antrag, von „vorfinanzierbaren städtischen Investitionsvorhaben“ zu sprechen. Die FSU-Anträge zur Abstimmungsbotschaft nehmen wir ebenfalls an; dem Geschäft als Ganzem stimmen wir mehrheitlich zu, auch wenn die Vorlage zur Abstimmungen kommen sollte.

Regula Tschanz (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Fraktion GB/JA! unterstützt die Spezialfinanzierung von Investitionen in Eis- und Wasseranlagen mit ökologischem Nutzen. Ich gehe nur auf die Anträge ein, zunächst auf den FSU-Minderheitsantrag bezüglich Verzichts auf eine Volksabstimmung. Die Fraktion GB/JA! lehnt diesen Antrag entschieden ab. Angesichts des grossen Betrags und der langen Frist halten wir eine Volksabstimmung für mehr als gerechtfertigt. Es ist unbestritten, dass der Beschluss eigentlich in der Kompetenz des Stadtrats liegen würde. Ich möchte jedoch noch einmal unterstreichen, welches Signal der Stadtrat aussenden würde, nachdem der Gemeinderat vorgeschlagen hat, das Geschäft dem Volk vorzulegen. Ich bitte die Ratsmitglieder, sich dessen bewusst zu sein. Es ist befremdend, wenn der Stadtrat der Bevölkerung zu verstehen gibt, sie sei nicht in der Lage, eine solche Frage zu beantworten. Befremdend ist auch, dass der Stadtrat von einer widersinnigen oder sinnlosen Abstimmung spricht, weil das Geschäft völlig unbestritten sei. Ich erwähne folgendes Beispiel: Am 14. Juni stimmte das Volk mit 89,76 Prozent der Gesamtanierung der Volksschule Wankdorf zu. Es käme sicher niemand auf die Idee, deshalb die Grundlagen dahingehend anpassen zu wollen, dass künftig über derartige Volksschulsanierungen gar nicht mehr abgestimmt wird. Aus meiner Sicht ist das eine sonderbare Argumentation. Ich bitte die Ratsmitglieder, sich des Signals nach aussen bewusst zu sein und diesen Antrag abzulehnen. Die Anträge der freien Fraktion lehnen wir ebenfalls ab. Für die Fraktion GB/JA! ist der Bedarf nach einer 50-Meter-Schwimmhalle unbestritten. Ich erinnere daran, dass mit der Spezialfinanzierung ausschliesslich die Abschreibungen für Anteile der Schwimmhalle, die einen ökologischen Nutzen aufweisen, vorfinanziert werden. In dem Sinn ist aus unserer Sicht diese Finanzierung gewissermassen auch ein Sicherungssystem. Wir können die Weichen so stellen, dass ein energetisches Leuchtturmprojekt möglich ist und dass nicht als Erstes bei den ökologischen Kriterien abgespeckt wird. Der grüne Flügel der freien Fraktion – wer auch immer dazugehört – müsste doch eigentlich sagen: Wenn schon eine 50-Meter-Schwimmhalle, dann bitte so ökologisch wie möglich. Dies wird mit der Spezialfinanzierung ermöglicht, ohne dass ein Präjudiz für die Schwimmhalle selbst geschaffen wird. Andernfalls wäre es ehrlicher zu sagen, dass Bern keine oder zumindest keine neue Sportinfrastruktur braucht. Diese Haltung und ebenfalls den Antrag der freien Fraktion lehnen wir ab. Bezüglich des Änderungsantrags von Martin Krebs kann ich mich weitgehend meiner Vorrednerin anschliessen. Die Fraktion GB/JA! folgt der Darstellung und der Argumentation des Gemeinderats: Wir werden diesen Antrag ablehnen. Aus unserer Sicht sind für die Stimmbevölkerung zwei Informationen zentral: erstens, dass die Spezialfinanzierung keinen Automatismus schafft und das kompe-

tente Organ die einzelnen Projekte immer noch beschliessen kann, und zweitens, dass es sich um eine abschliessende Liste von Projekten handelt, die finanziert werden können. Deshalb auch die Korrektur „vorfinanzierbaren“ statt „vorzufinanzierenden“. Dies ist unseres Erachtens eine wichtige Information für die Stimmbevölkerung, damit sie weiss, von welchen Projekten die Rede ist. Die FSU-Anträge und das Geschäft als Ganzes werden von der Fraktion GB/JA! unterstützt.

Hans Kupferschmid (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Unsere Fraktion hält das Geschäft für eine gute Sache. Wir stimmen den FSU-Minderheitsanträgen zu. Die Anträge der freien Fraktion lehnen wir ab, denn aus unserer Sicht ergeben sie keinen Sinn. Auch den Antrag von Martin Krebs lehnen wir ab: Es spielt grundsätzlich keine Rolle, ob man die Anlagen von A nach Z oder von Z nach A auflistet. Dem FSU-Antrag zur Abstimmungsbotschaft stimmen wir zu.

Direktor FPI *Alexandre Schmid*: Der Gemeinderat will den Jahresgewinn von 2014 in der Höhe von 30 Mio. Franken und hoffentlich weitere Jahresgewinne, die in den kommenden Jahren vielleicht anfallen werden, einsetzen und nicht in einem Bilanzposten parkiert wissen. Dafür braucht es ein Reglement. Bei der ersten Lesung hat der Stadtrat Eintreten beschlossen und damit auch anerkannt, dass ein solches Reglement notwendig ist. Denn nichts zu tun oder einfach zu hoffen, dass der Kanton die Regeln der Buchhaltung ändert, und das erst noch rückwirkend, damit wir diese 30 Mio. Franken verwenden können, ist keine gute Option. Die Spezialfinanzierung wurde durch uns auch der Aufsicht des Kantons und den Revisoren unterbreitet. Sie haben geprüft, ob das Ganze finanztechnisch und rechtlich zulässig ist. Wir können demnach bezüglich der Spezialfinanzierung ein gutes Gewissen haben. Der Rat teilt die Einschätzung, wonach die Anlagen Eis und Wasser als Begünstigte zu bezeichnen sind. Das wurde auch anhand der Anträge ersichtlich. Der Gemeinderat ist darüber erfreut, denn der Sanierungsrückstand ist in der Tat bei den Anlagen Eis und Wasser in der Stadt Bern immens. Wir erwarten Investitionen von rund 250 Mio. Franken. Könnten wir bis zu 100 Mio. Franken dereinst möglicherweise in die Spezialfinanzierung überweisen, wäre ein guter Teil davon vorfinanziert. Vergessen wir nicht, dass mehrere dieser Anlagen richtige Energieschleudern sind. Wenn wir in der Energiepolitik vorwärtskommen wollen, sind wir gut beraten, Hand an unsere Sportanlagen zu legen, seien es Hallenbäder oder Eisanlagen. Die Freibäder sind selbstverständlich etwas weniger grosse Energieschleudern. Zu den Anträgen: Beim FSU-Minderheitsantrag geht es um die Frage der Volksabstimmung. Der Gemeinderat will eine maximale politische Legitimation. Die Spezialfinanzierung wird bekanntlich im besten Fall 100 Mio. Franken aufweisen; es ist also ein Geschäft von grosser finanz-, investitions-, sport- sowie umweltpolitischer Tragweite. Zudem betrifft es die gesamte Bevölkerung in allen Quartieren. Ein solches Geschäft verdient die grösstmögliche Legitimation. Demokratie ist nie eine unnötige Bürokratie. Wir haben Übung in Volksabstimmungen, mit dem Erstellen von Abstimmungsbotschaften, mit dem Auszählen der Stimmen; auch die Bevölkerung hat Übung darin. Es ist überhaupt keine Last, eine Volksabstimmung durchzuführen. Im Gegenteil: Wenn unsere Bürgerinnen und Bürger darüber entscheiden, sehen wir auch, wo wir stehen. Der Gemeinderat bittet die Ratsmitglieder, dieses Geschäft den Stimmberechtigten zur Abstimmung zu unterbreiten. Den Antrag der freien Fraktion empfehlen wir zur Ablehnung, denn mit dem Reglement erhalten wir neue Spielregeln und verfügen über grössere Freiheiten, während dieser Antrag uns unfrei machen will. Jede Entnahme von Mitteln aus der Spezialfinanzierung benötigt bekanntlich einen separaten politischen Entscheid. Mit dem Reglement wird also in keiner Hinsicht ein Präjudiz geschaffen, sondern mehr Spielraum. Bei jeder Entnahme aus der Spezialfinanzierung wird der Stadtrat noch einmal begrüsst und kann Weichenstellungen vornehmen, wenn er will. Einige Bemerkungen zum Antrag von Martin Krebs: Dieser Antrag basiert

offensichtlich auf einem Missverständnis, da er die ganze Argumentation auf den Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) abstützt, den der Rat nur zur Kenntnis nimmt, aber nicht genehmigen muss und auch noch nie genehmigt hat. In der langen Liste mit allen möglichen Investitionen kommt das Hallenbad Hirschengraben effektiv vor, zusammen mit einer Stilllegung, die der Gemeinderat in der letzten Legislaturperiode bekanntlich wollte. Seitdem ist dieser Posten in der Liste, wurde vom Rat jedoch noch nie weder bestätigt noch abgelehnt, weil die MIP-Liste, wie gesagt, vom Rat nur zur Kenntnis genommen wird. Die Liste, die für das vorliegende Geschäft verbindlich ist, wird ins Abstimmungsbüchlein aufgenommen. Dieses liegt dem Rat vor, und dort ist zu sehen, dass sämtliche Sportanlagen, bei denen irgendeine Investition ansteht, enthalten sind. Es steht nirgends, dass wir Geld für die Stilllegung des Hallenbads Hirschengraben brauchen werden. Es handelt sich also in keiner Art und Weise um ein Präjudiz. Man kann den Antrag von Martin Krebs mit sehr gutem Gewissen ablehnen. Wenn er einen Entscheid bezüglich des Hallenbads Hirschengraben erreichen will, muss er einen Antrag stellen, beispielsweise mit einer Motion. Dann kann sich der Gemeinderat mit einer Totalsanierung des Hallenbads Hirschengraben auseinandersetzen. Aber es wird ohnehin dereinst ein Geschäft zur Zukunft des Hallenbads Hirschengraben geben. Der Gemeinderat wird dies aus freien Stücken machen, und er hat dies bereits gemacht: In dieser Legislatur wurden Notsanierungen beschlossen, die derzeit ausgeführt werden. Am 1. Oktober werden wir das Hallenbad Hirschengraben wiedereröffnen können. Mit dieser Notsanierung sollte das Hallenbad Hirschengraben mindestens für weitere zehn Jahre betrieben werden können. Die Schicksalsfrage zum Hallenbad Hirschengraben entscheiden wir sicher nicht mehr in dieser Legislatur, sondern tendenziell eher in der nächsten, wenn man weiss, wie es generell mit allen unseren Hallenbädern weitergeht. Fazit: Ich bitte den Rat, der FSU zu folgen, die sehr gute Arbeit geleistet hat, sehr aufmerksam war und sogar kleinere Fehler entdeckt und korrigiert hat, die zu Missverständnissen hätten führen können. Ich danke der Kommission herzlich für ihre einwandfreie Arbeit.

Gisela Vollmer (SP): Der FPI-Direktor sagte, jede Vorlage werde selbstverständlich dem Stadtrat unterbreitet. Ich wäre froh, wenn er noch präzisieren könnte, ab welcher Kredithöhe die Vorlagen dem Stadtrat unterbreitet werden, wenn die Entnahme aus der Spezialfinanzierung erfolgt.

Direktor FPI Alexandre Schmidt: Mit dem Reglement schaffen wir die Grundlagen, um Jahresgewinne in die Spezialfinanzierung einlegen zu können. Jede Einlage wird vom Stadtrat beschlossen werden müssen. Auch jede Entnahme aus dieser Spezialfinanzierung wird durch das finanzkompetente Organ beschlossen. Bis zu einer Höhe von 300 000 Franken ist dies der Gemeinderat. Es müsste sich also um eine sehr kleine Sanierung ökologischer Art handeln. Bis zu einer Höhe von 7 Mio. Franken ist es der Stadtrat. Wenn es um Beträge von mehr als 7 Mio. Franken geht, müsste die Vorlage dem Volk unterbreitet werden, wobei die Bruttokosten zählen. Würde also ein Projekt zum Beispiel 8 Mio. Franken kosten, wobei 3 Mio. Franken der Spezialfinanzierung entnommen würden, müsste das Geschäft dennoch dem Volk vorgelegt werden.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag der Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ zum Reglement ab (5 Ja, 55 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 009*
2. Der Stadtrat lehnt den Antrag Krebs zum Anhang des Reglements ab (6 Ja, 55 Nein). *Abst.Nr. 010*
3. Der Stadtrat stimmt dem Antrag FSU zum Reglement zu (55 Ja, 4 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 011*

4. Der Stadtrat stimmt dem Reglement zu (53 Ja, 4 Nein, 4 Enthaltungen). *Abst.Nr. 012*
5. Der Stadtrat stimmt dem FSU-Minderheitsantrag zu den Ziffern 1–3 des Gemeinderatsantrags zu (31 Ja, 23 Nein, 6 Enthaltungen). *Abst.Nr. 013*
6. Der Stadtrat lehnt den Antrag der Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ zum Gemeinderatsantrag ab (4 Ja, 54 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 014*
7. Der Stadtrat stimmt dem bereinigten Gemeinderatsantrag zum Reglement zu (55 Ja, 4 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 015*

2014.FPI.000076

6 Mietlösung und Nutzerausbau für einen neuen Strassenreinigungsstützpunkt OST (Stadtteil 4) der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün auf dem Areal der Volksschule Manuel; Baukredit für Nutzerausbau und Abschluss Mietvertrag

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Vorhaben Neuer Strassenreinigungsstützpunkt OST (Stadtteil 4) der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün auf dem Areal der Volksschule Manuel; Abschluss Mietvertrag.
2. Er genehmigt für den Abschluss des Mietvertrags für 10 Jahre mit einer Option von weiteren 10 Jahren einen Verpflichtungskredit von gesamthaft Fr. 2 152 000.00 (jährlicher Mietzins von Fr. 107 600.00).
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 12. Mai 2015

Änderungsantrag Fraktion GB/JA!

2. Er genehmigt für den Abschluss des Mietvertrags für 10 Jahre mit einer Option von weiteren 10 Jahren einen Verpflichtungskredit von gesamthaft Fr. ~~2 152 000.00~~ **2 071 200.00** (jährlicher Mietzins von Fr. ~~107 600.00~~ **103 560.00**).

Referent FSU *Rudolf Friedli* (SVP): Bisher gab es zirka 30 Strassenreinigungsstützpunkte, verteilt über die ganze Stadt. Vor einigen Jahren wurde die Strategie geändert: Man will nun einen einzigen grösseren Strassenreinigungsstützpunkt pro Stadtteil; die kleineren Filialen sollen geschlossen werden. Dies bringt personelle und finanzielle Vorteile. Im Stadtteil IV soll deshalb auf dem Areal des Manuel-Schulhauses ein solcher Stützpunkt errichtet werden. Unter anderem könnte man dadurch den Stützpunkt beim Egelsee schliessen, wo sich auch der Entsorgungshof befindet. Das ganze Gebäude würde frei für etwas anderes. Beim Manuel-Schulhaus befindet sich ein Fussballplatz mit einer Einstellhalle darunter, die in den 60er-Jahren von einer privaten Gesellschaft gebaut worden war. Mittlerweile wollen dort weniger Leute einen Einstellhallenplatz mieten, sodass es zu Leerständen kam. Die Gesellschaft ist daher sehr daran interessiert, einen langfristigen Mietvertrag mit der Stadt Bern abzuschliessen zu können, um die Einstellhalle besser auszulasten. Die Halle ist in drei Teile aufgegliedert, wobei der mittlere Teil eine Überhöhe von 3,20 Meter aufweist. Um diesen Teil geht es denn auch. Er ist ideal, weil auch grössere Reinigungsmaschinen dort gut Platz haben. Vorgesehen sind bauliche Massnahmen wie die Einrichtung von Duschen und Garderoben unterirdisch sowie eines Aufenthaltsraums mit Küche und eines Büros für den Wegmeister oberirdisch. In den kleineren Stützpunkten war die Situation für das Personal bisher ungenügend, denn alles war sehr beengt und es gab keine Trennung zwischen Männern und Frauen. Das mag vor vierzig Jahren noch weniger wichtig gewesen sein als heute, aber am neuen Standort würde

diese Trennung vorgenommen, und es hätte genügend Platz für alles. Der Rat muss nun entscheiden, ob der Kredit, der für den langjährigen Mietvertrag nötig ist, gesprochen werden soll. Laut dem Antrag des Gemeinderats handelt es sich um 2,152 Mio. Franken. Darin enthalten sind auch die baulichen Anpassungen durch den Vermieter, deshalb ist der Betrag etwas höher. Der Mietvertrag könnte nach zehn Jahren um weitere zehn Jahre verlängert werden, woran im Grunde genommen beide Seiten ein Interesse haben könnten. Untersuchungen bezüglich des allfälligen zusätzlichen Verkehrsaufkommens haben ergeben, dass dieses nicht über den alltäglichen Verkehr hinausgehen würde. Im Laufe der Beratung in der Kommission wurde ein Fehler in der Berechnung des Gemeinderats entdeckt: Dort wurde irrtümlicherweise die entfallende Miete für den Standort Dalmaziquai 69 einberechnet. Die GS machte zuhanden der FPI eine neue Aufstellung, wonach sich die Kosten nur noch auf 2 071 200 Franken anstatt auf 2 152 000 Franken belaufen. Damit sind sie um rund 80 000 Franken tiefer. Das genauere Dokument lag der Kommission jedoch noch nicht vor. Sie beschloss daher mit 10 gegen 0 Stimmen, dem Kredit von 2 152 000 Franken zuzustimmen. Der Antrag, den die Fraktion GB/JA! eingereicht hat, lag der Kommission nicht vor. Die Fraktion GB/JA! beantragt, nur den tieferen Betrag von 2 071 200 Franken zu sprechen. Dazu konnte sich die Kommission nicht äussern, da ihr die genauen Zahlen ebenfalls nicht vorlagen. Die Kommission beantragt daher dem Rat, einen Kredit von 2 152 000 Franken zu sprechen.

Regula Tschanz (GB) begründet den Antrag der Fraktion GB/JA!: Das Geschäft war in der Kommission unbestritten; es war auch für die Fraktion GB/JA! inhaltlich unbestritten. Wir werden dem Kredit zustimmen. Wie der Kommissionsreferent ausgeführt hat, kam es im Rahmen der Kommissionssitzung zu Verwirrung formaler Natur. Der Gemeinderat beantragt einen Betrag, der gewissermassen eine Kostenfolge ist: die Kosten der Miete minus die entfallenden Mietkosten. Die Kommission hatte Bedenken bezüglich der Korrektheit dieser Rechnung. Im Nachhinein wurde uns mitgeteilt, dass es sich in der Tat um einen Fehler handelte, und wir wurden über den korrekten Betrag informiert. Im Nachgang zur Verabschiedung der Stadtratsvorlage gab es zudem Nachverhandlungen bezüglich der Miete. Ich gehe davon aus, dass sich Gemeinderat Schmidt dazu noch äussern wird. Der Betrag, den wir in unserem Antrag eingesetzt haben, entspricht eins zu eins den korrigierten und aktualisierten Kosten der Miete über zwanzig Jahre, so wie sie uns vom Gemeinderat mitgeteilt wurden. Obwohl es um einen verhältnismässig kleinen Betrag geht, sehen wir keinen Grund, weshalb wir offensichtlich fehlerhafte Anträge beschliessen sollten. Wir beantragen daher, den aktuellen Kreditbetrag zu sprechen.

Fraktionserklärungen

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Die Fraktion FDP wird diesem Geschäft voraussichtlich nicht zustimmen, zumindest in ihrer Mehrheit nicht. Weshalb? – Bei der Vorbereitung der heutigen Stadtratssitzung stiessen wir auf eine Problematik, die in der vorbereitenden Kommission offenbar kein Thema war. Auf Seite 4 oben des Vortrags des Gemeinderats ist zu lesen, dass sich die Aumag AG, die mit der Stadt Bern einen Mietvertrag mit einer festen Laufdauer von zehn Jahren abschliessen soll, verbunden mit einer Option auf eine Verlängerung um weitere zehn Jahre, zur Aufhebung von 47 Einstellhallenplätzen entschlossen habe, weil die Einstellhalle seit einiger Zeit unterbelegt sei. Sie kann „mit der Vermietung an die Stadt Bern einen Leerstand beheben“. Das machte uns hellhörig und wir wollten wissen, wer denn eigentlich hinter dieser Aumag AG stecke. Dank Zefix fanden wir heraus, dass im Verwaltungsrat der Aumag AG zwei Herren mit Nachnamen Reinhard sitzen. Einer der beiden gehört dem Verwaltungsrat der Architekten und Planer AG in Bern an. Gründer dieser zweitgenannten AG sind die in Bern bestens bekannten, leider bereits verstorbe-

nen Hans und Gret Reinhard. Ihre Parteizugehörigkeit ist für nicht mehr ganz junge Bernerinnen und Berner kein unlösbares Rätsel. Wir fragten uns, wer eigentlich das grössere Interesse am Abschluss dieses Mietvertrags habe: die Stadt Bern oder die Eigner der Aumag AG, welche Probleme haben, ihre Einstellhalle zu füllen. Dies auch angesichts des Umstands, dass der Grundpreis für diese Einstellhallenplätze – also der Preis noch vor den notwendigen Bauarbeiten – mit 1259 Franken pro Platz/Jahr relativ hoch erscheint. Dies mit Rücksicht darauf, dass die Alternative für die Aumag AG Leerstand bedeuten würde, also zumindest teilweise keine Einnahmen. Ohne dass wir seitens des Gemeinderats eine überzeugende Antwort zum Hintergrund dieses Geschäfts bezüglich der Interessenlage der Stadt Bern und der Aumag AG respektive der Architekten und Planer AG erhalten, wird die FDP diesem Geschäft, wie gesagt, mehrheitlich nicht zustimmen. Hingegen werden wir dem Antrag GB/JA! zustimmen.

Einzelvotum

Rudolf Friedli (SVP): Auch ich habe geprüft, ob es sich um einen guten oder einen weniger guten Vertrag handelt. Pro Quadratmeter/Jahr kommt der Mietvertrag auf zirka 100 Franken. Angesichts der Tatsache, dass ein Einstellhallenplatz etwa 6 Quadratmeter gross ist, ergäbe sich ein Betrag von 600 Franken, während Jacqueline Gafner vorhin von 1259 Franken pro Platz/Jahr gesprochen hat. Vor diesem Hintergrund scheint es sich also nicht um einen allzu schlechten Deal zu handeln.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Ich habe eine Frage betreffend den frei werdenden Standort des heutigen Stützpunkts am Elfenuweg, zu dem es in der Vorlage so schön heisst: „Die Nachnutzung ist bisher nicht bekannt.“ Dürfen wir damit rechnen, dass eine Nachnutzung kommt, über die alle wieder nur den Kopf schütteln, zum Beispiel irgendwelche alternativen Nutzungen? Oder hat sich der Gemeinderat konkrete Überlegungen dazu gemacht, was eine nicht bekannte Nachnutzung für die Zukunft des Quartiers bedeuten könnte? Ich bin gespannt auf das, was uns der Gemeinderat dazu zu sagen hat. Und: Gibt es tatsächlich eine Statistik zur Frage, wie viele freie Plätze für das Quartier aktuell verfügbar sind, ob die Einstellhalle wirklich zu gross und dass das Quartier keinen Bedarf an diesen Plätzen hat? Auch auf diese Frage möchte ich eine Antwort des Gemeinderats: ich möchte wissen, wie klar diese Aussagen zu gewichten sind, und zwar auch im Hinblick auf die Äusserungen von Jacqueline Gafner.

Direktor FPI Alexandre Schmidt: Vor dem Rat liegt ein weiterer Baustein einer Strategie, die wir schon länger umsetzen: Statt 30 Strassenreinigungsstützpunkte, verteilt auf die ganze Stadt, soll pro Quartier ein grosses Zentrum für Strassenunterhalt vorhanden sein. Das bringt betriebliche, personelle und – langfristig gesehen – auch finanzielle Verbesserungen. Ich verweise auch auf das Votum des FSU-Referenten. Drei Fragen wurden gestellt; ich beginne bei der Frage nach der Nachnutzung. Dafür haben wir noch Zeit, denn das Gebäude wird im Moment noch genutzt. Wenn der Kredit gesprochen wird, gibt es ein Baubewilligungsverfahren, danach wird dort umgebaut. Bis das Gebäude leer ist, werden wir Zeit haben, um eine Nachnutzung zu finden, genau so, wie wir es auch sonst bei unseren Aberhunderten von Objekten machen. Es gibt immer wieder das eine oder andere Objekt, das leer wird, weil ein Umzug ansteht. In den allermeisten Fällen finden wir eine sehr gute Nachnutzung. Heute wissen wir noch nicht, was mit jenem Gebäude passieren wird. Man kann aber Vertrauen haben, dass alles gut herauskommt, denn wir haben Übung darin. Sollten wir keine Nachnutzung finden, werden wir Gebäude zum Beispiel als Atelier zwischennutzen, falls es sich dafür eignet. Wir sind dabei, innerhalb von Immobilien Stadt Bern eine neue Zelle aufzubauen, die sich

vollumfänglich um Zwischennutzungen kümmert. Beim nächsten Geschäft werden wir sehen, dass wir betreffend Zwischennutzungen etwas Lehrgeld zahlen mussten. Wir sind jedoch daran, Verbesserungen herbeizuführen. Eine Frage kam aus der Kommission, und zwar hinsichtlich der Finanzierung des ganzen Projekts. Der Gemeinderat hatte einen Vortrag verabschiedet, in dem gewisse Mieten ausgewiesen wurden, die damals stimmten. Im Anschluss an die Verabschiedung des Vortrags an den Stadtrat nahm Immobilien Stadt Bern noch einmal Kontakt mit dem Vermieter auf, um eine weitere Mietzinsreduktion zu erwirken. Das hat man geschafft: Wir werden pro Jahr 7400 Franken weniger Mietkosten haben. In den Gesamtzahlen ist diese Zahl zwar nicht abgebildet, der FSU wurde diese Information jedoch übermittelt. Es gibt einen zweiten Punkt, der nicht stimmt und den wir als Fehler anerkennen: Ganz nach StaBe-Manier wurden die entfallenden Mietkosten am Standort Dalmaziquai 69, einem kleinen Stützpunkt, aufgerechnet und in Abzug gebracht. Auf diese Weise stimmt zwar die interne Buchhaltung. Dieser Abzug darf jedoch in den Unterlagen des Stadtrats nicht vorgenommen werden; dort ist der Bruttobetrag bestimmend. Dies wurde jedoch fälschlicherweise gemacht. Auch dieser Punkt wurde in der FSU diskutiert. Im Anschluss an die Sitzung wurde in einem Schreiben an die FSU der ganze Sachverhalt dargelegt. Die ganze Angelegenheit ist aktenkundig. Es ist auch nichts Dramatisches, wenn der Rat einmal einen zu hohen Betrag spricht: Es ist immer nur eine Ermächtigung zur Ausgabe und kein Zwang. Im konkreten Fall würden wir natürlich einen neuen Mietvertrag eingehen, ohne den beantragten Finanzrahmen auszuschöpfen. Es ist jedoch besser, dem Antrag der Fraktion GB/JA! zu folgen, der diese Fehler korrigiert und die genauen Zahlen aufweist. Im Weiteren wurde eine Frage zu den Parkplätzen gestellt: Seit mehr als zwanzig Jahren wird genau diejenige Fläche, die neu als Strassenreinigungsstützpunkt genutzt werden soll, nicht mehr als Parkplatz verwendet, sondern als Möbellager. Entsprechend hat sie für die Besitzer dieses Baurechts Mieteinnahmen generiert. Von allen übrigen Parkplätzen sind im Jahresmittel etwa 15 Prozent nicht vermietet. Die ganze Einstellhalle ist überdimensioniert. Infolgedessen sind die Idee, der Antrag und das Konzept, dass der Gemeinderat dem Stadtrat unterbreitet, sehr klug: Es ist eine Umwandlung von Bausubstanz, die heute suboptimal genutzt wird, in gute, betrieblich optimierte Bausubstanz, damit aus der Fläche, die dort vorhanden ist, das Maximum herausgeholt werden kann. Es braucht bei diesem Geschäft niemand ein schlechtes Gewissen zu haben. Zugegebenermassen lagen die Zahlen um einige Tausend Franken daneben; das kann man heute jedoch korrigieren. Alles Übrige wurde sauber abgewickelt und aufgearbeitet und ist ein Gewinn für unsere Stadt.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Antrag GB/JA! zu (62 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 016*
2. Der Stadtrat stimmt dem Baukredit für Nutzerausbau und dem Abschluss Mietvertrag zu (54 Ja, 5 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 017*

2013.FPI.000028

7 Gesamtsanierung der Liegenschaften Stauffacherstrasse 80, 80a und 82, Bern; Nachkredit (Bauprojekt)

Gemeinderatsantrag

1. Für die Gesamtsanierung der Liegenschaft Stauffacherstrasse 80, 80a und 82 wird ein Baukredit, inklusive Nachtrag von 5,25 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung wie folgt bewilligt:

Gesamtsanierung Stauffacherstrasse 80, 80a, 82, Konto 86000777 (KST 00777), Fr. 5 250 000.00

2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass Immobilien Stadt Bern infolge Anwendung des in Artikel 5 der Verordnung vom 27. Februar 2011 über die Organisation der Stadtverwaltung (Organisationsverordnung; OV; SSSB 150.01) vorgesehenen Sanktionsmechanismus gegen zu späte Nachkredite der Globalkredit im Rechnungsjahr, das der Kreditabrechnung folgt, einmalig um Fr. 28 000.00 gekürzt wird.

Bern, 1. April 2015

Ergänzungsantrag der Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU)

2. Der Stadtrat nimmt **zustimmend** zur Kenntnis, dass von Immobilien Stadt Bern infolge Anwendung des in Artikel 5 der Verordnung vom 27. Februar 2011 über die Organisation der Stadtverwaltung (Organisationsverordnung; OV; SSSB 150.01) vorgesehenen Sanktionsmechanismus gegen zu späte Nachkredite der Globalkredit im Rechnungsjahr, das der Kreditabrechnung folgt, einmalig um Fr. 28 000.00 gekürzt wird.

Referentin FSU *Lena Sorg* (SP): Bei diesem Geschäft geht es um einen Baukredit mit Nachkredit für die Sanierung von gut 100-jährigen Gebäuden an der Stauffacherstrasse. Diese Gebäude bilden das Eingangstor zum neuen Dienstleistungs- und vielleicht auch einmal Wohnquartier Wankdorf City. Es handelt sich um drei Gebäude. Im dreistöckigen Gebäude Nr. 80, das man sehen kann, wenn man mit dem Zug bei WankdorfCity vorbeifährt, befindet sich eine Kita, die von der Nonprofit-Organisation profawo geführt wird. Die Ausbauten für die Nutzung dieser Kita wurden durch die Mieterschaft finanziert, während der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik als Eigentümer die baulichen Grundlagen finanzierte. Das zweite Gebäude, das noch näher bei den Gleisen liegt, dient der Wohnnutzung. Dort wurden gegen den Lärm der Eisenbahn Schallschutzmassnahmen getroffen. Die Situation ist gut und die Wohnungen sind alle vermietet. Für das dritte, einstöckige Gebäude war ursprünglich ebenfalls Wohnnutzung vorgesehen. Dann wurde dort jedoch ein Bistro geplant, das laut Geschäftsdossier inzwischen in Betrieb sein sollte. Dies ist indessen noch nicht der Fall, wie eine Besichtigung ergeben hat. Offenbar kam es zu Verzögerungen beim Bewilligungsverfahren. Diese drei Gebäude sind denkmalgeschützt. Deshalb wurde bei der Sanierung Wert auf die Ausführung der Details und auf die Materialwahl gelegt. Dies wurde im Kostenvoranschlag entsprechend berücksichtigt. Trotzdem kam es zu unerwarteten Mehrkosten. Auf Seite 3 des Vortrags sind diese aufgeführt. Beispielweise konnten die Zwiebdächer und die Rinnenkästen nicht repariert werden, sondern mussten ersetzt werden. Dies führte bei den Spenglerarbeiten zu rund 100 000 Franken Mehrkosten. Zudem gab es bei den Wandflächen Probleme: Es stellte sich heraus, dass sich von den Oberflächen, die zunächst einen soliden Eindruck gemacht hatten, der Wandaufbau abzulösen begann und in der Folge vollständig ersetzt werden musste. Zudem mussten Graffiti entfernt werden. Dies führte zu Mehrkosten von rund 300 000 Franken. Im Weiteren wurde festgestellt, dass bei den Unterlagsböden eine zusätzliche Entkoppelungsplatte verlegt werden musste, mit Mehrkosten von 30 000 Franken. Auch zusätzliche Schreinerarbeiten mussten ausgeführt werden: Zahlreiche Bauteile wie Zimmertüren oder Einbauschränke der 100-jährigen Gebäude – des ehemaligen Schlachthofbetriebs der Stadt Bern – mussten ergänzt oder komplett erneuert werden. Diese Arbeiten schlugen mit Mehrkosten von 52 000 Franken zu Buche. Insgesamt betrugen die Mehrkosten 504 000 Franken. Der Nachkredit, über den der Stadtrat anschliessend abstimmen wird, beläuft sich jedoch auf nur 280 000 Franken. Dies, weil die Kita eine Kostengutsprache gemacht und die Kosten für den Gartenausbau übernommen hatte. Zusammen mit den Subventionen, unter anderem von der Denkmalpflege, ergab dies einen Betrag von 224 000 Franken. Der Baukredit belief sich ursprünglich auf 4,97 Mio. Franken, zusammen mit den erwähnten Mehr-

kosten beträgt er neu 5,25 Mio. Franken. Damit wird die 5-Mio.-Franken-Grenze überschritten, und das Geschäft fällt gemäss Fondsreglement in die Kompetenz des Stadtrats. Ich habe mich erkundigt: Der Kredit sei nicht bewusst unter der 5-Mio.-Franken-Grenze gehalten worden, um den Stadtrat zu umgehen. Vielmehr seien fachgerechte Kostenschätzungen vorgenommen worden; zudem sei mit den üblichen Reserven von plus/minus 10 Prozent gerechnet worden. In der FSU führte das Geschäft natürlich zu Diskussionen. Es wurde vor allem die Frage gestellt, ob die Mängel nicht früher erkennbar gewesen wären. Uns wurde jedoch versichert, dass es sich tatsächlich um versteckte Mängel gehandelt habe, die erst sichtbar wurden, als mit den Sanierungsarbeiten begonnen wurde. Auch über die Zwischennutzenden wurde in der FSU diskutiert: Sie hielten sich zwar mit einem Mietvertrag legal in den Gebäuden auf, hinterliessen jedoch eine beträchtliche Sauerei. Sie hatten Schranktüren ausgehängt und Wände mit Graffiti verschmiert. Es gab eine sachgerechte Mieterabnahme, und die Zwischennutzenden kamen für den Schaden auf. Die Mängel tauchten erst später auf, sodass die Zwischennutzenden nicht mehr belangt werden konnten. Die FSU hat mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass Immobilien Stadt Bern offenbar dabei ist, die Zwischennutzungen durch eine Fachstelle oder eine Spezialzelle besser zu koordinieren. Trotz der kritischen Stimmen beantragt die Kommission FSU mit 8 gegen 2 Stimmen dem Stadtrat, dem Baukredit von total 5,25 Mio. Franken zuzustimmen. Der zweite Teil des Antrags betrifft eine Anwendung des Sanktionsmechanismus, der 2013 in Artikel 5 der Verordnung vom 27. Februar 2001 über die Organisation der Stadtverwaltung eingeführt wurde. Es geht darum, dass die Direktion FPI, welche für diesen Nachkredit verantwortlich ist, weil der Fonds bei ihr angesiedelt ist, in ihrem eigenen Budget Kompensationen vornehmen muss. Diese Sanktion geht auf eine Motion des Stadtrats zurück. Es ist relativ kompliziert, und die Kommission hat nicht allzu lange darüber diskutiert. Wichtig ist, dass die Ausgaben getätigt wurden, bevor der Stadtrat über den Nachkredit befand. Uns wurde seitens ISB gesagt, man habe die Kreditüberschreitung quasi in Kauf genommen, weil das Warten auf die Zustimmung des Stadtrats zu einem Baustopp geführt hätte, der zu lange gedauert hätte. Zudem wäre es unter dem Strich teurer gekommen, weil die Mieteinnahmen gefehlt hätten. Die Mieter nutzen die Gebäude bekanntlich bereits seit 2014. Die Sanktion selbst beträgt 10 Prozent der Kostenüberschreitung. Demnach muss ISB nun intern 28 000 Franken kompensieren. Gemeinderat Schmidt kann nachher sicher noch ausführen, wie dies genau vor sich geht. Die Kommission hat mit Stichentscheid der Präsidentin entschieden, den Sanktionsmechanismus zustimmend zur Kenntnis zu nehmen: 4 Kommissionmitglieder sprachen sich für zustimmende Kenntnisnahme aus, 4 für ablehnende und 2 wollen Ziffer 2 ohne Wertung zur Kenntnis nehmen.

Fraktionserklärungen

Regula Tschanz (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich möchte mich nur zu Vorgeschichte des Geschäfts und zum Sanktionsmechanismus äussern. Dieser geht auf einen Vorstoss zurück, den der Stadtrat im November 2010 mit dem überwältigenden Mehr von 49 gegen 3 Stimmen bei 6 Enthaltungen überwiesen hat. Der Vorstoss forderte einen Sanktionsmechanismus, für den Fall, dass Ausgaben ohne Bewilligung des zuständigen Organs getätigt werden. Die deutliche Zustimmung des Stadtrats wurde von links bis rechts unterstützt und zeigt, dass er ein unmissverständliches Signal für Verbesserungen der Abläufe bei den Nachkrediten setzen wollte, die zeitweise aus dem Ruder gelaufen waren. So weit ist dies unbestritten. Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung vom 27. Februar 2001 über die Organisation der Stadtverwaltung, der als Folge der Richtlinienmotion eingeführt wurde, kommt nun zum ersten Mal zur Anwendung. Bei dieser allerersten Anwendung darf man sich aus meiner Sicht die Frage stellen, ob die Umsetzung dieser Stadtratsmotion effektiv der Weisheit letzter Schluss sei. Man muss nicht unbedingt Baustellenspezialistin sein, um sich vorstellen zu können, dass ein Sanierungsun-

terbruch bis zum Zeitpunkt der Bewilligung des Nachkredits sehr viel teurer gekommen wäre als die Inkaufnahme einer Sanktion von 10 Prozent, weil der Nachkredit später beantragt wurde. Uns allen ist bekannt, wie langsam die politischen Mühlen manchmal mahlen. Wenn nun dieser Sanktionsmechanismus greift, muss man gleichzeitig festhalten, dass die Projektleitung, der Gemeinderat oder wer auch immer solche Entscheidungen trifft, im Grunde genommen im Interesse der Stadt Bern gehandelt hat, als gegen die Abläufe punkto Nachkredit verstossen wurde. Die Fraktion BG/JA! wird dem Nachkredit zustimmen und die Sanktion zur Kenntnis nehmen. Gleichzeitig möchten wir aber auch signalisieren, dass man im Laufe der nächsten Jahre wird beobachten müssen, ob der Sanktionsmechanismus zweckdienlich umgesetzt wird oder ob die Erfahrungen zeigen werden, dass es möglicherweise eine andere Anwendung braucht, wenn er in der Praxis zu nicht begründbaren Abstrafungen bei eigentlich nachvollziehbaren Entscheiden führt.

Dannie Jost (FDP) für die Fraktion FDP: Die Fraktion FDP wird dem Kredit und dem Nachkredit zustimmen. Ich möchte jedoch zum Sanktionsmechanismus, der in diesem Fall zum ersten Mal angewendet wird, einige Bemerkungen anbringen. Wie schon meine Vorrednerin sagte, war es sinnvoll, dass ISB diese Sanktion in Kauf genommen hat, anstatt zuerst den Nachkredit zu holen und dadurch die Renovation zu unterbrechen. Den Bau zu stoppen wäre wohl wesentlich teurer gekommen. Die Verwaltung hat also im Interesse der Stadt Bern gehandelt, und dennoch gibt es diese Sanktion. Dies ist jedoch das erste Mal; es ist notwendig, dass wir weitere Erfahrungen mit der Anwendung dieses Mechanismus sammeln. Daher können wir Ziffer 2 des Antrags ebenfalls zustimmen.

Roland Jakob (SVP) für die Fraktion SVP: Gegen das Geschäft selbst lässt sich wohl nicht mehr viel sagen. Das Geld ist ausgegeben. Wir betreiben hier eher Historienbewältigung. Trotzdem stossen uns einige Sachverhalte sauer auf. Bei den Mehrkosten auf Seite 3 des Vortrags steht: „Davon liessen sich selbst Fachleute täuschen.“ Offenbar wurde der Untergrund zu wenig geprüft. Da ich selbst vom Fach bin und weitere Mitglieder der Fraktion SVP ebenfalls, haben wir diese Frage diskutiert. Ich halte fest: Wenn eine Offerte erstellt wird, ist, wenn es um eine so grosse Summe geht, meist ein Architekt involviert, der prüft, ob alles stimmt, was man darin festhält. Zweitens sind die Fachleute normalerweise bei einer Begehung dabei und prüfen die Untergründe selbst oder formulieren ihre Tätigkeit so, dass es aus ihrer Sicht richtig gemacht wird. Deshalb meine erste Frage an den Gemeinderat: Gab es eine Begehung? Hat der Architekt allenfalls seine Sorgfaltspflicht verletzt, indem er möglicherweise sogar falsch ausgeschrieben hat? Wenn dies so ist: Wurde er ebenfalls finanziell belangt? Wenn nicht: Weshalb wurde dies nicht geprüft? Von Letzterem gehen wir aus. Weiter halte ich fest, dass Fachleute nach SIA die Pflicht haben, die Untergründe selbst zu prüfen, wenn sie eine solche Offert-Begehung vornehmen, und festzustellen, ob es sich tatsächlich um die Untergründe handelt, die in der Offerte formuliert werden. Deshalb meine Frage an den Gemeinderat: Gab es Einwände gegen die Offerte oder gab es Varianten, die den Untergrund anders formulierten? Oder hat man, wie es meistens der Fall ist, nach der billigsten Variante gesucht? Wenn die Denkmalpflege involviert ist, nimmt sie eigentlich immer selbst eine Untergrundprüfung vor, denn sie will wissen, welche Materialien verwendet wurden, weil sie genau mit diesen Materialien weiterarbeiten möchte. Aus dem Bericht wird ersichtlich, dass es ein Durcheinander gab. Das wurde auch von der Denkmalpflege in ihrem Bericht gerügt. Deshalb möchte ich wissen, ob die Denkmalpflege selbst ebenfalls Untergrundprüfungen vorgenommen hat und wie viel sie von den 164 000 Franken, die für das Objekt gesprochen wurden, bezahlt hat.

Direktor FPI *Alexandre Schmidt*: Ich möchte nicht alles wiederholen, was bereits gesagt wurde, möchte aber auf zwei Punkte eingehen. Wir müssen in der Tat das bestehende Malus-System anwenden. Damals bei der Motion machte der Gemeinderat den Stadtrat darauf aufmerksam, dass die Anwendung dieses Systems gelegentlich nicht ganz einfach sein könnte, aber der Stadtrat war – legitimerweise – der Meinung, es könne nicht sein, dass er, weil das Geld bereits ausgegeben worden sei, Nachkredite nur noch gutheissen könne. Er hat die Hoheit auch über die Nachkredite und wollte daher wenigstens einen Sanktionsmechanismus. Das alles kann man in den Protokollen nachlesen. Der Rat hat die Motion überwiesen. Nun liegt ein erster Fall vor, in dem die Sanktion zur Anwendung kommt. Wir haben uns effektiv die Frage gestellt, ob wir einen Baustopp machen und die Baustelle schliessen sollten, bis das Geld gesprochen ist. Das hätte Zusatzkosten verursacht. Wir mussten jedoch auch darauf Rücksicht nehmen, dass wir Mietverträge abgeschlossen und uns zu Einzugsterminen verpflichtet hatten. Eine Bauunterbrechung hätte also auch zum Ausfall von Mieteinnahmen geführt und damit zu weiteren negativen finanziellen Konsequenzen. Zudem wären wir schadenersatzpflichtig geworden, wenn die Gebäude zum vereinbarten Termin nicht zur Verfügung gestanden hätten. Diese drei Mängel führten zur Schlussfolgerung, dass die Inkaufnahme der Sanktion das kleinere Übel sei. Dieser Führungsentscheid wurde getroffen, und entsprechend stehen wir heute da. Im Gegenzug legten wir das Ganze möglichst transparent dar und wiesen auf die einzelnen Punkte hin, sodass der Vortrag sehr detailreich ist. Trotzdem wurden nun noch Fragen gestellt, die in die Feinheiten dieses Geschäfts hineinreichen. Ich habe allerdings die verschiedenen Ordner nicht dabei, um nun die Rechnungen hervorzuheben und alles belegen zu können, wie die Fraktion SVP wünscht. Ich kann jedoch mit einer Anekdote erklären, was passiert ist: Als wir wussten, welches die Endnutzung sein wird, machten wir eine Erhebung, um den Kredit beantragen zu können. In der Zwischenzeit wurde jedoch das ganze Gebäude für eine Zwischennutzung freigegeben. Die Leute, die das Gebäude auf diese Weise nutzten, haben sich nicht so verhalten, wie man sollte. Sie versprayten Wände. Nachträglich wollten die Gipser und die Maler die versprayten Wände säubern, worauf die ganze Wand herunterkam. Man stellte daraufhin fest, dass sich dahinter zahlreiche Schichten von Farben verbargen, von denen man vorher offenbar keine Kenntnis hatte. Dies hatte ganz andere Kosten zur Folge. Die Abnahme des Gebäudes nach der Zwischennutzung durch ISB hatte zu diesem Zeitpunkt bereits stattgefunden. Wegen der Sprayereien waren Abzüge gemacht worden; die Zwischennutzenden mussten für den Schaden, den sie verursacht hatten, bezahlen. Aber dass der Schaden viel grösser war als angenommen, merkte man damals nicht. Entsprechend hatten wir grosse Probleme und bezahlten, was die Zwischennutzung anbelangt, in der Tat Lehrgeld. Die Fraktion SVP will nun aber zusätzliche Informationen. Wenn sie die Antworten auf ihre Fragen rasch will, muss sie mir die Fragen noch einmal unterbreiten. Andernfalls muss ich das Protokoll abwarten. Selbstverständlich hat sie Anspruch auf diese Antworten, ich werde sie jedoch heute nicht geben können.

Roland Jakob (SVP): Mir ist natürlich klar, dass der Gemeinderat die Antworten nicht aus dem Ärmel schütteln kann, wenn er die Dossiers nicht dabei hat. Ich möchte jedoch etwas klarstellen: Es hat nichts mit der Zwischennutzung zu tun, wenn Untergründe vorhanden sind, auf denen verschiedene Baustoffe aufgetragen wurden. Die Kontrolle hat anscheinend nicht stattgefunden oder zumindest nicht korrekt. Weil ein Versäumnis stattgefunden hat, aus meiner Sicht wohl seitens des Architekten und der offerierenden Firmen, liegen nun Mehrkosten vor, die, wie gesagt, mit der Zwischennutzung nichts zu tun haben. Ich bitte deshalb darum, dass sämtliche unserer Fragen, die bekanntlich protokolliert werden, möglichst bald beantwortet werden. Wir werden weitere Objekte haben, die wir umbauen und sanieren wollen. Wenn erneut Schindluder getrieben wird, wie man es hier annehmen muss, braucht es keine Anekdote, sondern fähige Leute, welche die Projekte so auf die Schiene bringen, dass der Rat sie

nicht anschliessend mit Nachkrediten in Ordnung bringen muss. Wie gesagt: Wenn Wände herunterfallen, hat dies mit den Graffiti nichts zu tun: So schwer können diese Graffiti gar nicht gewesen sein. Wenn Wände herunterfallen, hat es mit der Untergrundprüfung zu tun. Da spreche ich als Fachmann, davon verstehe ich etwas.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt Ziffer 1 des Antrags zur Gesamtsanierung zu (56 Ja, 0 Nein).
Abst.Nr. 018
2. Der Stadtrat nimmt Ziffer 2 des Antrags zur Gesamtsanierung zustimmend zur Kenntnis (40 Ja, 0 Nein, 19 Enthaltungen). *Abst.Nr. 019*

2014.TVS.000236

8 Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

Gemeinderatsantrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft). Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
- II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:
 1. Für die Ausführung des Gesamtprojekts „Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz“ werden die folgenden Kredite bewilligt:
 - Fr. 17 400 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100371 (Kostenstelle 510110), für den Projektbestandteil Strassenbau;
 - Fr. 6 150 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500170 (Kostenstelle 850200), für den Projektbestandteil Abwasseranlagen.
 - Fr. 1 785 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB13-040 (Kostenstelle 620130), für den Projektbestandteil Haltestellen- und Platzdach sowie Brunnen.Beiträge Dritter werden direkt von der Bruttoinvestitionssumme abgezogen.
 2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
- III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 10. Juni 2015

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

Rückweisungsantrag Nr. 1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, mindestens eine Variantenabstimmung mit 3 Varianten (Fragen) auszuarbeiten, zu denen der Stimmbürger getrennt Stellung nehmen kann:

reine Sanierungsvariante für Leitungen und Schienen

Aufwertung des Platzes

Verkehrsmassnahmen

Eventualantrag 1 zum Rückweisungsantrag Nr. 1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, mindestens eine Variantenabstimmung mit 2 Varianten (Fragen) auszuarbeiten, zu denen der Stimmbürger getrennt Stellung nehmen kann:

reine Sanierungsvariante für Leitungen und Schienen

Aufwertung der Plätze und Verkehrsmassnahmen

Eventualantrag 2 zum Rückweisungsantrag Nr. 1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage eine Variantenabstimmung (Sanierungsteil separat) auszuarbeiten

Rückweisungsantrag Nr. 2

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die beinhaltet

- a) auf die Einführung von Tempo 30 zu verzichten,
- b) die bisherigen Verkehrsbeziehungen seien bei zu behalten (Einfahrt-/Ausfahrten in Belpstrasse müssen beibehalten werden)
- c) auf die Kapphaltstellen zu verzichten
- d) einen Variante auszuarbeiten, die auf die die Umleitung 28er-Bus via Mühlemattstrasse–Philosophenweg–Belpstrasse vorsieht,
- e) auf die mittigen Velostreifen zu verzichten.

Rückweisungsantrag Nr. 3

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, welche keine Reduktion der Parkplätze vorsieht.

Rückweisungsantrag Nr. 4

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die sicherstellt, dass im Perimeter auch Doppelgelenkbusse der neusten Art sicher kreuzen können.

Rückweisungsantrag Nr. 5

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die entsprechende Überholmöglichkeiten und Ausstellbuchten vorsieht, sodass Notfallfahrzeuge rasch zirkulieren können.

Rückweisungsantrag Nr. 6

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die auf Privilegierungen des Velos verzichtet.

Rückweisungsantrag Nr. 7

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die auf Kapphaltstellen im Perimeter verzichtet.

Rückweisungsantrag Nr. 8

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die die heutigen Verkehrsführungen beibehält.

Rückweisungsantrag Nr. 9

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die auf bauliche Massnahmen verzichtet, die zu einer Beeinträchtigung der Notfalldienste führen.

Rückweisungsantrag Nr. 10

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die vorsieht, einen zweispurigen Kreisel zu erstellen.

Rückweisungsanträge der Fraktion SVP

Rückweisungsantrag Nr. 1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der **Auflage**:

1. die Rechtskraft der Abstimmung des neuen Breitsch abzuwarten
2. es sei eine neue Vorlage auszuarbeiten, welche sich im Wesentlichen auf die Sanierung der Schienen und Leitungen beschränkt.

Rückweisungsantrag Nr. 2

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, die auch den gesteigerten Bedürfnissen des MGPV (MIV) entspricht (Zunahme um 35%; aufgrund Annahmen Studien Bern Mobil) und keine Temporeduktionen und Bevorzugungen des Velos zu Lasten des MGPV mehr vorsieht. Zudem müssten die bisherigen Verkehrsbeziehungen beibehalten werden.

Rückweisungsantrag Nr. 3

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, welche aufzeigt, welche Auswirkungen die vorgesehenen Verkehrsmassnahmen (Platzgestaltung etc.) für die Notfalldienste haben und welche Verzögerungen sich im Notfall für die von der Beschränkung betroffenen Stadtteile konkret ergeben, insbesondere auch für die An- und Wegfahrten aus allen Richtungen insbesondere für

die Spitäler Insel, Lindenhof Salem und BeauSite. (Zeitliche Verzögerungen zu Spitzenzeiten).

Rückweisungsantrag Nr. 4

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, welche Aufschluss gibt über die möglichen Auswirkungen, die eine Annahme der Vorlage auf die betroffenen Quartierteile (insbesondere Stadtteile 3 und 4) hat (Mehrverkehr, erhöhter Parkplatzsuchverkehr, höhere Emissionen, Abklärungen Staulange infolge der Massnahmen zu Spitzenzeiten, Simulationen).

Rückweisungsantrag Nr. 5

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, welche Aufschluss gibt über die möglichen Auswirkungen, die eine Annahme der Vorlage auf die ganze Stadt hat (Verkehrsverlagerungen Mehrverkehr, erhöhter Parkplatzsuchverkehr).

Rückweisungsantrag Nr. 6

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, welche sicherstellt, dass im Perimeter auch Doppelgelenkbusse der neusten Art sicher kreuzen können.

Rückweisungsantrag Nr. 7

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, welche sicherstellt, dass im Perimeter das TOSA-System betrieben werden kann und nicht durch bauliche Massnahmen unnötige neue Sachwange geschaffen werden, die sich nur durch teure bauliche Massnahmen beseitigen lassen.

Rückweisungsantrag Nr. 8

Es sei eine Vorlage auszuarbeiten, welche auf Kapphaltstellen im Perimeter für den MGPV (MIV) verzichtet.

Rückweisungsantrag Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Luzius Theiler, GPB-DA)

Die Vorlage sei mit folgenden Auflagen zurückzuweisen:

- Die Vorlage ist zurückzuziehen und die Platzgestaltung, die Haltestellen sowie die Verkehrsführung von Grund auf neu zu planen.
- Der Bedarf nach Kanalsanierungen und der Gleissanierung ist nicht bestritten und kann notfalls vorgezogen werden.
- Die von verschiedenen Verkehrsverbänden in den Einsprachen vorgebrachten Kritikpunkte sind im neuen Projekt zu integrieren.
- Falls ein Kreisellregime weiterhin als beste Lösung gilt, sind die Dimensionen zu reduzieren und der Sanfte Verkehr deutlich besser zu berücksichtigen.
- Die Quartiererschliessung von und nach der Tscharnerstrasse für den Sanften Verkehr via Coop zur Mühlemattstrasse soll nicht im Mischverkehr, sondern wie heute getrennt für Fussgänger und Velos geplant werden.
- Auf eine neue Geometrie des „Eigerparks“ sei zu verzichten. Die dort bestehenden Bäume sind stattdessen zu erhalten, die Gestaltung kann sanft verbessert werden.
- Es sei eine deutliche Reduktion der Verkehrsfläche für die Zieglerstrasse zu prüfen, um eine wirklich menschenfreundliche Platzgestaltung zu ermöglichen.

Begründung: Die Vorlage ist ein praktisch unveränderter Aufguss des TRB-Projektes. Nur wegen des Sanierungsbedarfs von Leitungen und dem Geleise darf nicht einem zu wenig angepassten, mittlerweile in dieser Dimension unnötigen Verkehrs- und Raumaufteilungskonzept zum Durchbruch verhelfen. Fachleute äussern Zweifel an der Sicherheit des bisherigen Kreisellprojekts und der Qualität der „Platz“-Gestaltung.

Ohne das Tram nach Köniz entsteht viel grösserer Spielraum für eine klare Redimensionierung der Verkehrsfläche, eine seitliche Verschiebung der Schienen und wesentlich mehr Aufenthaltsraum und echte Platzqualitaten. Der auf Ersuchen zugestellte Detailplan ist offenbar nicht mehr bzw. noch nicht aktuell (Tramabzweigung Richtung Schwarzenburg-strasse, Randsteinhohen, Fussgangerinseln). Die Pläne in der Abstimmungsbotschaft sind wenig aussagekräftig, z. B. betreffend künftige Velorouten (Durchfahrt hinter dem Coop?). Über die zu fällenden Bäume wird nicht informiert.

Die Querverbindung Tscharnerstrasse – Mühlemattstrasse ist für den Langsamverkehr zentral für die Quartiererschliessung. Sie ist stark frequentiert von Fussgängern und Velofahrern, wovon viele mit

Kinderanhänger. Die projektierte Mischverkehrspassage hinter dem Coop mag diesen Verkehr kaum sicher zu bewältigen, was unnötige Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern bringt. Das grossspurig zum „Eigerpark“ aufgemotzte kleine Pärkli wird – inmitten des Verkehrsgetümmels – nie zu einem „Treffpunkt der Quartierbevölkerung“. Der Eigerplatz bleibt ein Murks, solange die Zieglerstrasse nicht deutlich redimensioniert werden kann.

Ergänzungsantrag der PVS

Bei der Kreiseinfahrt Schwarzenburgstrasse muss eine separate Velospur erstellt werden.
Begründung: Für eine separate Velospur wäre genügend Platz vorhanden. Ohne Velospur können Velofahrende eine stehende Autokolonne nicht überholen.

Ergänzungsanträge der PVS-Minderheit

Minderheitsantrag Nr. 1

Auf die Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Perimeter sei zu verzichten.

Minderheitsantrag Nr. 2

Es seien die Strassenverkehrsverbände und die Gemeinde Köniz in die Planung und Realisierung einzubinden.

Minderheitsantrag Nr. 3

Auf sämtliche Privilegierungen des Velos, die zu Lasten des MGPV gehen sei zu verzichten.

Minderheitsantrag Nr. 4

Es sei sicherzustellen, dass im Perimeter auch Doppelgelenkbusse der neusten Art sicher kreuzen können.

Minderheitsantrag Nr. 5

Es seien entsprechende Überholmöglichkeiten und Ausstellbuchten vorzusehen, so dass Notfallfahrzeuge rasch zirkulieren können.

Minderheitsantrag Nr. 6

Auf Velospuren auf dem Mittelstreifen sei generell zu verzichten.

Minderheitsantrag Nr. 7

Auf Kapphaltstellen im Perimeter sei zu verzichten.

Minderheitsantrag Nr. 8

Die heutigen Verkehrsführungen seien grundsätzlich beizubehalten.

Minderheitsantrag Nr. 9

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten,

Minderheitsantrag Nr. 10

Die Kosten für die Lichtsignalanlagen seien durch den Abbau anderer Lichtsignalanlagen zu kompensieren.

Minderheitsantrag Nr. 11

Es sei eine Variante auszuarbeiten, die die Umleitung des 28er-Bus via Mühlemattstrasse–Philosophenweg–Belpstrasse vorsieht.

Minderheitsantrag Nr. 12

Auf die mittigen Velostreifen sei zu verzichten.

Ergänzungsanträge Fraktion SP

Antrag Nr. 1

Die vom Fussgängerbereich klar abgegrenzte Veloverbindung Tscharnerstrasse–Mühlemattstrasse ist beizubehalten, auf eine Mischverkehrsfläche für Fuss- und Veloverkehr ist zu verzichten. Die Veloverbindung muss eindeutig signalisiert und wo nötig baulich vom Fussgängerbereich abgegrenzt werden.

Begründung: Diese stark befahrende Veloverbindung hinter dem Coop ist eine zentrale Achse für den Veloverkehr und ein essentielles Bindeglied für das ganze Quartier. Die vorgesehene Mischfläche ist nicht zweckmässig und würde unweigerlich zu vermeidbaren Konflikten zwischen Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrenden führen.

Antrag Nr. 2

Vor der Realisierung ist von einer unabhängigen Stelle ein Road Safety Audit durchzuführen.
Begründung: Die vorgesehene Führung des Busses durch den Kreisel im Gegenverkehr ohne bauliche Trennung der Busspur von der Kreiselfahrbahn ist ungewohnt. Die Verkehrssicherheit soll deshalb von einer unabhängigen Stelle überprüft werden. Sofern erforderlich sollen im Rahmen der Ausführungsplanung noch Anpassungen am Projekt zu Gunsten der Verkehrssicherheit gemacht werden.

Ergänzungsanträge Fraktion SVP

Antrag Nr. 1

Es sei die Vorlage auf die Sanierung der Schienen und Leitungen zu beschränken.

Antrag Nr. 2

Es sei bei der Planung und Realisierung von einer Zunahme PGV bis 2013 um 30 % auszugehen und es seien die entsprechenden Massnahmen vorzusehen, die eine entsprechend notwendige Vergrösserung der Kapazität zulassen.

Antrag Nr. 3

Es sei sicher zu stellen, dass im Perimeter grundsätzlich das TOSA-System betrieben werden könnte und dies nicht durch bauliche Massnahmen faktisch verhindert wird (Schaffung von Sachwängen, sodass das TOSA-System nicht eingeführt werden könnte und/oder dies nur mit erheblichen Zusatzkosten infolge der Beseitigung neu erstellter baulicher Massnahmen möglich wäre).

Antrag Nr. 4

Es seien die Notfallrouten so auszugestalten, dass die Notfallfahrzeuge ungehindert zirkulieren können, auf bauliche Massnahmen, die zu einer Beeinträchtigung führen könnten, sei zu verzichten.

Antrag Nr. 5

Die Einfahrt-/Ausfahrten in die Belpstrasse seien beizubehalten.

Antrag Nr. 6

Die Kosten für die Lichtsignalanlagen seien durch den Abbau anderer Lichtsignalanlagen zu kompensieren.

Ergänzungsantrag Fraktion GFL/EVP

Mischverkehr: Sämtliche von Fussgängern und Velofahrenden gemeinsam genutzten Flächen sind (gemäss überwiesenem interfraktionellem Postulat „Mehr Transparenz und Gewissheit für Fussgänger/innen und Velofahrende: Gemeinsam genutzte Flächen offensichtlich kennzeichnen [Manuel C. Widmer, GFL/Stefan Jordi, SP]) durch bauliche und signalisationstechnische Massnahmen klar als solche zu kennzeichnen.

Begründung: In der Stadt Bern gibt es mehrere Flächen, welche von Velofahrenden und Fussgänger/innen gemeinsam genutzt werden – oft, ohne dass sich die beiden Parteien das bewusst wären. Bei Situationen mit gemeinsam genutzter Verkehrsfläche kommt es immer wieder zu Missverständnissen. Einerseits ärgern sich die Velofahrenden (welche häufig besser über die gemeinsame Nutzung dieser Flächen informiert sind) über die unachtsamen Fussgänger/innen auf ihrer Verkehrsfläche. Umgekehrt wundern und ärgern sich Fussgänger/innen über Fahrradfahrende, die „auf dem Trottoir“ fahren oder sie (vermeintlich) in ihrem „Territorium“ bedrängen. Viele dieser Missverständnisse rühren daher, dass die genügende Bekanntmachung dieser gemeinsam genutzten Zonen vor Ort für die durchschnittlichen Benutzenden fehlt. Wer als Fussgänger/in nicht weiss, dass Velos zum Beispiel an der Tramhaltestelle Hirschengraben stadtauswärts auch auf dem Trottoir fahren dürfen, ärgert sich verständlicherweise, wenn man beim Einsteigen ins Tram von Velos umkurvt wird.

Referent PVS *Daniel Imthurn* (GLP): Dass Sie mich als diesjährigen Präsident der PVS zu einem Sachgeschäft sprechen hören, ist nicht speziell: Es wurde alles abgeklärt und ist zulässig. In der Beratung hatte selbstverständlich die Vizepräsidentin, Franziska Grossenbacher, die Sitzungsleitung inne. Es ging also alles mit rechten Dingen zu. Bezüglich der Debat-

te wurde vereinbart, dass ich das gesamte Geschäft ausführlich darlegen werde, obwohl zunächst die Eintretensdebatte stattfinden wird. Ich werde aber auch auf die einzelnen Rückweisungsanträge eingehen.

Eigerplatz, meine Damen und Herren: Vor einigen Monaten hat der Rat über den neuen „Breitsch“ diskutiert und mit „Leuchtturmprojekten“ und Ähnlichem um sich geworfen. In der Presse wurde dies auch entsprechend dargestellt. Dann sah man Ursula Wyss, die am Eigerplatz verkündete, dies sei nun bereits der zweite „Breitsch“, der neu gestaltet werde. So ist es leider nicht ganz. Die Voraussetzungen sind nicht dieselben. Das Geschäftsdossier, das ich erhalten habe, ist etwa ein Drittel so umfangreich wie jenes des neuen „Breitsch“. Mit anderen Worten: Das Geschäft, über das wir heute beraten, ist hinsichtlich Kosten und Umfang deutlich kleiner. Das hat uns in der Kommission dazu bewogen, einen Rückweisungsantrag abzulehnen, der forderte, die Eingaben von Daniel Kettiger zum Abstimmungsprojekt „Dr nöi Breitsch“ abzuwarten, damit sie ausgewertet werden könnten. Hier geht es um den Eigerplatz und ein Stück weit um die angrenzenden Verkehrsanschlüsse; in erster Linie geht es aber um den Platz selbst und nicht noch um Fahrspuren wie im Projekt „Dr nöi Breitsch“. Es handelt sich jedoch um eine Platzsanierung, die in der Tat derjenigen des neuen „Breitsch“ ähnelt. Auf die Details komme ich später zu sprechen. Zum Projekt noch Folgendes: Wer sich damit befasst hat, hatte möglicherweise ein Déjà-vu-Erlebnis. Das Projekt lag natürlich bereits im Rahmen von Tram Region Bern vor und wurde in diesem Zusammenhang beraten. Die Pläne weisen sogar noch die Bezeichnung „Tram Region Bern“ auf. Grundsätzlich geht es also um dasselbe Projekt. Eigentlich könnte ich meine Ausführungen an dieser Stelle beenden, die Änderungen aufzeigen und im Übrigen auf das Votum von Daniel Klausner zu Tram Region Bern verweisen. Zudem hat die Stimmbevölkerung der Stadt Bern dieses Projekt bereits bewilligt. Geändert haben gegenüber dem Projekt Tram Region Bern die folgenden drei Elemente: Der Gleisanschluss Richtung Köniz fehlt; im Einmündungsbereich der Schwarzenburgstrasse mussten gewisse Anpassungen vorgenommen werden, weil dort ein Bus verkehrt und kein Tram; bei den Haltestellen erfolgten gewisse betriebliche Anpassungen. Ich werde aber dennoch detailliert Stellung nehmen. Die Umgestaltung des Eigerplatzes ist Bestandteil eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PVG), welches aufliegt. Würde der Stadtrat an diesem Projekt grundlegende Änderungen vornehmen, müsste das ganze Verfahren von Neuem gestartet werden. Dies würde zu einer Verzögerung von mindestens zwei Jahren führen. Angesichts der aktuellen Situation auf dem Eigerplatz würden wir jedoch eine rasche Änderung begrüßen. Weshalb muss dieses Projekt, das auch technische Aspekte aufweist, umgesetzt werden? Taktgeber sind die Tramschienen: Die Tramschienen der Linie 3 müssen dringend ersetzt werden. Es wäre indessen sinnlos, wenn nun die Tramschienen ersetzt würden und einige Jahre später eine neue Platzgestaltung vorgenommen würde, die mit einer Versetzung eben dieser Tramschienen einherginge. Darauf komme ich später zurück. Vielleicht erinnern sich die Ratsmitglieder daran, dass sie schon einen Kredit für das Projekt „Eigerplatz: Ersatz Sulgenbachkanal und Sanierung Könizbachkanal“ gesprochen haben: Bezüglich Kredit handelt es sich zwar um ein separates Projekt; diese Kanalsanierungen unter dem Eigerplatz könnten jedoch in derselben Bauphase ausgeführt werden. Das wäre sinnvoll und würde auch Synergien bewirken. Die oberflächlichen Kanalisationen und Leitungen müssten theoretisch noch nicht erneuert werden, dies würde aber ebenfalls gemacht. Eine Weile hat die Kommission über die Frage diskutiert, ob ein Kreisel sinnvoll sei oder nicht. Andernorts werden Kreisel bekanntlich aufgehoben und durch Lichtsignalanlagen ersetzt. Glücklicherweise ist im vorliegenden Fall genügend Platz für einen Kreisel vorhanden. Obwohl weiterhin der 10er-Bus verkehrt anstatt eines Trams, wurde eine Lösung gewählt, die schlüssig und möglich ist. Auch darauf werde ich noch zurückkommen. Die künftige Situation mit dem Kreisel ist insbesondere für die Fussgänger eine wesentliche Verbesserung: Wenn man zu Fuss vom Eigerplatz die Seftigenstrasse Richtung Weissenbühl hinaufgeht, ist man beim Überqueren der Strasse mit

drei Ampelanlagen konfrontiert, die zudem nicht aufeinander abgestimmt sind. Es ist also möglich, dass man dreimal bei Rot warten muss. Das ist der absolute Wahnsinn. Mit der neuen Gestaltung soll es möglich sein, die Strasse auf einmal zu überqueren, weil keine Ampelanlagen mehr vorhanden sein werden. Es wird für die Fussgänger auch viel mehr Platz haben, ohne dass es zu wesentlichen Einschränkungen für den MIV kommt. Auch die Parkplatzfrage wurde in der Kommission diskutiert: Das Projekt sieht die Aufhebung eines Velo- und eines Motorradparkplatzes sowie von insgesamt fünf Autoparkplätzen vor: eine verschwindend kleine Zahl angesichts der Gesamtzahl von Parkplätzen für Velos, Motorräder und Autos in dieser Gegend. Wie schon beim „Breitsch“ ist auch beim Eigerplatz die Förderung der Aufenthaltsqualität das zentrale Bestreben des ganzen Projekts. Die beiden Haltestellen der Buslinie 10 und der Tramlinie 3 werden, wie erwähnt, zusammengefasst und südseitig an den Rand des Platzes versetzt. Das führt zu einer Entflechtung der ganzen Situation. Zudem kann dadurch, dass der 10er-Bus nicht mehr quer über den Eigerplatz sondern entlang der Tramlinie fährt, eine sehr schöne Platzsituation geschaffen werden. Wie diese aussehen wird und ob sie funktioniert, wird sich zeigen. Auf der Südseite des Eigerplatzes befinden sich immerhin einige Restaurants: Diese werden einen etwas grösseren Vorplatz haben. Von dort aus könnte man sich zumindest theoretisch zu Fuss zu jenem Platz begeben. Es ist zwar nicht genau gleich wie beim neuen „Breitsch“, denn Tram und Bus werden immer noch verkehren, aber etwas besser dürfte es durchaus werden. Wir hoffen, dass man dort wirklich eine gute Platzsituation erreicht. Es wird eine neue Beleuchtung sowie ein Dach für die Haltestelle nördlich des Eigerplatzzentrums geben. Von daher halten wir das Projekt für eine gute Sache. Durch die neue Haltestelle wird die Situation auch für den öV besser: Heute muss man eine Fahrspur überqueren, um zum Tram zu kommen. Ich habe schon oft erlebt, dass die Ampelanlage auf Rot stand, wenn sich das Tram Nr. 3 näherte, so dass man Mühe hatte, das Tram rechtzeitig zu erreichen. Diese Situation ist sehr unbefriedigend. Zusätzlich werden die Haltestellen des 28er-Busses, die derzeit ziemlich weit auseinander liegen, eingangs Eigerstrasse zentralisiert und nebeneinandergelegt. Auf der Mühlemattstrasse, die stark von Velos befahren wird, wird damit eine Entflechtung stattfinden. Zu den Vor- und Nachteilen für den motorisierten Individualverkehr: Ein Kreisel ist die bessere Lösung als eine Lichtsignalanlage. Es braucht viel weniger Verkehrsfläche. Im Moment liegen drei oder vier Spuren nebeneinander, auf denen die Autos vor der Ampel warten müssen. Mit einem Kreisel kommt man besser voran. Die Situation, dass man spät am Abend, wenn kein Verkehrsaufkommen mehr herrscht, bremsen muss, weil die Ampel auf Rot steht, wird es nicht mehr geben. Ich bin daher als Autofahrer durchaus für diese Lösung. Es wird für den MIV weniger Raum geben, zudem wird im Kreisel Tempo 30 gelten; ich bin jedoch überzeugt, dass dies keine Nachteile sind. Tempo 30 ist für die Fahrt durch einen Kreisel völlig angemessen. Viel schneller käme man dort ohnehin nicht voran. Für die Velofahrenden wird mehr Platz vorhanden sein; die Situationen werden auch viel übersichtlicher. Dazu muss ich jedoch Folgendes anmerken: Die Velofahrspur, welche auf der einen Seite der Mühlemattstrasse über den Eigerplatz zur Tschannerstrasse führt, ist sehr stark befahren. Die neue Situation ist äusserst unbefriedigend, denn es wird keine Ampeln mehr geben; man hat aber auch keinen Vortritt. Diese Kritik kam bei der Verwaltung ganz klar an; in diesem Bereich wird sie sicher noch Nachbearbeitungen vornehmen. Vielleicht wird die Gemeinderätin dazu noch Stellung nehmen können. Es gibt dazu auch Anträge. Ich bezweifle jedoch, dass sie sinnvoll sind, denn man muss die Situation ganz neu prüfen. Die Kommission hat auch über die Höhe des Kredits diskutiert und darüber, ob Vereinfachungen und Einsparungen möglich wären. Man könnte natürlich gewisse Gestaltungselemente, aber auch Bäume und den neuen Brunnen, der jährliche Kosten von 30 000 Franken verursacht, weglassen. All das ist jedoch aus Sicht der PVS, der Projektierenden sowie der Quartierbevölkerung nicht zielführend, denn dadurch würde die Aufenthaltsqualität stark abnehmen. Die Kommission hat denn auch davon Abstand genommen. Die Kostenbeteiligung war

ebenfalls ein Thema: Der Anteil der Stadt beträgt 25 Mio. Franken an den insgesamt 48 Mio. Franken Baukosten. Eine Beteiligung von Kanton und Bund ist zugesichert. Man kann also davon ausgehen, dass die Stadt diesen Anteil nicht auch noch tragen muss. Wie gesagt, wurde das Geschäft schon im Rahmen von Tram Region Bern behandelt, das die Berner Bevölkerung angenommen hat. Die Quartierbevölkerung nahm das Geschäft an, mit einem Stimmenanteil, der höher lag als der Durchschnitt der Stadt Bern, weil man wusste, dass es einen neuen Eigerplatz geben würde. Auch im Namen der Quartierbevölkerung kann man daher sagen, das Projekt sei gutzuheissen. In der Kommission lagen diverse Anträge vor; auch gewisse Rückweisungsanträge, die nun als Minderheitsanträge erneut gestellt werden. Es gibt auch die Frage der Variantenabstimmung, zu der ich eingangs bereits etwas gesagt habe. Aus unserer Sicht ist dies nicht zielführend. Die Rückweisungsanträge, die den Verzicht auf Tempo 30 und eine Reduktion von Parkplätzen vorsehen, wurden von der Kommission ebenfalls abgelehnt. Die Auswirkungen wären bekanntlich gering. Ein Antrag wurde angenommen, nämlich der Ergänzungsantrag der PVS, wonach bei der Kreiseinfahrt Schwarzenburgstrasse eine separate Velospur erstellt werden müsse. Es handelt sich bekanntlich um eine steile Strasse, welche die Velos von oben her mit grossem Tempo befahren. Gemäss dem Projekt ist unten, vor dem Kreisel, keine separate Fahrspur für den Veloverkehr geplant. Eine solche sollte nun noch eingerichtet werden. Ich bitte den Rat, diesen Antrag anzunehmen, denn er ist sinnvoll für das Ganze. Die übrigen Rückweisungs- und Ergänzungsanträge – von den Fraktionen SVP, AL/GPB-DA/PdA+, SP sowie GFL/EVP – lagen der Kommission nicht vor. Dazu kann ich also nicht Stellung nehmen. Ich bitte den Rat im Namen der PVS, die Vorlage anzunehmen.

Referent der PVS-Minderheit *Alexander Feuz* (SVP): Zunächst begründe ich den Rückweisungsantrag Nr. 1, den Eventualantrag 1 zum Rückweisungsantrag Nr. 1 sowie den Eventualantrag 2 zum Rückweisungsantrag Nr. 1. Worum geht es? – Es geht um eine ähnliche Situation wie beim neuen „Breitsch“, wo bekanntlich eine Beschwerde hängig ist, die noch nicht einmal erstinstanzlich beurteilt wurde. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass es sich um eine Verletzung des Grundsatzes „Einheit der Materie“ handelt. Man sollte die Vorlage aufteilen in eine reine Sanierungsvariante für Leitungen und Schienen, in eine Aufwertung des Platzes sowie in Verkehrsmassnahmen. Dadurch könnte der Stimmbürger zu all diesen Fragen getrennt Stellung nehmen. Eine Verknüpfung, sodass alles zusammen entschieden werden muss, besteht unseres Erachtens ganz klar nicht. Es gibt bekanntlich verschiedene Wege, die nach Rom führen. Man kann sich auch auf Varianten beschränken, wie wir im Eventualantrag schreiben, indem man eine Variante für Sanierungsarbeiten an Leitungen und Schienen sowie eine zweite für die Aufwertung der Plätze und für Verkehrsmassnahmen erarbeitet. Auch damit können wir leben. Ausserdem wollten wir mit einem zweiten Eventualantrag eine Brücke bauen: Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, eine Variantenabstimmung zu erarbeiten, wobei der Sanierungsteil separat vorzusehen sei. Wenn man vor dem Stimmbürger keine Angst hat, wäre dies eigentlich das richtige Vorgehen. Aber nein, man will wieder ein Paket schnüren, damit der RGM-Mehrheit zugestimmt werden muss; die wichtige Tangentialachse wird dadurch zerschlagen. Der Rückweisungsantrag Nr. 2, bei dem wir buchstabenweise Abstimmung verlangen, will Folgendes: Im gesamten Perimeter soll auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet werden. Die bisherigen Verkehrsbeziehungen sollen beibehalten werden, insbesondere die Einfahrten/Ausfahrten in die Belpstrasse. Auf die Kapphaltestellen soll verzichtet werden, wobei etwas kontrovers beurteilt wurde, was genau Kapphaltestellen sind. Wenn die Autos den Bus oder das Tram nicht überholen können, handelt es sich unseres Erachtens um eine Kapphaltestelle. An einer Stelle befindet sich ganz klar eine solche Kapphaltestelle, auch wenn die Velos offenbar vorbeifahren können. Auf die Kapphaltestellen soll verzichtet werden, denn sie verursachen grosse

Rückstaus. Wir sind ausserdem der Meinung, dass eine Variante ausgearbeitet werden soll, welche die Umleitung der 28er-Busse via Mühlemattstrasse–Philosophenweg–Belpstrasse vorsieht. Wir wollen auch, dass auf die mittigen Velostreifen verzichtet wird, denn sie können zu Problemen führen, insbesondere wenn E-Bikes die übrigen Velos, zum Beispiel solche mit Kinderanhängern, überholen. Dadurch werden alle gefährdet und behindert. Da man in guten Treuen anderer Ansicht sein kann, verlangen wir, wie gesagt, buchstabenweise Abstimmung. Rückweisungsantrag Nr. 3 will eine Vorlage, die keine Reduktion der Parkplätze vorsieht. Mit Rückweisungsantrag Nr. 4 soll sichergestellt werden, dass im Perimeter auch Doppelgelenkbusse der neusten Art sicher kreuzen können. Wir waren überrascht, dass wir mit diesem Antrag in der Kommission keine Mehrheit fanden, denn es geht lediglich darum, nichts zu präjudizieren. Wenn gesagt wird, dies sei problemlos möglich, könnte man dem Antrag einstimmig zustimmen. Was Rückweisungsantrag Nr. 5 betrifft, ist es uns bekanntlich immer ein Anliegen, sicherzustellen, dass Notfallfahrzeuge überholen können und nicht durch Poller und weitere Hindernisse, die alles verlangsamen, behindert werden. Mit Rückweisungsantrag Nr. 6 verlangen wir eine Vorlage, die auf Privilegierungen des Velos verzichtet. Der Veloanteil beträgt bekanntlich 11 Prozent; und hier handelt es sich um eine wichtige Tangentialachse. Wenn man sie zerschlägt, werden wegen einer Minderheit, die man aus ideologischen Gründen auf 20 Prozent erhöhen will, alle anderen Verkehrsteilnehmer benachteiligt. Hier gilt es, Prioritäten auszuarbeiten. Rückweisungsantrag Nr. 7 will den Verzicht auf die Kapphaltestellen und Nr. 8 die Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung. Rückweisungsantrag Nr. 9 will eine Vorlage, die auf bauliche Massnahmen wie Poller, Pfosten oder Abschränkungen verzichtet, denn diese führen zu einer Beeinträchtigung der Notfalldienste. In diesem Zusammenhang darf man nicht ausser Acht lassen, dass es sich um die Erschliessung vom Osten Richtung Inselspital handelt. Wenn man mit einem Beinbruch, Geburtsproblemen oder was auch immer in der Ambulanz liegt, entscheiden manchmal Minuten. Es wäre daher leichtsinnig, eine Vorlage zu machen, die da zu Verzögerungen führt. Rückweisungsantrag Nr. 10: Auch bezüglich des Kreisels sind wir nicht stur, unseres Erachtens könnte man eine Vorlage ausarbeiten, die einen zweispurigen Kreisellösung vorsieht. Ein solcher Kreisellösung besteht im Wankdorf. Im Ostring haben wir einen funktionierenden zweispurigen Kreisellösung, der voraussichtlich zerschlagen wird. Wenn schon die Kreisellösungsvariante ins Auge gefasst wird, soll auch ein zweispuriger Kreisellösung näher geprüft werden. Soweit die Anträge der Kommissionsminderheit. Ich bitte den Rat, sie anzunehmen.

Alexander Feuz (SVP) begründet die Anträge der Fraktion SVP: Rückweisungsantrag Nr. 1 sieht vor, das Geschäft zurückzuweisen mit den beiden Auflagen, die Rechtskraft der Abstimmung „Dr nöi Breitsch“ abzuwarten sowie eine Vorlage auszuarbeiten, die sich im Wesentlichen auf die Sanierung der Schienen und Leitungen beschränkt. Wir wissen, dass eine Beschwerde hängig ist. Dass Herr Kettiger politisch einem anderen Lager angehört als ich – er vertritt auch den Verein Stadtnomaden –, ist wohl hinlänglich bekannt. In der vorliegenden Frage vertreten wir jedoch übereinstimmend die Auffassung, dass der Grundsatz „Einheit der Materie“ verletzt wird. Wenn bereits ein Abstimmungsgeschäft vorliegt, zu dem eine Beschwerde weitergezogen wird – es wurde bereits angekündigt, dass ans Verwaltungsgericht geht –, sollte man denselben Fehler nicht noch einmal machen und eine weitere Vorlage unterbreiten, die riskiert zurückzufallen, sondern warten, bis die Rechtskraft der „Breitsch“-Vorlage erreicht ist, damit wir wissen, woran wir sind. Sonst ist der teure Abstimmungsaufwand umsonst. Rückweisungsantrag Nr. 2: Dass der motorisierte Gewerbe- und Privatverkehr (MGPV) wesentlich zunehmen wird, wurde in den Studien von Bernmobil aufgezeigt. Es ist daher grobfahrlässig, eine Vorlage auszuarbeiten, von der man jetzt schon weiss, dass sie den Bedürfnissen des Individualverkehrs nicht entsprechen kann. Es ist zu befürchten, dass die Automobilisten einen anderen Weg suchen, wenn diese Achse nicht frei ist, oder dass es

zu noch viel längeren Rückstaus kommt als diejenigen, die man jetzt schon zwischen 17 und 18 Uhr auf der Monbijoubücke Richtung Thunplatz oder zwischen 7 und 8 Uhr in der umgekehrten Richtung sieht. Deshalb sind wir der Meinung, man müsse in die Zukunft schauen. Auch der Stadtpräsident spricht immer wieder davon, dass man neue Wohnquartiere und Siedlungen bauen müsse – Stichwort Gaswerk oder Viererfeld. Auch dort werden Leute wohnen, die auf das Auto angewiesen sind, seien es Architekten, Pflegepersonal, Ärzte oder Handelsreisende. Sie brauchen ebenfalls eine rasche Zufahrt, sonst findet man in der Stadt Bern nur noch Leute, die kein Auto benötigen: Beamte mit geregelten Arbeitszeiten; und als Schulinspektor muss man dann eben sicherstellen, dass man keinen Landbezirk kontrollieren muss. Bei Rückweisungsantrag Nr. 3 soll aufgezeigt werden, welche Auswirkungen die vorgesehenen Verkehrsmassnahmen für die Notfalldienste haben und zu welchen Verzögerungen sie führen. Auch die Spitäler Insel, Beausite und Salem sind heikle Punkte. Hier sollen die Verzögerungen zu den Spitzenzeiten aufgezeigt werden, denn wenn die Notfallspitäler nicht mehr möglichst rasch erreicht werden können, haben wir ein Problem. Rückweisungsantrag Nr. 4 verlangt die Ausarbeitung einer Vorlage, welche Aufschluss gibt über die möglichen Auswirkungen der Annahme der Vorlage auf die betroffenen Quartierteile, insbesondere auf die Stadtteile III und IV, Kirchenfeld und Weissenbühl, bezüglich Parkplatzsuchverkehr etc. Für mich wäre dies bei einer Vorlage mit derartigen Konsequenzen für die Quartiere eine Selbstverständlichkeit. In Rückweisungsantrag Nr. 5 geht es um die Abklärungen bezüglich der Auswirkungen einer Annahme dieser Vorlage auf die ganze Stadt; in Rückweisungsantrag Nr. 6 darum, dass im ganzen Perimeter sichergestellt werden soll, dass auch Doppelgelenkbusse der neusten Art sicher kreuzen können. Die Formulierung lautet geringfügig anders als im entsprechenden Antrag der Kommissionsminderheit. Rückweisungsantrag Nr. 7 nimmt das TOSA-System auf: Uns ist wichtig, dass durch bauliche Massnahmen keine Sachzwänge geschaffen werden, welche die Einführung eines solchen Systems verunmöglichen oder nur mit gewaltigen Mehrkosten für bauliche Massnahmen erlauben. Der Antrag ist indessen sehr offen formuliert. Ich bitte den Rat, diesem Antrag zuzustimmen, auch wenn er von der Fraktion SVP stammt. Es soll kein Präjudiz durch bauliche Massnahmen geschaffen werden. Wir werden einen entsprechenden Antrag später auch noch als Ergänzungsantrag stellen. In Rückweisungsantrag Nr. 8 wird präzisiert, dass wir eine Vorlage wollen, die auf Kapphaltstellen im Perimeter für den MIV bzw. den MGPV verzichtet. Wir wollen, dass der Verkehr fliessen kann und es nicht zu Staus kommt. Wenn es nämlich im Kreisel zu einem Stau kommt, geht gar nichts mehr. Ich bitte den Rat, unseren Anträgen zuzustimmen.

Luizius Theiler (GPB-DA) begründet die Anträge der Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: Erst vor vierzehn Tagen diskutierten wir letztmals über eine Verkehrssanierungsmassnahme, nämlich über den Projektierungskredit Thunplatz-Ostring. Unsere Fraktion bekämpfte jenen Kredit mit der Begründung, es sei nicht mehr zeitgemäss und sinnvoll, so grosse Abschnitte im Mischverkehr Fussgänger/Velos zu machen, und es sei auch nicht sinnvoll und akzeptabel, das Fällen einer ganzen Baumreihe in Betracht zu ziehen, um Raum für den Verkehr zu gewinnen. Damit kamen wir jedoch nicht durch. Allerdings wurde bei jenem Geschäft noch nichts endgültig verdorben, denn es handelte sich erst um einen Planungskredit. Inzwischen war Jan Gehl in Bern, der ein Referat mit schönen Bildern gehalten hat, offenbar mit Unterstützung des Gemeinderats. Das ist verdankenswert: Das anerkenne ich an dieser Stelle ausdrücklich. Wenn ein grosser Guru der Stadt- und der Verkehrsplanung, ein grosser Prophet der Wissenschaft, kommt, hat dies mit Recht grösseres Gewicht, als wenn irgendein Berner Stadtrat daherkommt und sagt, man sollte Verkehrslösungen finden, die zum Beispiel das Auto privilegieren oder den Fussgängern einen Weg wegnehmen, in der heutigen Zeit so etwas nicht mehr angebracht. Wir haben auf jeden Fall die Bilder gesehen, die Jan Gehl zeigte: Besonders im Gedächtnis blieb mir, dass der Veloverkehr überall vom Fussgängerverkehr ganz klar ge-

trennt war. Zudem waren überall Bäume zu sehen. Wir haben von Jan Gehl vernommen, dass das Auto in dieser Art nicht mehr in die Zentren gehört. Es mag ein gutes Verkehrsmittel für die Ränder der Zentren und auf dem Land sein, das gewisse Bedürfnisse abdeckt. Es ist auch für die Anlieferung von Waren und die Versorgung der Städte wichtig, allerdings nur bis 10 Uhr. Für mehr ist es nicht sinnvoll. Auch das haben wir zur Kenntnis genommen. In Zukunft wird man, Ursula Wyss, quasi bei jeder Verkehrsvorlage, die unterbreitet wird, den Gehl-Test machen: Man wird prüfen, wie weit die Vorlage den Aussagen von Jan Gehl bezüglich des Erkenntnisstandes entspricht. Dazu lässt sich sagen, dass die Eigerplatzvorlage den Gehl-Test ebenso wenig besteht wie die Vorlage vor vierzehn Tagen, die man aber, wie gesagt, noch korrigieren kann. Die Eigerplatzvorlage ist eine Vorlage von vorgestern; sie ist ein Murks und entspricht gewissermassen der aufgewärmten Tramvorlage, wobei man sich nicht einmal die Mühe gemacht hat, die wesentlichen Pläne anzupassen. Im Übrigen sind diese Pläne überhaupt nicht informativ: Sollten die Rückweisungsanträge alle abgelehnt und die Vorlage unglücklicherweise angenommen werden – was ich wirklich nicht hoffe –, müssten der Abstimmungsbotschaft auf jeden Fall andere Pläne beigelegt werden: Pläne, die zum Beispiel aufzeigen, wo genau der Veloverkehr verläuft. Aus den vorliegenden Plänen ist dies nicht ersichtlich; ebenso wenig zeigen sie, welche Bäume gefällt werden. Es müssten Pläne sein, die zum Beispiel punkto Randsteinhöhe dem entsprechen, was man heute aus meiner Sicht nicht ganz gerechtfertigt machen will. Ich erinnere daran, dass die Stadt offenbar beim Bundesamt für Verkehr (BAV) den Antrag gestellt hat, die Haltekanten auf 27 Zentimeter zu erhöhen. Stellen Sie einmal sich vor, was passieren würde, wenn man unter dem Baldachin, wo dauernd Leute die Geleise queren, 27 Zentimeter hohe Perrons errichten würde. Es ist wenig sinnvoll, die Gefahren für die Behinderten auszuschalten – was in der Zielsetzung völlig richtig ist – und gleichzeitig neue Gefahren für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu schaffen. Von daher gesehen ist diese Vorlage unüberlegt. Sie ist, wie gesagt, der überstürzte Aufguss einer Vorlage aus dem Projekt Tram Region Bern, das damals auch nicht glücklich war. Die Möglichkeiten, die sich bieten, um Strassenraum für die Menschen zu erweitern und Übergänge zu vereinfachen, weil das Tram nach Köniz nun doch nicht realisiert wird, werden nicht genutzt. Da besteht ein sehr grosses Manko. Die Kritik kommt im Übrigen nicht nur von unserer Seite: Inzwischen haben die Fraktionen SP sowie GFL/EVP Anträge eingereicht, welche diese Kritik ebenfalls aufnehmen. Die Querverbindung von der Tschannerstrasse zum Coop hinüber und weiter zur Mühlemattstrasse ist eine sehr wichtige Quartiererschliessungsverbindung für Velos und Fussgänger. Sie ist in der Vorlage jedoch völlig unbefriedigend gelöst. Dies ist der Hauptgrund, weshalb die Vorlage auf jeden Fall zurückgewiesen werden muss. Die Planer müssen sie überarbeiten und müssen etwas Besseres vorschlagen. Eine Anwohnerin hat gezählt, wie viele Leute und wie viele Velos zu den Stosszeiten dort verkehren: Bei der heutigen Lichtsignalanlage stauen sich in einer Phase zwanzig Velos vor dem Übergang, etwa jedes vierte davon hat einen Kinderanhänger. Ein Velo mit Kinderanhänger ist mehr als zwei Meter lang. Diese Velos sollen also die Strasse überqueren, und man fragt sich, wo sie angesichts der schmalen Inselchen Platz haben sollen. Von der Tschannerstrasse her sind zwar Velos und Fussgänger getrennt eingezeichnet, aber sie sind nebeneinander, und wenn die Velos keinen Platz haben, stehen sie bei den Fussgängern; manchmal ist es auch umgekehrt. Dies führt zu den bekannten Konflikten. Das ist weder für die Fussgänger noch für die Velos attraktiv. Im Bereich hinter dem Coop verschwindet die Veloroute sowieso ins Nirwana. Sie ist nicht signalisiert, und die Velos müssen im sogenannten Mischverkehr mit den Fussgängern zirkulieren, was in keiner Weise akzeptabel ist. Dies ist für uns der wichtigste Punkt. Ebenfalls wichtig ist jedoch, dass die ganze Platzgestaltung unbefriedigend ist. Der „Breitsch“ wurde angeführt: Dass diese Vorlage irgendwie mit dem „Breitsch“ vergleichbar sei, wie heute gesagt wurde, ist eine sehr kühne Behauptung. Beim „Breitsch“ hat man sich Mühe gegeben, das Projekt wurde über Jahre zusammen mit der

Quartierbevölkerung entwickelt, während hier auf den Lebensraum der Menschen überhaupt keine Rücksicht genommen wird. Es handelt sich vielmehr um eine geringfügige Verbesserung des Verkehrsflusses. Es ist die Herabwürdigung eines zentralen Quartiersplatzes zum Verkehrsknotenpunkt. Das sollte man heute nicht mehr machen. Was den Kreisel betrifft, bin ich als Laie erstaunt, dass im Bürgerziel der Kreisel mit dem Argument, Kreisel seien nicht mehr zeitgemäss, aufgehoben werden soll, während hier ein neuer Kreisel geschaffen werden soll, weil dies, wie gesagt wird, das Beste sei. Dies ist ebenfalls eine seltsame Seite dieser Vorlage. Ich bitte den Rat deshalb, unserem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Ich beantrage punktweise Abstimmung. Es ist sehr wichtig, dass diese Vorlage zurückgewiesen wird, damit sie überarbeitet werden kann: Man findet sicher eine bessere Lösung als die vorliegende.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der 1. Vizepräsident

Die Protokollführerin

Thomas Göttin

Priska Vogt

Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.35 Uhr

Vorsitzend

1. Vizepräsident Thomas Göttin

Anwesend

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

Entschuldigt

Peter Ammann	Fuat Köçer	Melanie Mettler
Michael Daphinoff	Nora Krummen	Patrizia Mordini
Tania Espinoza Haller	Daniela Lutz-Beck	Halua Pinto de Magalhães
Claude Grosjean	Martin Mäder	Alexandra Thalhammer
Kurt Hirsbrunner	Lukas Meier	Patrik Wyss
Stefan Jordi		

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

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

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel
Christine Gyax, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat

Stadtkanzlei

Daniel Urech, wissenschaftlicher Mitarbeiter

2014.TVS.000236

8 Fortsetzung: Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

Fraktionserklärungen

Franziska Grossenbacher (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Mit dem Ja zu Tram Region Bern hat die Berner Bevölkerung der Umgestaltung des Eigerplatzes mit 62 Prozent Ja-Stimmen bereits einmal deutlich zugestimmt. Nun debattieren wir über das isolierte Projekt Eigerplatz ohne Tram. Der einzige grosse Unterschied gegenüber der Gesamtvorlage Tram Region Bern ist, dass in Richtung Köniz kein Tram geplant ist, sondern zu Spitzenzeiten ein Buskonvoi über diesen Verkehrsknoten geschleust werden soll. Dies ist verkehrsplanerisch keine einfache Aufgabe. Die GB/JA!-Fraktion lehnt die vorliegenden Rückweisungsanträge ab. Die Geleise und Kanäle auf bzw. unter dem Eigerplatz müssen jetzt saniert werden. Wir sind der Meinung, dass die Synergien jetzt genutzt werden sollen und auch der Verkehr neu geregelt werden soll sowie die Aufenthaltsflächen auf diesem Platz umzugestaltet sind. Eine Lösung für einen Verkehrsknoten zu finden, der so komplex ist und bei dem unterschiedliche Bedürfnisse aufeinandertreffen, ist anspruchsvoll. Wir haben in der Kommission intensiv über die Vor- und Nachteile des vorliegenden Projekts diskutiert und wir haben uns letzte Woche sogar noch am Morgen um 7.00 Uhr vom Tiefbauamt Verkehrssimulationen vorführen lassen. Die GB/JA!-Fraktion erachtet das vorliegende Projekt aus einer Gesamtverkehrsoptik als gut. Auch wir finden, dass es beispielsweise für den Velo- und Fussverkehr noch Verbesserungen braucht; aber diese Verbesserungen können auch noch im Rahmen der Ausführungsplanung einfließen. Ich werde in meinem späteren Votum darauf zurückkommen. Der Stadtteil 3 braucht dringend mehr Plätze mit Aufenthaltsqualität. Die Forderungen der Freien Fraktion, in diesem Perimeter mehr Aufenthaltsraum mit Platzqualität zu schaffen, halten wir für unrealistisch. Wir erachten es als viel wichtiger, dass im Umkreis des Eigerplatzes mehr Raum für das Quartier geschaffen wird. Eine gute Möglichkeit wäre, am Eigerplatz ein Projekt wie die Kalkbreite zu realisieren; das heisst, das Tramdepot am Eigerplatz zu überdachen und darauf gemeinnützigen Wohnraum zu schaffen, aber auch einen Park für die Menschen in diesem Quartier zu realisieren. Die GB/JA!-Fraktion hat im Juni 2015 eine entsprechende Motion eingereicht. Wir lehnen die Rückweisungsanträge zum vorliegenden Geschäft ab.

Michael Sutter (SP) für die SP-Fraktion: Die Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit, der SVP-Fraktion und der Freien Fraktion lehnen wir selbstverständlich nicht einfach schnoddrig ab, wie der Ratspräsident und gewisse Journalisten fälschlicherweise den Eindruck haben. Wenn jedoch bei jedem Tiefbaugeschäft immer und immer wieder die wortgleichen Anträge eingereicht werden, schleicht sich bei der Ratsmehrheit mit der Zeit vielleicht eine gewisse Ablehnungsroutine ein – je abwegiger die Anträge daherkommen, desto mehr. Dennoch werden die einzelnen Anträge von uns immer sorgfältig geprüft und in der Kommission auch sehr ausgiebig diskutiert. Beim Eigerplatz hat die PVS zwei Sitzungen benötigt, bis das Geschäft verabschiedet wurde. In der Verkehrspolitik bestehen sehr grundlegende Differenzen, in welche Richtung die Reise gehen soll und mit welchem Verkehrsmittel man diese antreten will. Ich erspare uns nun, auf jeden einzelnen Antrag ausführlich einzugehen. Aber ich sage gerne etwas zu den einzelnen Antragsgruppen. Wie beim neuen Breitsch sind wir auch von diesem Gesamtprojekt überzeugt und wir erachten es auch beim Eigerplatz als sinnvoll, im gleichen Perimeter nicht drei parallele Planungen durchzuführen und am

Schluss dann vielleicht dreimal die Strasse aufzureissen: einmal für eine Leitungssanierung, ein andermal, um die Geleise zu ersetzen und ein drittes Mal, um den Strassenraum neu zu gestalten. Dass Daniel Kettiger in der causa Breitsch gegen 63 Prozent der Berner Stimmbewölkerung vor Gericht zieht, ist sein gutes Recht, aber ganz sicher kein Grund, nun mit allen Tiefbaugeschäften zuzuwarten, bis dieser Fall letztinstanzlich erledigt ist und im Breitsch endlich die Bagger auffahren können. Dann gibt es diverse Anträge, die sich gegen Verkehrsberuhigungsmassnahmen richten. Das heisst: gegen mehr Sicherheit und gegen den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Diese sind für uns indiskutabel. Anträge, die sich explizit gegen mehr Platz und mehr Sicherheit für Velofahrende richten, kommen für uns ebenfalls nicht infrage. Die SP-Fraktion steht klar hinter der Velo-Offensive und unterstützt das Ziel des Gemeinderats, den Anteil des Veloverkehrs erheblich zu erhöhen. Dass die MIV-Lobby die Velos hier ausbremsen will und unnötig gefährdet, ist zwar bedauerlich, aber nicht weiter erstaunlich. Die Anträge, die alternative Verkehrsführungen fordern, gehen aus unserer Sicht auch in die falsche Richtung. Vom neuen Kreisel wird unter dem Strich wahrscheinlich auch der MIV profitieren. Zweispurige Kreisel sind ein Relikt aus alten Zeiten – unübersichtlich und gefährlich. Deshalb soll das Burgernziel in eine konventionelle Kreuzung mit Lichtsignalanlagen umgebaut werden. Von einer MIV-Zunahme auszugehen, wie in gewissen Anträgen gefordert, ist ziemlich abwegig und sehr realitätsfremd. Der MIV in der Stadt Bern nimmt seit fast 20 Jahren ab – und das ist gut so. So soll es weitergehen. Den auswärtigen Autopendlerinnen und -pendlern mit einer übertriebenen Infrastruktur den roten Teppich auszurollen, wäre absolut daneben. Kapphaltstellen, das weiss an sich auch Alexander Feuz, hat es im Perimeter keine. Diesen Antrag muss man deshalb nicht unterstützen, sondern eher zurückziehen. Nicht fehlen darf hier der Evergreen unter den überflüssigen Rückweisungsanträgen, nämlich, dass Notfallfahrzeuge ungehindert müssen zirkulieren können. Das ist bei jeder Umgestaltung von Strassenraum mit Garantie eine absolute Selbstverständlichkeit. Ich kann mir schlicht nicht vorstellen, dass uns hier jemals eine Vorlage präsentiert wird, die verhindert, dass die Blaulichtorganisationen zirkulieren können. Selbstverständlich dürfen auch bei einem Geschäft, das bereits einmal als Teil einer Volksabstimmung klar angenommen worden ist, Rückweisungsanträge gestellt werden. Dass die Zahl der Rückweisungsanträge bei Geschäften der TVS aber von Sitzung zu Sitzung ansteigt, gibt zu denken. Heute gibt es bereits 19 Rückweisungsanträge, davon 18 aus der gleichen Küche. Ich bin dann gespannt, wie viele Anträge es beim nächsten Geschäft der TVS sein werden. Grundsätzlich darf man seiner Fantasie freien Lauf lassen. Man könnte sich jedoch überlegen, welche Anträge die grössten Chancen haben und sich auf diese konzentrieren. Dabei könnten sich die SVP-Fraktion und ihr Anhang vielleicht ein Beispiel an der Freien Fraktion nehmen. Diese hat ihre diversen Rückweisungsanliegen in einem Antrag konzentriert. Auch diesen Rückweisungsantrag lehnt die SP-Fraktion ab. Weshalb man nun wieder bei Null beginnen soll, nachdem man in einem langwierigen Planungsverfahren mit Wettbewerb, Mitwirkungen und allem Drum und Dran bereits so weit gekommen ist, leuchtet nicht ein. Mit den erwähnten Verkehrsverbänden laufen im Moment Einspracheverhandlungen. Um die nötige Trennung des Fuss- und Veloverkehrs zu erreichen, reicht es, wenn man einfach unserem Antrag zustimmt.

Daniel Imthurn (GLP) für die GLP-Fraktion: Es liegen zahlreiche Rückweisungsanträge vor – und das ist ein wenig sonderbar, wie mein Vorredner bereits erwähnt hat. Unsere Fraktion wird alle Rückweisungsanträge ablehnen, schon nur deshalb, weil hier eine Planung vorliegt, die man innert nützlicher Frist realisieren kann, falls die Vorlage in der Volksabstimmung angenommen wird. Ich habe es bereits in meinem Eingangsvotum erwähnt: Wir würden bereits bei Annahme eines dieser Rückweisungsanträge mindestens zwei Jahre verlieren; das hiesse, das ganze Projekt mit allen Folgekosten neu zu planen und zu gestalten. Unter Umständen wäre der Kantonsbeitrag gefährdet etc. Wie werden also die Anträge ablehnen.

Ich gehe nun noch auf einzelne dieser Rückweisungsanträge ein. Es gibt auf der einen Seite die Rückweisungsanträge der SVP-Fraktion, die fordern, dass man warten soll, bis die Eingabe von Daniel Kettiger geklärt ist. Wie in meinem Eingangsvotum erwähnt, ist dies sinnlos, weil es nicht um dieselbe Sache geht. Auch eine Aufteilung dieser Vorlage ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Beim Rückweisungsantrag Nr. 2 geht es darum, dass man die Bedürfnisse des MIV, bei dem eine Zunahme von 35 Prozent prognostiziert werde, berücksichtigen soll; mit andern Worten, dass man entsprechende Kapazitäten vorsieht. Das ist aus unserer Sicht ein völliger Blödsinn und geht rundweg an dem vorbei, was die Situation dort erfordern würde. Vor allem geht dieses Anliegen auch gänzlich an den Bedürfnissen der Quartierbevölkerung vorbei. Beim Eigerplatz kreuzen sich zwei grosse Linien, die im Prinzip quartierquerender Verkehr sind. Beim quartierquerenden Verkehr stellt sich klar die Frage, ob Verkehr, der vom einen Quartier ins andere führt und zu Pendlerzeiten auch entsprechend dicht ist, wirklich sinnvoll ist. – Das ist nicht mehr zukunftsgerecht. Das Ziel muss eine klare Verkehrsreduktion sein. Zum Rückweisungsantrag der Freien Fraktion: Beim ersten Punkt soll von Grund auf neu geplant werden. Auf der einen Seite hat Luzius Theiler mir aus dem Herz gesprochen. Hat man die Argumentation von Jan Gehl mitbekommen, muss man das Projekt schon infrage stellen. Wir planen dort wieder einen Verkehrsplatz, da gebe ich Luzius Theiler recht. Ich finde jedoch, mit der jetzigen Planung hat man zumindest das Optimum für die Quartierbevölkerung herausgeholt. Dennoch ist es ein Verkehrsplatz. Man könnte es durchaus einmal anders denken. Wie gesagt, mir ist es ein Anliegen, dass wir mit der Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM 3) zusammen eine gute Lösung finden, damit der Verkehr abnimmt. Eine Neuplanung ist ein wenig hoch gegriffen. Zur Quartiererschliessung der Tscharnerstrasse: Dort haben wir, wie bereits in meinem Eingangsvotum erwähnt, tatsächlich ein Problem, das von der Verwaltung angegangen werden muss. Die Frage ist, ob man ihr zutraut, dass sie die Aufgabe einigermaßen gut zu löst. Eine Rückweisung der Vorlage wäre nicht verhältnismässig, weil wir damit zwei Jahre verlieren würden. Der letzte Punkt: deutliche Reduktion der Verkehrsfläche der Zieglerstrasse. Auch das ist ein gutes Argument und das Anliegen ist zum Teil umgesetzt; der letzte Teil der Belpstrasse wird verkehrsfrei. Bei der Zieglerstrasse dürfte es ein wenig schwieriger werden. Wir werden dort sicher auch eine gute Lösung finden, wenn es wie gesagt im Sinn einer Verkehrsreduktion fürs Quartier ist. Weiter hat Luzius Theiler moniert, die Quartierbevölkerung sei nicht eingebunden und befragt worden. Das stimmt natürlich nicht. Wir sind als Quartierkommission seit Jahren in dieser Begleitgruppe drin, seit es darum ging, die Planung zur Sanierung Eigerplatz im Rahmen von Tram Region Bern zu erarbeiten. Von daher ist die bestehende Planung mit der Quartiervertretung besprochen. Wir haben die Punkte eingehend diskutiert. Ich glaube, dass man dort dem Quartier gut entgegengekommen ist und nun vor allem auch fürs Quartier etwas herausholt. Ich bin nicht ganz sicher, ob es beim Eigerplatz funktionieren wird. Aber man kann es einmal probieren und vielleicht können in fünf oder zehn Jahren einige Punkte verbessert werden – wie beispielsweise die Sperrung der Zieglerstrasse.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Anders als einleitend der Kommissionsprecher und dann Franziska Grossenbacher für ihre Fraktion gesagt haben, ist es nicht so, dass die Mehrheit des Stadtberner Souveräns, die dem Projekt Tram Region Bern zugestimmt hat, damit auch zwangsläufig der Neugestaltung und der Sanierung des Eigerplatzes zugestimmt hätte. Tram Region Bern ist von Beginn weg als Verkehrsprojekt, das mehrere Gemeinden erschliesst, verkauft worden. Und darin wurden gleich ein paar Platzsanierungen und die Änderung von Verkehrsregimes hineingepackt. Man konnte zu diesem Gesamtprojekt nur Ja oder Nein sagen. Man hat nicht entsprechend seinen Vorlieben oder Abneigungen spezifizieren können. Es scheint in der Stadt Bern Mode zu werden, dass man der Bevölkerung ein Paket präsentiert, das dazu führt, dass sich Nein-Stimmen zum Projekt neutralisie-

ren. Die FDP-Fraktion wird diesem Projekt ganz sicher nicht zustimmen. Wir haben zwar damals zum Tram Region Bern Stimmfreigabe beschlossen, aber was die Umgestaltung und die Sanierung des Eigerplatzes anbelangt, war von Beginn weg klar, dass wir das so nicht wollen. Zu den Rückweisungsanträgen: Wir werden die Anträge der Kommissionsminderheit PVS sowie die Anträge der SVP-Fraktion selbstverständlich unterstützen. Auch den Rückweisungsantrag der Freien Fraktion werden wir mittragen, obwohl wir nicht mit allen Punkten einverstanden sind, die dort als Stossrichtung für die weitere Arbeit des Gemeinderats aufgelistet sind. Aber wir werden sie nicht zuletzt aus taktischen Gründen unterstützen – zumindest einzelne Punkte. Denn wir sind klar der Auffassung, dass das Projekt annähernd im Massstab 1:1 aus der Vorlage von Tram Region Bern übernommen wurde. Das ist nicht der Weisheit letzter Schluss und wir wollen das so nicht.

Philip Kohli (BDP) für die BDP/CVP-Fraktion: Wir haben uns bereits beim Breitsch-Projekt dafür eingesetzt, dass das Volk die Wahl haben soll. Wenn man sich so sicher ist, dass das Projekt derart erfolgreich sein wird, sollte man sich nicht scheuen, dem Volk eine Wahl zu geben. Diese Paketbildung wird unseres Erachtens dort gemacht, wo Rot-Grün Dinge irgendwie hineinmurksen will; dort hingegen, wo man eine Abstimmung vermeiden möchte, sieht man von solchen Paketen ab – denken wir an die Veloroute. Die Einführung von Tempo 30 ist unseres Erachtens überflüssig. Ich kenne kaum Personen, die mit einem höheren Tempo in einen Kreisel hineinfahren. Auch Kapphaltestellen sind eine Verkehrsbehinderung. Diesen würden wir nicht nachtrauern. Deshalb werden wir die Rückweisungsanträge Nr. 1 und Nr. 2 annehmen. Die restlichen Rückweisungsanträge aller Parteien und Gremien werden wir ablehnen, da die Formulierung allein kein Grund ist, ein ziemlich gut aufgegleistes Geschäft zurückzuweisen.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir halten alle Anträge der SVP-Fraktion aufrecht und unterstützen sämtliche Rückweisungsanträge, auch diejenigen der Kommissionsminderheit. Wir werden ebenfalls einen Teil der Punkte des Rückweisungsantrags der Fraktion von Luzius Theiler unterstützen.

Zu einigen Punkten meiner Vorredner. Es wurde gesagt, es sei von Beginn weg geplant gewesen, das Geschäft aufgrund seiner Komplexität in zwei Sitzungen zu behandeln. Gewisse Fragen können sich so unter Umständen erübrigen. Die Beratung ist ziemlich zügig erfolgt. Klar gibt es viele Anträge, aber diverse wurden auch seitens der Velovertretenden gestellt. Ein wichtiger Punkt ist hervorzuheben: Es wird stets gesagt, es sei ein ideologisches Ziel, die Zahl der Velofahrenden von 11 auf 20 Prozent zu erhöhen. Bedenken Sie: Diese Tangentiale ist für die Stadt Bern wichtig und kann nicht einfach gekappt werden, denn dies hätte Auswirkungen auf die Quartiere. Ich habe damals bei der Tramdebatte gut aufgepasst und es ist keine Fantasiezahl: Es wurde verkündet, der Privatverkehr werde um 15 bis 30 Prozent zunehmen. Also muss diese Zunahme eingeplant werden. Es kann nicht sein, dass nach vier bis fünf Jahren alles wieder angepasst werden muss; es wird hier Geld unserer Steuerzahlenden eingesetzt.

Wie ich bereits zu den Kapphaltestellen ausgeführt habe, ist eine Kapphaltestelle für uns dort, wo der Privatverkehr nicht überholen darf. Dürfen nur die Velos überholen, ist es gemäss strenger Definition keine Kapphaltestelle; dies kümmert uns nicht. Uns geht es darum, dass keine Hindernisse eingebaut werden. Falls Sie übrigens die Anträge zur Notfallroute als unnötig erachten, können wir spätestens bei den Ergänzungsanträgen der SVP-Fraktion die Nagelprobe machen. Wenn Sie der Ansicht sind, das Anliegen sei völlig problemlos und klar, dann können Sie den Ergänzungsanträgen ja zustimmen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Herzlichen Dank für diese Diskussion. Es wurde mehrfach erwähnt, dass diese Vorlage aus dem Projekt Tram Region Bern hervorgegangen ist. Es steht auch in der Abstimmungsvorlage zu Tram Region Bern, dass, falls das Projekt nicht realisiert werden könne, der Teilbereich Eigerplatz der städtischen Bevölkerung so rasch als möglich wieder vorgelegt werde. Deshalb wird Ihnen nun dieser Antrag gestellt. Die städtische Bevölkerung hat der Vorlage zu Tram Region Bern mit über 60 Prozent und das betroffene Quartier beim Eigerplatz mit fast 70 Prozent zugestimmt. Deshalb sind wir überzeugt, dass es richtig ist, dieselbe Vorlage erneut zu bringen, mit der Anpassung, dass keine Geleise Richtung Köniz gelegt werden. Es freut mich, dass sich der Kommissionspräsident mit dieser Vorlage für sein Quartier einsetzt. Er hat erwähnt, dass das Quartier von Beginn weg bei der Planung einbezogen war. Es gibt unterschiedlich intensive Planungen, aber sicher ist es auch hier so, dass das Quartier ganz nahe dran war – und wie man sieht zu Recht: Einerseits wurde eine bessere Verkehrssituation im Perimeter des Kreisels erreicht und andererseits die Möglichkeit, mit dieser neu gewonnenen Fläche für die Fussgängerinnen und Fussgänger mehr herauszuholen. Aber vor allem geht es um die Aufenthaltsqualität, um die Nutzung des Quartiers im Perimeter Eigerplatz. All dies bringt uns dazu, Ihnen diese Vorlage zu unterbreiten. Wir sind überzeugt, dass es eine gute Vorlage ist. Luzius Theiler hat bei der Begründung seines Rückweisungsantrags vom Gehl-Test gesprochen. Wir sind ja mit Jan Gehl nicht bis zum Eigerplatz gelangt, weil wir angesichts der zur Verfügung stehenden Zeit nicht die ganze Stadt abmarschieren konnten. Aber ich denke, es entspricht dieser Vorstellung, einen Teil für den Verkehr und einen anderen für das Quartier zu bestimmen. Im aufgewerteten Teil für das Quartier werden auch die Strassen entsprechend beruhigt. Die Einfahrt Belpstrasse soll nur noch bis zur Post und für Zubringer möglich sein. Sie soll aufgrund des Teilverkehrsplans MIV, der ja bereits einige Jahre alt ist, geschlossen werden.

Zum Shared Space: Die Anträge dazu werden später noch folgen, aber er wird auch in den Rückweisungsanträgen thematisiert. Es ist eine grundsätzliche Frage, ob es ein Modell ist, das funktioniert und ob man den Platz teilen und aufeinander Rücksicht nehmen will, oder ob man eher möchte, dass die Bereiche für Velofahrende und für Fussgängerinnen und Fussgänger klar zugewiesen sind. Im konkreten Fall hier diskutieren wir über 40 Meter. Ich persönlich bin überzeugt, dass mit dem Behindertengleichstellungsgesetz und der Rücksichtnahme insbesondere auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden es künftig richtig sein wird, die Bereiche klar zuzuweisen. Damit wissen diejenigen, die unsicher unterwegs sind und vielleicht eine gewisse Einschränkung haben, wo sie sich sicher fortbewegen können und müssen keine Angst haben, dass sie den Platz teilen müssen. Beide Varianten sind je nach Wunsch realisierbar.

Was ich nicht gelten lasse ist der Vorwurf, wir hätten nicht ausgewiesen, wie es sich mit den Bäumen verhält – ganz im Gegenteil: Es gibt in der Abstimmungsvorlage extra einen Hinweis – ich glaube sogar mit Kasten –, wo klar aufgeführt ist, dass meines Wissens sieben Bäume gerodet werden und 29 gepflanzt werden; das ergibt ein Netto-Plus von 22 Bäumen. Zu den Rückweisungsanträgen der PVS-Minderheit beziehungsweise der SVP-Fraktion bezüglich Variantenabstimmungen: Wir sind überzeugt, dass das beantragte Vorgehen nicht richtig ist. Wir sind sicher, dass es aus wirtschaftlicher Sicht richtig ist, Synergien zu nutzen und nicht einzig die Arbeiten unter dem Boden auszuführen. Beginnt man unter dem Boden zu arbeiten, muss zuerst die oberste Schicht abgetragen werden. Deshalb empfehlen wir, die Arbeiten unter und über dem Boden in einem engen Perimeter eines Platzes möglichst gleichzeitig auszuführen, besonders bei Geleisearbeiten. Dieses Vorgehen ist keineswegs neu. Wenn irgendwie möglich erfolgen Planungen gleichzeitig – gerade bei Geleisen. Andernfalls gräbt man zweimal und es entstehen zweimal Kosten. Bei den Verkehrsmassnahmen gehe ich davon aus, dass dies insbesondere Tempo 30 betrifft. Diese Massnahme kostet nichts. Man kann sagen, das wolle man nicht und es gibt ja auch entsprechende Anträge. Aber ich ziehe

vor, dass Sie mitteilen, wenn Sie Tempo 30 nicht wollen und entsprechend Antrag stellen, statt dass Sie dies mit einer Variante tun. Denn wir holen hier einen Kredit und die Tempo-30-Zone kostet gleich viel wie die Tempo-50-Zone. Ob man keine Reduktion von Parkplätzen wünscht, ob man auf die Privilegierung der Velos verzichten möchte, ist an Ihnen zu entscheiden. Das ist eine politische Einschätzung. Zum Rückweisungsantrag Nr. 10, man solle einen zweispurigen Kreisell vorsehen: Genau einen solchen zwei- oder sogar dreispurigen Kreisell wollen wir am Burgernziel rückgängig machen. Das sind bekanntlich Verkehrshindernisse und sie verursachen gefährliche Situationen. Heute werden sie auch nicht mehr so gebaut. Ich gehe davon aus, dass solche Kreisell gar nicht mehr bewilligt würden, weil sie sehr gefährlich sind. Der Burgernzielkreisell ist einer der ersten Kreisell, deshalb wurde er so gebaut. Aber heute werden die Kreisell einspurig konstruiert, es sei denn, es seien Turbinenkreisell wie im Wankdorf. Aber dann ist es eine andere Anlage und es hat dort keine Fussgänger- und Veloströme. Diese Kreisell heissen anders und sind anders konzipiert. Zum Antrag, den Entscheid über den Breitsch abzuwarten: Wir befinden uns hier meiner Ansicht nach in einem anderen Verfahren und wie gesagt: Die Arbeiten unter und über dem Boden zu trennen, halte ich grundsätzlich für schlecht. Es kann einem anders herum auch vorgehalten werden, man mache Salamtaktik, wenn die Planungen nicht gleichzeitig vorgelegt werden. Zu den Notfalldiensten: Das Thema haben wir in der Kommission bereits oft diskutiert. Die Notfalldienste haben heute mit den erneuerten Lichtsignalanlagen die absolut modernste Situation. Sie haben vor eineinhalb oder zwei Jahren einen Kredit gesprochen, mit dem wir diese Aufrüstung realisieren konnten. Das Zentrale ist, dass die Lichtsignalanlagen so geschaltet werden können, dass der Notfalldienst schnell passieren kann. Zum Rückweisungsantrag Nr. 7 der SVP-Fraktion: TOSA ist ein Eingelenkbus. Ich verstehe nicht, was bei diesem Kreisell dagegen sprechen soll, dass ein Eingelenkbus, egal mit welchem Antriebssystem, darum herum fahren kann. Der 10er-Bus ist ein Gelenkbus, der mit Gas, mit Diesel fährt und es um den Kreisell schafft. Deshalb gehe ich davon aus, dass auch ein elektrobetriebener Eingelenkbus den Kreisell umrunden kann. Kapphaltestellen oder nicht: Darüber wurde in der Kommission auch diskutiert. Wir wurden alle belehrt, dass dies eine Fahrbahnhaltestelle ist. Sie hat zur Folge, dass die Autos, die sich hinter dem Bus befinden, während 30 Sekunden, beim Ein- und Aussteigen, den Bus nicht überholen dürfen. Das Problem ist, dass die Autos, wenn sie den Bus überholten, sich direkt danach im geschalteten Kreisell befänden. Deshalb hilft es auch dem MIV, wenn er hinter dem Bus bleibt und der öV dank der Bevorzugung direkt weiterfahren kann.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 Minderheit PVS ab (26 Ja, 31 Nein).
Abst.Nr. 020
2. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag 1 zum Rückweisungsantrag Nr. 1 Minderheit PVS ab (27 Ja, 35 Nein). *Abst.Nr. 021*
3. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag 2 zum Rückweisungsantrag Nr. 1 Minderheit PVS ab (27 Ja, 35 Nein). *Abst.Nr. 022*
4. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 Minderheit PVS ab (23 Ja, 40 Nein).
Abst.Nr. 023
5. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 3 Minderheit PVS ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 024
6. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 4 Minderheit PVS ab (21 Ja, 42 Nein).
Abst.Nr. 025
7. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 5 Minderheit PVS ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 026

8. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 6 Minderheit PVS ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 027
9. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 7 Minderheit PVS ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 028
10. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 8 Minderheit PVS ab (17 Ja, 45 Nein).
Abst.Nr. 029
11. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 9 Minderheit PVS ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 030
12. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 10 Minderheit PVS ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 031
13. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 1 der Fraktion SVP ab (16 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 032
14. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 2 der Fraktion SVP ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 033
15. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 3 der Fraktion SVP ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 034
16. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 4 der Fraktion SVP ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 035
17. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 5 der Fraktion SVP ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 036
18. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 6 der Fraktion SVP ab (21 Ja, 42 Nein).
Abst.Nr. 037
19. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 7 der Fraktion SVP ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 038
20. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Nr. 8 der Fraktion SVP ab (17 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 039
21. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Lemma 1 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ab (21 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 040*
22. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Lemma 2 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ab (21 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 041*
23. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Lemma 3 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ab (21 Ja, 38 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 042*
24. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Lemma 4 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ab (5 Ja, 57 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 043*
25. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Lemma 5 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ab (5 Ja, 57 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 045*
26. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Lemma 6 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ab (21 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 046*
27. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Lemma 7 Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ ab (4 Ja, 58 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 047*

Detailberatung

Der Vorsitzende *Thomas Göttin*: Nun kommen wir zu den Minderheitsanträgen und dann folgen die Antragstellenden. Ich bitte, gleich zu allen Punkten, auch zu den eigenen, und zur Gesamtwürdigung zu sprechen.

Alexander Feuz (SVP) für die Minderheit PVS: Ich komme nun zu den Ergänzungsanträgen der PVS-Minderheit. Wie gesagt gibt es eine gewisse Logik. Einige Personen vertreten die

Haltung, dass die Rückweisungsanträge nicht reichen. Aber nun haben sie die Gelegenheit, diesen Punkten im Rahmen eines Ergänzungsantrags, insbesondere zur Notfallroute, zuzustimmen. Ich verweise auf meine Ausführungen als Sprecher der PVS-Minderheit zum Rückweisungsantrag, auf die Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Perimeter sei zu verzichten. Weiter sind die Strassenverkehrsverbände und die Gemeinde Köniz in die Planung und Realisierung einzubinden. Gerade angesichts des zuvor gehörten Votums, man müsse vielleicht in vier oder fünf Jahren gewisse Punkte wieder ändern, wäre es sinnvoll, diese Vertreter bereits jetzt einzubinden. Den dritten Antrag muss ich nicht weiter ausführen. Wir sind der Meinung, dass die Verkehrsteilnehmenden nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen. Der Privatverkehr nimmt auch zu. Die Privilegierungen würden zu einem gewaltigen Rückstau führen und wären sehr zum Nachteil für die ganze Stadt. Deshalb dürfen sie nicht realisiert werden. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass die Notfallroute völlig unbestritten ist, also haben wir hier die Nagelprobe. Wenn es so ist, wie die Verwaltung erklärt hat, dann müssen Sie dem Ergänzungsantrag zustimmen. Denn es spricht nichts dagegen und der Antrag ist völlig harmlos. Es ist ein Ergänzungs- und kein Rückweisungsantrag. Wichtig ist, dass für die Notfallfahrzeuge Überholmöglichkeiten und Ausstellbuchten geschaffen werden. Wie bereits erwähnt erachten wir die Velospur auf dem Mittelstreifen als gefährlich. Mit unserem Ergänzungsantrag möchten wir darauf verzichten. Zu den Kapphaltestellen: Ich habe zuvor ausgeführt, was wir als Kapphaltestelle betrachten. Eine Kapphaltestelle bedeutet für uns, dass ein Privatfahrzeug nicht überholen darf. Und meines Erachtens gibt es dort eine Kapphaltestelle für den MIV. Zudem möchten wir, dass die heutigen Verkehrsführungen grundsätzlich beibehalten werden. Damit wäre auch sichergestellt, dass die Baumalleen nicht angetastet werden. Zur Einführung der Tempo-30-Zone verweise ich auf die vorherigen Ausführungen. Neu ist: Wir sind der Meinung, die Kosten für die Lichtsignalanlage seien durch den Abbau anderer Lichtsignalanlagen zu kompensieren. Ebenfalls fordern wir die Ausarbeitung einer Variante für die Umleitung des 28er-Busses via Mühlemattstrasse-Philosophenweg. Zum Antrag Nr. 12, auf die mittigen Velostreifen sei zu verzichten: Wir sind der Meinung, dass diese sehr gefährlich sind. Denken Sie an die schnellen E-Bikes, die mit 45 km/h fahren dürfen, dann an diejenigen mit 25 km/h und die Velos mit den Anhängern für Kinder; es käme mittendrin zu Überholmanövern. Auch aufgrund der Verkehrssicherheit erachten wir diese Fahrbahnführung als heikel und gefährlich.

Ich werde später noch als Sprecher der SVP-Fraktion das Wort ergreifen.

Fraktionserklärungen

Michael Sutter (SP) für die SP-Fraktion zu Antrag Nr. 1: Über 60 Prozent – könnte man nun einfach sagen. Genauer gesagt 61,3 Prozent der Berner Stadtbevölkerung haben dieser Vorlage bei der Abstimmung zum Tram Region Bern bereits zugestimmt. Im betroffenen Stadtteil 3 waren es sogar 63,3 Prozent. Das Projekt Tram Region Bern war jedoch derart umfassend, dass kaum jemand den Überblick über das ganze Projekt haben konnte. Die separate Behandlung dieser Vorlage gibt uns nun die Gelegenheit, das Ganze genauer zu betrachten und punktuelle Verbesserungen vorzunehmen. Die Vorlage insgesamt infrage zu stellen, ist aus unserer Sicht über das Ziel hinausgeschossen. Das Ziel der Verkehrspolitik in der Stadt Bern muss sein, eine lebenswerte Stadt für alle und sichere Verkehrswege zu schaffen. Dazu leistet die Umgestaltung des Eigerplatzes einen wichtigen Beitrag. Die Piazza-Motion ist meines Wissens bereits erwähnt worden, auch der Stadtteil 3 hat einen berechtigten Anspruch auf einen einladenden autofreien Platz. Umso mehr als der Loryplatz aus dieser Optik viele Menschen nicht so recht zu überzeugen mag. Die Zustimmung von 63 Prozent der Bevölkerung zum „neuen Breitsch“ zeigt klar, dass eine Mehrheit der Stadtbevölkerung ein Bedürfnis nach solchen Begegnungsorten hat und deshalb auch hinter dieser Piazza-Offensive, wie es einmal

in den Medien geschrieben wurde, steht. Nach dem Breitsch-Platz ist nun der Eigerplatz an der Reihe. Weitere Plätze in anderen Stadtteilen sind in der Pipeline. Beim Eigerplatz besteht ein grosses Potential, aus dieser gigantischen Asphaltwüste etwas Brauchbares zu machen. Diese Chance sollte man nun nutzen. Die Vorlage zur Neugestaltung und Sanierung des Eigerplatzes ist aus Sicht der SP-Fraktion ein Kompromiss, der die Bedürfnisse aller Nutzergruppen berücksichtigt, aber den Maximalforderungen von niemandem ganz gerecht zu werden vermag. Genau das liegt doch in der Natur eines Kompromisses. Auch der MIV wird meiner Meinung nach flüssiger abgewickelt – sicher in den Randstunden, wo man nicht eine Ewigkeit an einer leeren Kreuzung vor den Ampeln auf Grünlicht warten muss. Für den Veloverkehr und die Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es erhebliche Verbesserungen, zum Teil gibt es auch kleinere Verschlechterungen. Für die Quartierbevölkerung ist die Beruhigung des Verkehrs, die Schaffung von mehr Grünraum und die Aufwertung des Haltestellenbereichs ein Gewinn. Für die SP-Fraktion überwiegen die Vorteile der neuen Verkehrsführung und der neuen Platzgestaltung die Nachteile bei Weitem. Die SP-Fraktion stimmt diesem Geschäft deshalb zu. Wir sind überzeugt, dass damit die Tiefbausünden aus der grauen Steinzeit der Asphalteuphorie endlich korrigiert werden können. Zu den Anträgen: Den Ergänzungsantrag nehmen wir an. Die Minderheitsanträge der PVS und die Anträge der SVP-Fraktion lehnen wir ab. Begründet habe ich dies bereits im ersten Votum. Es spielt für uns keine Rolle, ob sie als Ergänzungs- oder als Rückweisungsanträge gestellt werden. Sie sind zum grössten Teil überflüssig.

Zum ersten Antrag der SP-Fraktion: Wir haben den Antrag gestellt, dass die Veloverbindung Tscharnerstrasse-Mühlemattstrasse, so wie sie jetzt besteht, erhalten bleibt und dass dort nicht wie vorgesehen eine gefährliche gemischte Verkehrsfläche für Fuss- und Veloverkehr geschaffen wird. Aus unserer Sicht eignet sich diese Strecke für Mischverkehr überhaupt nicht. Sie ist eine stark befahrene Veloachse und wird es auch bleiben. Der Umweg über den Kreisel ist für die Velos sicher keine Alternative. Eine Mischfläche auf so engem Raum führt aber unweigerlich zu Konflikten, und zwar zulasten der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, die zu Fuss unterwegs sind. Die Velos, die hinter dem Coop um die Ecke fahren, sehen vorher nicht, was nach der Kurve folgt. Es ist auch unklar, ob eine solche Mischverkehrsfläche überhaupt mit dem Behindertengleichstellungsgesetz kompatibel ist. Die heutige Lösung funktioniert gut und es gibt keinen Grund, eine Verschlechterung vorzunehmen. Markierungen mögen schön und gut sein, reichen in dem Fall aber sicher nicht, um die unweigerlichen entstehenden Konflikte zu entschärfen. Über reine Symbolik kommt man so nicht hinaus.

Benno Frauchiger (SP) für die SP-Fraktion (Antrag Nr. 2): Das Geniale eines Kreisels ist, dass er einen komplexen Verkehrsknoten auflöst und mehrere kleine Knoten entstehen lässt. Deshalb sind Kreisel so sicher, obwohl sie in der Regel keine Ampelsteuerung aufweisen. Bei der vorgeschlagenen Lösung sieht es ein wenig anders aus. Da werden die Knoten Zieglerstrasse/Kreisel und Schwarzenburgstrasse/Kreisel wieder zu einem Knoten verknüpft. Uns stört, dass zwischen der Zieglerstrasse und der Schwarzenburgstrasse die Kreiselfahrbahn derart verbreitert wird, dass der Bus quasi im Gegenverkehr durch den Kreisel geführt wird. Dies hat zwei Probleme zur Folge: Erstens: Ohne bauliche Trennung der Busspur von der Kreiselfahrbahn kann die Busspur auch für gefährliche Überholmanöver missbraucht werden – und dies wird sicher auch geschehen. Denn falls der Kreiserverkehr funktioniert, kommt garantiert kein Bus entgegen und die Busspur ist frei für Überholmanöver von ungeduldigen Autofahrenden. Das zweite Problem: Die Zufahrt des Busses von der Schwarzenburgstrasse her wird zurzeit nur über die Ampelanlagen bei der Eigerstrasse und Zieglerstrasse geregelt, also über Ampeln, die die Einfahrt in den Knoten Zieglerstrasse zum Kreisel regulieren. Aber beim Knoten Schwarzenburgstrasse gibt es von dieser Seite nachher keine Regulierung mehr. Das heisst, ein Velofahrer, der bei der Eigerstrasse einfährt, benötigt relativ viel Zeit,

bis er bei der Schwarzenburgstrasse angelangt ist. Falls ein Bus bereits lange zuvor Grünlicht erhalten hat oder zumindest das Signal, dass nun der Verkehr im Kreisel angehalten ist, hat der Velofahrer immer noch das Gefühl, er fahre vortrittsberechtigt gegenüber dem Bus durch den Knoten. Wie von Franziska Grossenbacher erwähnt, haben wir diese Punkte letzte Woche mit dem Tiefbauamt zum Teil bereits angesprochen. Wir haben jedoch immer noch den Eindruck, dass die vorliegende Lösung auf den maximalen Kurvenradius des Busses ausgelegt ist und nicht auf maximale Verkehrssicherheit. Die Verkehrssicherheit ist uns jedoch wichtig. Ein möglichst grosser Kurvenradius für den Bus ist für uns kein Grund, Kompromisse bei der Verkehrssicherheit einzugehen. Im Rahmen der Ausführungsplanung sollten deshalb zugunsten der Verkehrssicherheit kleinere Anpassungen am Projekt möglich sein. Um dies noch ein wenig zu unterstützen, fordern wir ein Road Safety Audit einer Fachstelle, die nicht in das ursprüngliche Tramprojekt eingebunden war und dadurch nicht vorbelastet ist.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Zuerst ein Grundsatz: Wir wollen nicht, dass die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden. Eine wichtige Tangentialachse wird meines Erachtens durch die vorgesehenen Massnahmen zerschlagen; das ist gefährlich. Wie ich bereits ausgeführt habe, wird es eine Zunahme des Privatverkehrs geben. Zudem fahren erwiesenermassen insbesondere die Jungen nicht mehr so oft Velo. Sie bevorzugen den öV. Man soll nun nicht mit ideologischen Massnahmen eine Verkehrslenkung machen, die einen Grossteil der Autofahrenden massiv behindert und für das Gewerbe, das zwischen den Stadtteilen verkehren muss, erhebliche Umstände und Mehraufwände mit sich bringt. Deshalb lehnen wir diese Planung ab.

Ich möchte nun die Ergänzungsanträge der SVP-Fraktion begründen. Diese fordern, dass sich die Sanierungsvorlage auf die Sanierung der Leitungen und Schienen beschränkt. Man soll nicht versuchen, unter dem Vorwand der Sanierung auch noch Verkehrspolitik zu betreiben, um die ideologischen Zielsetzungen umzusetzen. Nun folgt ein für uns wichtiger Antrag: Wie ich bereits zuvor erwähnt habe, geht es uns dabei nicht um Rückweisung, sondern man soll im Rahmen dieses Projekts berücksichtigen, dass eine Zunahme des Verkehrs von bis zu 30 Prozent möglich ist. Uns ist wichtig, dass man die nötigen Massnahmen vorsieht, um nicht später Anpassungen vornehmen zu müssen. Der Vorredner der GLP-Fraktion hat angeführt, man könne ja in vier oder fünf Jahren wieder Anpassungen vornehmen, falls es die Situation erfordere. Also scheint mir richtig, dass wir bereits jetzt die nötigen Leitlinien erstellen. Zudem ist uns das TOSA-System wichtig. Es geht darum, nichts zu präjudizieren und zu verbauen – beispielsweise mit Pfosten; damit könnte das TOSA-System nicht betrieben werden. Wenn das völlig unproblematisch ist, kann diesem Antrag zugestimmt werden. Wie bereits erwähnt, haben wir nun die Nagelprobe. Die Notfallroute sei so auszugestalten, dass die Sanitätswagen ungehindert zirkulieren können und auf bauliche Massnahmen, die zu einer Beeinträchtigung führen könnten, sei zu verzichten. Es wurde stets hervorgehoben, dies sei selbstverständlich und klar. Wir möchten nun einfach von der Ratsmehrheit diese Zustimmung erhalten. Wenn das so klar ist, kann man dem Antrag Nr. 4 zustimmen. Er verlangt nichts Aussergewöhnliches. Wir überzeugt, dass er so formuliert ist, dass man ihm zustimmen kann und muss. Und bedenken Sie, diejenigen Personen, die sich hinten in einem Sanitätswagen befinden, sind froh, wenn man ungehindert passieren kann. Sie sehen bereits heute, wie gross der Rückstau morgens Richtung Monbijou und abends Richtung Thunstrasse ist. Wir befürchten, dass dann unter Umständen auf dieser Achse nichts mehr geht. Ebenfalls wollen wir, dass die Ein- und Ausfahrten in der Belpstrasse beibehalten werden und dass die Kosten der Lichtsignalanlage durch den Abbau anderer Lichtsignalanlagen kompensiert werden.

Zu den anderen Anträgen halte ich mich kurz. Den Minderheitsantrag der PVS werden wir selbstverständlich unterstützen. Den Ergänzungsantrag der PVS-Mehrheit und die Anträge, die darauf abzielen, eine weitere Privilegierung des Velos zu erreichen, lehnen wir ab. Bei-

spielsweise lehnen wir die Ergänzungsanträge der SP-Fraktion, aber auch die Anträge der GFL/EVP-Fraktion, die diesbezüglich einen weiteren Ausbau fordern, klar ab. Bedenken Sie, dass es eine wichtige Achse ist. Ich befürchte, dass diese Massnahmen die Verkehrsbeziehungen nachhaltig zerstören würden und dass mit der Planung der Veloroute, der Velo-Offensive, auf Schleichwegen versucht wird, zuerst das Vorhaben zu realisieren, um dann im Gleichklang einen Spurabbau für den Privatverkehr zu erwirken. Deshalb müssen wir klar Nein sagen.

Michael Steiner (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Ich beginne mit dem Fraktionsvotum. Ich wohne umweit des Eigerplatzes und kenne die Situation recht gut. Ich bin ab und zu mit dem Kinderwagen, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs – mit oder ohne Anhänger. Die heutige Situation ist für alle Verkehrsteilnehmenden sehr unbefriedigend. Sie ist, wie Michael Sutter treffend gesagt hat, ein Relikt aus dem Asphaltfetischismus und hat Defizite für alle Beteiligten. Das möchte man nun verbessern. Wie Luzius Theiler wünschten auch wir uns noch mehr Langsamverkehr, Veloverkehr. Aber wir wohnen leider in der Schweiz, wo es immer um Kompromisse geht. Es gibt noch Andersdenkende, insbesondere auf der anderen Seite hier im Parlament. Deshalb nehmen wir lieber das, was wir bekommen, als das, was wir uns erträumen. Was wir erhalten werden, ist eine klare Verbesserung gegenüber heute. Es gibt ein Plätzchen, einige Bäume und einen Brunnen. Wir müssen es positiv sehen. Auf diese Verbesserung freuen wir uns. Deshalb unterstützen wir diese Vorlage voll und ganz. Es ist ein pragmatischer und kostengünstiger Ansatz gegenüber einem totalen Neu-Aufrollen, das dann zu extrem wäre und abgelehnt würde. Die GFL/EVP-Fraktion unterstützt das Vorhaben, damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität in diesem Bereich für alle Beteiligten besser wird. Ich bin weiter erstaunt, dass so intensiv über die 30 oder 40 Meter hinter dem Coop diskutiert wird. Jetzt sprechen wir bereits von Mischverkehr – also Fuss- und Veloverkehr zusammen. Das ist neu für mich, aber ich sehe das relativ emotionslos, ob diese nun getrennt oder miteinander unterwegs sind. Ich bin eher für ein Miteinander, dafür, dass man aufeinander Rücksicht nimmt. Eine Velofahrerin sollte an einem Fussgänger vorbeikommen. Ich bin als Fussgänger dort von einem Velo fast überfahren worden, habe aber selber auch schon fast einen Fussgänger überfahren, weil er mir in die Bahn gelaufen ist. Ich weiss nicht, was besser ist, ob Mischverkehr oder getrennte Bereiche. Man kann ja einmal einen Versuch starten. Um die Situation ein wenig zu entschärfen, sollte man den Bereich gemäss Postulat, das erheblich erklärt wurde, zumindest kennzeichnen, damit die Fussgängerinnen und Fussgänger wissen: Aha, es könnte ein Velo kommen. Vielleicht ist es auch von Vorteil, dass das Velo keine eigene Spur hat. Dann kann es jeweils in die Strasse fahren, falls kein Auto kommt, weil es keine Ampel braucht. Zum ersten Antrag der SP-Fraktion: Wie erwähnt ist uns dieses Anliegen nicht so wichtig; aber wir lehnen es ab, damit es vorwärts geht. Das Road Safety Audit schliesslich finden wir einen guten Ansatz, den wir unterstützen.

Daniel Imthurn (GLP) für die GLP-Fraktion: Spatz in der Hand oder Taube auf dem Dach. Was will man? Wir sind auch der Meinung, dass hier der Spatz in der Hand das Richtige ist, dass man endlich vorwärts macht. Die vorliegende Vorlage hat, wie ich bereits erwähnt habe, ihre Fehler. Wir werden noch auf die Ergänzungsanträge zu sprechen kommen. Aber es ist im Prinzip das, was man von einer heutigen Planung unter den gegebenen Umständen erwarten kann. Es ist ein gewisses Experiment bezüglich diesem Quartierplatz. Ich persönlich bin zuversichtlich, dass dort eine Verbesserung möglich ist, ein Platzfeeling entstehen wird. Wenn noch, wie von der GB/JA!-Fraktion angedacht, eine Überbauung wie die Kalkbreite auf der anderen Seite beim Depot Eigerplatz kommen sollte, entstünde auch die Verbindung. Und es kann das Postulat von Luzius Theiler wieder aufgenommen werden, dass man am Anfang der

Zieglerstrasse auch gewisse Verbesserung vornimmt. Deshalb werden wir diese Vorlage von der GLP-Fraktion überzeugt unterstützen.

Zu den Ergänzungsanträgen. Wir haben auf der eine Seite die Anträge der PVS-Minderheit. Diese sind teilweise deckungsgleich mit den Rückweisungsanträgen und wir werden sie alle ablehnen. Den Ergänzungsantrag der PVS werden wir annehmen – eine kleine Korrektur beim Veloweg, der von der Schwarzenburgstrasse Richtung Eigerplatz führt. Ich nehme an, dass dies unproblematisch ist. Zum ersten SP-Antrag: Wie bereits Michael Steiner erwähnt hat, haben wir dort eine Konfliktsituation. Auf der einen Seite gibt es von der Mühlemattstrasse her hinter dem Coop hindurch Richtung Tscharnerstrasse und quer über die Zieglerstrasse den Veloverkehr und umgekehrt. Man fährt von der Mühlemattstrasse, von der Stadt hinunter, und hat beim Coop Richtung Tscharnerstrasse ein hohes Tempo. Auf der anderen Seite der Tscharnerstrasse fährt man abwärts und das Tempo ist ebenfalls recht hoch. Dort kreuzt man den Fussweg der Personen in Richtung Coop. Dort gibt es eine echte Konfliktsituation. Wenn man nun eine klare Trennung zwischen Velo- und Fussverkehr vornähme, müsste man den Vortritt regeln. Das Problem wird durch die Treppe neben dem Coop noch verschärft; unmittelbar unterhalb der Treppe befindet sich der Veloweg. Wenn dort eine Person – vielleicht noch mit vielen Einkaufstaschen – die Treppe hinunterstolpert, landet sie direkt auf dem Veloweg. Es braucht irgendeinen Weg, um diesen Konflikt zu entschärfen. Aus unserer Sicht ist der Mischverkehr mit klarer Kennzeichnung – wie im Postulat der GFL/EVP-Fraktion erwähnt – der beste Weg. Eine Priorisierung kann nicht sein, ansonsten diskriminiert man alle anderen, die dort durchmarschieren – es ist nämlich die Hauptverkehrsachse des Fussgängerverkehrs. Auf dem Waisenhausplatz führt der Mischverkehr dazu, dass der Veloverkehr langsamer durchfährt. Und unfallträchtig ist dieser Ort auch nicht. Deshalb wäre Mischverkehr beim Coop durchaus richtig.

Zum zweiten Antrag der SP-Fraktion: Wenn man ihn richtig liest, stellt man fest, dass es materiell ein Rückweisungsantrag ist. Wenn man das Road Safety Audit durchführt und es zu einem schlechten Resultat kommt, müsste man die ganze Sache überarbeiten. Also bräuchte es eine neue Vorlage. Das ist materiell ein Rückweisungsantrag, denn es steht ja im Antrag: „Vor der Ausführung“. Deshalb werden wir diesen Antrag wie auch die Ergänzungsanträge der SVP-Fraktion ablehnen. Es ist witzig, dass Alexander Feuz auf mich verweist im Zusammenhang mit einer Neubetrachtung in fünf oder zehn Jahren. Denn meine Aussage war, dass in dieser Zeitspanne gewisse Verbindungsstrassen für den Strassenverkehr geschlossen werden, ich meinte also logischerweise nicht den Ausbau. Die Ergänzungsanträge der GFL/EVP-Fraktion werden wir unterstützen, denn wie gesagt ist Mischverkehr das Richtige, aber mit klarer Kennzeichnung, damit die Konfliktsituation dort entschärft wird.

Philip Kohli (BDP) für die BDP/CVP-Fraktion: Schade sprechen wir nun über das Projekt ohne positiven Beschluss zum Tram Region Bern. Wir finden es ein wenig befremdend, dass man hier den Verkehrsfluss mit einem Kreisel optimieren möchte und beim Burgernziel mit der gleichen Begründung das Gegenteil macht. Wir sind froh, dass zumindest bei diesem Projekt hier vernünftig geplant wurde, trotz ein bisschen weniger Platz für die Autos. Bei einer Hauptverkehrsachse bei einem Kreisel Tempo 30 einzuführen, ist nicht nötig. Wie ich bereits erwähnt habe: Wer fährt schon schneller als mit Tempo 30 in einen Kreisel? Deshalb möchte ich gerne Gemeinderätin Ursula Wyss korrigieren. Ich mache dies grundsätzlich nicht, aber hier stimmt es so nicht: Die Kosten sind bei einer Tempo-30-Zone und einer Tempo-50-Zone unterschiedlich. Bei einer Tempo-50-Zone kann alles so belassen werden wie bisher. Bei einer Tempo-30-Zone muss sich ein „Bürogummi“ mit raumplanerischen Fragen beschäftigen, Zonenpläne anschauen etc. Wir wissen ja, wie es in der Verwaltung läuft. Es kostet zwar ganz wenig und die zwei Verkehrstafeln führe ich hier auch nicht als Kosten auf, aber grundsätzlich kosten die beiden Zonen nicht gleich viel. Die Steuerzahlenden werden es danken. Was hier ins Auge

sticht, ist wieder einmal ein Brunnen für 30 000 Franken. Im Breitsch war dieser auch nicht unbestritten. Aber der Breitsch-Platz ist ein Platz mit Aufenthaltsqualität, dort kann man das einigermaßen verstehen. Beim Eigerplatz ist dieser Brunnen unserer Ansicht nach nutzlos. Wenn man es toll findet, Geld aus dem Fenster zu werfen, könnte man beim Thunplatz, beim Burgernziel auch noch einen Brunnen hinstellen. Das wäre doch super. Im Grundsatz ist uns allen klar, dass in diesem Perimeter etwas laufen muss. Die heutige Situation ist für die Autos, für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrenden nicht haltbar. Unserer Meinung nach muss man nicht jedes Projekt vergolden, aber ein Mittelmass scheint zumindest im Wahljahr nicht möglich zu sein. So, wie das Projekt nun daherkommt, können wir mit der Faust im Sack zustimmen. Es ist grundsätzlich in die richtige Richtung geplant worden. Aber der bittere Nebengeschmack bleibt, dass man auch hier zwei bis drei Dinge in dasselbe Paket hineinpackt. Den ersten Minderheitsantrag der PVS werden wir annehmen. Wie bereits erwähnt ist es unseres Erachtens sinnlos, im Kreisel Tempo 30 zu verordnen. Bei den Anträgen Nr. 2 und 3 haben wir Stimmfreigabe beschlossen, da die Meinungen auseinandergehen. Die Anträge Nr. 4–8 werden wir ablehnen, da sie Wiederholungen der Rückweisungsanträge darstellen. Bei den Anträgen Nr. 9 und 10 haben wir auch Stimmfreigabe beschlossen. Die beiden letzten Anträge lehnen wir aus Effizienzgründen ab. Die restlichen Ergänzungsanträge konnten wir noch nicht eingehend besprechen. Dementsprechend gilt auch dort Stimmfreigabe.

Franziska Grossenbacher für die GB/JA!-Fraktion: Die GB/JA!-Fraktion stimmt diesem Baukredit zu. Das Projekt führt unserer Ansicht nach zu einer besseren Organisation dieses Verkehrsknotens. Es wird zwar für das Quartier keine riesige Piazza, aber doch ein attraktiveres Plätzchen vor der Post geben. Die zusätzliche Begegnungsfläche ist für das Quartier wichtig. Die GB/JA!-Fraktion erachtet das vorliegende Projekt aus einer Gesamtverkehrsoptik als gut. Die Velos erhalten auf dem Kreisel Bypässe und es werden insgesamt mehr getrennte Bereiche geschaffen – für Velos und auch für Fussgängerinnen und Fussgänger. Der öV kann auf dem Kreisel priorisiert werden. Tempo 30 sorgt für weniger Lärm und mehr Sicherheit. Und schliesslich kann mit der Vorlage auch die Vorgabe für den hindernisfreien öffentlichen Raum erfüllt werden.

Zu den Anträgen, zuerst zum Thema Sicherheit: In der Ausführungsplanung müssen zwingend die Sicherheitsbedenken der Velofahrenden ernst genommen und optimale Lösungen gefunden werden. Wir stimmen deshalb dem Ergänzungsantrag der Kommission zu. Auch wenn es bei der Schwarzenburgstrasse bergab geht, soll dort für die Velos eine separate Spur geschaffen werden, damit sie komfortabel in den Kreisel einfahren können. Zum Problem der Veloquerung und Mischzone: Wir finden, dass dieser Konflikt zwischen Velo- und Fussverkehr hier ein wenig heraufbeschworen wird. Die wirklich heiklen Situationen bezüglich der Sicherheit gibt es zwischen den Autos, den Lastwagen und den Velos statt. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Velofahrenden sind schon nur angesichts des Tempos näher beieinander. Dennoch ist hier eine gute Lösung zu finden. Dieser Bereich kann unseres Erachtens auch im Betrieb noch optimiert werden. Die getrennte Situation vor dem Coop beizubehalten, ist sicher eine Variante; wir stimmen dem Ergänzungsantrag der SP-Fraktion zu, weil diese Lösung heute einigermaßen funktioniert. Falls dieser Bereich eine Mischzone werden soll, ist dies gut zu signalisieren. Deshalb stimmen wir ebenfalls dem Antrag der GFL/EVP-Fraktion zu. Für uns ist klar, dass die Strassenquerung für die Velofahrenden sicher nicht schlechter wird, weil sie kein Rotlicht mehr abwarten müssen, sondern in dieser Tempo-30-Zone mit den Fussgängerinnen und Fussgängern zusammen die Strasse queren können. Der zweite Punkt ist der Bus, der über den Kreisel geführt wird. Dass dieser Bus quasi im Gegenverkehr geführt wird, wenn er von Köniz in die Stadt fährt, ist schweizweit ein Novum. Wir werden deshalb dem Antrag Nr. 2 der SP-Fraktion, der das Road Safety Audit verlangt, zu-

stimmen. Auch wenn es im Tiefbauamt Personen gibt, die die Ausbildung für das Road Safety Audit absolviert haben, finden wir es sinnvoll, bei einer derart heiklen und neuen Verkehrslösung ein unabhängiges Gutachten einzuholen. Wir stimmen dem Ausführungskredit sowie den Anträgen der PVS, der SP- und der GFL/EVP-Fraktionen zu. Alle Ergänzungsanträge der SVP-Fraktion und die Minderheitsanträge der Kommission lehnen wir ab.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Klar, für den Gemeinderat und die heutige Direktorin TVS und Stadtpräsidentin in spe hat die sogenannte Velo-Offensive allererste Priorität in der Stadt Bern. Für die FDP-Fraktion hat sie das nicht. Für uns steht fest, dass die anvisierte Steigerung des Veloverkehrs in der Stadt Bern von rund 11 auf 20 Prozent zurückgelegtem Weg nicht zulasten aller übrigen Verkehrsteilnehmenden und vorab des motorisierten Individualverkehrs gehen kann. Der Eigerplatz ist nicht irgendein Platz in der Stadt Bern. Er ist eine eigentliche Drehscheibe des Verkehrs – und das nicht begrenzt auf die Stadt, sondern auch für Regionsgemeinden, insbesondere von Köniz bis nach Schwarzenburg. Er ist zudem ohne jeden Zweifel Bestandteil der verkehrlichen Basiserschliessung der Bundesstadt, die bereits heute stark belastet ist – wie man an den Staus ablesen kann – und dies in Zukunft noch stärker sein wird. Das zeigen sämtliche Prognosen über die zu erwartende Zunahme gerade auch des motorisierten Individualverkehrs. Die Stadt Bern hat ja bekanntlich eine Spezialität, indem ungefähr 99 Prozent der Strassen auf Stadtberner Boden Gemeindestrassen sind. In jeder anderen Gemeinde wären der Eigerplatz und die Strassen, die zu ihm hin- und von ihm wegführen, Bestandteil des Kantonsstrassennetzes. Man kann als Stadt nicht einerseits einwohnermässig wachsen wollen, sich als Standort mit überregionaler Ausstrahlung und als Politzentrum des ganzen Landes profilieren wollen und – ich betone: gleichzeitig – eine Verkehrserschliessung der Stadt auf einem Niveau schaffen, das allenfalls einer Agglomerationsgemeinde ohne viel Durchgangsverkehr und ohne grösserem Arbeitsplatzangebot angemessen wäre. Der Eigerplatz ist auch keine Piazza, wie man sie von – ich betone: verkehrsfreien – Innenstädten aus ganz Europa kennt, und sie wird das auch nie werden. Dass man gewisse Verbesserungen zugunsten der ansässigen Quartierbevölkerung zu realisieren versucht, ist auch für die FDP-Fraktion in Ordnung. Nur kann das aus den bereits erwähnten Gründen nicht zulasten der Kernfunktion der Verkehrsdrehscheibe gehen. Wenn hier von verschiedener Seite erklärt wurde, das vorliegende Projekt sei in enger Absprache mit der zuständigen Quartierkommission entwickelt worden, so gehe ich davon aus, dass dem so ist. Doch der Eigerplatz ist, wie ich bereits erwähnt habe, nicht irgendein Platz oder Quartierplatz, sondern er hat angesichts seiner Funktion eine grosse Bedeutung für grosse Teile der übrigen Stadtbevölkerung, auch für diejenigen, die weiter weg wohnen. Insbesondere die Stadtbernerinnen und Stadtberner, die nicht in diesem Quartier wohnen, haben zu dieser Gestaltung bis heute nichts sagen können. Es ist in letzter Zeit üblich, dass sie nur zu einem Paket Ja oder Nein sagen können. Aus den im Zusammenhang mit den Rückweisungsanträgen ausgeführten Gründen ist es anders nicht möglich und man verletzt einmal mehr das Prinzip der Einheit der Materie. Die FDP-Fraktion wird das Projekt und den Kredit geschlossen ablehnen. Wir werden den Anträgen der PVS-Minderheit und der SVP-Fraktion zustimmen und sämtliche übrigen Anträge ablehnen.

Einzelvoten

Manfred Blaser (SVP): Ich habe mir einige Gedanken über die Gestaltung des Eigerplatzes gemacht. Ich möchte Franziska Grossenbacher Folgendes mitteilen: Wenn ich mir den Hang der Weissensteinstrasse in Richtung Eigerplatz vor Augen führe, komme ich zum Schluss, dass dort ein Radweg nicht realisierbar ist. Unten kann die Strasse höchstens ein wenig breiter geführt werden. Stellen Sie sich einmal vor: Sie kommen beispielsweise von der Monbi-

joubrücke her und warten dort vor der Ampel; Sie warten und warten und werden – ein wenig übertrieben gesagt – fast schwarz dabei. Sie sehen von der Stadt her ein Tram heranzufahren. Sie warten und die Ampel hat immer noch Rotlicht, dann schauen Sie nach links, es kommt ein Tram aus Wabern und Sie denken: So nun kann ich dann losfahren. Genau gleich verhält es sich mit dem Fahrrad. Nachher schauen Sie die Schwarzenburgstrasse hinauf, von dort kommt der Bus und Sie warten erneut. Falls Sie sich im Stossverkehr befinden, schauen Sie wieder nach rechts, schon kommt das nächste Tram von der Stadt her. – So warten Sie eine Ewigkeit. Diese Kreuzung ist eine Herausforderung. Ich habe ein gutes Vorstellungsvermögen, aber wenn nun der Bus von der Schwarzenburgstrasse, von Köniz her, hinunter fährt und den Kreisel schneidet, kann ich mir das nicht so recht vorstellen. Ich bitte Sie, sich den Kreisel vorzustellen und zu schauen, wie sich der Verkehr dort verhält. Ich glaube, Sie werden daraus auch folgern, dass es dort nicht so einfach sein kann.

Gisela Vollmer (SP): Ich möchte mich noch zum Mischverkehr äussern. In den jahrelangen Debatten zum Eigerplatz haben wir oftmals darüber diskutiert: Es gibt verschiedene Stellen, bei denen Trams oder Velos über das Trottoir fahren. Man war immer dagegen beziehungsweise gemäss Behindertengleichstellungsgesetz müssen entsprechende Massnahmen ergriffen werden. Wir haben dies nun unter Fussgängerinnen und Fussgängern diskutiert und sind zum Schluss gekommen, dass das Behindertengleichstellungsgesetz Mischverkehr ausschliesst. Es ist nicht mehr möglich, dass Velos, Flyer und motorisierte Gefährte gleichzeitig mit den Fussgängerinnen und Fussgängern auf einer Fläche verkehren. Das ist keine sehr schöne Geschichte, aber es ist so. Wir sind deshalb der Meinung, dass man die Mischverkehrsfläche abschaffen muss.

David Stampfli (SP): Gisela Vollmer und ich haben zwar oft nicht dieselbe Meinung, aber hier sind wir uns einig. Sowohl für den Fuss- wie für den Veloverkehr ist eine Mischfläche an dieser Stelle zwischen Coop und Tschannerstrasse absolut nicht zielführend. Sowohl Fussverkehr wie auch Pro Velo Bern haben sich klar dafür ausgesprochen, dort getrennte Flächen zu realisieren und das klar zu signalisieren. Alles andere führt zu grossen Konflikten. Auch Gemeinderätin Ursula Wyss hat bereits einmal angedeutet, dass man mit den Mischflächen nicht so sicher sei, insbesondere in Anbetracht des Behindertengleichstellungsgesetzes. Ich bitte deshalb, den Antrag der SP-Fraktion zu unterstützen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Ich denke, inhaltlich wurde das Meiste bereits gesagt. Ob Sie einem Rückweisungsantrag nicht, dem inhaltlich Gleichen aber als Ergänzungsantrag zustimmen wollen, ist Ihnen überlassen. Zu den meisten Punkten habe ich Stellung genommen. Der Ergänzungsantrag der PVS ist, wie wir bereits in der Kommission erwähnt haben, für uns sehr plausibel. Wir finden das Anliegen verständlich und es wurde von Seiten der Projektverantwortlichen auch diskutiert. Eine separate Velospur kann dort durchaus Sinn machen. Zu den Minderheitsanträgen: Wie gesagt wurde inhaltlich alles bereits abgehandelt, mit Ausnahme von Antrag Nr. 11, bei dem es um die Umleitung des 28er-Busses via Mühlemattstrasse-Philosophenweg-Belpstrasse geht. Das entspricht der heutigen Situation. Vorgesehen ist, dass der 28er-Bus neu über die Eigerstrasse und näher an die Haupthaltestelle des 10er-Busses und der 3er-Linie herangezogen wird. Dies führt zu besseren Umsteigemöglichkeiten und gleichzeitig können die Quartiersträsschen entlastet werden. Und der wesentliche Faktor aus Perspektive von Bernmobil und des Quartiers ist – eine langjährige Forderung –, dass man die S-Bahn-Station Weissenbühl an das Busnetz anknüpfen kann; das ist mit dem Kreisel möglich, wenn der 28er-Bus über die Eigerstrasse hinaufgezogen wird und über den Kreisel wenden kann. Bernmobil würde gerne ab Realisierung des Kreisels einen Weiterzug über die Seftigenstrasse zur S-Bahn-Station Weissenbühl umsetzen. Das Konzept besteht nicht

darin, zurück an den Hauptbahnhof Bern zu fahren, sondern die Tangentiallinie entsprechend weiterzuziehen, auszubauen. Es ist diejenige Tangentiallinie in der Stadt Bern, die funktioniert und eine zunehmende Anzahl an Fahrgästen aufweist. Hier sehe ich sehr wohl Ausbaupotential. Ich bitte, diese Stärkung der Tangentiallinie zu unterstützen und dem Minderheitsantrag der PVS nicht zuzustimmen.

Zu den Mischflächen habe ich mich bereits geäußert. Zum Hinweis betreffend Zunahme des MIV und zum Ergänzungsantrag Nr. 2: Ich gehe davon aus, dass sich die Zahl zur Steigerung auf das Jahr 2030 bezieht. Steigerung des MIV um 30 Prozent: Diese Zahl ist mir für diese Strecke nicht bekannt. Es gibt ein allgemeines regionales Gesamtverkehrskonzept, in dem man davon ausgeht, dass die Personenkilometer, die Kilometer des MIV in der Region Bern, zunehmen werden, allerdings nicht in dem Ausmass. Ich habe keine Zahlen zum Eigerplatz, jedoch zur Monbijoubrücke: Wenn wir in die 70er-Jahre zurückblicken, aber auch, wenn wir die aktuellen Zahlen ab dem Jahr 2000 nehmen, sehen wir eine Abnahme. Zu Beginn gab es noch 20 000 Fahrten über die Monbijoubrücke, nun sind es ungefähr 17 000. Der Trend ist eindeutig: Es gibt dort keine Zunahme des MIV. Aber es ist sicher richtig, die Kapazität zu halten und zu schauen, dass wir dort – wie von diversen Rednerinnen und Rednern beschrieben – eine Verflüssigung des MIV erreichen können, damit die Leute nicht morgens und abends im Stau stehen müssen. Aber bei einem Ausbau um 30 Prozent sprechen wir wohl von einer Dimension, die es gar nicht braucht.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag PVS zu (44 Ja, 17 Nein). *Abst.Nr. 048*
2. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 1 der PVS-Minderheit ab (22 Ja, 40 Nein).
Abst.Nr. 049
3. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 2 der PVS-Minderheit ab (20 Ja, 42 Nein).
Abst.Nr. 050
4. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 3 der PVS-Minderheit ab (20 Ja, 41 Nein).
Abst.Nr. 051
5. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 4 der PVS-Minderheit ab (21 Ja, 41 Nein).
Abst.Nr. 052
6. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 5 der PVS-Minderheit ab (17 Ja, 45 Nein).
Abst.Nr. 053
7. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 6 der PVS-Minderheit ab (16 Ja, 45 Nein).
Abst.Nr. 054
8. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 7 der PVS-Minderheit ab (22 Ja, 40 Nein).
Abst.Nr. 055
9. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 8 der PVS-Minderheit ab (17 Ja, 45 Nein).
Abst.Nr. 056
10. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 9 der PVS-Minderheit ab (21 Ja, 41 Nein).
Abst.Nr. 057
11. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 10 der PVS-Minderheit ab (20 Ja, 42 Nein).
Abst.Nr. 058
12. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 11 der PVS-Minderheit ab (17 Ja, 45 Nein).
Abst.Nr. 059
13. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 12 der PVS-Minderheit ab (16 Ja, 45 Nein).
Abst.Nr. 060
14. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 1 der SP-Fraktion ab (27 Ja, 34 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 061*
15. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag Nr. 2 der SP-Fraktion zu (36 Ja, 25 Nein).
Abst.Nr. 062

16. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 1 der SVP-Fraktion ab (19 Ja, 42 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 063*
17. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 2 der SVP-Fraktion ab (16 Ja, 45 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 064*
18. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 3 der SVP-Fraktion ab (20 Ja, 41 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 065*
19. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 4 der SVP-Fraktion ab (16 Ja, 45 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 066*
20. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 5 der SVP-Fraktion ab (21 Ja, 40 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 067*
21. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Nr. 6 der SVP-Fraktion ab (20 Ja, 41 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 068*
22. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag GFL/EVP-Fraktion zu (34 Ja, 25 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 069*
23. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Vorlage zur Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz zu (39 Ja, 22 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 070*
24. Der Stadtrat stimmt der Botschaft an die Stimmberechtigten zu (39 Ja, 23 Nein).
Abst.Nr. 071

Ordnungsantrag: Wiedererwägung zu Traktandum 5

Rudolf Friedli (SVP) für die SVP-Fraktion: Ich möchte einen **Wiedererwägungsantrag** zu Traktandum 5 betreffend Spezialfinanzierung stellen. Wir haben darüber abgestimmt, ob es eine Volksabstimmung geben soll oder nicht. In der SVP-Fraktion herrschte Verwirrung. Wir waren bereits alle im inneren Feuer, Volksabstimmung Ja, Volksabstimmung Ja. Und wir haben dann den Ja-Knopf gedrückt. Dieser hat aber bedeutet, dass man gegen die Volksabstimmung ist. Wir haben die Frage schlichtweg überhört. Sie lautete: „Wollen Sie dem Minderheitsantrag zustimmen?“ Man hätte Nein stimmen müssen, wenn man eine Volksabstimmung wünscht. Ich bitte nun, als Akt der Fairness, diesem Wiedererwägungsantrag zuzustimmen. Wir sind uns politisch alle einig in dem Sinn, dass das Reglement zur Spezialfinanzierung ein gutes Reglement ist; es geht lediglich um die Frage demokratiepolitischer Art, ob man das Geschäft zur Volksabstimmung bringen möchte oder nicht. Es wird wohl keinen heftigen Abstimmungskampf geben, denn alle waren grundsätzlich für dieses Reglement. Vor diesem Hintergrund ist es meines Erachtens ein klassischer Anwendungsfall für den Artikel 79 Stadtratsreglement, um noch einmal auf diese Abstimmung zurückzukommen.

Der Vorsitzende *Thomas Göttin*: Laut Geschäftsreglement des Stadtrats ist ein Wiedererwägungsantrag in dieser Form zulässig. Es braucht bei der Abstimmung ein qualifiziertes Mehr von zwei Dritteln, um auf den Wiedererwägungsantrag einzutreten. Falls eingetreten wird, wird das Geschäft an der nächsten Sitzung noch einmal traktandiert und die entsprechende Abstimmung durchgeführt.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Wiedererwägungsantrag der SVP-Fraktion zu (47 Ja, 11 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 072*

Das Geschäft wird in der nächsten Sitzung noch einmal traktandiert.

2013.SR.000018

**9 Fortsetzung der Beratung vom 13. August 2015: Motion Fraktion GB/JA!
(Stéphanie Penher/Franziska Grossenbacher, GB): Parkplätze auf öffentlichem
Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren**

Gemeinderatsantrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.
 2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.
- Bern, 18. Juni 2014

Michael Sutter (SP) für die SP-Fraktion: Die SP-Fraktion unterstützt das Anliegen dieser Motion, die Zahl der Parkplätze in der Stadt Bern zu reduzieren. Die Mehrheit der Bevölkerung der Stadt Bern besitzt kein Auto und braucht deshalb auch keinen Parkplatz – im Gegenteil. Die Parkplätze besetzen einen grossen Teil des öffentlichen Raums, den man viel besser nutzen könnte, und zwar für alle und nicht nur für Autofahrende. Wie vor kurzem im Anzeiger Region Bern zu lesen war, verursacht ein Parkplatz in der Innenstadt bis zu 18 Fahrten pro Tag. Eine Reduktion der Parkplätze führt umgekehrt zu einer erheblichen Reduktion der Fahrten in die Stadt. So hat die Reduktion der Anzahl Parkplätze eine doppelt positive Wirkung. Wir sind der Meinung, dass es für das Gewerbe, für die Zulieferung, für Menschen mit Bewegungseinschränkungen ausreichend Parkiermöglichkeiten haben soll – und in den Quartieren auch für die Anwohnenden. Was wir in der Stadt Bern nicht brauchen, sind massenhaft Parkplätze für Autopendelnde, die in der Stadt arbeiten. Der öV in der Region Bern ist gut ausgebaut und wer vom Land kommt oder in der Freiburger Autoagglomeration wohnt, kann sein Auto beispielsweise im Park and Ride Neufeld parkieren und gelangt mit dem Bus sofort ins Zentrum. Immer öfters sieht man in Bern auch private Parkplätze mit der Aufschrift: „Diesen Parkplatz können Sie mieten.“ Das sind öffentliche Parkplätze auf privatem Grund mit der Folge, dass die Parkgebühr nicht der Stadt zugutekommt, sondern den Privaten. Auch für all diese müsste folglich ein Parkplatz im öffentlichen Raum aufgehoben werden, damit das Angebot zumindest gleich bleibt. Die Motion schreibt keinen Zeitplan vor, bis wann diese Reduktion erfolgt sein müsste. Wie der Gemeinderat ausführt, wird das Parkplatzangebot laufend überprüft und der sinkenden Nachfrage angepasst. Das ist grundsätzlich der richtige Weg. Ein Grundsatzentscheid des Stadtrats, der die Stossrichtung bestätigt, sollte deshalb auch im Interesse des Gemeinderats sein. So würden die ewig gleichen Diskussionen bei der Aufhebung jedes einzelnen Parkplatzes, wie man sie beispielsweise beim neuen Breitsch oder soeben beim Eigerplatz endlos geführt hat, überflüssig. Die Motion schreibt keine fixe Anzahl respektive keinen fixen Anteil vor, wie der Gemeinderat irrtümlicherweise schreibt. Die Reduktion darf gerne auch mehr als zehn Prozent betragen. Gerade im Zusammenhang mit der Schützenmatte, bei der sich ursprünglich niemand für den Erhalt der Parkplätze eingesetzt hat, müsste man nach Annahme der Motion nicht mehr lange darüber diskutieren, in welchem halbleeren Parkhaus die aufzuhebenden Plätze schliesslich kompensiert werden sollen, auch wenn gar keine Nachfrage besteht. Ein Teil der Motion wäre durch die Aufhebung der Parkplätze auf der Schützenmatte schon erfüllt. Die SP-Fraktion stimmt dieser Motion zu und hofft trotz ihrem Richtliniencharakter, dass der Gemeinderat sie im Fall einer Zustimmung auch umsetzt.

Roland Iseli (SVP) für die SVP-Fraktion: Die Forderung, dass es in der Stadt Bern immer weniger Autos geben soll, finde ich absolut weltfremd. Wenn Sie mit dem Auto in die Stadt fah-

ren und einen Parkplatz suchen, fahren Sie vielleicht zehnmal durch das ganze Quartier, bis Sie dann vielleicht einen Parkplatz finden, der nicht einmal legal ist und am Schluss bezahlt man noch eine Parkbusse. Zur Wahl des Verkehrsmittels: Es ist den Bürgerinnen und Bürgern überlassen, ob sie ihre Angelegenheiten mit dem Velo, mit dem öV oder mit dem Auto erledigen möchten. Heute wird man dazu gezwungen, den öV oder das Velo zu nehmen. Mit dem Auto kann man aufgrund von Pollern, Einbahnstrassen, Verengungen etc. gar nicht mehr durch die Stadt fahren. In Anbetracht der Gewerbefreundlichkeit ist diese Forderung total daneben. Wenn die Stadt Bern wachsen soll, dann sollte es eher mehr als weniger Parkplätze geben. Sie wollen Plätze zugunsten von Radwegen und Flanierzonen etc. aufheben. Ich höre heute Abend nur Velo, Velo und noch einmal Velo. Es würde mich interessieren, was die Velofahrenden, die die Klappe am weitesten aufreissen, an das unnütze Unterfangen bezahlen. Wie wäre es mit einer Velovignette, mit der sie etwas beisteuern könnten, damit man all diese Projekte realisieren könnte? Dann kommt noch das Thema Gastfreundschaft: Personen, die wir von ausserhalb in die Stadt holen wollen, bringen Geld. Sie kommen zu Besuch, gehen in ein Spital oder in ein Altersheim. Sie fahren in die Stadt Bern und können nirgends parkieren. Das geht natürlich nicht. Die überfüllten und überbelegten Parkhäuser sind auch keine Lösung.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Entscheidend ist nicht, wie hoch der Prozentsatz der Stadtberner Haushalte ist, die kein Auto besitzen. Entscheidend ist vielmehr, wie viele Autos auf einen Halter in der Stadt Bern zugelassen sind. Und das sind nicht nur natürliche, sondern auch juristische Personen, sprich: Unternehmen. Wenn ich auf die Zahlen abstelle, die in der Antwort auf den Vorstoss aufgeführt sind, gibt es in der Stadt Bern 47 500 Autos. Ich kann dies nicht nachprüfen und habe auch bereits höhere Zahlen gehört. Zudem gibt es 24 500 öffentlich zugängliche Parkplätze; auf privatem Grund sind es rund 22 000 Parkplätze. Für diese öffentlich zugänglichen Parkplätzen hat man im Jahr 2013 von Seiten der Stadt Bern 13 300 sogenannte Anwohnerparkkarten plus 6 500 Jahresparkkarten verteilt; dies macht nach Adam Riese 19 800 Karten für die insgesamt 24 500 Plätze, wovon 3 500 in öffentlichen Parkhäusern. Zusätzlich hat man im Jahr 2012 79 154 sogenannte Kurzzeitparkkarten ausgegeben und im Jahr 2013 waren es 83 341 Karten, und dies wohlverstanden immer für dieselben öffentlich zugänglichen Plätze. Die Schlussfolgerung daraus ist, dass der Parkraum in der Stadt Bern zig mal überbelegt ist und dass es bereits für die Einheimischen zu wenige Parkplätze gibt, die öffentlich zugänglich sind. Dazu kommt, dass in der Stadt Bern, was öffentlich zugängliche Parkhäuser anbelangt, eine Monopolsituation herrscht. Die FDP-Fraktion wird dies gelegentlich unter die Lupe nehmen und allenfalls die nötigen Massnahmen ergreifen. Man hat insofern eine Monopolsituation, als sämtliche dieser Parkhäuser zwar rechtlich gesehen die Form von Aktiengesellschaften haben, Mehrheitsaktionärin ist aber immer die Stadt Bern und die Preise werden mit grosser Wahrscheinlichkeit untereinander abgesprochen und sind in der Stadt Bern wesentlich höher als in vergleichbaren Städten. Autos, meine lieben Kolleginnen und Kollegen zu meiner Rechten, wenn ich am Mikrofon stehe, kann man nicht einfach in Luft auflösen. Da können Sie noch so lange versuchen, Parkplätze zu reduzieren. Das zusammenlegbare Auto fürs Handtäschchen gibt es noch nicht und wird es in den nächsten 50 Jahren wahrscheinlich auch nicht geben. Die FDP-Fraktion lehnt diesen Vorstoss sowohl in der Form der Motion wie in Form des Postulats ab.

Hans Kupferschmid (BDP) für die BDP/CVP-Fraktion: Diese Motion finden wir eine grandiose Sache, wenn Sie wollen, dass der Suchverkehr zunimmt. Seien Sie realistisch. Sind weniger Parkplätze vorhanden, suche ich länger, bis ich einen finde. Ich persönlich bin froh, wenn Ihr Besuch mit dem öV anreist, denn so findet mein Besuch einen Parkplatz. Das Parkkonzept in

der Stadt Bern ist eher Pflästerlipolitik. Es gibt zig Varianten. Machen Sie zuerst dort reinen Tisch. Wir lehnen diese Forderung klar ab.

Einzelvoten

Henri-Charles Beuchat (SVP): Für Michael Sutter von der sozialdemokratischen Regierungspartei reicht es absolut nicht aus, die Parkplätze um zehn Prozent zu reduzieren. Heute ist ein super Tag für mein Portemonnaie. Meinetwegen können Sie die Parkplätze um 50 Prozent reduzieren, so kann ich künftig 1000 Franken pro Monat für einen meiner vermieteten Parkplätze verlangen. Die Autofahrenden sind nicht schlechtere Menschen. Dass die Grünen hier einen Kreuzzug gegen die Autos reiten, statt sich auf die Entwicklung von umweltfreundlichen Technologien zu konzentrieren, deckt die einschlägigen Prognosen, die sie für die Nationalratswahlen erhalten haben. Dass Rot-Grün zur Durchsetzung ihrer ideologischen Ziele vor nichts zurückschreckt, ist der SVP-Fraktion klar. Neu in dieser jahrelang grassierenden Parkplatzvernichtung ist die komplett überrissene und groteske Forderung, Parkplätze auf einen Schlag um zehn Prozent zu reduzieren. Wer sich in der Stadt bewegt, weiss, dass dies ein völliger Unsinn ist. Die Behauptung der rot-grünen Partei, es gebe ein Überangebot an Parkplätzen, ist völlig aus der Luft gegriffen. Das Verkehrschaos in der Stadt Bern wird durch deren Reduktion um zehn Prozent eher noch verstärkt, da parkplatzsuchende Autofahrende den Verkehrsfluss behindern. In der ganzen Stadt Bern gibt es 14 879 Parkplätze, auf denen man mit einer Parkkarte zeitlich unbegrenzt parkieren kann. In den zentrumsnahen Zonen wie beispielsweise Matte, Kirchenfeld, Mattenhof, Lorraine, Breitenrain werden heute mehr Parkkarten verkauft als Parkplätze vorhanden sind. Es gibt dort absolut zu wenige Parkplätze. Dazu kommen all diejenigen Autofahrenden, die ihr Auto zeitlich beschränkt mit einer Parkscheibe parkieren können, Kurzzeitbewilligungen für Nichtanwohnende, 4-Stunden-Karten und Tagesbewilligungen. Diese Kastrierung der Autofahrenden lehne ich entschieden ab. Sie sind keine schlechteren Menschen. Ich bitte, die Vorlage...

Der Vorsitzende *Thomas Göttin*: Entschuldigung, ich habe den falschen Knopf gedrückt. Angesichts der langen Liste weiterer Einzelvoten werden wir das Geschäft auch diesmal nicht zu Ende diskutieren können. Ich schlage vor, dieses auf die nächste Sitzung zu verschieben. Die Votantinnen und Votanten sind notiert. Es gibt noch drei Interpellationen zu behandeln. Ich schlage vor, dass wir diese noch behandeln.

- Die Beratung zu Traktandum 9 wird unterbrochen und auf die nächste Sitzung verschoben. Die Traktanden 10 und 11 werden auf eine spätere Sitzung verschoben. -

2014.SR.000339

12 Interpellation Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Wie geht es weiter mit dem Tram Region Bern?

Die Diskussion wird nicht verlangt.

Philip Kohli (BDP) für die BDP/CVP-Fraktion: Wir danken dem Gemeinderat ganz herzlich für seine Antwort. Wir bezweifeln, ob die zu prüfenden Varianten, die hier vorgeschlagen werden, die optimalen Lösungen darstellen. Wir sind jedoch sehr froh, hat auch der Gemeinderat erkannt, dass wir alle sehr gespannt auf die Abstimmung in Ostermundigen warten und je nach Ausgangslage nach einer sinnvollen Lösung suchen. Wir stimmen dem Gemeinderat zu, dass

die Doppelgelenkbusse nicht das Mass aller Dinge und mit Vorsicht zu geniessen sind. Alles in allem sind wir sehr zufrieden mit der Antwort und warten gespannt auf die Zukunft, vielleicht sogar auf Schienen.

Beschluss

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

- Die Traktanden 13 und 14 werden gemeinsam behandelt.-

2015.SR.000025

13 Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Millionen für nichts? Nachfrage Tram Region Bern

Die Diskussion wird nicht verlangt.

Interpellant *Bernhard Eicher* (FDP): Ich halte fest: Wenn wir die in den beiden Antworten des Gemeinderats genannten Beträge zusammenrechnen, beträgt die Investition für die Stadt Bern und die Betriebe rund 4,5 Mio. Franken. Rechnet man noch die Investitionen des Kantons mit ein, sind es fast 30 Mio. Franken – und es gibt keine Lösung. Es ist eine klassische Fehlinvestition und wir bedauern dies. Wir sind also nicht zufrieden mit der Antwort des Gemeinderats, weil er offensichtlich kein Interesse daran hat sich zu überlegen, wie man mit Grossprojekten umgeht, wie der Prozess optimiert werden könnte. Wir haben beim Büro des Stadtrats einen entsprechenden Vorstoss eingereicht, der demnächst besprochen wird. Wir wollen nach vorne schauen und uns überlegen, wie man künftig bei Grossprojekten besser vorgehen könnte, damit nicht grosse Beträge investiert werden, die am Schluss aufgrund einer Volksabstimmung verloren gehen.

Beschluss

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

2015.SR.000037

14 Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Millionen für nichts? Nachfrage Tram Region Bern Nr. II

Die Diskussion wird nicht verlangt.

Beschluss

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

Traktandenliste

Die Fortsetzung von Traktandum 9, Traktanden 10, 11 und 15 bis 18 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

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

1. Dringliche Interfraktionelle Motion FDP, SP, BDP/CVP, GFL/EVP, GB/JA!, SVP (Bernhard Eicher FDP/Rithy Chheng SP/Kurt Hirsbrunner, BDP/Claudio Fischer, CVP/Janine Wicki, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP/Regula Tschanz, GB/Seraina Patzen, JA!/ Ueli Jaisli, SVP): Kirchliche Gemeinschaftszentren sollen auch künftig für Gemeinwesenarbeit benutzt werden können
2. Interfraktionelle Motion SP, AL/GPB-DA/PdA+, SVP (Gisela Vollmer, SP/Luzius Theiler, GPB-DA/Kurt Rügsegger, SVP): Bern+ mit Stadtmodell „Endlich diese Übersicht“
3. Motion Fraktion SP (Rithy Chheng/Lena Sorg, SP): Längerer Mutterschafts- und Vaterschaftsurlaub für städtische Angestellte bei Zwillingen und Mehrlingen
4. Motion Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Luzius Theiler GPB-DA): Gegen Zweckentfremdung von Wohnraum in der Altstadt
5. Postulat Fraktion GB/JA! (Seraina Patzen, JA!/Franziska Grossenbacher, GB): Gesamtnutzungskonzept für den öffentlichen Raum in der Innenstadt
6. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Besuch Jan Gehl: konkreter Nutzen und Kosten für die Stadt? Wahlkampfmassnahmen für Stadtpräsidium 2016?
7. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Reithalle-Gespräche am runden Tisch! Was hat der Herr Stadtpräsident in der Zwischenzeit überhaupt erreicht? Kapitulierte der Stadtpräsident?

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.35 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der 1. Vizepräsident

Thomas Göttin

Die Protokollführerin

Christine Gygax