

Stadtratssitzung

Donnerstag, 15. Oktober 2015, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Protokollgenehmigungen Stadtrat 2015 (Protokoll Nr. 14 vom 13.08.2015)	2014.SR.000343
2. Agglomerationskommission (AKO): Wahlen Legislatur 2013-2016; Ersatzwahl	2013.SR.000440
3. Wahlen in Schulkommission: Sprachheilschule (BSS: Teuscher)	2013.GR.000313
4. Kleine Anfrage Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Matthias Stürmer, EVP): Wurde die Nachhaltigkeit im Pilotversuch vergessen? (BSS)	2015.SR.000230
5. Kleine Anfrage Jacqueline Gafner Wasem (FDP): 20'000 Steuerfranken zur Unterstützung von „Schlangen- und Bären-Visionen“ des Vereins Delia vor der Kulisse des UNESCO-Welterbes Berner Altstadt? (SUE)	2015.SR.000231
6. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Was gilt nun? Ist das Chalet Casaluci nun gerettet? (TVS)	2015.SR.000228
7. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Velobrücke trotz Velospuren auf der Lorrainebrücke? Salamtaktik des Gemeinderates? (TVS)	2015.SR.000229
8. Geschäftsreglement des Stadtrats (GRSR); Teilrevision, 1. Lesung (AK: Widmer)	2007.SR.000024
9. Prozessoptimierung bei Grossprojekten; Einsetzung einer nichtständigen Kommission: Antrag Fraktion FDP (Bernhard Eicher) (Büro)	2015.SR.000195
10. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 02.07.2015 und 13.08.2015</i>	2013.SR.000114
11. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 02.07.2015 und 13.08.2015</i>	2013.SR.000115
12. Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!, GFL/EVP (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Michael Steiner, GFL): Mehr Sicherheit für Velofahrende; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss)	2013.SR.000404
13. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): Stopp der Veloverschmutzung in der Stadt Bern! Was für Massnahmen ergreift der Gemeinderat?; <i>Ablehnung</i> (TVS: Wyss)	2013.SR.000422

- | | |
|---|-----------------|
| 14. Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Velobahnen für Bern; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss) | 2013.SR.000418 |
| 15. Velohaupttrouten; Projektierungs- und Ausführungskredit für die erste Route Wankdorf (PVS: Sutter / TVS: Wyss) | 2015.TVS.000119 |
| 16. Motion Mario Imhof, Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Parkplatzvignette für Fahrräder; <i>Ablehnung</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 02.07.2015 und 13.08.2015</i> | 2013.SR.000060 |
| 17. Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB/Lea Bill, JA!): Aus provisorischen Veloabstellplätzen werden Lösungen für die Zukunft; Prüfungsbericht (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 02.07.2015 und 13.08.2015</i> | 2013.SR.000273 |
| 18. Interfraktionelles Postulat SP, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (David Stampfli, SP/Lea Bill, JA!/Michael Steiner, GFL/Daniel Imthurn, GLP): Genügend Veloabstellplätze beim Bahnhof Bern schaffen; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss) | 2013.SR.000297 |
| 19. Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum: Zwischenbericht und Projektierungskredit hindernisfreie öV-Haltestellen (PVS: Blaser / TVS: Wyss) | 2013.GR.000305 |
| 20. Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Zweite Tramachse realisieren; <i>Ablehnung</i> (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 27.08.2015</i> | 2014.SR.000333 |
| 21. 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) <i>verschoben vom 27.08.2015</i> | 2014.SR.000092 |

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 18	979
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	982
Traktandenliste.....	983
1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2015 (Protokoll Nr. 14 vom 13.08.2015)	983
2 Agglomerationskommission (AKO): Wahlen Legislatur 2013-2016; Ersatzwahl.....	983
3 Wahlen in Schulkommission: Sprachheilschule	983
4 Kleine Anfrage Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Matthias Stürmer, EVP): Wurde die Nachhaltigkeit im Pilotversuch vergessen?.....	984
5 Kleine Anfrage Jacqueline Gafner Wasem (FDP): 20'000 Steuerfranken zur Unterstützung von „Schlangen- und Bären-Visionen“ des Vereins Delia vor der Kulisse des UNESCO-Welterbes Berner Altstadt?.....	984
6 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Was gilt nun? Ist das Chalet Casaluci nun gerettet?	984
7 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Velobrücke trotz Velospuren auf der Lorrainebrücke? Salamtaktik des Gemeinderates?.....	985
8 Geschäftsreglement des Stadtrats (GRSR); Teilrevision, 1. Lesung	985

9	Prozessoptimierung bei Grossprojekten; Einsetzung einer nichtständigen Kommission: Antrag Fraktion FDP (Bernhard Eicher).....	995
10	Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs.....	998
11	Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken.....	998
12	Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!, GFL/EVP (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Michael Steiner, GFL): Mehr Sicherheit für Velofahrende.....	999
13	Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): Stopp der Veloverschmutzung in der Stadt Bern! Was für Massnahmen ergreift der Gemeinderat?.....	999
14	Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Velobahnen für Bern.....	999
	Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr.....	1009
10	Fortsetzung: Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB): Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs.....	1010
11	Fortsetzung: Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken.....	1020
12	Fortsetzung: Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!, GFL/EVP (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Michael Steiner, GFL): Mehr Sicherheit für Velofahrende.....	1020
13	Fortsetzung: Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): Stopp der Veloverschmutzung in der Stadt Bern! Was für Massnahmen ergreift der Gemeinderat?.....	1020
14	Fortsetzung: Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Velobahnen für Bern.....	1021
15	Velohaupttrouten; Projektierungs- und Ausführungskredit für die erste Route Wankdorf.....	1021
21	Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Simon Glauser/Kurt Rügsegger, SVP): Tram Region Bern: Mehr Transparenz! Erhalt der wertvollen Baumalleen im Nordquartier! Megabusse als wirtschaftlich sinnvolle Alternative!.....	1034
	Traktandenliste.....	1034
	Eingänge.....	1035

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsident Claude Grosjean

Anwesend

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

Entschuldigt

Katharina Altas	Ingrid Kissling-Näf	Marco Pfister
Cristina Anliker-Mansour	Daniel Klauser	Lena Sorg
Rithy Chheng	Martin Krebs	Michael Steiner
Thomas Göttin	Daniela Lutz-Beck	Bettina Stüssi
Roland Iseli	Martin Mäder	

Vertretung Gemeinderat

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

Entschuldigt

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

Ratssekretariat

Liliane Minder, Stv. Ratssekretärin	Nik Schnyder, Ratsweibel
Markus Schütz, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

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

Traktandenliste

Antrag Fraktion SVP auf Diskussion zu einem aktuellen Ereignis

Erich Hess (SVP): Wir hatten letzten Samstag Kosten von über einer Million Franken wegen der Terroristen in der Reitschule. Wir müssen im Stadtrat zwingend darüber reden, in welche Richtung es gehen soll. Bereits nächsten Samstag ist wieder dasselbe geplant, es werden voraussichtlich wieder riesige Kosten auf die Stadt Bern zukommen. Das können wir nicht akzeptieren, wir müssen darüber diskutieren. Ich bitte Sie, dem Antrag der SVP-Fraktion zuzustimmen. Es darf nicht sein, dass Millionen so verschleudert werden, ohne dass etwas passiert.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Antrag Fraktion SVP auf Diskussion zu aktuellem Anlass ab (16 Ja, 33 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 002*

2014.SR.000343

1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2015 (Protokoll Nr. 14 vom 13.08.2015)

Der Stadtrat genehmigt Protokoll Nr. 14 vom 13. August 2015.

2013.SR.000440

2 Agglomerationskommission (AKO): Wahlen Legislatur 2013-2016; Ersatzwahl

Der Stadtrat wählt als Nachfolger für den zurückgetretenen Lukas Meier (SP) den von der Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ nominierten Luzius Theiler als neues Mitglied der AKO.

2013.GR.000313

3 Wahlen in Schulkommission: Sprachheilschule

Beschluss

1. Frau Fabienne Verbay-Antenen ist am 31. Juli 2015 als Mitglied der Schulkommission Sprachheilschule zurückgetreten. Von diesem Rücktritt wird – verbunden mit dem Dank für die geleistete Arbeit – Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat wählt als neues Mitglied der Schulkommission Sprachheilschule ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d.h. bis am 31. Juli 2017: Frau Corinne Suter (Eltern), 1976, Seftigenstrasse 340, 3084 Wabern.
3. Herr Rainer Fretz-Männel ist am 31. Juli 2015 als Mitglied der Schulkommission Sprachheilschule zurückgetreten. Von diesem Rücktritt wird – verbunden mit dem Dank für die geleistete Arbeit – Kenntnis genommen.

4. Der Stadtrat wählt als neues Mitglied der Schulkommission Sprachheilschule ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d.h. bis am 31. Juli 2017: Herr Hans-Peter Bumann (Eltern), 1961, Feldackerstrasse 17, 3173 Oberwangen.

2015.SR.000230

4 Kleine Anfrage Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Matthias Stürmer, EVP): Wurde die Nachhaltigkeit im Pilotversuch vergessen?

Manuel C. Widmer (GFL): Ich danke dem Gemeinderat für seine Antwort. Leider haben wir nicht ganz dasselbe verstanden: Ich kann die Antwort des Gemeinderats dann nachvollziehen, wenn ich den Begriff der Nachhaltigkeit auf den Versuch beziehe. Ich fragte aber nach der Nachhaltigkeit in Bezug auf den Effekt für die Kinder. Ich finde es nach wie vor nicht sonderlich nachhaltig, wenn man den Kindern zwei Jahre lang ein iPad zur Verfügung stellt und die Kinder auf diesem viele Skills lernen, sie dann aber nach Ablauf dieser Frist in ein Schulzimmer kommen, wo gerade mal zwei „base4kids“-Computer stehen, auf denen die Kinder die während zweier Jahre gelernten Skills nicht mehr anwenden können. Das ist schade. Man lässt etwas verkümmern, Nachhaltigkeit ist nicht gegeben. Ich freue mich auf „base4kids 2.0“.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2015.SR.000231

5 Kleine Anfrage Jacqueline Gafner Wasem (FDP): 20'000 Steuerfranken zur Unterstützung von „Schlangen- und Bären-Visionen“ des Vereins Delia vor der Kulisse des UNESCO-Welterbes Berner Altstadt?

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Ich danke dem Gemeinderat für seine Antwort. Sie macht klar, wie man vorgehen muss, wenn man einen Auftrag will oder braucht: Man gründet einen Verein, sucht sich ein paar Leute in der Stadt Bern, die man in der Öffentlichkeit einigermassen kennt. Unter diesen sollte unbedingt ein Mitglied des Gemeinderats sein, dann ist die Sache quasi geritzt. Man wird auf jeden Fall einen Kredit bzw. eine Kreditposition finden, selbst wenn man dafür das Globalbudget erhöhen muss – und dies bei einer Dienststelle, wo ich mich im konkreten Fall frage, was die Direktionsstabsdienste der SUE mit „Kunst, Kultur, Bewegen und Begegnen“ zu tun haben. Meines Erachtens nichts. Die Gebrauchsanweisung aber, wie man vorgehen muss, wenn man einen Auftrag braucht, haben wir nun.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2015.SR.000228

6 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Was gilt nun? Ist das Chalet Casaluci nun gerettet?

Alexander Feuz (SVP): Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort. Mit Befriedigung habe ich zur Kenntnis genommen, dass das Chalet Casaluci nicht mehr gefährdet ist. Ich hoffe, das

bleibt so. Noch mehr hege ich die Hoffnung, dass das Prestigeprojekt der teuren Velobrücke spätestens von Bund oder Kanton versenkt wird. Es gibt andere Lösungen, um Verbesserungen zu erzielen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2015.SR.000229

7 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): RGM-Prestigeprojekt Velobrücke in Bern: Velobrücke trotz Velospuren auf der Lorrainnebrücke? Salamtaktik des Gemeinderates?

Alexander Feuz (SVP): Sie kennen den schönen Plan mit dem dichten Velowegnetz und den Velorouten. Andererseits werden wir auf dem Neufeldzubringer wahrscheinlich einen Spurbau vornehmen. Man kann dann im Neufeldzubringer wohl Champignons pflanzen – Ab- und Zufluss zum Neufeldzubringer sind nicht mehr gewährleistet. Ich protestiere gegen die Salamtaktik. Ich glaube nicht, dass die PVS-Mitglieder, die den Antrag gestellt haben und der Gemeinderat einander dermassen schlecht gekannt haben. Das war eine Auftragsarbeit.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2007.SR.000024

8 Geschäftsreglement des Stadtrats (GRSR); Teilrevision, 1. Lesung

Antrag der Aufsichtskommission

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag der Aufsichtskommission vom 24. August 2015 zur Teilrevision des Geschäftsreglements des Stadtrats (GRSR) vom 12. März 2009.
2. Er genehmigt Artikel 19a (neu) GRSR und die Änderung von Artikel 43 Absatz 2 GRSR.
3. Er lehnt den Antrag sowie den Eventualantrag von Michael Daphinoff (CVP) und Kurt Hirsbrunner (BDP) zu Artikel 63 Absatz 5 sowie den Antrag Theiler (GPB-DA) zu Artikel 50 GRSR ab.
4. Diese Änderungen treten am 1. Januar 2016 in Kraft.

Bern, 24. August 2015

Anträge zuhanden der 2. Lesung

Antrag von Luzius Theiler (GPB-DA) zu Art. 1 GRSR

Art. 1 Abs. 1 (**neu**): Die Stadtratssitzungen sind so anzusetzen, dass die Geschäfte spätestens am 10. Sitzungstag nach Verabschiedung durch den Gemeinderat traktandiert werden können.

Vorbehalten bleiben die Fristen für dringlich erklärte Vorstösse.

Antrag von Michael Daphinoff (CVP) und Kurt Hirsbrunner (BDP) zu Art. 63 Abs. 5 GRSR

Die Interpellantin oder der Interpellant kann Diskussion beantragen; sie findet statt, wenn dem Antrag **zwei Drittel** der anwesenden Mitglieder des Stadtrats zustimmt. Über diesen Antrag wird nicht diskutiert.

Eventualantrag von Michael Daphinoff (CVP) und Kurt Hirsbrunner (BDP) zu Art. 63 Abs. 5 GRSR

Die Interpellantin oder der Interpellant kann Diskussion beantragen; sie findet statt, wenn dem Antrag **die Hälfte** der anwesenden Mitglieder des Stadtrats zustimmt. Über diesen Antrag wird nicht diskutiert.

Antrag der Fraktion FDP

Neu sollen die Traktanden nach Wichtigkeit abgestuft werden. D.h. sämtliche Sachgeschäfte (Leistungsverträge, Projektierungs- und Baukredite, Reglementsänderungen usw.) sind prioritär zu behandeln.

Antrag von Luzius Theiler (GPB-DA) zu Art. 50 GRSR

Absatz 2 (**neu**) Bauvorlagen (inkl. Projektierungskredite) von Hochbau Stadt Bern (HSB) werden vor dem Rat gemeinsam von der Vorsteherin oder dem Vorsteher der Präsidialdirektion und dem Vorsteher oder der Vorsteherin der nutzenden Direktion vertreten.

Anträge der SVP Fraktion

1. Änderungsantrag SVP zu Antrag Luzius Theiler Art. 1 GRSR

Art. 1 Abs1 Neufassung:

Die Stadtratssitzungen sind so anzusetzen, dass die Geschäfte spätestens am 8. Sitzungstag nach Verabschiedung durch den Gemeinderat traktandiert werden können. Vorbehalten bleiben die Fristen für dringlich erklärte Vorstösse.

Begründung

Vorstösse machen nur Sinn, wenn diese aktuell im Rat diskutiert und darüber befunden werden kann.

2. Änderungsantrag SVP zu Eventualantrag Daphinoff (CVP) und Hirsbrunner (BDP) zu Art. 63 Abs.5 GRSR

Die Interpellantin oder der Interpellant kann Diskussion beantragen; sie findet statt, wenn dem Antrag ein Viertel der anwesenden Mitglieder des Stadtrats zustimmt.

Begründung

Das Parlament soll grundsätzlich jedem Mitglied im Stadtrat die Möglichkeit gewähren, sein Anliegen einzubringen und zu diskutieren.

3. Änderungsantrag SVP zu Antrag FDP

Die Geschäfte im Stadtrat werden nicht priorisiert sofern der Stadtrat an seiner Sitzung nichts anderes beschliesst. Vorbehalten bleiben die Fristen für dringlich erklärte Vorstösse. Diese sind nach einer ev. Protokollgenehmigung und Wahlen anfangs der Sitzung zu traktandieren.

4. Änderungsantrag SVP zu Antrag Luzius Theiler zu Art. 50 resp. zu Art. 19a (neu) GRSR

Abs. 2 die Anwesenheit der zuständigen Direktoren/innen im Stadtrat ist zwingend.

Begründung

Die Präsenz der Direktoren/innen im Stadtrat am Sitzungstag ist begrüssenswert, gibt sie den Stadträtinnen und Stadträten doch die Möglichkeit einen bilateralen Austausch im Rahmen ihrer politischen Tätigkeit zu pflegen.

5. Änderungsantrag SVP zu Antrag Stadtratsbüro zu Art. 43 GRSR

Die Publikation erscheint spätestens acht Tage vor der Sitzung und am Sitzungstag.

Begründung

Die Bevölkerung der Stadt Bern hat das Recht, auch am Sitzungstag über die traktandierten Geschäfte im Stadtrat orientiert zu werden.

Referent AK *Manuel C. Widmer* (GFL): Das heute vorliegende kleine Päcklein ist ein weiterer Schritt zur Verfeinerung unserer parlamentarischen Instrumente und der Vorgehensweise im Parlament. Selbst wenn wir Ihnen heute einen Grossteil der Anträge zur Ablehnung empfehlen, jedoch aus keinen Antrag auf Abstimmung stellen oder auf eine Abstimmung verzichten,

so waren doch auch dieses kleine Päckchen und die dazugehörigen Anträge Gegenstände einer ganzheitlichen Diskussion in der AK und ihrer Arbeitsgruppe. Indem wir Ihnen nicht alle Anträge gleichzeitig, sondern einen Teil davon früher vorlegen, versuchen wir einerseits eine klare Struktur in die Diskussion zu bringen und andererseits Monsterdebatten zu verhindern. Das grosse Paket, das in zwei Wochen in die zweite Lesung gehen wird, wird aufzeigen, wie komplex die Diskussionen und die Abstimmungsverfahren werden können.

Zum Inhaltlichen: Eine ausführliche Diskussion zu Punkt 1 werden wir in der Diskussion des erwähnten zweiten Pakets, das wir in zwei Wochen behandeln, durchführen. Luzius Theiler hat denselben Antrag als neuen Vorschlag in die Diskussion zur Teilrevision des Ratsreglements eingebracht. Kurz gesagt, befürchtet Luzius Theiler, es könne wegen des Rückstaus und der Verschleppung von Geschäften keine seriöse Ratsarbeit mehr geleistet werden. Er findet, es müsse eine Behandlungsfrist für vom Gemeinderat verabschiedete Geschäfte eingeführt werden. Die Idee ist, dass Geschäfte zwingend innerhalb einer bestimmten Frist im Rat behandelt werden müssen. Implizit sagt der Antrag, dass bei einem Stau von Geschäften innerhalb dieser Frist Zusatzsitzungen angesetzt werden müssen, damit die Fristen eingehalten werden können. Die AK teilt zwar das ungute Gefühl von Luzius Theiler, was den Rückstau von Geschäften betrifft. Allerdings zieht die AK daraus nicht dieselben Schlüsse: Für die Kommission würde die Einführung dieser Regelung de facto eine Rückkehr zum einwöchigen Sitzungsrhythmus bedingen, oder es müssten bedeutend mehr Zusatzsitzungen abgehalten werden. Ein Ratsbetrieb in einem verlässlichen Rhythmus, wie er vor allem auch für arbeitstätige Ratsmitglieder wichtig wäre, wäre kaum mehr möglich. Die Kommission möchte zum jetzigen Zeitpunkt grossmehrheitlich nichts am zweiwöchigen Sitzungsrhythmus ändern. Was die Sitzungslänge betrifft, werden Sie in Paket 2 die Möglichkeit haben, sich dazu zu äussern. Nicht zuletzt sieht die Kommission auch ein Problem darin, Regelungen zu schaffen, bei welchen der Durchsetzungscharakter fehlt. Was würde passieren, wenn der Stadtrat sich nicht an die Traktandierungsregelung hält? Eine Busse für das Büro? Das bleibt unklar. Da wir wie gesagt im Rahmen der zweiten Lesung des grösseren Pakets über genau diesen Antrag werden abstimmen können, können wir heute zu Protokoll geben, dass sich die Kommission an ihrer Sitzung vom 24. August 2015 gegen diesen Vorschlag ausgesprochen hat.

Wohl aus einer ähnlichen Unzufriedenheit heraus haben Michael Daphinoff und Kurt Hirsbrunner in die Tasten gegriffen. Sie stellen sich die Frage, wieso der Stadtrat über fast jede Interpellationsantwort ausführlich diskutieren wolle und müsse, gehe es doch vor allem darum, Informationen vom Gemeinderat einzuholen. Sie stören sich daran, dass ein Drittel der Stimmen im Parlament reiche, um auch über grossmehrheitlich unbestrittene Antworten stundenlang zu diskutieren. Sie fordern deswegen in ihrem Antrag, dass künftig eine Zweidrittelmehrheit nötig sein soll, um eine Diskussion auszulösen; in einem Eventualantrag ist dann noch die Rede von der Hälfte des Parlaments. Auch wenn die Aufsichtskommission die Hintergründe dieses Antrags verstehen kann, so lehnt sie die Anträge Daphinoff/Hirsbrunner doch klar ab. Dies vor allem aufgrund des Minderheitenschutzes. Ein Parlament hat auch die Aufgabe, den Minderheiten zuzuhören und ihre Überlegungen in die Entscheidungsfindung einzubeziehen. Ein Quorum von zwei Dritteln oder auch nur der Hälfte der Stadträtinnen oder Stadträte könnte dazu führen, dass nur noch über mehrheitsfähige Interpellationen diskutiert wird, bzw. nicht mehr über Interpellationen der Minderheit. Deswegen empfiehlt Ihnen die AK die Ablehnung des Antrags und des Eventualantrags Daphinoff/Hirsbrunner.

Der Antrag der FDP verlangt, dass künftig Geschäfte abgestuft nach Wichtigkeit traktandiert werden sollen. Ihm kommt die AK im Rahmen von Paket 2 in zwei Wochen nach. Wir hatten dieses Begehren ja bereits im Rat, wenn auch noch nicht ganz vollständig. In ihren Sitzungen von Februar und August 2015 hat die AK dieses Anliegen besprochen und dafür viel Verständnis aufgebracht. Insbesondere fand die Idee Anklang, dass Sachgeschäfte bevorzugt behandelt werden sollen. Gleichzeitig setzte sich aber die Auffassung durch, dass dringliche

Vorstösse nicht auf ewig hinter Sachgeschäften zurückstehen sollen. Deswegen hat die AK in Paket 2 zusätzlich den Punkt aufgenommen, dass Sachgeschäfte zwar prioritär behandelt werden sollen, dringliche Vorstösse aber nur einmal verschoben werden sollen. Dies gäbe einen gesunden Ausgleich zwischen Behörden- und Ratsgeschäften. Weil wir über diesen ausgewogenen Vorschlag, der den Antrag FDP ja mit enthält, in der zweiten Lesung des grossen Pakets bestimmen können, müssen wir heute nicht darüber abstimmen und können auf einen Antrag verzichten.

Im Gegensatz zu den vorherigen Anträgen stand die AK Luzius Theilers Antrag zu Art. 50 sehr positiv gegenüber. In ihm verlangt Luzius Theiler, dass bei Bauvorlagen und Projektierungskrediten von HSB in Zukunft nicht nur der zuständige Gemeinderat der bestellenden Direktion anwesend sein soll, sondern immer auch derjenige Gemeinderat, der HSB unter sich hat; zurzeit wäre dies der Stadtpräsident. Damit soll gewährleistet werden, dass der Rat auch zu Baufragen in einem höheren Detaillierungsgrad kompetente Auskünfte bekommen kann. Die AK hatte dafür nicht nur Sympathie, sondern sie geht sogar einen Schritt weiter. Sie schlägt Ihnen nämlich vor, dass die gemeinderätliche Mehrfachvertretung bereits in der zuständigen Kommission sichergestellt werden soll, sobald mehr als eine Direktion an einem Bauvorhaben beteiligt ist. Ob die Anwesenheit von beiden bzw. allen betroffenen Gemeinderatsmitgliedern auch im Rat vonnöten ist, soll dann die zuständige Sachkommission entscheiden. Es gäbe also in den Sachkommissionen ein standardisiertes Verfahren: Die Kommission müsste jeweils am Ende der Kommissionsdebatte entscheiden, ob es reicht, wenn nur die bestellende Direktion im Rat ist, oder ob die Kommission der Meinung ist, dass die Direktoren aller betroffenen Direktionen anwesend sein müssen. Deswegen schlagen wir Ihnen in Abänderung des Antrags von Luzius Theiler nicht eine Änderung von Art. 50 GR SR, sondern von Art. 19 GR SR vor. Erreichen tun wir damit dasselbe. Gleichzeitig bittet Sie die AK, den ursprünglichen Antrag von Luzius Theiler abzulehnen.

Als letzten Antrag finden Sie unter Nummer 6 einen Antrag des Büros. Es ist dies vor allem ein Sparantrag, der die betroffene Kasse um etwa 20'000 Franken entlasten soll. Gemäss heute geltender Regelung wird die Traktandenliste des Stadtrats zweimal im „Anzeiger“ publiziert – das erste Mal zwei Wochen vor der Sitzung, das zweite Mal am Sitzungstag. Die AK ist mit dem Büro der Auffassung, dass hier durchaus gespart werden kann. Einerseits können wir so der Situation Rechnung tragen, dass Behördenpublikationen seit Anfang 2015 für die Stadt kostenpflichtig sind. Andererseits werden Traktandenlisten auch im Internet für alle zugänglich publiziert. Auch ist der Grad der Beachtung des Anzeigers nicht mehr so hoch wie früher. Die AK hat auch geprüft, ob mit dieser Neuregelung gegen übergeordnetes Recht oder städtische Verordnungen verstossen würde. Man ist zum Schluss gekommen, dass die Neureglung unproblematisch ist und die Publikationspflicht in jedem Fall eingehalten werden kann. Deswegen empfiehlt Ihnen die Kommission die Annahme der Änderung von Art. 43.

Zusammengefasst: Die AK empfiehlt Ihnen die Ablehnung beider Anträge Hirsbrunner/Daphinoff und des Antrags Theiler zu Art. 50; zur Annahme empfiehlt die Kommission den neuen Art. 19a sowie die Änderung von Art. 43 Abs. 2.

Zu den Eingaben, die die SVP heute überraschenderweise noch gemacht hat, können wir nicht Stellung nehmen, weil wir sie nicht diskutieren konnten. Das ist insbesondere deswegen betrüblich, weil die SVP eigentlich einen Vertreter in der Aufsichtskommission hätte, der diese Vorschläge dort hätte einbringen können. So hätte man sie schon diskutieren können, und man könnte heute darüber befinden. Ich möchte alle anwesenden Parlamentarierinnen und Parlamentarier aller Fraktionen darum bitten, künftig die Kommissionsarbeit wieder mehr zu respektieren und Vorschläge zu Abänderungen zu Anträgen dort einzubringen – und nicht hier zu einem Zeitpunkt, wo es die Arbeit des Parlaments eher blockiert als befruchtet.

Fraktionserklärungen

Manuel C. Widmer (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die GFL/EVP-Fraktion folgt der Argumentation der Kommission bis auf einen Punkt. Sie wird dem Eventualantrag Hirsbrunner/Daphinoff entgegen der Kommissionsmeinung mehrheitlich zustimmen. Die Fraktion sieht das schwierige Spannungsverhältnis zwischen effizientem Ratsbetrieb und Minderheitenschutz. Allerdings ist sie der Auffassung, dass dies bei Diskussionen über Behördenauskünfte viel weniger entscheidend ist als bei Eingaben von Vorstössen oder anderen Geschäften. Für die GFL/EVP-Fraktion wäre ein Quorum der Hälfte der Ratsmitglieder, um über eine Interpellation zu diskutieren, ein gangbarer Weg. Dass die Fraktion dem Antrag heute zustimmt, ist auch ein Resultat des Effekts „Steter Tropfen höhlt den Stein“. Schon häufig haben wir hier moniert, dass der Rat sich viel zu sehr mit sich selbst beschäftigt. Schon häufig haben wir kritisiert, dass das Parlament immer wieder in epischer Länge über immer wieder dieselben Themen mit immer wieder denselben Argumenten diskutiert. Am Ende der Debatte über eine Interpellation steht – das Ende der Debatte. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Darüber mag man schimpfen und zetern, wie man will – aber diejenigen, die dafür verantwortlich sind, dass unsere Fraktion heute so stimmt, wissen ganz genau, dass sie das Wasser auf die Mühlen schütten, die zu diesem Resultat führen. Zudem wird in Kanton oder Bund schon länger nicht mehr über Interpellationen diskutiert. Dort würde es niemandem einfallen, von Demokratieverlust oder Unterdrückung von Minderheiten zu sprechen.

Für den Antrag von Luzius Theiler zu Art. 1 haben wir Verständnis, auch wenn wir den Weg für kaum gangbar halten. Entscheidender für die Reduktion der Geschäftslast wäre sicher, wenn der Rat zu einer gesunden Selbstbeschränkung zurückfinden würde. Ich denke, eine grosse Mehrheit hier wäre allen Ratsmitgliedern dankbar, wenn man denselben Antrag nur einmal und in einer Form einreichen würde. Immer häufiger werden – nicht nur hier – ähnliche oder gleiche Vorstösse in verschiedenen Darreichungsformen eingegeben. Wahrscheinlich könnten wir Zeit und Aufwand sparen, wenn alle diese Vorstösse nur einmal und in einer Form beantwortet, in der Kommission und im Rat nur einmal diskutiert und nur einmal für eine Abstimmung traktandiert werden müssten. Ebenfalls wären wir dankbar, wenn bei Teilrevisionen von Reglementen – auch des Ratsreglements – nicht jedes Mal via zweite Lesung noch hundert neue Ideen eingebracht würden, sondern wenn der Weg über eine reglementarische Änderung gemäss Art. 82 GRSR gehen würde. Dies würde nicht nur die Kommission, sondern auch den Rat entlasten. Nicht alles, was erlaubt ist, ist auch richtig oder gut. Irgendwann wird dieses sicher richtige, aber sich nicht konstruktiv auswirkende Vorgehen dazu führen, dass man das Reglement dahingehend anpasst, dass dieser Weg nicht mehr möglich ist. Dann können diejenigen, die dies zu verantworten haben, wieder Zetermordio schreien – irgendwann muss man die Folgen des eigenen Tuns verantworten. Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht.

Luzius Theiler (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA+: In unserer Gemeindeverfassung, der Gemeindeordnung, steht ganz eindeutig, dass Sitzungen einberufen werden, „sofern es die Geschäfte erfordern“. Das ist ein verbindlicher Auftrag. Bei meinem Antrag handelt es sich lediglich um eine Ausformulierung dieser zwingenden Norm in der Gemeindeordnung. Was heisst „sofern es die Geschäfte erfordern“? Gemäss meinem Vorschlag heisst dies: Wenn behandlungsreife, vom Gemeinderat verabschiedete Geschäfte mehr als zehn Sitzungen lang liegen bleiben, müssen zwingend Sitzungen einberufen werden, um die Geschäfte innerhalb der Frist zu behandeln. Die Antwort, die wir bekommen haben, empfinde ich als sehr enttäuschend, ja, sie ist ein Affront gegenüber unserer demokratischen Ordnung und unseren parlamentarischen Rechten. Es heisst, die Aufsichtskommission sei „in vielerlei Hinsicht“ nicht meiner Auffassung. Ich habe also mit Spannung erwartet, was „in vielerlei Hinsicht“ bedeutet,

dass also all die Punkte aufgezählt werden, mit welchen die Kommission nicht einverstanden war. Es kam dann aber lediglich ein Argument, nämlich: Man wolle nicht mehr Sitzungen haben. Im Verhältnis zur Problemstellung ist dies nicht befriedigend. Es grenzt an Arbeitsunlust und Arbeitsverweigerung. Man möchte sich einfach nicht damit beschäftigen, diesen Missstand zu beheben. Da muss ich schon sagen: Wir und das Volk, das uns gewählt hat, haben ein Anrecht darauf, dass die Geschäfte innert nützlicher Frist behandelt werden. Die Antwort der Aufsichtskommission, gestützt offenbar vom Ratsbüro, zeugt von einem Mangel an Problembewusstsein. Man scheint zu denken, dass sich das Problem mit den vielen Pendenzen irgendwann von selbst löst. Als wir im letzten Mai letztmals über die Geschäftsordnung diskutierten, waren gut 200 Vorstösse pendent. Inzwischen sind es über 300. Es kamen also innerhalb eines halben Jahres 100 Vorstösse hinzu. Ich bin kein Freund davon, immer alle Kurven gegen oben weiter zu zeichnen. Es wird zumindest bis zu den Wahlen noch so weitergehen. Dies geschieht aber nicht nur wegen der Wahlen bzw. wegen der Profilierung von Ratsmitgliedern, was im Übrigen jeweils sowieso nur die anderen betrifft.

Dass der Gemeinderat sehr oft nicht kooperativ mit dem Stadtrat zusammenarbeitet und seine Fristen bis zur letzten Sekunde ausnützt, hat seine Ursache auch darin, dass unser Ratsbetrieb aufgrund der Überlastung mit Geschäften schlecht funktioniert. Der Gemeinderat braucht oft sogar ein halbes Jahr, nur um zu schreiben, er sei bereit, ein Postulat anzunehmen. Oft sind Antworten inhaltlich qualitativ schlecht und provozieren dadurch immer wieder neue Vorstösse. Oft gibt es zu gutgeheissenen Vorstössen Fristverlängerungen bis „Anno Tubak“, was in der Zwischenzeit ebenfalls wieder Vorstösse provoziert. Es ist ein Teufelskreis: Wenn man schlecht arbeitet und alle Pendenzen vor sich hinschiebt, führt dies dazu, dass immer neue Pendenzen hinzukommen. Mein Antrag ist nichts weiter als ein schon fast unverantwortlich milder Versuch, dieses Problem irgendwie anzugehen. Selbstverständlich werde ich auch dem SVP-Antrag auf acht statt zehn Sitzungen zustimmen, aber vielleicht hat meiner die besseren Chancen. Ich nehme an, dass wir erst in 14 Tagen über diesen Antrag abstimmen werden. Ich bitte Sie dringend, sich die Sache nochmals zu überlegen. Als man die Zahl der Ratssitzungen reduzierte, meinte man, damit das Problem der Stadtratsflucht lösen zu können; übermässig viele Stadtratsmitglieder traten nach kurzer Zeit vorzeitig zurück. Dieses Problem ist überhaupt nicht gelöst – es gibt nach Reduktion der Sitzungszahlen gleich viele Rücktritte wie zuvor. Dies scheint also der falsche Ansatz zu sein. Wichtiger wäre doch, die Arbeitsbedingungen im Stadtrat zu verbessern. Wir haben seit Jahr und Tag immer wieder Vorschläge in diese Richtung gemacht, zuletzt zeigten wir in der Vernehmlassung der Aufsichtskommission zu diesen Änderungen Verbesserungsmöglichkeiten auf. Sie wurden aber nicht einmal erwähnt, damit beschäftigt man sich nicht. Es herrscht eine rein negative Haltung: Man ändert nichts, sondern belässt alles so, wie es ist. Wenn man etwas ändert, geht es auf Kosten der Rechte des Rats. Es gibt nie kreative Änderungen. Man fragt sich nie, was man ändern müsste, um die Bedingungen attraktiver zu machen, damit die Leute mehr Freude haben, im Stadtrat mitzuarbeiten. Auf Vorschläge ist man nie eingegangen. Das enttäuscht mich. Ich weise nur darauf hin, wie unterentwickelt immer noch das Ratsinformationssystem (RIS) funktioniert. Es gibt kein brauchbares Suchprogramm. Oft findet man Geschäfte mit Google schneller als mit RIS, wo man nur Zeit verliert. Viel Aufwand beschert man einem auch, wenn man Akteneinsicht will. Es heisst, es brauche dazu noch dieses und jenes Einverständnis, es müssten Fristen eingehalten werden usw. Bis man dann Akteneinsicht bekommt, ist das Problem längst nicht mehr aktuell. Es verleidet einem Stadtrat die seriöse Arbeit, wenn er die zu seiner Arbeit nötigen Unterlagen, die ihm gemäss Gemeindeordnung und Geschäftsreglement garantiert sind, nicht einsehen kann, weil ihm immer wieder bürokratische Hemmnisse entgegengestellt werden.

Man müsste auch über das Tabu der Entschädigung der Stadtratsmitglieder einmal reden. Unser Lohn ist wirklich mies. Von einer Erhöhung würde ich selbst nicht mehr profitieren, aber

sie wäre eine Voraussetzung, dass Leute, die auf ein gewisses Einkommen angewiesen sind, hier eher mitmachen können. Man reduziert alles auf Effizienzsteigerung. Das hat uns erst in die heutige Situation gebracht, denn ziemlich genau seit der Reduktion der Sitzungszahl sind wir in dieses Klima der Gereiztheit, des Stresses, der Nervosität und der Aggressivität geraten. Auch ich finde es unglücklich, wenn der gleiche chancenlose Antrag in zehn verschiedenen Formen gestellt wird. Das ist Zeitverschwendung. Aber auch dies ist eine Folge davon, dass der Rat so eingeschränkt wird, wie dies in den letzten Jahren passiert ist. Die Mitglieder rächen sich oder versuchen sich auf diese Art zu wehren. Das ganze System hat sich nicht bewährt. Ich bitte die Aufsichtskommission und das Ratsbüro deshalb darum, davon wegzukommen.

Ich mache nochmals darauf aufmerksam: Das Ratsbüro hat nicht nur die Möglichkeit, sondern gemäss Gemeindeordnung sogar die Pflicht, genügend Sitzungen einzuberufen. Es kann nicht einfach sagen, dies sei unbequem oder gebe zu viel zu tun. Es hat dazu die Pflicht! Vielleicht müsste man mal versuchen, diese Pflicht rechtlich durchzusetzen. Manuel C. Widmer sagte, mein Vorschlag bzw. Antrag sei rechtlich nicht durchsetzbar. Aber dazu gibt es doch einen Regierungstatthalter.

Bei meinem zweiten Antrag bin ich in meiner Antwort bedeutend milder gestimmt. Ich danke dafür, dass man meinem Antrag zumindest teilweise entgegengekommen ist. Und es stimmt: In einem Teil geht die vorgeschlagene Regelung sogar weiter als mein Vorschlag, nämlich indem sie bereits die Kommissionsarbeit umfasst. Für mich steht allerdings die Arbeit im Stadtrat insofern im Zentrum, als sie sich vor der Öffentlichkeit abspielt. Dass die Verhandlungen öffentlich sind, ist eine Grundlage des Parlamentarismus. Baugeschäfte sind ja hauptsächlich grosse Geschäfte, die dann dem fakultativen oder obligatorischen Referendum unterliegen. Die Stimmbevölkerung hat deswegen ein Anrecht darauf, dass die Pro- und Kontra-Argumente öffentlich diskutiert und Fragen zu diesen Geschäften öffentlich beantwortet werden. Deswegen ist es für mich wichtig, dass im Stadtrat alle beteiligten Direktionen durch ihre Vorsteherinnen und Vorsteher vertreten sind. Dass dies in der Kommission auch der Fall sein soll, damit bin ich selbstverständlich einverstanden. Leider sieht der Antrag nicht vor, dass die Anwesenheit vor dem Rat zwingend ist. Das ist durch den Antrag der SVP noch korrigiert worden. Selbstverständlich unterstützen wir dies. Es ist ein wesentlicher Schritt in Richtung meines Vorschlags. Dafür danke ich. Ich bitte darum, zuerst dem SVP-Vorschlag und eventuell dann meinem Vorschlag zuzustimmen.

Michael Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Es ist schon länger ein Anliegen von BDP und CVP, dass man bei Interpellationen grundsätzlich nicht diskutiert, wie dies im Nationalrat gang und gäbe ist. Das würde Zeit sparen, man würde effizienter. Ich habe mir die Zahlen von 2013 angeschaut: Es wurde zu 18 Interpellationen diskutiert, was 65 Seiten im Stadtratsprotokoll umfasst. Das ist in etwa eine Doppelsitzung – man hätte also etwa eine Doppelsitzung eingespart, wenn man zu den unsäglichen Interpellationen nicht noch diskutieren würde. Grundsätzlich verlangt man mit einer Interpellation ja Informationen vom Gemeinderat. Es ist richtig und sinnvoll, dass der Interpellant/die Interpellantin die Interpellationsantwort zustimmend, ablehnend oder einfach so zur Kenntnis nehmen kann. Es ist aber für die CVP/BDP-Fraktion nicht einsichtig, wieso über Interpellationsberichte des Langen und Breiten diskutiert werden soll. Es handelt sich ja bloss um eine Antwort der Exekutive ohne Verbindlichkeit. Darüber ist nach Auffassung von BDP und CVP aus Effizienzgründen ohne Zustimmung einer qualifizierten Mehrheit nicht zu diskutieren. Wir wollten zuerst vorschlagen, dass überhaupt nicht diskutiert wird. Dann aber wäre das Argument der Beschneidung der Demokratie und unserer Rechte als Parlamentarierinnen und Parlamentarier gekommen. Wir haben deswegen zunächst ein Quorum von zwei Dritteln und dann, um auch den letzten Kritikern entgegenzukommen, ein Quorum der Hälfte vorgeschlagen. Nun lese ich im AK-Bericht, dass sogar dies

auf Missfallen gestossen ist. Die BDP/CVP-Fraktion begreift das nicht. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass wir eine Doppelsitzung einsparen könnten: Das Parlament kann bei Interpellationen schlicht nichts entscheiden. Wenn es wirklich dringend ist, wird man sogar mit einem Zweidrittel-Quorum diskutieren können. Uns überzeugt der ablehnende Entscheid der AK nicht. Wir machen beliebt, es ähnlich zu handhaben wie im Nationalrat und ein Zweidrittel-Quorum einzuführen – wenn dies nicht durchkommt, dann wenigstens eines von 50 Prozent. So könnte man mit einer sanften Massnahme, die niemandem sehr wehtut, eine Doppelsitzung einsparen.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Wir kommen zur Begründung der SVP-Anträge 1 bis 5. Wir werden erst in zweiter Lesung über diese Anträge befinden.

Henri Beuchat (SVP) für die Fraktion SVP: Lassen Sie mich zuerst Stellung beziehen zu einigen Aussagen, die wir soeben gehört haben. Luzius Theiler sagte, es sei wohl nicht zu erwarten gewesen, dass heute abgestimmt würde. Der Vorlage muss ich aber entnehmen, dass es eben genau das Ziel war, heute über die Anträge zu befinden und auf eine zweite Lesung zu verzichten. So war die Vorlage aufgegleist, was die SVP dazu gezwungen hat, Ergänzungsanträge zu stellen. Mittlerweile ist die Erkenntnis gewachsen, dass es besser ist, alles zusammenzufassen. Dass alles zusammen behandelt wird, passiert nur deswegen, weil es nun zwingend eine zweite Lesung braucht. Die SVP-Fraktion wurde vom Sprecher der AK gezeigelt. Strategisch findet es die SVP-Fraktion falsch, mehrere Teilrevisionen parallel laufen zu lassen und über einzelne Anträge aus diesem Geschäft parallel zu entscheiden. Wir sind deswegen froh, dass im Rat die Erkenntnis gewachsen ist, dass es in einer zweiten Lesung sämtliche Anträge zu debattieren gilt.

Noch ein paar Worte zur Vorlage: Leider muss ich sagen, dass die Vorlage kläglich und inhaltlich notdürftig ist. Ich kann es nicht anders formulieren. Erstens: Man merkt erst bei zweitem Lesen, dass es sich beim neuen Artikel 19a um einen Antrag der AK handelt. Er wird aber in der Vorlage unter dem Titel „Antrag von Luzius Theiler“ aufgeführt. Man merkt nicht gleich, dass es sich um einen neuen Antrag handelt. Zweitens: Im Vortrag werden die Anträge, die ausführlich aufgeführt sind, nicht einmal explizit erwähnt. Man muss sich alles aus den Beilagen zusammensuchen. Man nimmt sich nicht einmal die Mühe, die Anträge zu formulieren. Drittens: In der Vorlage werden Dokumente erwähnt, die dem Stadtrat nicht vorliegen. Beispielsweise steht im Vortrag der AK an den Stadtrat: „Die AK hat an ihrer Sitzung vom 24. August den Entwurf des Ausschusses diskutiert und die Vorlage in bereinigter Form für die erste Lesung zuhanden des Stadtrats verabschiedet.“ Eigentlich hätte ich gerne gewusst, was die AK unter „Bereinigen“ versteht. Was wurde tatsächlich bereinigt? Dieses Dokument hätte zur Vorlage gehört, um ein umfassendes Bild des Vorgangs zu bieten. Wenn die Unterlagen tatsächlich irrelevant sind, soll man sie im Vortrag nicht erwähnen.

Zu den Anträgen der SVP. Erster Antrag: Wir sind der Ansicht, dass die Geschäfte spätestens am achten Sitzungstag vorliegen sollten. Sie müssen speditiv in den Rat kommen. Wir machen beliebt, den Antrag so zu unterstützen. Zu unserem Änderungsantrag zu Art. 63 Abs. 5 und dem Eventualantrag CVP/BDP: Es verwundert mich doch sehr, dass sich ausgerechnet der Sprecher zweier Minderheitsparteien für eine Einschränkung der Parlamentsrechte stark macht. Eigentlich müssten die Minderheitsparteien Feuer und Flamme für eine Ausdehnung der Parlamentsrechte sein. Die SVP will das Quorum für eine Diskussion im Rat senken. Die Begründung ist klar: Die SVP verfolgt die gegenteilige Stossrichtung von BDP und CVP. Die BDP/CVP-Fraktion will im Prinzip einen Maulkorb-Artikel ins Reglement einbauen. Am liebsten möchte sie gar nicht diskutieren. Sie möchte sich unter dem Deckmantel der Effizienz am liebsten um alles foutieren und alles durchwinken. Das ist nichts anderes als ein Maulkorb. Wenn dann aber die BDP selbst, wie im neuen Konzept der Sendung „Arena“, mit Redezeit-

beschneidungen konfrontiert ist, ist der Aufschrei der BDP-Kollegen gross. Dort wird dann von einer Benachteiligung der politischen Minderheit gesprochen. Wenn man hier dasselbe mit der SVP macht und uns das Reden verbieten will, soll es etwas anderes sein. Mit einer Senkung des Quorums wird garantiert, dass auch Minderheitsanträge, -feststellungen, -fragestellungen im Rat debattiert werden können. Deswegen möchten wir eine Senkung des Quorums. Zum Änderungsantrag der FDP: Die SVP ist der Meinung, dass man Geschäfte im Stadtrat nicht priorisieren sollte. Nähere Ausführungen dazu können wir in der zweiten Lesung machen. Zum Änderungsantrag zu Artikel 50: Die SVP ist dezidiert der Ansicht, dass die Direktorinnen/Direktoren hier anwesend sein sollen. Wir möchten diese Kompetenz nicht an eine Kommission delegieren. Wir möchten die Direktorinnen und Direktoren bei Geschäften solcher Tragweite hier an der Sitzung haben. Dafür bekommen sie Lohn, also sollen sie auch anwesend sein. Zum Antrag des Ratsbüros zu Art. 43: Der Vorschlag des Ratsbüros und somit der Vorschlag der AK ist ein Gummi-Artikel. Es heisst: „Die Publikation erscheint in der Regel...“ – was ist denn die Regel? Wer erstellt sie? Wie viele Ausnahmen von dieser Regel gibt es? „In der Regel“ ist Mumpitz und gehört nicht in ein Reglement. Es tut mir leid, ich kann es nicht anders sagen. Aber ganz abgesehen davon, dass uns diese „Regel“ stört, möchte die SVP an der bestehenden Regelung festhalten, damit die Bevölkerung weiterhin anständig über die Stadtratssitzungen informiert wird. Im Vortrag ist von „erheblichen Kosteneinsparungen“ die Rede. Da kann ich nur lachen. Die Mehrheits-Regierungsparteien pumpen in der Budgetdebatte Hunderttausende von Franken in ihre Projekte. Da ist es kläglich, peinlich und lächerlich, hier mit dem Kostenargument zu kommen und die Publikationspflicht wegen ein paar tausend Franken kastroieren zu wollen. Die SVP will, dass die Bevölkerung weiterhin über diesen Rat informiert ist. Wir haben deswegen diesen Änderungsantrag geschrieben. Eine Publikation acht Tage vor der Sitzung und am Sitzungstag kommt einer Beibehaltung der bestehenden Regelung gleich.

Die SVP wird die entsprechenden Anträge ablehnen und die eigenen Anträge unterstützen. Wo ausgemehrt werden muss, werden wir die Anträge von Luzius Theiler unterstützen, je nach dem, wie es in der zweiten Lesung aussieht.

Regula Bühlmann (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Fraktion GB/JA! ist grundsätzlich mit der Einschätzung der Antragsteller der ursprünglichen Anträge einverstanden: Die Stadtratssitzungen und -debatten verlaufen häufig unbefriedigend, um nicht zu sagen: mühsam. Auch die langen Fristen, die verstreichen, bis Geschäfte überhaupt behandelt werden, sind stossend. Wir gehen zwar davon aus, dass kein noch so ausgeklügeltes Reglement Missbräuche vollständig verhindern kann. Wir setzen unsere Hoffnungen aber doch in die Teilrevision, die in zwei Wochen in die zweite Lesung gehen wird. Bei der Teilrevision, die wir heute behandeln, folgen wir dem Vortrag der AK. Der Antrag von Luzius Theiler zu Artikel 1 sowie der Inhalt des FDP-Antrags werden ja im Rahmen der anderen Teilrevision noch behandelt. Wir möchten aber betonen, dass wir eine Rückkehr zum einwöchigen Sitzungsrhythmus als nicht wünschbar und nicht zielführend erachten. Wir lehnen deswegen auch die Anträge der SVP ab. Der Antrag von CVP/BDP hat bei uns gewisse Sympathien ausgelöst. Häufig ist es wirklich nicht sinnvoll, über jede Interpellation noch diskutieren zu müssen. Wir werden den Antrag trotzdem ablehnen. In diesem Fall stellen wir den Minderheitenschutz über eine effiziente Ratsarbeit, hoffen aber, dass sich die Ratsmitglieder damit zurückhalten, die Möglichkeiten des Status quo bis zum Äussersten auszureizen. Der Änderungsantrag der SVP schießt über das Ziel hinaus. Wir lehnen ihn ab.

Den Antrag von Luzius Theiler zu Artikel 50 finden wir absolut legitim. Wir begrüssen es, dass alle Mitglieder des Gemeinderats, die mit einem Geschäft zu tun haben, dieses in der Kommission und allenfalls im Stadtrat vertreten sollen. Allerdings finden wir Luzius Theilers Beschränkung auf HSB-Geschäfte nicht nachvollziehbar. Deswegen stimmen wir dem AK-Antrag

zu. Den SVP-Antrag lehnen wir ab, er geht uns zu weit. Zum Schluss folgen wir auch dem Büro-Antrag, dass die Traktandenliste der Stadtratssitzungen nur noch einmal im „Anzeiger“ publiziert werden soll. Wir glauben, dass diese Einsparung niemandem wehtut. Wir wissen ja nicht mal, wie viele es überhaupt merken werden. Wir gehen davon aus, dass sich die meisten Leute im Internet informieren. Wer das nicht kann, bekommt die Informationen ja nach wie vor eine Woche im Voraus per „Anzeiger“. Wir sprechen in zwei Wochen weiter über dieses Reglement und hoffen, dass wir auch dann gewisse Änderungen durchbringen werden, die den Ratsbetrieb ein wenig verbessern können.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Nachdem seitens der SVP neue Anträge eingereicht wurden und es damit klar ist, dass es zu einer zweiten Lesung kommt, kann ich mich kurz fassen: Zu besagten Anträgen der SVP wird die FDP im Rahmen der zweiten Lesung Stellung nehmen. Die Anträge der Aufsichtskommission hingegen werden wir integral unterstützen. Im Übrigen werden wir sämtliche Ansinnen, von welcher Seite auch immer, die darauf abzielen, die Rechte der Parlamentarierinnen und Parlamentarier der Stadt einzuschränken, bekämpfen.

Einzelvoten

Manuel C. Widmer: Im Namen der AK wende ich mich an die Rednerinnen und Redner von vorher: Ich wehre mich gegen den Vorwurf, die AK arbeite nicht sauber. Ich verwahre mich noch mehr gegen den Vorwurf, sie zeige Unlust, dieses Thema zu diskutieren bzw. an diesem Thema zu arbeiten. Es gibt wahrscheinlich kein Thema, welches die AK in den letzten zwei Jahren sowohl zeitlich als auch von der Anzahl Sitzungen her mehr beschäftigt hat als die Auseinandersetzung mit Ihren Anträgen zum Ratsreglement. Es gibt sogar eine Sonderarbeitsgruppe, die viele Stunden damit verbringt, die Geschäfte für die AK vorzubereiten. In der AK selbst werden sie intensiv diskutiert. Von Unlust oder Arbeitsverweigerung kann überhaupt nicht die Rede sein. Es ist halt das Resultat einer Debatte, und dies bitte ich zur Kenntnis zu nehmen. Ich verwahre mich weiter gegen den Vorwurf, wir hätten nicht die Absicht gehabt, eine zweite Lesung durchzuführen. Hätten wir dies gewollt, hätten wir im Vortrag den Antrag gestellt: „Der Rat verzichtet auf eine zweite Lesung.“ Diesen Antrag haben wir nur schon deshalb nicht gestellt, weil im Artikel 19a der Gemeinderat betroffen ist und er deshalb Stellung nehmen können soll. Der Vorwurf ist also haltlos. Mit ein klein wenig Wissen über das Ratsreglement und das Funktionieren solcher Revisionen hätte man ihn von vornherein ausräumen können. Ich verwahre mich auch dagegen, dass – wie im Vortrag der SVP behauptet – die Anträge nirgends zu finden gewesen seien. Alle Anträge, die wir diskutiert haben, sind in der Originalform der Antragstellungen integral dem Vortrag angeheftet.

Ich verwahre mich nochmals in aller Form gegen den Vorwurf, die AK arbeite nicht sauber bzw. schlampig und habe Unlust an der Arbeit. Das Gegenteil ist der Fall, und zwar bei allen AK-Mitgliedern. Noch eine Bemerkung: Kommissionsarbeit kann nur funktionieren, wenn die Parteien die Mitglieder, die sie in die Kommission entsenden, dazu anhalten, in der Kommission mitzuarbeiten. Offensichtlich hat die SVP die Lust an der Kommissionsarbeit verloren. Es kam von ihrem Vertreter kein Antrag in der Art der Anträge, die nun eingebracht wurden. Wieso haben Sie diese Anträge nicht früher gestellt? Wir hätten nun eine bessere Vorlage mit besseren Vorschlägen. Zumindest wäre das enthalten gewesen, was Sie wollen.

Rudolf Friedli (SVP): Kommissionsarbeit ist wichtig, aber wenn wir in der Fraktionssitzung feststellen, dass unser Kommissionsvertreter vielleicht nicht ganz alles richtig erfasst hat, darf man auch im Rat noch tätig werden.

Henri Beuchat (SVP): Wir sind halt nicht eine Gruppe von Funktionären oder ähnlichem. Es gibt bei uns Leute, die arbeiten. Da kommt halt etwas mal später, nachdem es an der Fraktionssitzung debattiert wurde. Wir lassen uns unseren Fahrplan ganz sicher nicht von Ihnen diktieren, sondern den bestimmen wir. Wir wussten nicht, ob Sie hier im Rat den Antrag stellen würden, auf eine zweite Lesung zu verzichten. Dieser Antrag kann auch mündlich gestellt werden. Im Vortrag steht unter „Anträge“ klar: „Er genehmigt Art. 19a“, usw. Das ist klar formuliert. Man hätte mit einem mündlichen Antrag auf Verzicht auf zweite Lesung alles in einem Aufwisch erledigen können. Sie hätten besser alles in ein Paket getan und gemeinsam behandelt, statt verwirrende parallele Teilrevisionen laufen zu lassen. Sie hätten es in der Hand gehabt, die Sache sauber aufzugleisen. Die Vorlage ist notdürftig.

Vorsitzender *Claude Grosjean*: Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, verabschieden wir das Geschäft zuhanden der zweiten Lesung.

2015.SR.000195

9 Prozessoptimierung bei Grossprojekten; Einsetzung einer nichtständigen Kommission: Antrag Fraktion FDP (Bernhard Eicher)

Antrag Fraktion FDP

Die Fraktion FDP. Die Liberalen beantragt dem Parlament, eine Nichtständige Kommission nach Art. 26, Stadtratsreglement, einzuberufen. Ziel soll es sein, konkrete Verbesserungsvorschläge zur Prozessgestaltung bei Grossprojekten zu erarbeiten. Die Kommission soll insbesondere folgende Fragestellungen untersuchen und z.H. von Stadtrat, Gemeinderat sowie Öffentlichkeit aufbereiten:

1. Welche Kritikpunkte wurden beim Projekt TRB bezüglich Prozess vorgebracht (z.B. zu wenig Mitwirkung, zusätzliche Planungsrunden, Volksabstimmung über Projektierungskredite)?
2. Wie ist der Prozess bei Grossprojekten in anderen Städten organisiert? Welche Differenzen bestehen? Welche Punkte wären auch für die Stadt Bern adaptierbar?
3. Wie ist der Prozess bei Grossprojekten in privaten Unternehmen organisiert? Welche Differenzen bestehen? Welche Punkte wären auch für die Stadt Bern adaptierbar?
4. Welche Fehler wurden von den verantwortlichen Behörden insbesondere in Bezug auf die Kommunikation gemacht?
5. Welche Handlungsempfehlungen lassen sich aus der Untersuchung ableiten? Welche Gremien können diese Handlungsempfehlungen umsetzen? Bis wann können die Handlungsempfehlungen umgesetzt werden?

Bern, 18. September 2015

Bernhard Eicher (FDP): Zunächst ist es mir wichtig, zu betonen, dass es uns nicht darum geht, einmal mehr auf dem Tram Region Bern rumzureiten. Die Gründe der Ablehnung dieses Projekts wurden wohl zur Genüge diskutiert. Es geht uns vielmehr um einen Blick in die Zukunft: Wir möchten Verbesserungen erreichen, wenn es darum geht, im Parlament und in der Bevölkerung Grossprojekte abzuhandeln. Tram Region Bern ist bloss ein Fallbeispiel. Selbstverständlich gibt es daneben noch andere Grossprojekte, über die wir abgestimmt haben und die nicht durchgekommen sind. Beispielsweise könnte man das Viererfeld, das vor zehn Jahren abgelehnt wurde, als Referenzgrösse dafür nehmen, was man verbessern könnte. Wir möchten den Prozess in der Entscheidungsfindung optimieren und damit verhindern, dass bei Grossprojekten künftig falsche oder ungenaue Informationen an die Öffentlichkeit gelangen.

Letztlich schmälert dies das Vertrauen in die Behörden und die Politik, und daran hat niemand von uns ein Interesse. Dafür zwei Beispiele: Das eine ist die Geschichte um die Dringlichkeit beim Tram Region Bern, die ja dann nicht gegeben war; ein anderes Beispiel ist die Feuerwehr, wo in einer Zonenabstimmung eine ungenaue Kostenschätzung vorgelegt wurde und wo eine spätere Kostenschätzung höher lag. Auch möchten wir verhindern, dass grosse Summen in die Planung investiert werden, die verloren sind, wenn die Realisierung abgelehnt wird. Wir schlagen deswegen vor, eine nichtständige Kommission einzuberufen, die sich ohne Zeitdruck damit auseinandersetzen kann, wie man einen solchen Prozess optimiert. Die Zusammensetzung geschieht logischerweise nach politischen Kräfteverhältnissen. Die Kommission soll eine Lösungsidee erarbeiten und uns unterbreiten. Das weitere Vorgehen stellen wir uns so vor: Sollte unser Antrag überwiesen werden, würde das Ratssekretariat zunächst die Kräfteverhältnisse ausrechnen und uns einen Vorschlag unterbreiten, wie die Kommission zusammengesetzt sein könnte. Wir werden dann die Mitglieder wählen, und zu gegebener Zeit kommt die Kommission mit Vorschlägen. Wir bitten Sie, dem Antrag zuzustimmen.

Fraktionserklärungen

Patrick Wyss (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die GFL/EVP sieht die Aufgaben, für welche hier eine Kommission gefordert wird, im Grundsatz bei der Verwaltung. Wir glauben, dass die relevanten Learnings durch die Verwaltung gemacht worden sind. Darüber hinaus besteht keine Veranlassung, eine solche Prüfung durch ein Organ des Stadtrats vorzunehmen, da kein systematisches Problem vorliegt, das dies rechtfertigen würde. Dass eine mehrheitsfähige Lösung erarbeitet wird, ist durch das zweistufige Verfahren genügend gewährleistet, da bereits für die Genehmigung von Planungskrediten eine mehrheitsfähige Lösung aufgegleist werden muss. Nur nebenbei sei erwähnt, dass der Umbau des Bahnhofs Bern ein ungeeignetes Beispiel ist, da bei diesem Projekt die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden bloss eine untergeordnete Rolle spielt. Wir lehnen den Antrag ab.

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: In ihrem Antrag fordert die FDP die Einsetzung einer nichtständigen Kommission, um Verbesserungsvorschläge für die Prozessgestaltung bei Grossprojekten zu erarbeiten. Sie geht dabei von Erfahrungen beim Tram Region Bern aus. Auch die Fraktion GB/JA! findet es sinnvoll, Lehren aus der Vergangenheit zu ziehen und Prozesse bei der Planung von Grossprojekten zu hinterfragen und zu optimieren. Wir halten in diesem Zusammenhang aber den Einsatz einer parlamentarischen Kommission aus verschiedenen Gründen nicht für sinnvoll. Erstens sind die Fragen so formuliert, dass sie eigentlich von einer PUK beantwortet werden müssten. Bernhard Eicher sagte soeben, es gehe ihm nicht ums Tram Region Bern. Trotzdem klingt es für uns so, als ob man nochmals untersuchen wolle, ob beim Tram Region Bern nicht grobe Fehler gemacht wurden. Dies entspricht unseres Erachtens nicht der Realität. Alle Planungsprojekte und -schritte sind korrekt von einem demokratisch gewählten Gremium bewilligt bzw. gesprochen worden. Wir halten es nicht für zielführend, dass sich eine parlamentarische Kommission mit diesen Fragen beschäftigt. Es sind Themen, die man viel eher mit Hilfe von Experten untersuchen müsste. Natürlich erwarten wir, dass sich der Gemeinderat die hier aufgeworfenen Fragen stellt und sie gegebenenfalls im Rahmen einer Studie untersuchen lässt. Die grössten Probleme beim Tram Region Bern sehen wir bei der regionalen Zusammenarbeit. Schliesslich ist das Projekt nicht in Bern gescheitert, sondern wegen der fehlenden Zustimmung von Köniz und Ostermundigen. Wir schlagen deshalb vor, der AKO den Auftrag zu erteilen, zu untersuchen, wie bei künftigen überregionalen Projekten die Prozesse optimiert und die Zusammenarbeit der beteiligten Gemeinden verbessert werden könnte.

Annette Lehmann (SP) für die Fraktion SP: Das Positive vorweg: Die FDP macht einen konstruktiven Vorschlag. Weitere positive Punkte können wir auch nach genauer Prüfung nicht finden. Was spricht dagegen? Auch nach mehrmaligem Lesen ist für uns nicht ersichtlich, welches der Auftrag an die Kommission sein soll. „Das Projekt TRB vertieft prüfen und Handlungsempfehlungen an die zuständigen Gremien zu formulieren“ ist definitiv zu schwammig. Zweitens: Geht es um das Tram Region Bern oder um künftige Projekte? Es ist mir klar, dass wir auch mithilfe von Vergangenheitsbewältigung zukunftsgerichtete Verbesserungen errichten können. Trotzdem wird dies in diesem Auftrag nicht klar. Wer sind denn die zuständigen Gremien für die Empfehlungen? Die Gremien des Tramprojekts Bern? Oder sind es zukünftige Gremien? Der dritte Punkt ist der wichtigste: Die Federführung von Tram Region Bern lag beim Kanton. Deswegen ist es nicht klar, ob der Stadtrat überhaupt Einsicht in die Unterlagen bekäme. Eine letzte Bemerkung: Wenn Bernhard Eicher und die FDP es ernst gemeint hätten, dann hätten sie bereits im Vorfeld mit den Fraktionen das Gespräch gesucht. Bei so einem Antrag wäre dies nötig. Immerhin wäre eine solche neue Kommission sehr aufwendig, und es sind bereits viele Stadtratsmitglieder in Kommissionen eingebunden. Das weiss auch Bernhard Eicher. Die SP-Fraktion lehnt den Antrag ab.

Kurt Hirsbrunner (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Die Fraktion BDP/CVP hat sich mit dem Anliegen der FDP schwergetan. Wir haben nicht richtig verstanden, was es eigentlich soll. Nach den Ausführungen von Bernhard Eicher ist dies nun etwas klarer geworden. Es ist aber nach wie vor sehr unklar und sehr unschön, dass der Antrag an Tram Region Bern anknüpft, dem die Stadt Bern ja zugestimmt hat. Dort gibt es nichts zu untersuchen. Ich gehe davon aus, dass man bei einem grossen Projekt durchaus gezielt einen Antrag auf eine nichtständige Kommission stellen kann, wenn dies Sinn macht. Aber auf Vorrat Kommissionen ins Leben zu rufen macht keinen Sinn. Die BDP/CVP-Fraktion lehnt den Antrag ab.

Rudolf Friedli (SVP) für die Fraktion SVP: Wir haben den Antrag auf Anhieb verstanden – ich weiss nicht, was daran schwierig sein soll. Man will eine Kommission bilden, die Verbesserungsvorschläge „zur Prozessgestaltung bei Grossprojekten“ machen soll. Man kann sich nun darüber unterhalten, ob das nötig ist oder nicht. Aus Sicht der SVP ist es überhaupt nicht nötig. Man muss nicht eine Kommission bilden, um Vergangenheitsbewältigung zu betreiben. Es ist unsere Aufgabe als Politiker, unsere Lehren selbst zu ziehen. Wir hätten schon im Vorfeld der Abstimmung zu unseren SVP-Kollegen gehen sollen, um zu schauen, ob deren Haltung gut ist. Bei uns hat die Haltung übereingestimmt, denn wir wollten ja das Tram nicht. Die Parteien, die es wollten und bei welchen es dann in den Aussengemeinden nicht gut kam, müssen sich selbst an der Nase nehmen. Vielleicht hätten sie früher zu ihren Kolleginnen und Kollegen in den Aussengemeinden gehen sollen.

Einzelvoten

Bernhard Eicher (FDP): Es wurde gefragt, wieso wir nicht eine PUK machen wollten – eben deshalb, weil wir keine Vergangenheitsbewältigung betreiben, sondern schauen wollen, was man in Zukunft verbessern könnte. Deswegen möchten wir eine nichtständige Kommission. Wieso das Beispiel Tram Region Bern? Das Tram Region Bern war halt einfach die Abstimmung, in die wir sehr viel investiert haben, ohne dass wir nun eine Lösung für die Kapazitätsprobleme haben. Da kann man sich doch mal fragen, was man hätte besser machen können. Konkret zwei Beispiele für Verbesserungsvorschläge: Erstens haben Stadt, Kanton und alle Beteiligten rund 30 Millionen Franken für die Planung ausgegeben. Grob geschätzt, haben wir damit zwei Schulhaussanierungen einfach so verpulvert. Das ist schade ums Geld. Man müsste sich überlegen, ob man von der Bevölkerung nicht schon früher eine Rückmeldung

haben und ab einer gewissen Summe bereits über den Projektierungskredit eine Volksabstimmung durchführen will. In der Regel sind ja die Argumente bereits Jahre voraus bekannt. Es ist auch ungefähr bekannt, wie die Linien verlaufen. Man hätte damit einen ersten Indikator dafür, ob man wie geplant mit dem Projekt weiterfahren kann. Wahrscheinlich hätte man so schon früh erfahren, dass Köniz das Projekt sicher ablehnen wird, und man hätte erfahren, dass es in Ostermündigen knapp wird. Vielleicht hätte man Korrekturen vornehmen können. Wenn man aber einfach auf tutti geht und „Take it or leave it“-Projekte vorlegt, hat man am Schluss einen Scherbenhaufen, hat 30 Millionen ausgegeben und viel Zeit verloren. Dasselbe mit Kostenschätzungen: Wir müssen uns überlegen, welche Kosten man preisgeben will. Auch hier eine Referenz zum Tram Region Bern: Wir haben diverse Kostenschätzungen gehört, man hat auch Projekte wieder gestrichen, damit die 500-Millionen-Grenze nicht überschritten wird und es nicht nach immer mehr klingt. Man müsste sich eine einheitliche Lösung überlegen, welche Kosten man kommuniziert, welche man berücksichtigt und welche nicht. Dies zwei konkrete Vorschläge. Wir wollten aber nicht einfach mit Ideen kommen, sondern die Frage in eine Kommission geben. Vielleicht entwickeln sich ja weitere, bessere Ideen.

Rudolf Friedli (SVP): Bernhard Eicher sagte, man hätte auf diese Art vielleicht erfahren, dass Köniz das Projekt ablehnt. Wir wussten schon, dass es in Köniz knapp werden würde, denn im Könizer Parlament wurde die Projektierung des Projekts bloss mit einer einzigen Stimme Mehrheit, einer CVP-Stimme, angenommen. Es bleibt dabei, dass wir uns an der eigenen Nase nehmen müssen. Wer das Tram wollte, hätte mehr in den Aussengemeinden lobbyieren müssen. Dafür brauchen wir keine Kommission. Eine Kommission ist bloss verschwendetes Geld.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Antrag FDP ab (7 Ja, 55 Nein). *Abst.Nr. 003*

Die Traktanden 10, 11, 12, 13 und 14 werden gemeinsam behandelt.

2013.SR.000114

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

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.
Bern, 11. Dezember 2013

2013.SR.000115

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

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.
Bern, 11. Dezember 2013

2013.SR.000404

12 Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!, GFL/EVP (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Michael Steiner, GFL): Mehr Sicherheit für Velofahrende

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Bern, 28. Mai 2014

2013.SR.000422

13 Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): Stopp der Veloverschmutzung in der Stadt Bern! Was für Massnahmen ergreift der Gemeinderat?

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 4. Juni 2014

2013.SR.000418

14 Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Velobahnen für Bern

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Bern, 28. Mai 2014

Vorsitzender *Claude Grosjean*: Wie Sie sehen, ist die Velo-Thematik auf der Traktandenliste im Wesentlichen in drei Blöcke aufgeteilt. Bei Traktandum 10 bis 14 geht es um eine Grundsatzdebatte darüber, welche Velostrategie die Stadt Bern will; bei Traktandum 15 geht es um einen Projektierungs- und Ausführungskredit; bei den Traktanden 16 bis 18 geht es um ruhenden Veloverkehr.

Motionärin Traktandum 10 und 11 *Regula Tschanz* (GB): „Wie viel Veloverkehr erträgt die Stadt Bern noch?“, fragte die Entente Bernoise Anfang Oktober. Die Antwort ist relativ einfach: In einer Stadt, in welcher der Veloverkehrsanteil seit Jahren bei rund 11 Prozent stagniert, verträgt es noch viel Veloverkehr. Die Zielsetzung einer Verdoppelung des Veloverkehrs ist nicht einfach eine statistische Turnübung, sondern es ist eine Antwort, die auf der Hand liegt, wenn man schaut, wie gross die verkehrspolitischen Herausforderungen der Stadt Bern sind. Das Ziel der Verdoppelung des Veloverkehrs ist auch nicht einfach eine linksgrüne Utopie, sondern eine Forderung, die sich auf Planungshorizonte von Fachleuten abstützt. Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern aus dem Jahr 2005 hat der Region Bern bis 2025 ein Wachstumspotential von 100 Prozent in Aussicht gestellt, das zu erreichen möglich wäre. Im Vergleich zu anderen Städten ist Bern punkto Veloförderung in den letzten Jahren kaum vorangekommen, nachdem sie ursprünglich mit der Schaffung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr eine Pionierrolle eingenommen hatte.

Nirgends in der Schweiz gibt es so viele Velofahrerinnen und Velofahrer wie in Burgdorf und Umgebung. Das ist kein Zufall, die Velofahrer fallen auch in Burgdorf und Umgebung nicht einfach vom Himmel: Der Spitzenplatz von Burgdorf ist vielmehr Resultat davon, dass die Emmentaler Gemeinde seit Jahren intensiv in Fuss- und Veloverkehr investiert, um diese Vorreiterrolle zu übernehmen. Oder das Beispiel Zürich: In Zürich hat die Stimmbevölkerung am 14. Juni 2015 der Velo-Initiative und dem Gegenvorschlag des Parlaments zugestimmt. Mit 120 Millionen Franken sollen nun Planung und Bau von Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätzen vorangetrieben werden. Die genannten Städte investieren aus guten Gründen in die Veloförderung – Gründe, die allesamt auch für die Stadt Bern gelten. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern rechnet in der Region Bern-Mittelland bis 2030 mit einem Wachstum von 25 Prozent beim motorisierten Individualverkehr und 60 Prozent beim öV. Eine Steigerung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr kann dazu beitragen, dass der Verkehr im Zentrum anwohner- und umweltgerecht bewältigt werden kann. In diesem Sinne begrüsst die Fraktion GB/JA! sehr, dass der Gemeinderat nach der Beantwortung unserer eingereichten Motion die Lancierung einer Velo-Offensive angekündigt hat. Allerdings – und das ist der Grund, weshalb unsere Motion so dringlich ist – ist die Velo-Offensive bis heute eine zwar sehr erfreuliche, aber trotzdem halt unverbindliche Ankündigung. Der Fraktion GB/JA! fehlt es an Verbindlichkeit und einer konkreten Ausgestaltung. Was heisst die Velo-Offensive konkret? Sind das rote Velostreifen oder grüne Velowellen? Die Fraktion GB/JA! misst den Gemeinderat nicht an der Ankündigung, sondern an den Resultaten. Wir sind deshalb überzeugt, dass wir mit der Überweisung der hier vorliegenden Motion Traktandum 10 Klarheit schaffen können. Wir geben einen Zielpfad vor – die Verdoppelung des Veloverkehrs –, ohne vorwegzunehmen, wie das Ziel erreicht werden soll.

Zum zweiten Vorstoss der Fraktion GB/JA!, „Velo-Region Bern – Zusammenarbeiten verstärken!“,: Ich kann es kurz machen, denn die Zielsetzung der Motion zur verstärkten regionalen Zusammenarbeit im Veloverkehr ist eng am ersten Vorstoss angelehnt. Veloförderung ist nicht einfach im Interesse der Velofahrerinnen und Velofahrer, sondern im Interesse aller Verkehrsteilnehmenden. Dass die Veloplanung und allgemein die Verkehrsplanung nicht an der Gemeindegrenze enden soll, scheint heute eine breit abgestützte Haltung zu sein. Ich nenne einige wenige aktuelle Beispiele: Beispielsweise ist in Bern, Köniz und Ostermündigen koordiniert eine interfraktionelle Motion für eine Velohauptachse Köniz–Bern–Ostermündigen als Teillösung für die ungelösten Verkehrsprobleme eingereicht worden. In Köniz wurde die Motion bereits behandelt und deutlich – inklusive Unterstützung der bürgerlichen Parteien – überwiesen. Der Berner Gemeinderat beantragt dem Stadtrat ebenfalls, die Motion erheblich zu erklären. Andere Beispiele sind Veloverleihsysteme oder die nun ins Auge gefassten Velorouten. Hier überall gilt: Die Velo- und Verkehrsplanung soll nicht an der Gemeindegrenze enden. Mit der Verankerung von regionaler Zusammenarbeit auch auf reglementarischer Grundlage schaffen wir klare Zuständigkeiten und erteilen dem Gemeinderat klare Aufträge. Weil das Velo zu den Top-3-Themen emotional geführter Stadtratsdebatten gehört – aus Gründen, die sich mir noch nicht ganz erschlossen haben –, möchte ich noch ein paar Worte an die Anhänger des MGPV, des motorisierten Gewerbe- und Privatverkehrs, richten. Das Velo ist heute in breiten Kreisen, an vielen Orten und über das ganze politische Spektrum hinweg als gesunder Verkehrsstaulöser anerkannt. Die vorliegenden Motionen, die wir heute debattieren, sind in diesem Sinne auch im Interesse aller Nicht-Velofahrerinnen und -Velofahrer. Die Förderung des Veloverkehrs sollte besonders auch denjenigen am Herzen liegen, die mit dem Auto, zu Fuss oder mit dem öV unterwegs sind. In einer Stadt, in der viele Velo fahren, kommt man auch im öV und im Auto schneller voran. Der Langsamverkehr entlastet den öV, die Ressourcen können besser verteilt werden. Vor allem sollen die velokritischen Bernerinnen und Berner um den Vorstoss der Fraktion GB/JA! froh sein, da er messbare Ziele und eine Strategie zu deren Erreichung fordert. Es braucht eine verbindliche und

überprüfbare Zielsetzung statt guter Vorsätze und rein ideologischer Debatten, wie man sie uns immer wieder vorwirft. Insofern schafft dieser Vorstoss zusätzliche Legitimation, und er fordert eine kontinuierliche Erfolgskontrolle – etwas, was eigentlich im Interesse aller sein müsste: der Velofahrer, Nichtvelofahrer, öV-Fahrer und eben der MGPV-Anhängerinnen und -Anhänger. Ich danke für die Unterstützung.

Motionär Traktandum 12 und 14 *David Stampfli* (SP): Wer hat Angst vor der Velo-Offensive? Die Velo-Offensive ist erst angekündigt, die erste Velohauptroute ist erst traktandiert, und schon haben diverse Kreise in der Stadt Bern Angst vor dieser Offensive und versuchen sie mit allen Mitteln zu bekämpfen. Wieso nur? Ich bin froh, dass die Velo-Offensive lanciert wurde. Vor einigen Jahren sah es in der Stadt Bern noch nicht so sehr nach Velo-Offensive aus. Wir haben deswegen zusammen mit den Grünen vor knapp zwei Jahren mehrere Vorstösse eingereicht, die in Richtung der Velo-Offensive gehen sollen. Beim ersten Block geht es einerseits um die Sicherheit der Velofahrenden, andererseits um Velobahnen.

Zur Sicherheit: Velofahrende gehören zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Sie sind auf der Strasse eingeklemmt zwischen der Fahrbahn mit Autos und öV und dem Trottoir. In der Planung denkt man häufig erst nur an Autos/Busse und das Trottoir mit dem Fussverkehr. Irgendwo klemmt man dann noch die Velofahrenden ein – wenn man Glück hat, auf einem Velostreifen, und wenn man noch mehr Glück hat, ist dieser einen Meter breit oder sogar breiter. Für eine Stadt, die eine Velostadt sein will, genügt dies nicht. Es ist deswegen dringend, dass die Stadt Bern bei den Velofahrenden punkto Sicherheit vorwärts macht. Die Idee der Interfraktionellen Motion von GB/JA!, GFL und SP „Mehr Sicherheit für die Velofahrenden“ ist es, punktuell die Sicherheit für die Velofahrenden zu verbessern.

Es besteht ein Richtplan für den Veloverkehr in der Stadt Bern. Darin wären eigentlich sehr viele wichtige Punkte aufgeführt, um die Sicherheit zu gewährleisten. Man musste aber feststellen, dass die Umsetzung in der Realität längst nicht überall der Fall ist. Wir fordern deswegen in der Motion den Gemeinderat auf, den Richtplan Veloverkehr konsequent umzusetzen, sei es die Breite der Velostreifen von 1.50 m, sei es die Querung von Tramschienen in einem Winkel von mindestens 30 Grad oder sei es, dass Kaphaltstellen, von denen es in der Stadt Bern einige gibt, legal umfahren werden können. Nichts ist gefährlicher und heikler, als mit dem Velo auf eine Kaphaltstelle mit Tramschienen zuzufahren, insbesondere, wenn man einen Anhänger hat. Zudem fordern wir mit dem Vorstoss den Gemeinderat dazu auf, weitere Punkte in den Velorichtplan aufzunehmen. In der Stadt Bern gibt es einige sehr dicht befahrene Strassen des Basisnetzes. Wir erwarten, dass die Velostreifen auf diesen Strassen deutlich breiter gemacht werden als sonst üblich. Wir schlagen mindestens 1.80 m vor. Mit den geplanten Velohaupttrouten, die sogar 2 m breit werden sollen, wird dies hoffentlich mehr als erfüllt. Das ist wichtig: Je mehr Leute mit dem E-Bike unterwegs sind, desto mehr Überholmanöver gibt es auf den Velostreifen, und umso nötiger ist es, dass es breite Velostreifen gibt. Wir erwarten aber auch, dass es genug Platz gibt zwischen den Velostreifen und den längs parkierten Autos. Wenn man mit dem Velo unterwegs ist, ist es etwas vom Heikelsten, wenn plötzlich eine Autotür aufspringt. Man fliegt in hohem Bogen auf die Strasse. Es braucht genügend Abstand zwischen Velostreifen und Parkplätzen.

Dritter Punkt: Wie Sie wissen, gibt es in der Stadt Bern immer wieder viele Baustellen. Baustellen sind häufig nicht oder nur schlecht signalisiert. Man fährt auf die Baustelle zu, und plötzlich ist Schluss, man muss sich irgendwie durchschlagen. Das ist nicht nur unangenehm, sondern auch gefährlich. Wir erwarten, dass bei Baustellen das sichere Velofahren Priorität hat. Sie mögen nun denken, Velofahrer schlagen sich sowieso überall irgendwie durch, und Velokuriere und die von Pro Velo achteten sowieso nicht auf die Regeln. Nur: Der grosse Teil der Velofahrenden ist korrekt unterwegs, und es geht nicht nur um die Velokuriere. Es geht darum, dass wir den Anteil der Velofahrenden markant erhöhen wollen. Es gibt viele Leute in

der Stadt Bern, die das Velo zwar brauchen, aber nur sehr wenig. Auf vielen Routen brauchen sie es überhaupt nicht, weil sie sich unsicher fühlen. Mit unseren Vorschlägen möchten wir die Sicherheit dieser Leute erhöhen, damit auch sie sich künftig vermehrt trauen, über die Lorrainebrücke oder durchs Bollwerk zu fahren. Grundgedanke dieser Motion ist, dass das Velofahren für alle sicherer wird. Aufgrund der Antwort des Gemeinderats **sind wir bereit, die Motion Traktandum 12 „Mehr Sicherheit für Velofahrende“ in ein Postulat zu wandeln.** Uns ist klar, dass man nicht bei jeder Kaphaltestelle eine Veloumfahrung machen kann. Uns ist auch klar, dass man vielleicht nicht überall auf dem Basisnetz einen 1.80-m-Velostreifen machen kann. Im Grundsatz aber soll es zumindest versucht werden. Um im Stadtrat eine Mehrheit für diesen Vorstoss erreichen zu können, sind wir bereit, die Motion in ein Postulat zu wandeln.

Der Vorstoss „Velobahnen für Bern“ geht in eine ähnliche Richtung. Damit das Velofahren attraktiv ist, müssen drei Punkte gewährleistet sein. Den ersten Punkt, die Sicherheit, haben wir soeben behandelt. Zum zweiten Punkt, den Abstellplätzen, kommen wir später noch. Der dritte wichtige Punkt ist es, sicher vorwärts zu kommen und klar geführt zu werden. Das beste Mittel hierfür sind sogenannte Velobahnen. Diese sind in der Schweiz noch überhaupt nicht verbreitet. In anderen Ländern, etwa Holland oder Dänemark, gibt es sehr viele davon. Damit mehr Leute aufs Velo umsteigen, insbesondere auch Leute, die von der Agglomeration ins Zentrum mehrere Kilometer zur Arbeit fahren, braucht es solche direkten, unterbruchsarmen Verbindungen, eben sogenannte Velobahnen. In der Stadt Bern gibt es eine oder zwei Routen, bei welchen man halbwegs von Velobahnen oder Velohaupttrouten sprechen kann. Eine davon ist die Route vom Henkerbrännli über die Tiefenaustrasse Richtung Worblaufen. Sie wird unterdessen schmaler gemacht, und man kann schon fast nicht mehr von einer Velobahn sprechen. Wie wir aber gehört haben, plant der Gemeinderat eine Velo-Offensive. Die erste Velohaupttroute, vom Bahnhof Wankdorf zum Hauptbahnhof, ist projektiert. Man kann hoffen, dass noch eine Vielzahl weiterer Velobahnen hinzukommen wird. Vor zwei Jahren war dies noch nicht so klar. Deswegen haben wir dem Gemeinderat drei Beispiele für Velobahnen aufgezeigt. Wir sind der Meinung, dass Velobahnen Orte mit viel Publikumsverkehr verbinden sollen. Deswegen haben wir eine Velobahn vom Bahnhof Bern nach Bümpliz, eine Velobahn vom Wankdorfkreisel via geplante Panoramabrücke zum Europaplatz oder eine Velobahn von Ostermundigen bis Köniz vorgeschlagen. Letzteres wäre etwa auf der Route von Tram Region Bern gewesen – man wusste damals noch nicht, dass das Tram Region Bern abgelehnt würde. Wir fordern in der Motion vom Gemeinderat ein Pilotprojekt für eine dieser drei Routen – nicht für alle drei. Der Gemeinderat hat dies mit der Velohaupttroute vom Bahnhof Wankdorf zum Hauptbahnhof vorweggenommen. Das schliesst nicht aus, dass der Gemeinderat daneben noch eine unserer drei Routen auswählt. Köniz wäre eine gute Variante, um mit einer nächsten Velohaupttroute weiterzufahren. Wir hoffen, dass die zweite Haupttroute realisiert werden kann.

Wenn wir wollen, dass der Veloverkehr sich massiv steigert, müssen wir etwas investieren. Es kostet vielleicht etwas – das werden wir heute Abend bei der Velohaupttroute ins Wankdorf sehen. Verglichen mit den Investitionen in den MIV oder in den öV ist dies aber fast vernachlässigbar. Das Velo ist ein extrem günstiges Fahrzeug, es nimmt wenig Platz weg, und Velofahren ist erst noch gesund. Wir möchten Sie deswegen bitten, dem Vorstoss zuzustimmen.

Motionär Traktandum 13 *Alexander Feuz* (SVP): Die SVP befürwortet die freie Wahl des Verkehrsmittels. Jeder soll das Verkehrsmittel nehmen können, das ihm für die spezifische Aufgabe im Einzelfall Vorteile bietet. Ich bin wohl einer der Stadträte, die am meisten mit dem öV unterwegs sind. Ich wohne im Kirchenfeld, und für den Einkauf in der Stadt wäre das Auto für mich eher Last denn Nutzen. Es wurde vorhin vernachlässigt, dass es Leute gibt, die nicht Velo fahren können, beispielsweise Betagte oder Behinderte. Soeben sagte mir das jemand

im Seniorenrat. Wenn wir funktionieren sollen, muss es ein Miteinander, kein Gegeneinander geben. Schauen Sie doch, wie es teilweise im Marzili zugeht: Man wird von einem aggressiven Velo weggeklingelt, und wenn man etwas sagen will, muss man noch aufpassen, dass man keine Ohrfeige kassiert. In der Stadt kommt einem jemand in der Einbahnstrasse ohne Licht entgegen. Wenn man etwas sagt, wird man beschimpft, und man riskiert eine Sanktion. Wie gesagt: Es geht um ein Miteinander, nicht ein Gegeneinander. Bei allen Massnahmen geht es darum, Ideologisches durchzusetzen und die Leute umzuerziehen. Dazu ist man bereit, gewissen Leuten einen gewissen Preis aufzuerlegen. Das darf nicht sein. Damit es funktioniert, müssen alle miteinander zusammenarbeiten, es müssen alle aufeinander Rücksicht nehmen. Es kann nicht einfach eine Gruppe bevorzugt werden. Am meisten gefährdet sind häufig die Fussgänger – gerade auf Mischbereichsflächen wie etwa im Raum Helvetiaplatz. Es ist kein Druckfehler, ich spreche von "Veloverschmutzung". Das Wort stammt nicht von mir. Es ist eine Wortschöpfung von Mario Imhof. Wir haben schon mehrmals darüber gesprochen. Man sprach über Veloverschmutzung und über vieles andere. Veloverschmutzung ist etwas, was von verschiedenen Leuten als Problem empfunden wird. Dabei geht es nicht nur um das unerlaubte Abstellen von Velos, sondern auch um die konsequente Missachtung von Vorschriften und mangelnde Rücksichtnahme. Deswegen haben wir in einem Postulat drei Forderungen gestellt. Fangen wir mit den Wildparkierern an. An gewissen Orten kann man als Fussgänger die Strasse nicht mehr überqueren, weil alles voller Velos ist. Wie war es früher? Dem Automobilisten hat man gesagt, er dürfe das Auto nun halt nicht mehr in der Marktgasse und Spitalgasse abstellen, das sei nicht mehr möglich. Jetzt, wo es immer mehr Leute gibt, müssen halt auch die Velofahrer einsehen, dass man das Velo nicht immer in nächster Nähe des Bahnhofs abstellen kann. Man kann auch mit dem öV oder zu Fuss in die Stadt gehen. Häufig ist es so, dass man mit dem Velo in die Stadt fährt, aber das Velo stehen lässt und mit dem Bus heimkehrt, wenn es zu regnen beginnt. Es müssen alle Abstriche machen. Die Velos stehen an den unmöglichsten Orten rum. Wenn man am Samstag mit dem Einkaufswagen die Strasse überqueren will, kommt man nicht durch, weil zu viele Velos im Wege stehen. Auch die Frau mit dem Einkaufs- oder dem Kinderwagen ist benachteiligt. Deswegen spreche ich von Veloverschmutzung. Der Grundsatz der Veloförderung hat Grenzen, auch topographischer Natur. Bern ist einfach hoch. Es hat viele Hügel – Länggasse, Marzili usw. Dann gibt es auch Leute, die nicht gerne Velo fahren. Dieses Recht haben sie. Die Jungen möchten oft lieber auf ihren Handys surfen, statt im Regen mit dem Velo rumzustrampeln. Das gibt auch Probleme mit den Kleidern. Wir möchten, dass man sich wieder klar an Verkehrsvorschriften hält, wie dies der Autofahrer auch tun muss. Wenn der Autofahrer etwas nicht richtig macht, wird er sanktioniert. Wir verlangen, dass der Gemeinderat die nötigen Vorkehrungen trifft, damit Fussgänger und die anderen Verkehrsteilnehmer geschützt werden. Jeder kann im Juni/Juli/August an der Aare selber sehen, wie Velofahrer durchs Fahrverbot fahren und wie sie reagieren, wenn man etwas dagegen zu sagen wagt. Die Linke will illegales Parkieren von Autos in der Stadt strenger ahnden. Ähnlich sind wir der Meinung, dass man hier, wo es um die Sicherheit der effektiv gefährdeten Fussgänger geht, im Sinne der Verkehrssicherheit die nötigen Kontrollen machen und die nötigen Massnahmen treffen soll.

Wir werden punktweise Abstimmung verlangen. Der Fächer ist offen. Wenn es um ein Miteinander geht, darf man Interessen nicht gegeneinander ausspielen. Deswegen sagen wir „Stopp Veloverschmutzung“. Es ist bezeichnend, wie der Gemeinderat dazu Stellung genommen hat. Sein Ziel ist die Veloförderung, und da ist er halt bereit, die Wildparkiererei in Kauf zu nehmen. Auch den beiden anderen Vorstössen schenkt man nicht die gebührende Beachtung. Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen. Wie Sie sehen, ist es ein Postulat, keine Motion. Zu den anderen Vorlagen werde ich im Rahmen der Fraktionserklärungen sprechen.

Fraktionserklärungen zu Traktanden 10, 11, 12, 13 und 14

David Stampfli (SP) für die SP-Fraktion: Wir stimmen den beiden Vorstössen von GB/JA! zu. Wir sind klar der Meinung, dass sie in die richtige Richtung gehen. Ziel der Velo-Offensive ist die Verdoppelung des Veloverkehrs. Die verstärkte Zusammenarbeit mit der Agglomeration ist insbesondere bei den Velobahnen unumgänglich. Selbstverständlich unterstützen wir den nun in ein Postulat gewandelten Vorstoss „Mehr Sicherheit für Velofahrende“. Den Vorstoss in Traktandum 13 „Stopp der Veloverschmutzung“ lehnen wir ab. Beim Vorstoss zu den Velobahnen in Traktandum 14 empfiehlt die SP-Fraktion Stimmfreigabe. Ein Postulat würde die SP-Fraktion unterstützen.

Claudio Fischer (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Heute ist Velotag, aber das Velo wird uns in Einzelteilen angeboten. Anders gesagt: Wir sprechen von einzelnen Elementen einer Velo-Offensive, aber eine globale Strategie suchen wir vergebens. Ich sage etwas zu den Traktanden 10 und 13, Lionel Gaudy spricht zum Traktandum 14. Es sind alles ältere, aber durchaus aktuelle Motionen. Seit der Einreichung ist vieles passiert. Heute soll uns sogar eine erste Velohaupttroute schmackhaft gemacht werden. Die beiden Motionen von GB/JA! verlangen eine Ergänzung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Es geht um Datenerhebungen, um die Verdoppelung des Veloverkehrs bis 2030 und um die Erstellung eines Konzepts zur Förderung des Veloverkehrs. Und natürlich soll man die Nachbargemeinden einbeziehen. In der positiven Antwort zu diesen Motionen schreibt der Gemeinderat, dass die Überprüfung und Anpassung des Reglements mit den vorhandenen Ressourcen erfolgen kann. Das ist ja wohl zu hoffen. Er schreibt auch, dass sich die Umsetzung der damit verfolgten Ziele an den im Finanzplan eingestellten Mitteln orientieren wird. Das gefällt uns gar nicht. Denn gerade die erste Motion „Velostadtbahn 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs“ verlangt eine Anzahl Massnahmen, die relativ teuer sein werden. Mit Annahme dieser Motionen und der Änderung des Reglements wächst der Druck, zukünftige Mittel für die Umsetzung der geplanten Massnahmen zur Verfügung zu stellen, und dies immer noch in Abwesenheit einer Strategie zur Velo-Offensive, die die Gesamtkosten aufzeigt und die Finanzierung umfassend vorlegt. Wir haben eine Kulturstrategie, aber keine Velostrategie. Wieso? Vielleicht, weil nur 11 Prozent der Bevölkerung betroffen sind; vielleicht sind es eines Tages 20 Prozent. Die BDP/CVP-Fraktion ist nicht grundsätzlich gegen die Entwicklung und Förderung des Veloverkehrs. Eine globale Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr lehnen wir aber dezidiert ab. Bevor wir uns aber aus dem Fenster lehnen, möchten wir vom Gemeinderat wissen, wohin uns die Velo-Offensive führt. Wie prioritär ist sie gegenüber anderen Projekten der Stadt, wie viel kostet sie, und vor allem: Wie soll sie finanziert werden? Wir möchten keine Einzelteile, die wir wie in einem Puzzle zusammensetzen müssen, ohne zu wissen, wie das Gesamtbild am Schluss aussieht. Wir sind zum heutigen Zeitpunkt nicht bereit, die Motionen von GB/JA! anzunehmen. Die interfraktionelle Motion SP/GB/JA!/GFL/EVP hat bei gewissen Mitgliedern der BDP/CVP in der Tat Sympathien erweckt. Da sie nun in ein Postulat gewandelt wurde, wird sie von Einzelnen von uns angenommen. Es gilt festzuhalten, dass bei jedem Strassenprojekt grundsätzlich die Anliegen der Motionäre geprüft und wenn immer möglich umgesetzt werden. Aber auch hier vermissen wir eine Gesamtstrategie, die allfällige Probleme angeht. Das Postulat der Fraktion SVP über die Veloverschmutzung werden wir ablehnen. Das Problem besteht und ist störend. Es gibt aber Ansätze, die eine Teillösung des Problems bringen könnten. Man muss auch sehen, dass nicht nur der Gemeinderat für die Stadtbahn zuständig ist, sondern auch andere Partner – sprich: SBB – eine Rolle spielen. Aber auch hier: Wo ist die Gesamtstrategie, wo ist der gesamtheitliche Ansatz? Nirgends! Man will ein einzelnes Puzzleteil einfügen, ist aber von ei-

nem globalen Gesamtbild weit entfernt, gerade wenn man das Ziel hat, den Veloverkehr zu verdoppeln.

„Bremsen nutzt nur die Reifen ab“, sagte mal ein Fahrradprofi. Wir brauchen eine Velostrategie für die Stadt Bern. Wir können aber keine vernünftige Lösung für alle finden, wenn sich die Velofahrer nicht an die Verkehrsregeln halten. Und das ist leider noch sehr oft der Fall.

Lionel Gaudy (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Eins vorab: Ich freue mich auf die Velohauptrouen, ob sie nun Velobahnen, Velohaupttrouten, Veloautobahnen oder wie auch immer heissen. Ich freue mich darauf, von der Länggasse direkt an den Match fahren zu können, ohne unterwegs fast von einem Auto überfahren zu werden und ohne dass ich an 20 nicht aufeinander abgestimmten Ampeln halten oder wegen plötzlich aufschwingender Autotüren um mein Leben fürchten muss. Ich freue mich auch darauf, wenn in Bern mehr Leute mit dem Velo unterwegs sind und jeder überall auf einem breiten Velostreifen sein Tempo fahren kann. Wir werden heute Abend über die erste Velohauptroute diskutieren, weitere sind bereits in der Pipeline. Der Gemeinderat argumentiert in seiner Antwort auf die Motion „Velobahnen für Bern“, dass für dieses Anliegen bereits viel Arbeit geleistet worden sei und auch weiterhin geleistet werde. Diese Motion schränkt die Planung erheblich ein, da bereits genau gefordert wird, was wo sein soll. Ausserdem sind wir hier keine Verkehrsplaner – jedenfalls ich bin es nicht. Wir sind der Meinung, dass man dies ruhig weiterhin den Profis überlassen sollte. Aus diesem Grund können wir dieser sehr einschränkenden Motion nicht zustimmen. Wir werden sie ablehnen. Damit dem Anliegen aber mehr Nachdruck verliehen werden kann, nehmen wir ein Postulat an.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Das Grüne Bündnis und die Junge Alternative haben im Juni 2014 eine umfassende Analyse der grossen Defizite bezüglich des Veloverkehrs vorgenommen und die nötigen Handlungsachsen für die Velostadt Bern aufgezeigt. Das daraus resultierende Positionspapier mit unseren konkreten Forderungen für einen Massnahmenplan „Velostadt Bern“ übergaben wir im Juni 2014 der Verkehrsdirektorin. Auslöser für das Positionspapier war unter anderem das dritte nationale Velostadt-Rating, das im Mai 2014 veröffentlicht wurde und bei welchem die Stadt Bern auf dem enttäuschenden 18. Platz landete. Punkto Verkehrsklima, Sicherheit, Komfort und Abstellanlagen schnitt Bern dort ungenügend ab. Die Hauptforderungen des GB/JA! waren 2014 die verbindliche Verankerung einer Zielsetzung, die stärkere regionale Zusammenarbeit beim Veloverkehr, ein massiver Ausbau der Infrastruktur und damit eine höhere Sicherheit, die Velopriorisierung, bessere Parkierungsmöglichkeiten, Leuchtturm-Projekte wie der Velo-Hauslieferdienst oder das Velo-Verleihsystem und schliesslich auch die Förderung einer Velokultur. Diese Forderungen haben wir in diversen Vorstössen eingebracht. Einige davon sind heute Abend traktandiert.

Dass der Gemeinderat unsere beiden Motionen dieses ersten Pakets zur Annahme empfiehlt, freut uns und zeigt, dass die Zielsetzung zur starken Förderung des Veloverkehrs vom Gemeinderat getragen wird. Auch die Resultate des STEK-Teilprojekts „Mobilität“, die uns im September präsentiert worden sind, bringen es auf den Punkt und sind ganz im Sinne der Fraktion GB/JA!. Punkto Veloverkehr wird dort nämlich Folgendes festgehalten: „Während bei anderen Verkehrsträgern die qualitative und quantitative Weiterentwicklung bestehender Konzepte im Vordergrund steht, ist beim Veloverkehr ein eigentlicher Quantensprung nötig.“ Diesen Quantensprung vermessen wir in der Haltung des Gemeinderats zu ganz konkreten Forderungen und in Antworten zu Vorstössen, über die wir heute Abend sprechen, leider nach wie vor. Velo-Anliegen haben im Stadtrat eine grosse Mehrheit. Die GB/JA!-Fraktion findet es aber schade, dass mit dem bürgerlichen Lager zurzeit keine vernünftige Diskussion über eine zukunftsfähige, urbane Mobilität geführt werden kann. Sobald das Wort „Veloförderung“ fällt, wird uns Velo-Ideologie vorgeworfen, und der Kampf „Velo gegen Auto“ beginnt. Das Velo ist

unbestrittenermassen das günstigste und platzsparendste Verkehrsmittel in der Stadt und deshalb für die Zukunft zentral. Das sind nicht nur Hirngespinnste von Linksrünen, sondern das sieht auch die Mobilitätsakademie, das Zukunftslabor des TCS und nicht etwa des VCS, so. Sie schreibt in einem Thesenpapier aus dem Jahr 2014 zur urbanen Mobilität Folgendes: „Bei dem allorts quantitativ nachweisbaren Trend zum verstärkten Velofahren handelt es sich um einen der unmittelbarsten Trends im Stadtverkehr. Das Velo ist heute der Prototyp des urbanen Lifestyles und Mobilitätsmittel. Das Velo wird heute zum Dreh- und Angelpunkt der Stadtmobilität von Morgen.“ Es geht nicht darum, in der Stadt den Autoverkehr ganz zu verhindern. Wie Alexander Feuz vorhin sagte: Es geht auch uns darum, ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel zu gewährleisten und eine sinnvolle städtische Mobilität zu fördern. Wenn alle, die heute Velo fahren, Auto fahren würden, hätten wir ein riesiges Platz- und Verkehrsproblem. Die Autofahrer würden ständig im Stau stehen. Es geht überhaupt nicht darum, die Velofahrer gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmer zu bevorzugen, sondern darum, den Veloverkehr konsequent zu fördern.

Die GB-Motionen wurden von Regula Tschanz bereits begründet; ich komme deswegen zu den Traktanden 12 bis 14. Die Forderung von Traktandum 12, mehr Sicherheit für Velofahrende, ist topaktuell. Diesen Sommer hat das ASTRA eine Studie publiziert, eine Auswertung von Verkehrsunfällen in den Jahren 2014 und 2015. Sie zeigt, dass in jedem dritten Unfall in einem Kreis ein Velo involviert ist. In 96 Prozent der Fälle sind die Velofahrer nicht schuld am Unfall. Das Velofahren in der Stadt muss also in erster Linie sicherer werden. Mit einer höheren Sicherheit können wir mehr Leute zum Velofahren animieren. Der Gemeinderat will zwar die Motion, die mehr Sicherheit für Velofahrende fordert, als Richtlinie annehmen. Die Antwort auf den Vorstoss enttäuscht aber die Fraktion GB/JA!. Mehr Sicherheit und eine konsequente Förderung des Veloverkehrs würde nach Auffassung des Gemeinderats zulasten des öV gehen. Da ist nichts zu spüren von einem Paradigmenwechsel oder von einem nötigen Quantensprung zur Förderung des Veloverkehrs, wie er im STEK erwähnt wird. Die Prioritäten der Verkehrsplanung müssen auf den Fuss- und Veloverkehr gelegt werden. Der öV ist in der Stadt Bern sehr gut ausgebaut, und darauf sind wir stolz. Das muss so bleiben. Es ist aber einfach schwach, wenn der Gemeinderat keinen Mut für gute und sichere Velolösungen hat und sich ständig hinter der Ausrede versteckt, dass unter einer Veloförderung letztlich der öV leiden könnte. Zum Traktandum 13: Das Postulat der SVP „Stopp der Veloverschmutzung“ ist genau Ausdruck dieses plakativen Kampfs „Velo gegen Auto“, den ich vorhin beschrieben habe. Für die Fraktion GB/JA! ist klar, dass sich alle an die Verkehrsregeln halten müssen und diese für alle gelten. Es ist aber verkürzt und eindimensional, Velofahrerinnen und Velofahrer pauschal als Velo-Rowdys zu verurteilen. Häufig ist es die schlechte Verkehrsführung, die Velofahrerinnen und Velofahrer dazu animiert, Rotlichter zu überfahren. Der Fuss- und Veloverkehr kann aufeinander achten. Er wird leider in der Stadt Bern durch Ampeln viel zu stark bevormundet. Es braucht hier dringend innovative Lösungen, beispielsweise, das Rechtsabbiegen für Velos zu ermöglichen. Fussgängerampeln könnten dann für Velos auf orange blinkend gestellt werden; so können sie auf Fussgänger Rücksicht nehmen. Eine Abstimmung von Lichtsignalanlagen auf das Tempo der Velos – eine grüne Welle für die Velos – würde ebenfalls dazu beitragen, dass der Veloverkehr flüssiger rollt und die Velofahrer auf Rotlichter achten. Und schlussendlich könnten viele Ampeln nur zu Hauptverkehrszeiten betrieben werden und sonst ausgeschaltet bleiben, was ebenfalls zur Attraktivität des Veloverkehrs beitragen würde. Es ist klar, dass sich die Stadt bei der Verkehrsführung an nationale Vorgaben halten muss. Das Rechtsabbiegen ist für den Veloverkehr national noch nicht erlaubt. Die Stadt Bern hätte aber durchaus Spielraum und könnte sich – wie etwa die Stadt Basel – an Pilotprojekten beteiligen und neue, innovative Lösungen ausprobieren. Das wilde Abstellen von Velos, das ja von der SVP ebenfalls den Velo-Rowdys vorgeworfen wird, ist

ganz einfach Ausdruck von zu wenigen legalen Abstellplätzen in der Innenstadt. Wir lehnen das SVP-Postulat selbstverständlich ab.

Zu Traktandum 14: Die Motion „Velobahn für Bern“ haben wir zusammen mit der SP im Dezember 2013 eingereicht. Wie David Stampfli bereits erläutert hat, haben wir anhand von drei Beispielen die Ausarbeitung einer Velobahn gefordert. Nach dem Scheitern von Tram Region Bern hat eine dieser Achsen, nämlich der Abschnitt Ostermundigen–Köniz, massiv an Wichtigkeit gewonnen. Wenn der öV auf dieser Achse in absehbarer Zeit nicht ausgebaut werden kann, rechtfertigen sich massive Verbesserungen für den Veloverkehr auf dieser Achse um so mehr. Die Fraktion GB/JA! hat deshalb zusammen mit der GFL im Januar 2015 eine Motion eingereicht, die die Realisierung einer Velobahn Köniz–Ostermundigen verlangt. Entsprechende Vorstösse wurden auch von den Grünen Köniz und Ostermundigen eingereicht. In seiner Antwort vom 1. Juli 2015 empfiehlt der Gemeinderat diese Motion zur Annahme. Der Vorstoss der SP und der Fraktion GB/JA! verlangt eine von drei möglichen Velobahnen. Die Antwort des Gemeinderats auf diesen Vorstoss ist älter. Er möchte die Motion nur als Postulat entgegennehmen. Es wäre also nichts als logisch, wenn wir den älteren Vorstoss als Motion annehmen würden.

Daniel Imthurn (GLP) für die GLP-Fraktion: Es wurde zu den Vorstössen schon viel Gutes gesagt. Es wird Sie kaum überraschen, dass die Grünliberalen für Veloförderung sind und die Pro-Velo-Vorstösse mehrheitlich unterstützen werden. Die Förderung des Veloverkehrs kommt tatsächlich nicht nur den Velofahrenden, sondern allen zugute. Wenn die Velos nicht mehr auf der Strasse sind, sondern selber Wege bekommen, kann auch der MIV bessergestellt werden. Die Grünliberalen setzen sich stets für Effizienz ein, und Langsamverkehr und besonders die Velos sind mit Abstand die effizienteste Lösung für die Mobilität von Personen in unserer Stadt. Sie sind lautlos, emissionslos, fördern die Gesundheit und brauchen praktisch keinen Platz. Wenn die Stadt Bern wirklich wachsen und dabei die Lebensqualität erhalten will – und das ist vorgesehen –, kommen wir um eine Vergrösserung des Velo-Anteils nicht herum.

Zu den einzelnen Vorstössen: Liest man den Vorstoss von GB/JA!, dann denkt man zuerst, dass es selten einen Vorstoss der Grünen gibt, den man so vorbehaltlos unterstützen kann. Es gibt aber auch selten einen Vorstoss, der einen so sauer macht, wenn man sich ansieht, woher er kommt: Seit 1992, also seit über 20 Jahren, gibt es in der Stadt Bern die RGM-Regierung. Seit 2004 gibt es eine GB-Gemeinderätin, die dafür hätte sorgen können, dass alle Zielsetzungen im Veloverkehr usw. umgesetzt werden. Was ist passiert? Man hat ein paar Einbahnstrassen für Velos frei gemacht oder ein paar Sackgassen geöffnet. Faktisch aber stagniert der Veloverkehr in der Stadt Bern. Berücksichtigt man dann noch, dass in dieser Zeit auch die Elektro-Velos ihren Aufschwung gehabt haben, muss man sagen, dass der Veloverkehr eigentlich zurückgegangen ist. Wir wurden überholt oder eingeholt von Städten wie Burgdorf oder Biel. Sie haben mehr Veloverkehr auf die Strasse gebracht als die Stadt Bern. Städte wie Kopenhagen oder Münster muss man gar nicht erst erwähnen, dort hat das Velo einen ganz anderen Stellenwert. Wir haben an Platz verloren. Offenbar musste erst eine sozialdemokratische Gemeinderätin kommen, um uns Grünen zu zeigen, wie das geht mit der Veloförderung. Seit sie hier ist, gibt es rote Velostreifen oder Velohaupttrouten, es gibt das Projekt Velobrücke und eine Velo-Offensive – Dinge also, die man schon längst hätte umsetzen können, wenn man wirklich gewollt hätte. Die Velofahrer haben in den letzten zehn Jahren in der Stadt Bern verloren. Es gibt ein Sprichwort: „meh lifere statt lafere“. So wie die Konstellation heute aussieht, könnte ab 2016 wieder eine GB-Gemeinderätin für dieses Dossier zuständig sein. Vielleicht kann sie dann umsetzen, was in dieser Motion gefordert ist. Wir werden die Motion unterstützen.

Wenn ich mich nicht irre, wurde die Motion „Sicherheit für Velofahrende“ in ein Postulat gewandelt. Das finden wir gut, denn diese Forderung können wir nur als Postulat unterstützen. Erst heute haben wir wieder um Velostreifen gefightet: Wo gibt es Velostreifen, wie breit dürfen sie sein, wie müssen sie innerhalb von Tramhaltestellen ausgestaltet werden? Bei starren Vorgaben wie der Breite von 1.80 m oder den 80 cm Distanz könnte es tatsächlich sein, dass man deswegen irgendwo einen Velostreifen nicht realisieren könnte. Wir können die Forderung nur als Postulat unterstützen. Der ganzen Vielfalt an baulichen Situationen, an Strassensituationen, -breiten, -ausgestaltungen wird man mit starren Vorgaben nicht gerecht. 1.80 m wäre gut – aber sicher nicht als starre Vorgabe. Als Postulat werden wir das Anliegen unterstützen.

Zum Postulat der Fraktion SVP: Es wurde schon gesagt, wieso es unsinnig ist. Was hier gefordert ist, ist nicht politisch, sondern es werden polizeiliche Massnahmen gefordert. Natürlich muss man das wilde Abstellen von Velos in der Innenstadt sanktionieren, und natürlich ist es falsch, im Velofahrverbot zu fahren, insbesondere dem Aareweg entlang. Natürlich muss man die Missachtung elementarer Verkehrsregeln sanktionieren, aber das sind polizeiliche Dinge und haben mit einer politischen Forderung herzlich wenig zu tun. Die Zielsetzung ist richtig, das Instrument ist verfehlt. Wir werden das Postulat ablehnen.

„Velobahnen für Bern“: Wie der Gemeinderat, unterstützen wir die Forderung als Postulat. Wir sind aber der Meinung, mit den Velo-Haupttrouten, die wir heute Abend beraten, wird schon mal ein Schritt in diese Richtung gemacht. So können die Velobahnen mal ausprobiert werden. Als Postulat ist es richtig, als Motion werden wir es ablehnen.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Der Protokollführer

Claude Grosjean

Markus Schütz

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr

Vorsitzend

Präsident Claude Grosjean

Anwesend

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

Entschuldigt

Katharina Altas	Martin Krebs	Christine Michel
Cristina Anliker-Mansour	Daniela Lutz-Beck	Marco Pfister
Roland Iseli	Martin Mäder	Lena Sorg
Daniel Klauser	Melanie Mettler	Michael Steiner

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

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

Ratssekretariat

Liliane Minder, Stv. Ratssekretärin
Barbara Waelti, Protokoll

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

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

Die Traktanden 10, 11, 12, 13 und 14 werden gemeinsam behandelt.

2013.SR.000114

**10 Fortsetzung: Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Stéphanie Penher, GB):
Velostadt Bern 2030 – Verdoppelung des Veloverkehrs**

Fortsetzung: Fraktionserklärungen zu Traktanden 10, 11, 12, 13 und 14

Lukas Gutzwiller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die GB/JA!-Motion, Traktandum 10, fordert eine Verdoppelung des Veloverkehrs. Unsere Fraktion unterstützt diesen Vorstoss, da sich dieses Ziel in die Legislaturrichtlinien des Gemeinderats zugunsten einer Stärkung des Veloverkehrs einfügt. Die zweite Motion von GB/JA! unter Traktandum 11 fordert eine bessere regionale Zusammenarbeit. Die Fachstelle für den Fuss- und Veloverkehr ist heute schon in zahlreichen regionalen Projekten vertreten, um den Nachbargemeinden die Veloziele der Stadt Bern näherzubringen. Die Motion verlangt etwas, das die Stadt ohnehin schon leistet, deswegen können wir dieser Forderung mit gutem Gewissen zustimmen. Die Interfraktionelle Motion unter Traktandum 12 fordert mehr Sicherheit für Velofahrende, mit spezifischen technischen Vorgaben. Wir können die Antwort des Gemeinderats, dass die Bevorzugung der Veloanliegen in der Frage der Verkehrssicherheit im Extremfall zulasten des öV und des Fussverkehrs gehen könnte, nachvollziehen. Unsere Fraktion hält es für sehr wichtig, dass man durch betriebliche Optimierungen zugunsten der Koexistenz aller drei nachhaltigen Verkehrsmodi, also Fuss- und Veloverkehr sowie öV, die Sicherheit erhöht. Wir stimmen dem Vorstoss als Postulat zu. Das Postulat der SVP unter Traktandum 13 lehnen wir naturgemäss ab. Wir warten nach wie vor auf die Umsetzung unserer Motion für ein Veloparkplatz-Konzept. Die Motion unter Traktandum 14, mit der Forderung nach Velobahnen, unterstützen wir als Postulat. Die Motionärinnen fordern auf drei spezifischen Strecken Velobahnen. Eine dieser Strecken betrifft die Verbindung von Ostermundigen nach Köniz, zu der in der Zwischenzeit eine andere Motion eingereicht worden ist, die vom Gemeinderat befürwortet wird. Zur Route im Raum Bollwerk-Lorraine-Wankdorf wird der Stadtrat an der heutigen Sitzung noch über den Ausführungskredit entscheiden. Die Fraktion GFL/EVP ist froh, dass die Situation für die Velofahrenden endlich verbessert wird, und zwar in pragmatischer Weise, indem mit einer Betriebsoptimierung der bestehenden Infrastruktur die Verkehrssicherheit verstärkt wird. Wir halten die Velostrategie des Gemeinderats, dank des neuen Verkehrsplaners, für ausreichend verbindlich.

Christoph Zimmerli (FDP) für die FDP-Fraktion: Einmal mehr sprechen wir über das Thema Velo, das sich zum Dauerbrenner entwickelt. In der Hitparade folgt es nach dem Thema Reitschule auf dem zweiten Platz. Was meine Interessenlage anbelangt, bin ich selbst ein eingefleischter Velofahrer, der an 365 Tagen pro Jahr mit dem Velo unterwegs ist. Ebenso schätze ich es auch, mit einem guten Auto unterwegs zu sein. Somit befinde ich mich quasi in einem Dilemma, dasselbe gilt für meine Partei. Wir halten wenig von der auf der einen oder anderen Seite herrschenden Dogmatik. Zur Lösung der anstehenden Probleme appellieren wir an den Pragmatismus. Manchmal irritiert es einen, wie die Diskussion im Stadtrat geführt wird, mit welcher Verve und wie viel Emotionalität man diskutiert. Die Diskussionen erscheinen mir manchmal ebenso wild wie manche Velofahrende, die auf unseren Strassen unterwegs sind.

Es würde mich interessieren, woher die besagte Verve kommt, denn schliesslich geht es lediglich um den Einsatz eines bestimmten Verkehrsmittels und nicht um existenzielle Fragen. Grundsätzlich ist unsere Fraktion für die freie Wahl der Verkehrsmittel, sei es öV, Velo oder Auto. Man kann durchaus über dieses Thema reden, aber bevor man irgendwelche Beschlüsse fasst, sollte eine Strategie entwickelt werden. Vielleicht ist eine solche nicht erkennbar, vielleicht existiert keine Strategie, wie ich befürchte, aber brauchen tut es sie auf jeden Fall. Ohne Strategie geschieht eben das, was wir heute Abend erleben: Verschiedene Stadtratsfraktionen werden aktiv und versuchen, mittels Vorstössen die Entwicklung in eine bestimmte Richtung zu lenken, ohne dass ein Gesamtkonzept für die Planung vorliegt. Und dies geschieht alle Jahre wieder, mit grosser Regelmässigkeit. Das bringt nichts, wie man auch an den Antworten des Gemeinderats auf die vorliegenden Vorstösse erkennt: Die Inhalte wiederholen sich, bei einigen Punkten werden bereits bekannte Antworten wortgetreu wiederholt. Auf diese Weise wird der parlamentarische Wille nicht wirklich ernst genommen.

Die Motion unter Traktandum 10 verlangt eine Verdoppelung des Veloverkehrs. Wir haben nichts gegen eine Steigerung des Veloverkehrs, aber wieso soll dies staatlich vorgegeben und reguliert werden? Jede Person soll selbst entscheiden, welches Verkehrsmittel sie einsetzen will. Wenn bei Strassensanierungen dafür gesorgt wird, dass die Attraktivität für den Veloverkehr auf der betreffenden Achse verbessert werden kann, ist dies zu begrüßen. Aber wieso man eine dogmatische Agenda aufstellen soll, laut der eine Verdoppelung des Veloverkehrs angestrebt wird, ist nicht einleuchtend. Der zweite Vorstoss von GB/JA! betrifft die Veloregion und fordert eine verstärkte Zusammenarbeit. Dem widersprechen wir nicht, im Gegenteil, wir finden dies sinnvoll und selbstverständlich, wenn man Bern als Region versteht. Die Interfraktionelle Motion unter Traktandum 12 verlangt mehr Sicherheit für Velofahrende. Auch dies ist eine Selbstverständlichkeit. Ich bin jedoch aus rechtlicher Sicht der Überzeugung, dass zu diesem Zweck keine kommunale Norm geschaffen werden muss. Nationales und kantonales Recht sind für die Sicherheit zuständig. Wenn jede der über 2'500 Gemeinden in der Schweiz eigene Normen zugunsten der Sicherheit der Velofahrenden aufstellte, würde dies nicht für mehr Sicherheit sorgen, sondern zu einem Wirrwarr an Vorschriften führen. Genau genommen, widerspricht dieser Vorstoss der Forderung nach einer Regionalisierung. Es wäre besser, koordinativ vorzugehen, indem man erst die verlangte Strategie festlegt, anstatt diverse Vorstösse einzureichen. Wenn ich das Postulat der SVP unter Traktandum 13 richtig verstehe, meint sie mit dem Begriff Veloverschmutzung das unkoordinierte Abstellen von Velos und das verkehrsregelwidrige Herumfahren mit dem Velo. Ich kenne das erste Problem aus eigener Erfahrung, zumal es ein sehr anspruchsvolles Unterfangen darstellt, des Morgens am Bahnhof ein Fahrrad abzustellen. Unschön ist auch, dass einige Velofahrende unterwegs sind, ohne irgendwelche Verkehrsregeln zu beachten. Ein solches Verhalten ist dem Miteinander im Verkehr nicht zuträglich. Zum Thema Velobahnen: Diese mögen attraktiv erscheinen, nach holländischem Vorbild. Es fragt sich jedoch, ob solche Velobahnen in einer Stadt wie Bern umgesetzt werden können und ob dies wirklich das prioritäre Ziel sein soll. Dass der Anteil des Veloverkehrs momentan bei nur elf Prozent liegt, hat vermutlich mit dem hiesigen Gelände zu tun. Für viele Leute ist es zu anspruchsvoll, mit dem Velo unterwegs zu sein. Wieso soll dermassen viel Energie auf etwas verwendet werden, das vielleicht einem Bedürfnis von lediglich zehn bis fünfzehn Prozent der Bevölkerung entspricht? Im Zusammenhang mit der Sicherheit für Velos sind Tramschienen als grosse Gefahrenquelle zu nennen. Wenn das Thema Sicherheit aufgenommen wird, muss auf eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger hingearbeitet werden, insbesondere sollte es in der Nähe der Velobahnen keine Tramschienen geben.

Die FDP-Fraktion ist nicht grundsätzlich gegen die aufgestellten Forderungen, denn sie enthalten ein paar gute und bedenkenswerte Elemente. Aber wegen der unkoordinierten Form, in der diese Vorstösse daherkommen, können wir nicht dahinter stehen. Wir verlangen vom Ge-

meinderat, dass er Verantwortung übernimmt und eine Strategie entwickelt. Das wäre besser, als jedes Mal, wenn die Diskussion wieder aufkommt, irgendwelche Antworten zu früheren Vorstössen zu wiederholen und uns damit abzuspeisen. Der Gemeinderat soll uns mit einer Strategie bedienen, über die wir diskutieren können. Der Stadtrat ist kein Verwaltungsrat. Er ist nicht für die Entwicklung einer Strategie zuständig. Es ist Aufgabe des Gemeinderats, eine Strategie vorzulegen, über die wir diskutieren können. Wir erwarten einen vernünftigen Vorschlag, denn nur auf dieser Grundlage sind wir gerne zu weiteren Diskussionen bereit.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Hier ist immer die Rede von Veloförderung: Der Anteil des Veloverkehrs soll von zehn auf zwanzig Prozent erhöht werden. Wir alle nutzen verschiedene Verkehrsmittel, fahren per Auto, Velo und öV. Wie entstehen solche Berechnungen überhaupt? Die Redensart „Traue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast“ ist bekannt. Zum Stichwort Veloförderung: Die Anzahl der Velos nimmt zu, vor allem im Bereich der E-Bikes. Damit ergibt sich eine interessante Ausgangslage. Bekanntlich gibt es verschiedene Kategorien von E-Bikes, darunter auch solche, die Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h erreichen. Diese sind als Motorfahrräder zu bezeichnen und darum macht die SVP eine Unterscheidung, nicht zuletzt, weil die anderen Velos durch diese E-Bikes gefährdet werden. In der Folge müssen die Velospuren dann noch breiter werden. Wir sprechen von einer gewünschten Steigerung um zehn Prozent, dabei bilden der Privatverkehr und der öV die wesentlichen Säulen des Verkehrs in der Stadt Bern, die eine spezielle Topographie aufweist. Es kann nicht sein, dass aus ideologischen Gründen ein wichtiger Verkehrsträger, nämlich der Autoverkehr, schikaniert und behindert wird, in dem Sinne, dass man die Autos aus der Stadt verdrängen und sie davon abhalten will, ins Zentrum zu gelangen; denn darin besteht die Strategie der Stadt Bern, gegen die wir uns deutlich aussprechen. Man muss bedenken, dass Automobilistinnen und Automobilisten hohe Steuern bezahlen. Zum Glück gibt es nun eine Milchkuh-Initiative, die dem entgegensteuern will. Alle aufgestellten Forderungen müssen auch finanziert werden. Ist es denn Aufgabe der Steuerzahlenden, für die Velofahrenden in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs einen Veloparkplatz auf Staatskosten zu berappen? Es geht um das Miteinander im Verkehr. Alle Verkehrsträger haben ihre Aufgabe und Funktion. Allen Teilnehmenden muss der ihnen zustehende Platz eingeräumt werden. Es kann nicht sein, dass man die Autos aus der Stadt verdrängt, sie in die Park-and-Ride-Anlagen verweist oder den Leuten gar vorschreibt, dass sie nur noch mit dem Zug nach Bern kommen dürfen. Indessen wird der Raum im Umfeld des Bahnhofs von parkierten Velos besetzt. Der gesunde Menschenverstand bleibt auf der Strecke.

Die Motion von GB/JA! mit der Forderung nach einer Verdoppelung des Veloverkehrs ist ideologisch geprägt. Man muss den Leuten die freie Wahl lassen, welches Verkehrsmittel sie benutzen. Velofahren ist eine sinnvolle Sache, aber man darf das Kind nicht mit dem Bade ausschütten und aus ideologischen Gründen, weil man hier einen Vorteil erkennt und vielleicht die Wahl ins Stadtpräsidium gewinnen will, den Velos eine Vorreiterrolle einräumen, weil sie in der Statistik niedrige Werte erreichen. Der Wert des Veloanteils liegt tief, weil Bern, im Vergleich zu Städten wie Amsterdam oder Kopenhagen, ein hügliges Gelände aufweist. Diesen Parameter muss man berücksichtigen. Es geht nicht an, einen wichtigen Verkehrsträger wie das Auto dermassen zu beschneiden. Man muss an Personen mit einer Behinderung, an ältere Menschen und an Auswärtige denken, denn ihnen soll der Zugang in die Stadt verwehrt werden. Vorhin ist der Begriff Pendelschmarotzer gefallen. – Dabei wird ausser Acht gelassen, dass der Stadt Bern eine Zentrumsfunktion zukommt. Bern lebt auch von den Leuten, die von auswärts in die Stadt anreisen. Wenn Sie den Leuten den Weg in die Stadt abschneiden und sie aus Bern verdrängen, werden sie ihre Einkäufe halt in Gstaad oder im Foxtown im Tessin erledigen, worunter dann das Berner Gewerbe leidet. Und am Ende wird es uns an Steuergeldern fehlen, die man für andere soziale Aufgaben einsetzen könnte. Deswegen ein

klares Nein zur Motion Traktandum 10. Wir lehnen auch die Motion unter Traktandum 11 zur regionalen Zusammenarbeit ab. Wie sieht es denn mit der Zusammenarbeit innerhalb der Stadt Bern aus? Wir haben schon mehrmals eingebracht, dass es einer Entflechtung der verschiedenen Bereiche im Veloverkehr bedarf: Da gibt es zum einen „Velokurierfahrende“, also sehr geübte Velofahrerinnen und -fahrer, die bei jedem Wetter immer die Diretissima wählen. Zum anderen gibt es unsichere Velofahrerinnen und -fahrer, beispielsweise Kinder oder Leute, die mit einem Veloanhänger unterwegs sind. Die weniger Geübten wären auf den Quartierstrassen sicher und besser aufgehoben. Dass nicht alle Velos auf den gleichen Achsen verkehren, wäre im Sinne einer Entflechtung. Dann müssten die wichtigen Hauptachsen weniger zerschnitten werden. Früher lautete die Maxime, der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen müsse fliessen. Mit Vorstössen wie den aktuellen wird einmal mehr an der Zerschlagung der Hauptachsen gearbeitet, mit der Folge, dass der Verkehr in die Quartiere ausweicht und es einen gewaltigen Rückstau gibt. Man muss auch die Kostenfolgen bedenken. Mit unserem Postulat, Traktandum 13, sprechen wir uns dafür aus, dass alle Verkehrsteilnehmenden sicher unterwegs sein sollen. Aber es gibt eben Velofahrende, die rücksichtslos fahren. Sie fahren bei Rot über Kreuzungen oder sind des Abends ohne Licht als Gegenverkehr in einer Einbahnstrasse unterwegs. Es ereignen sich viele Vorfälle, auch tragische Unfälle. Was dies anbelangt, müssen sich die Velofahrenden selbst an der Nase nehmen: Wenn gewisse Exponenten von Pro Velo äussern, solche Verkehrsübertretungen seien verständlich, muss man sich nicht über die Konsequenzen wundern, die aus dem Beispiel folgen, das man den Leuten vor Augen führt. Alle müssen sich an die bestehenden Strassenverkehrsregeln halten. Die Vorschläge der SVP in Sachen Sicherheit dienen der Entflechtung, damit gefährliche Mischflächen möglichst klein gehalten werden können. Man nehme das Beispiel Helvetiaplatz, wo Fussgängerinnen und Fussgänger, die zum Tram rennen, direkt mit Velofahrenden kreuzen müssen, die stadteinwärts mit viel Tempo oder stadtauswärts mit möglichst viel Schwung die Steigung der Kirchenfeldstrasse hochfahrend daherkommen. Auf dicht befahrenen Strassen mit hohem Veloaufkommen sollten die Radstreifen 1,8 Meter breit sein. Die stetige Zunahme an E-Bikes macht diese Massnahme unerlässlich. Wie die Politik läuft, wird es nicht lange dauern, bis man auch Sonderstreifen für E-Bikes fordern wird, nachdem die breiten Radstreifen eingerichtet sind. Dann bleibt für den Privatverkehr zum Vorwärtskommen gar keine Möglichkeit mehr.

Roland Jakob (SVP) für die SVP-Fraktion: Ich werde ein paar Themen aufgreifen, die im Verlauf der heutigen Debatte zwar angesprochen, aber noch nicht intensiv besprochen worden sind. Da ist zunächst der Punkt mit der fehlenden Strategie: Es bringt nichts, hier nach der Pflästerchen-Taktik vorzugehen, um am Ende feststellen zu müssen, dass andere Lösungen besser wären. Ein Beispiel: Als das Tram nach Bümpliz gebaut wurde, liess man die sehr breite Schlossstrasse verkommen, indem der mittlere Teil der Strasse dermassen verbaut oder mit Markierungen bemalt wurde, dass es auf dieser Strecke weder für Velofahrende noch für andere Verkehrsteilnehmende interessant ist, das Tram zu überholen. Wahrscheinlich werden wir eines Tages mit einem Kredit beglückt, der uns zeigen wird, dass die Schlossstrasse umgestaltet werden kann. Das Fazit lautet: Hätten wir damals eine Strategie gehabt, würden wir heute möglicherweise über eine Schlossstrasse verfügen, die eine der ersten Velobahnen sein könnte. Gemeinderätin Ursula Wyss wird mir wohl zustimmen, die Sache mit der Schlossstrasse hätte man anders lösen sollen. Ein weiterer Aspekt, den es nicht ausser Acht zu lassen gilt, ist, dass man zwar den Anteil des Veloverkehrs steigern möchte, aber in Wirklichkeit nur den E-Bike-Verkehr fördert. Der Mensch ist vor allem darauf bedacht, sich auf möglichst gemütliche Art fortzubewegen. Mit einem Hilfsmittel wie dem E-Bike kommt man mit geringerem Aufwand voran, als wenn man die zahlreichen Steigungen in Bern mit einem herkömmlichen Fahrrad bezwingen muss, besonders wenn man schon etwas älter ist. Das be-

deutet, dass wir uns über die Anlage der Veloverkehrsrouten Gedanken machen müssen: Sind sie denn wirklich für Velos gedacht oder müssen wir ehrlicherweise nicht auch überlegen, wie viel Platz es für die E-Bikes braucht? Gewisse E-Bikes sind schnell. Dies erfordert entsprechende Massnahmen. Plumpe Vorstösse wie die vorliegenden tragen diesem Umstand in keiner Weise Rechnung und führen nur dazu, dass einmal mehr ein blosses Flickwerk zur Umsetzung gelangt, das in späteren Jahren korrigiert werden muss. Die vorliegenden Vorstösse sind nicht ausgereift und stellen keineswegs der Weisheit letzten Schluss dar. Nur die jungen und fitten Leute erreichen ein gewisses Tempo mit dem Velo. Bei den E-Bikes spielt es jedoch keine Rolle, wer auf dem Sattel sitzt, damit sind alle schnell unterwegs. Wenn die Abzweigung einer Velospur einen Weg für den Fussverkehr kreuzt, wird die Situation problematisch, weil die zu Fuss Gehenden unter den rasanten E-Bikes leiden. Diese Problematik wird in keinem dieser Vorstösse aufgegriffen. Es wird nirgendwo aufgezeigt, wo und wie dieses Problem anzugehen ist. Sicherheit, wie wir sie fordern, bedeutet nicht, dass die E-Bikes langsam fahren sollen, aber man muss überlegen, wie es zu ermöglichen ist, dass schnelle E-Bikes mit rascher Geschwindigkeit auf den Velospuren an langsamen Velos vorbeikommen. Das bedeutet wiederum, eine Priorisierung vorzunehmen, die sich am Ende zu Ungunsten der schwächsten Teilnehmer im Strassenverkehr, nämlich den Fussgängerinnen und Fussgängern, auswirkt. Wenn zu Fuss Gehende eine Strasse mit einer Velospur überqueren müssen, ist es für sie schwierig, abzuschätzen, wie schnell ein Velo, geschweige denn ein E-Bike, herannaht. In bestimmten Zonen herrscht Tempo-30-Regime, da wird es schwierig, den Leuten mit den E-Bikes zu erklären, dass sie dort nicht schneller durchfahren dürfen, selbst wenn sie über einen Tachometer verfügen und auch gebüsst werden können, wenn sie zu schnell fahren.

Es sind zu viele Fragen offen und es ist auch nicht anzunehmen, dass Ursula Wyss unsere Fragen abschliessend beantworten kann, weil das Ganze nicht zu Ende gedacht ist. Aus diesem Grund lehnen wir alle Vorstösse ab. Wir haben kein Problem mit Velofahrenden, aber wir haben ein Problem mit Schnellschüssen, wie wir sie als Minderheit in diesem Rat immer wieder miterleben müssen. Wir bitten Sie darum, Ihre Strategie zu überdenken, wenn Sie denn eine haben. Falls Sie eine haben, sollten Sie sie offenlegen. Wir sind bereit zum Gespräch, aber leider sagt man uns von der anderen Seite her nicht klar, was man eigentlich will.

Fazit: E-Bikes sind ein Thema, das stärker zu gewichten ist. Die verschiedenen Tempi auf den Velostrecken müssen koordiniert werden und der Fussverkehr muss ganz klar priorisiert werden, denn er kommt noch vor dem Veloverkehr. Die Topographie ist eine wichtige Grundlage, die es bei der Routenlegung zu berücksichtigen gilt. Momentan ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden nicht gewährleistet, darüber muss man dringend nachdenken. Schnellschüsse wie an der Schlossstrasse dürfen nicht mehr passieren. Es braucht eine gesunde Strategie, die nicht nur die positiven, sondern auch die negativen Punkte aufgreift.

Einzelvoten zu Traktanden 10, 11, 12, 13 und 14

Rudolf Friedli (SVP): Ich habe nichts gegen Velofahrende. Ich fahre auch Velo. Aber ich habe etwas gegen Velofahrerinnen und -fahrer, die meinen, sie könnten sich alle Freiheiten herausnehmen, im Glauben, sie seien die Guten, weil sie umweltfreundlich unterwegs sind. Ich habe etwas gegen Velofahrende, die meinen, sie könnten es sich leisten, bei Rot über eine Kreuzung zu fahren. Franziska Grossenbacher argumentierte, es liege an den unübersichtlichen Verkehrssituationen, dass gewisse Velofahrende sich nicht an die Verkehrsregeln hielten. Dazu folgendes Gegenbeispiel: Auf der Kirchenfeldachse, auf Höhe des Gymnasiums, befindet sich eine Ampel. Als ich dort neulich im Auto bei Rotlicht wartete, fuhr ein Velofahrer neben mir vorbei, trotz Rotlicht, wodurch ich mich veranlasst sah, zu hupen. Darauf blickte der Velofahrer zurück und ich hatte das Gefühl, er sei wohl verärgert und werde umkehren,

um mir eins aufs Auto zu hauen. Er kam jedoch zurück, um ganz erstaunt zu fragen, ob mein Hupen ihm gegolten habe, worauf ich ihm erklärte, dass ich gehupt hätte, weil er ein Rotelicht überfahren hatte. Der Betreffende zeigte überhaupt kein Unrechtsbewusstsein in Bezug auf sein verbotenes Handeln. Das kommt aus der Haltung heraus, dass man sich als Velofahrerin oder -fahrer alles erlauben kann. Es mag sein, dass im besagten Moment keine Gefahr bestand, aber man kann doch nicht einfach das Gefühl haben, man könne im Verkehr machen, was man will. Wenn es schon so weit gekommen ist, dass die Leute jedes Unrechtsbewusstsein in Bezug auf ihr rechtswidriges Verhalten verloren haben, weil die Polizei bei Velofahrenden keine Kontrollen durchführt, geht dies eindeutig zu weit. Vorstösse mit der Forderung, man müsse Daten erheben und Konzepte erarbeiten, bringen nur mehr Bürokratie. Man will die Leute umerziehen. In Punkt c der Motion unter Traktandum 10 wird gefordert, bis ins Jahr 2030 müsse eine Verdoppelung der Velokilometer realisiert werden. Das ist planwirtschaftlich und sozialistisch und soll mittels Bürokratie erzwungen werden. Solche Umerziehungsversuche widerstreben der SVP in höchstem Masse. In der Motion von GB/JA! unter Traktandum 11 geht es darum, dass die Stadt Bern die Nachbargemeinden indoktrinieren beziehungsweise umerziehen soll, damit sie bei der Velo-Offensive gefälligst mitmachen. Auch das geht zu weit, denn immerhin herrscht noch Gemeindeautonomie – selbst wenn ich es befürworten würde, wenn gewisse Gemeindefusionen vonstattengingen. Aber die Sache funktioniert nicht, indem die Stadt Bern die Gemeinden in den Aussenbezirken infiltriert und ihnen aufzwingt, bei der städtischen Velopolitik mitzumachen. Lukas Gutzwiller meinte zum Vorstoss der SVP, seine Fraktion werde das Postulat „naturgemäss“ ablehnen. Zumal wir in unserem Postulat mehr Kontrollen beim Veloverkehr fordern, lässt sich aus seinen Worten schliessen, dass die Fraktion GFL/EVP dagegen ist, Velofahrende zu büssen, selbst wenn sie grobe Verstösse begehen. Wir wollen solche Verkehrsdelikte ahnden, aber Sie finden es offenbar gut, dass nicht kontrolliert wird. Dass man die Ideen des politischen Gegners mit einem schalen Argument in einem Satz wegwischt, anstatt sich damit zu befassen, ist sehr bedauerlich. Als Folge daraus verstärkt sich auf unserer Seite die Haltung, Ihre Argumente auch nicht mehr ernst zu nehmen.

Gisela Vollmer (SP): Ich werde mich heute Abend aus Fussgängersicht zum Thema Velostadt Bern äussern. Meine Stellungnahmen geben nicht die Meinung der SP-Fraktion wieder. Wir anerkennen die, im Gegensatz zu denen ihrer Vorgängerin, intensiven Aktionen der jetzigen Direktorin, aber der Druck von allen Seiten ist sehr gross und so wird nach wie vor zu wenig für die Fussgängerinnen und Fussgänger gemacht. Was zugunsten der Velofahrenden getan werden soll, bringt für zu Fuss Gehende mitunter Probleme, was wir nicht akzeptieren. Es sei noch einmal klar gesagt, dass wir grundsätzlich nicht von Langsamverkehr, sondern von Fuss- und Veloverkehr sprechen, da es sich dabei um zwei sehr unterschiedliche Mobilitätsformen handelt. Die zu Fuss Gehenden sind die weitaus grösste Mobilitätsgruppe in Bern. 53 Prozent der Berner Haushalte sind autofrei, dazu kommen noch Pendlerinnen und Pendler und Touristinnen und Touristen, die auch zu Fuss in der Stadt unterwegs sind. Somit werden möglicherweise 80 Prozent der Wege zu Fuss zurückgelegt, vielleicht sogar noch mehr. Die genauen Zahlen kennen wir aber nicht, welch ein Zufall! Aber auch die ungefähren Angaben bedeuten, dass täglich Hunderttausende in Bern zu Fuss unterwegs sind. Vor einigen Jahren ergab eine Untersuchung der Universität Bern, dass allein auf der Nordseite der Spitalgasse täglich mehr als 100'000 Personen zu Fuss verkehren. Sie teilen sich die sogenannte „Mehrzweckfläche für den Rest“, manchmal auch Trottoir genannt. Im „Rest“ inbegriffen sind auch Werbeplakate, Abfallsäcke, Parkplätze für Autos und Velos, Anlieferungsverkehr, Baustellen-schilder, stehen gebliebene Gastroeinrichtungen, unterschiedliche Postzulieferdienste usw. Inzwischen gehört das Velofahren auf dem Trottoir und in den Lauben leider zu den Selbstverständlichkeiten. Hier ist nicht die Rede von Kindern, denn es sind vor allem erwachsene

Velofahrende, die da durchfahren, was das Ganze auch so schwierig macht. Die „Kampfzone des Fussverkehrs“ befindet sich also im Bereich einer 1,5 Meter breiten Fläche auf dem Trottoir. Eine Breite von zwei Metern wird bereits als überhöhte Forderung abgeschmettert.

Henri-Charles Beuchat (SVP): 72 km, drei Stunden 26 Minuten, 1'800 Höhenmeter, bei einem Schnitt von 21 km/h, dies sind die Daten meiner Velotour von Bern über den Gurnigel nach Schwarzenburg und zurück. Ich mag die Schlaglöcher in der Stadt Bern nicht, welche unsere Direktorin erst ab einer gewissen Grösse ausbessern lassen will. Ich mag es nicht, wenn im Kreisel ein Lastwagen neben mir herfährt. Ich mag es nicht, wenn ein Auto mit 100 km/h die Strasse zum Gurnigel hinaufrast und mir die Abgase in die Nase steigen oder wenn ein Motorrad an mir vorbeibraust und mich fast vom Rennvelo weht. Aber es wäre mir noch nie in den Sinn gekommen, deswegen eine Velobahn Bern-Gurnigel zu fordern. Stattdessen arrangiere ich mich mit solchen Unannehmlichkeiten, weil ich weiss, dass es anders nicht geht. Ich stelle keine illusorischen Forderungen. Die Zukunftsvision einer Stadt besteht auf der linken Seite darin, dass es im Zentrum keine Autos mehr gibt. aber dafür soll es fünf Meter breite Veloschnellbahnen geben. Es mag sein, dass Ihre Velo-Offensive zwar eine Offensive ist, aber dabei handelt es sich bestimmt nicht um eine Vision, die fasziniert oder irgendwelche Türen für jene Leute öffnet, die dem Velofahren gegenüber eher kritisch eingestellt sind. Dafür braucht es mehr als die aktuelle Vorlage unter Traktandum 14. Zum Finanzierungsmechanismus: Im Vortrag des Gemeinderats ist von möglichen Subventionen von Bund und Kanton die Rede. Offenbar müssen wir unser Augenmerk auf das kantonale Gesetz lenken und genau prüfen, ob die Gemeinden im Kanton Bern, auch für kommende Vorlagen, tatsächlich gewillt sind, die Velobahnen in der Stadt Bern zu finanzieren. Zu den Finanzen habe ich eine konkrete Frage an die Direktorin, die den im Vortrag zu den Velohaupttrouten auf Seite 7 mit 200'000 Franken veranschlagten Posten Diverses/Unvorhergesehenes betreffen: Der Gemeinderat argumentiert, die unüblich hohe Position rührt von der Priorisierung der Velohaupttroute Wankdorf her, weshalb die Kosten nur geschätzt werden könnten. Ich bitte die Direktorin, uns zu erklären, wie es dazu kommt, dass 200'000 Franken unter Diverses aufgeführt werden. Ich bin nicht bereit, einen Blankoscheck über diesen Betrag auszustellen.

Ueli Jaisli (SVP): Als ich vor rund 50 Jahren Velo fahren lernte, herrschten noch ganz andere Verhältnisse: Die unterschiedlichen Verkehrsträger respektierten sich gegenseitig und als Velofahrer war man sich bewusst, dass man zu den schwachen Verkehrsteilnehmern gehört und verhielt sich dementsprechend. Dadurch herrschten ein gutes Miteinander im Verkehr und damit auch eine Verträglichkeit, die heutzutage nicht mehr vorhanden ist. Leider ist die heutige Situation auch dadurch bedingt, dass sich gewisse Velofahrende Rechte herausnehmen, die ihnen, von den verkehrstechnischen Gegebenheiten her, nicht zustehen. So entsteht ein Missverhältnis, das wiederum weitere Gesetzesvorschriften nach sich zieht. So wird man als Velofahrer immer mehr eingeschränkt und verliert seine Freiheiten. Ich fahre gerne Velo und benutze mein Fahrrad, so oft es geht.

Bei der Planung und vor allem auch bei der Ausführung wird oftmals Pfuscharbeit geleistet: Wenn man auf den gut markierten vorgespurten Velowegen zu einer Kreuzung gelangt, verschwinden dort die Markierungen. Ausgerechnet auf Kreuzungen, wo es sie am meisten braucht, gibt es keine Markierungen mehr, die einem den Weg weisen. Auf diese Weise werden die Velofahrenden sozusagen zum Abschuss freigegeben. Durch die fehlenden Leitlinien befindet man sich mit dem Velo auf einer Kreuzung quasi in freier Wildbahn. Dieses Problem ist in Zukunft besser zu lösen. Es braucht Markierungen, vor allem bei den heiklen Punkten in unserem Verkehrsnetz. Kreuzungen werden immer komplizierter und der Verkehr nimmt ständig zu. Dem muss man Rechnung tragen und man muss den Velofahrenden den nötigen Schutz bieten, damit sie sicher ans Ziel gelangen. In diesem Sinne nützt es nichts, sogenann-

te Velobahnen einzurichten. Denn einige Velofahrende würden sie vor allem als Strecken wahrnehmen, auf denen sie sich weiterhin alles erlauben können. Wenn wir uns wieder des Gegenübers bewusst werden und erkennen, dass Autofahrende und Velofahrende ein gemeinsames Ziel haben, nämlich sicher ans Ziel zu gelangen, braucht es viele der hier aufgeführten Massnahmen nicht. Ich halte das Ziel einer Verdoppelung des Veloverkehrs für utopisch. Es ist unsinnig, alle Leute aufs Velo zwingen zu wollen. Es können nicht alle Velo fahren, sei es aus gesundheitlichen oder anderen Gründen. Für viele Millionen Franken Infrastrukturen zu erstellen, um eine Verdoppelung des Veloverkehrs zu erzwingen, ist reine Geldverschwendung. Allein durch gegenseitige Rücksichtnahme können schon viele Probleme gelöst werden.

Lukas Gutzwiller (GFL): Ich danke Rudolf Friedli, dass er meinem Votum, dem kürzesten, das heute gehalten wurde, so aufmerksam zugehört hat. Ich habe mich auf den Vorstoss der SVP mit der originellen Wortschöpfung „Veloverschmutzung“ bezogen. Zwei der drei Punkte, die Sie fordern, betreffen die Umsetzung durch die Polizei und sind somit keine politischen Forderungen im eigentlichen Sinne. Die einzige politische Forderung im Vorstoss der SVP unterstützen auch wir, da wir seit Jahren auf die Umsetzung des Velo-Parksystems warten. Der nachfolgende Block an Velo-Vorstössen, unter den Traktanden 16 bis 18, ist dem ruhenden Veloverkehr gewidmet. Wir werden das Problem zu gegebener Zeit genauer analysieren.

Rudolf Friedli (SVP): Einer der vorliegenden Vorstösse verlangt, dass Radstreifen eine Breite von 1,8 Metern aufweisen, damit Velofahrende einander überholen können. Ich habe noch nie gesehen, dass es unter Velofahrenden einen Stau aufgrund einer Verkehrsüberlastung gegeben hätte. Ich als Autofahrer würde mir manchmal auch wünschen, es gäbe überall eine Überholspur, aber dem ist eben nicht so. Es ist nicht einsichtig, wieso so breite Velostreifen angelegt werden sollen, nur damit Velos überholen können. Das entspricht sozusagen einer rechtsungleichen Behandlung gegenüber den Autofahrenden. Ich bin nicht gegen den Veloverkehr oder den öV, aber ich bin dagegen, dass der Autoverkehr immer schlecht gemacht wird. Es braucht alle drei Komponenten, in ausgewogenem Mass. Ich kann mich damit einverstanden erklären, dass auf Quartierstrassen Tempo 30 gilt, aber auf den Hauptachsen muss weiterhin Tempo 50 gelten. Von den Velobefürworterinnen und -befürwortern wünsche ich mir, dass sie in ihren Forderungen vernünftiger werden. Leider können sie, aufgrund der Mehrheitsverhältnisse, quasi darauf zählen, dass alle ihre Forderungen angenommen werden. Sie sollten die einseitige Optik, dass nur ihre Interessen in Sachen Veloverkehr wahrgenommen werden und die bösen Automobilistinnen und Automobilisten bestraft werden sollen, endlich aufgeben.

David Stampfli (SP): Es freut mich, dass es zur Velo-Offensive so viele positive Wortmeldungen gibt. Wir vertrauen darauf, dass eine grosse Mehrheit des Stadtrats die Velo-Offensive unterstützt. **Wir wandeln die Motion „Velobahnen für Bern“ in ein Postulat** und danken für Ihre Zustimmung.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Danke für die ausgiebige Diskussion. Seit der schriftlichen Beantwortung der vorliegenden Vorstösse sind diverse Massnahmen schon angelaufen, die erste Veloroute folgt hoffentlich bald. Ende 2014 gab der Gemeinderat die sogenannte Velo-Offensive in Auftrag, deren Ziel darin besteht, den Veloverkehrsanteil von elf auf 20 Prozent zu steigern. Entgegen der geäusserten Kritik bin ich der Ansicht, dass es ein in Zahlen gefasstes Ziel braucht. Gerade in der Politik ist es wichtig, dass Ziele klar definiert sind, denn daran muss man sich am Schluss messen lassen. Wie kommt man auf den Wert von 20 Prozent Veloanteil? Dieser basiert auf den Verkehrsprognosen für die kommenden Jahrzehnte,

die eine Zunahme des Verkehrs und der Mobilität voraussagen. Wie beziehungsweise mit welchem Verkehrsmittel Mobilität stattfindet, liegt in unserer Hand, wir können darüber mitbestimmen. Um die zusätzliche Mobilität im Stadtverkehr aufzufangen, erkennt der Gemeinderat ein grosses Potenzial bei den Velos. Verschiedene Befragungen und Untersuchungen bestätigen, dass die in der Stadt die angestrebte Verdoppelung mit geeigneten Mitteln erreicht werden kann. Potenzial heisst nicht, dass Leute, die nicht Velofahren können oder wollen, zum Fahrradfahren gezwungen werden, sondern vielmehr, dass wir jene Leute motivieren, die sich heute wünschen, sie wären mehr per Velo unterwegs, aber diesen Wunsch nicht umsetzen, weil sie sich beispielsweise nicht dem schlechten Wetter aussetzen wollen. Gegen das Wetter können wir nicht antreten, aber: Die meisten der potenziellen Velofahrinnen und -fahrer geben als Grund an, das Velofahren sei nicht sicher. Wenn auf der Strasse mehr Sicherheit herrschte, würden sie sich aufs Velo getrauen. Das ist ein wesentlicher Aspekt, wie Sie anhand unserer weiteren Argumentation und an den Massnahmen, die wir umsetzen wollen, erkennen werden. Bei unserer Ausrichtung auf ein Potenzial lässt sich auch feststellen, dass das Velofahren immer weniger mit „ökologisch“ zu tun hat. Besonders im städtischen Umfeld wird das Velofahren immer mehr mit dem Attribut „gesund“ verbunden. Die Leute wollen Velo fahren, um sich Bewegung zu verschaffen, was ihnen den Gang ins Fitnesscenter und den damit verbundenen Zeitaufwand erspart. Mit dem Velo kann man sich auf dem Arbeitsweg fit halten. Diesem Bedürfnis wollen wir mittels der vorgeschlagenen Massnahmen entsprechen. Veloförderung hat extrem wenig mit parteipolitischer Couleur zu tun. Dies lässt sich anhand derjenigen Städte erkennen, welche schon länger aufs Velo gesetzt haben und höhere Veloverkehrsanteile aufweisen als Bern, denn offenbar spielt es keine Rolle, ob sie von links-grünen oder bürgerlichen Parteien regiert werden. Fahrrad fahren entspricht dem Bedürfnis der Bevölkerung nach einem gesunden Lebensstil, was zunehmend zum Leben im städtischen Umfeld gehört.

Es wurde mehrmals angemahnt, der Gemeinderat verfüge über keine Strategie. Seit die vorliegenden Vorstösse eingereicht und beantwortet worden sind, ist einige Zeit vergangen. Es wird sich jedoch auch in Zukunft so verhalten, dass es nicht nur die eine Lösung und Massnahme gibt. Das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) ist seit 2001 in Kraft. Darin ist eine Strategie enthalten. Der Stadtrat überprüft in fünfjährigem Rhythmus, ob sie noch angemessen ist. Er ist zum Schluss gekommen, dass die Strategie richtig ist. Hier werden also keine „überstürzten“ Massnahmen, als die sie bezeichnet worden sind, vorgeschlagen. In der Tradition des RFFV wird die Idee verfolgt, mit vielen Einzelmassnahmen zu handeln. Die Strategie respektive die Velo-Offensive ist das Dach über den zahlreichen Einzelmassnahmen, denn anders wird es nicht gehen. Im ersten Schritt hat der Gemeinderat die verwaltungsinterne Phase ausgelöst, die nunmehr abgeschlossen ist und sich in der Direktionsvernehmlassung befindet. Wir hoffen, dass wir bis Ende Jahr den zweiten Schritt der öffentlichen Begleitung auslösen können. Der verwaltungsinterne Teil ist wichtig, denn wir brauchen interne Synergien und wollen alle am gleichen Strick ziehen. Wir wollen auch mit den öffentlichen und privaten Playern am gleichen Strick ziehen und weitere Synergien nutzen. Wenn Sie hören wollen, worin die Strategie besteht, kann ich Ihnen zwei Massnahmen von zentraler Wichtigkeit nennen, nämlich Infrastruktur und Kultur: Ohne Infrastruktur geht gar nichts. Aber sie allein reicht nicht aus, wenn nicht zugleich eine Velo- und Mobilitätskultur entwickelt wird, die die Leute dazu bringt, die vorhandene Infrastruktur zu nutzen. Die Strategie der Einzelmassnahmen ist nicht schlecht. Auch nicht schlecht ist, dass gewisse Massnahmen prioritär umgesetzt werden und dass wir nun mit einer ersten Veloroute beginnen, denn viele Leute brauchen die Erfahrbarkeit: Sie müssen erfahren, was wir mit höherer Sicherheit und Attraktivität meinen, dann bekommen sie Lust, mehr Erfahrungen zu sammeln. Es ist besser, zuerst einzelne Massnahmen auf der Strasse zu realisieren, die man sehen und befahren kann, anstatt riesige Strategien und umfangreiche Papiere anzufertigen, bei denen

niemand versteht, was damit gemeint ist. Das RFFV ist und wird Teil der Vorlagen zur Velo-Offensive sein. Wir sind dem Stadtrat gegenüber verpflichtet, per Ende Jahr die fünfjährige Überarbeitung vorzuschlagen, unter Einbezug von HRM2. In diesem Zusammenhang werden wir dem Stadtrat beantragen, die hier vorliegenden Vorschläge der Verdoppelung und der Zusammenarbeit mit den Regionen in die Überarbeitung des RFFV aufzunehmen. Dies betrifft zum einen die Motion von GB/JA!, Traktandum 10, inklusive einer Messung des Veloverkehrsanteils, denn wir setzen uns Ziele, an denen wir uns, in Zwischenetappen, auch messen lassen wollen. Die Geräte zur Verkehrsmessung sind inzwischen installiert. Noch müssen ein paar Feinjustierungen vorgenommen werden, aber ab der nächsten Saison starten die Messungen. Zum andern betrifft es auch die vom Gemeinderat befürwortete Motion von GB/JA! unter Traktandum 11. Die Infrastruktur wird das A und O der Velo-Offensive sein, gerade in Bezug auf den Boom mit den E-Bikes, die es den Leuten erlauben, aus einem weiten Umfeld von der Region in die Stadt oder umgekehrt zu gelangen. Die Planung kann nur gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden erfolgen. Zwei Mittel stehen uns dazu zur Verfügung: Zum einen ein in der Regionalkonferenz (RKBM) institutionalisiertes Mittel, das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK), zu dem die Stadt Bern, zusammen mit den umliegenden Gemeinden, die Veloroutennetze eingeben kann. Dies ist nicht neu, sondern bereits im kantonalen Richtplan 2004 und in zwei regionalen Netzplänen enthalten. Wir werden unsere Eingabe auch zum neuen RGSK II machen, weil dies die Voraussetzung ist, um bei Bund und Kanton die entsprechende finanzielle Unterstützung einzuholen, welche bei der ersten Veloroute mehr als die Hälfte der Kosten, bei den folgenden sogar noch mehr, ausmacht. Andererseits stehen wir in intensivem Kontakt mit umliegenden Gemeinden, um die Zusammenarbeit zu pflegen. In einem im Jahr 2014 überwiesenen Vorstoss zu den Velobahnen werden konkrete Routen gefordert. Solche Routen zu planen macht nur dann Sinn, wenn sich auf der anderen Seite der Gemeindegrenze eine Gemeinde befindet, die gewillt ist, eine Velobahn zu realisieren, wie Köniz. Gemeinsam mit Köniz arbeiten wir intensiv an der nächsten Veloroute. Wenn die Gemeinde Ostermundigen bekanntgibt, sie habe momentan andere Planungsprioritäten, bringt es nichts, eine Velobahn bis an die Gemeindegrenze zu ziehen, wo sie abrupt abbrechen würde. Wir sind mit der Forderung nach Zusammenarbeit einverstanden, vorausgesetzt, es macht Sinn. Der Gemeinderat ist bereit, den inzwischen in ein Postulat gewandelten Interfraktionellen Vorstoss zu den Velobahnen, Traktandum 14, entgegenzunehmen. Dabei beziehen wir uns auf die vorgeschlagenen Routen. Ich bin froh, wenn die Velobrücke nicht das Pilotprojekt der ersten Route darstellt. Das heisst, ich hoffe, dass die erste Veloroute vor der Fertigstellung der Velobrücke entsteht. Was die Route Ostermundigen-Köniz anbelangt, bin ich, wie bereits ausgeführt, mit einem Teil absolut einverstanden. Wir sind jedoch auf die Mithilfe der anderen Gemeinden angewiesen. Wir begrüssen die Umwandlung in ein Postulat; nicht weil wir grundsätzlich dagegen sind, sondern weil die Forderung, überall eine Verbreiterung auf 1,8 Meter vorzunehmen, zu einschränkend ist. An gewissen Orten ist diese Vorgabe einfach nicht realisierbar. Andernorts, nämlich bei der ersten Veloroute, sind wir mit einer Breite von sogar 2,5 Metern unterwegs. Es macht Sinn, eine bestimmte Richtung zu verfolgen, deswegen gibt es seit 2009 auch ein Reglement. Es geht hier nicht um neue Ideen, wesentlich ist, dass wir zu treffende Massnahmen bündeln und umsetzen, damit wir in den nächsten Jahren einen Quantensprung schaffen. Wir dürfen nicht auf dem Anteil von elf Prozent, der dem schweizerischen Durchschnitt entspricht, verharren, sondern wollen eine massive Verbesserung erzielen. Dabei handelt es sich nicht um ein gegen die anderen Verkehrsträger gewandtes Konzept. Unsere Konzeption stellt stark auf das Miteinander von Velo- und Fussverkehr sowie öV ab, wovon alle Bereiche profitieren.

Henri-Charles Beuchat (SVP): Ich muss auf der Beantwortung meiner Frage insistieren, warum der Gemeinderat in der Kostenschätzung zur Velohauptroute 200'000 Franken unter Diverses/Unvorhergesehenes einsetzt?

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Diese Frage gehört nicht zum Vorstoss-Paket, über das wir momentan diskutieren. Der Kredit für die erste Veloroute wird später behandelt. Ich bin zu gegebenem Zeitpunkt gerne bereit, über die Zahlen zu sprechen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion erheblich (39 Ja, 25 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 004*

2013.SR.000115

11 Fortsetzung: Motion Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz/Franziska Grossenbacher, GB): Veloregion Bern – Zusammenarbeiten verstärken

Diskussion siehe Traktandum 10

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion erheblich (41 Ja, 24 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 005*

2013.SR.000404

12 Fortsetzung: Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!, GFL/EVP (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Michael Steiner, GFL): Mehr Sicherheit für Velofahrende

Diskussion siehe Traktandum 10

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärinnen Fraktionen SP, GB/JA!, GFL/EVP wandeln die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (47 Ja, 17 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 006*

2013.SR.000422

13 Fortsetzung: Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser, SVP): Stopp der Veloverschmutzung in der Stadt Bern! Was für Massnahmen ergreift der Gemeinderat?

Diskussion siehe Traktandum 10

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab (13 Ja, 53 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 007*

2013.SR.000418

14 Fortsetzung: Interfraktionelle Motion SP, GB/JA! (David Stampfli, SP/Franziska Grossenbacher, GB): Velobahnen für Bern

Diskussion siehe Traktandum 10

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärinnen Fraktionen SP, GB/JA! wandeln die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (49 Ja, 17 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 008*

2015.TVS.000119

15 Velohaupttrouten; Projektierungs- und Ausführungskredit für die erste Route Wankdorf

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Velohaupttrouten; Projektierungs- und Ausführungskredit für die erste Route Wankdorf.
2. Für die Umsetzung der ersten Velohauptroute Wankdorf wird ein Projektierungs- und Ausführungskredit von Fr. 1 740 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100379 (Kostenstelle 510110), bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 24. Juni 2015

Rückweisungsanträge PVS-Minderheit

Rückweisungsantrag Nr.1

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage abzuklären,

- 1.1. Wie es mit den Gesamtkosten für alle vorgesehenen Velorouten stehe,
- 1.2. Welche unlängst erstellten Bauten/Lichtsignalanlagen neu angepasst werden müssen und welche Kosten das mit sich bringt?

Rückweisungsantrag Nr.2

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, eine Variante auszuarbeiten, die ein Gesamtausführungsprojekt für alle Velorouten vorsieht, das dem obligatorischen Referendum unterbreitet werden muss.

Rückweisungsantrag Nr.3

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, eine Variante vorzulegen, die keine Aufhebung der Parkplätze im Perimeter vorsieht.

Eventualantrag zum Rückweisungsantrag Nr.3

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, eine Variante vorzulegen, die den Ersatz sämtlicher aufgehobener Parkplätze im Perimeter vorsieht.

Rückweisungsantrag SVP

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage dem Stadtrat eine Gesamtvorlage zu unterbreiten, die sämtliche Kosten für die Projektierung aber auch Ausführung der in der Stadt vorgesehenen Velorouten umfasst und obligatorisch dem Volk zur Abstimmung zu unterbreiten ist.

Begründung: Die Aufteilung der Vorlage in verschiedene Teilvorlagen widerspricht klar dem Grundsatz der Einheit der Materie. Es ist in diesem Vorgehen eine unerlaubte "Salamitaktik" zu sehen. Die Investitionen für das ganze Projekt werden infolge der veranschlagten Kosten dem Stimmbürger unterbreitet werden müssen (obligatorisches Referendum). Offenbar will der Gemeinderat eine Abstimmung vermeiden. Die Stadt Zürich war dazu bereit. Möglicherweise will der Gemeinderat von Bern aber mit dem von ihm beabsichtigten Vorgehen (Eröffnung der ersten Veloroute im Herbst 2016) der zuständigen Baudirektorin, Frau Gemeinderätin Ursula Wyss, auch ein ideales Wahlpodium für das von ihr angestrebte Stadtpräsidium bieten. Diese Wahlkampfmassnahme auf Kosten der Steuerzahler ist nicht zulässig.

Ergänzungsanträge PVS

Antrag Nr. 1

Für die Umsetzung der ersten Velohauptroute Wankdorf wird ein Projektierungs- und Ausführungskredit von Fr. 1 740 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100379 (Kostenstelle 510110), bewilligt. **Dabei sind wenn möglich folgende Zusatzelemente zu realisieren:**

- A. Bei der Bushaltestelle Gewerbeschule (stadtauswärts) ist eine Überholmöglichkeit Velo-Bus mittels Verkleinerung des Mittelstreifens zu schaffen und entsprechend zu markieren.**
- B. Stadtauswärts ist direktes Linksabbiegen vom Nordring her in den Schulweg zu ermöglichen.**
- C. Bei der Bushaltestelle Lorrainestrasse ist beidseitig eine Überholmöglichkeit Velo-Bus mittels Verkleinerung des Mittelstreifens zu schaffen und zu markieren.**

Antrag Nr. 2

2a. (neu) Der Gemeinderat wird im Weiteren beauftragt, dem Stadtrat bis Ende 2016 eine Vorlage für eine sicherere Veloführung auf der Teilstrecke Bollwerk–Schützenmatte–Lorrainebrücke zu unterbreiten; dabei sind insbesondere Varianten mit einem MIV-Spurabbau zu prüfen.

Ergänzungsanträge PVS-Minderheit

Minderheitsantrag Nr. 1

Es sei die Auflage zu machen, dass die Erstellung der Velohaupttrouten keine Verzögerungen/Nachteile für den MGPV nach sich zieht.

Minderheitsantrag Nr. 2

Es sei die Auflage zu machen, dass die Erstellung der Velohaupttrouten keine Verzögerungen/Nachteile für die Fussgänger nach sich zieht.

Minderheitsantrag Nr. 3

Es sei die Auflage zu machen, dass die Erstellung der Velohaupttrouten keine Verzögerungen/Nachteile für den öV nach sich zieht.

Eventualantrag

Es sei die Auflage zu machen, dass allfällig aufgehobene Parkplätze bei sämtlichen Velorouten in unmittelbarer Nähe vollständig ersetzt werden.

Minderheitsantrag Nr. 4

Der Stadtrat legt die Vorlage gemäss Art. 46 GO den Stimmberechtigten zum Entscheid vor.

PVS-Referent *Michael Sutter* (SP): Obschon man aus gewissen Anträgen etwas anderes schliessen könnte, geht es bei diesem Geschäft ausschliesslich um die Velohauptroute Wankdorf. Den Kontext dieser Vorlage bildet das Ziel des Gemeinderats, den Veloanteil von elf auf 20 Prozent zu steigern. Zu diesem Zweck wurde auch die Velo-Offensive gestartet, die unter anderem einen schrittweisen Ausbau des städtischen Velo-Netzes beinhaltet. Die sogenannten Velohaupttrouten mit erhöhtem Standard stellen hierfür eine Grundvoraussetzung dar.

Velorouten werden nicht als Velobahnen bezeichnet, weil es dafür noch gar keine Definition gibt.

Für die Erarbeitung der Planung und einer Machbarkeitsstudie ist die „Arbeitsgruppe Velorouten“ ins Leben gerufen worden, in welcher das Tiefbauamt, die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, das Stadtplanungsamt, Bernmobil und das Büro Metron Bern AG vertreten sind. Die Grundlage, auf die sich diese Arbeitsgruppe stützt, setzt sich aus bestehenden Velorouten und verschiedenen Sach- und Richtplänen auf städtischer bis nationaler Ebene zusammen. Die Aufgaben der Arbeitsgruppe lauten: Auswahl der zu erarbeitenden Velorouten, Definition einheitlicher Standards für Velorouten und Definition sowie Realisierung einer ersten Route. Ein Merkmal der Velohaupttrouten besteht darin, dass sie durchgängig sind, dazu muss eine möglichst unterbruchfreie Infrastruktur gewährleistet sein. Heute ist es leider häufig so, dass Velostreifen ausgerechnet an gefährlichen Stellen oder bei Kreuzungen unvermittelt abbrechen. Dies soll auf den Velohaupttrouten anders gehandhabt werden. Ein weiteres Merkmal ist die Direktheit der Verbindungen. Die Routen sollten keine grossen Umwege machen und frei von vermeidbaren Steigungen sein. Nachfrage und Attraktivität stellen weitere wichtige Punkte dar. Das heisst, es werden jene Routen ausgebaut, auf denen schon heutzutage zahlreiche Velos unterwegs sind. Eine wichtige Grundvoraussetzung für alle Velohaupttrouten stellt die objektive und subjektive Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden dar. Was den Ausbau betrifft, wird folgender Standard angestrebt: Die Velos sollen auf Velostreifen oder zusammen mit dem öV auf Umweltspuren fahren. Für Velostreifen gilt eine Mindestbreite von 1,5 Metern, auch über Verkehrsknoten hinweg. Der angestrebte optimale Standard besteht aus 2,5 Meter breiten Radstreifen, damit problemlos überholt werden kann. Angestrebt wird auch eine Optimierung bei den Lichtsignalanlagen, indem man eine Art „Grüne Welle“ für Velos einrichtet. Die Arbeitsgruppe hat Velohaupttrouten für sämtliche Stadtteile festgelegt. Ausser der bereits erwähnten Direktheit, aufgrund der die Velohaupttrouten primär auf stadträumlichen Hauptverkehrsachsen verlaufen, werden auch die räumlichen und betrieblichen Potenziale, also ein ausreichendes Platzangebot und möglichst kreuzungsarme Strecken sowie ein gutes Vorbeikommen am öV, als Kriterien angewendet. Weiter wird eine Koordination mit Drittprojekten angestrebt, um an Orten, an denen ohnehin bald gebaut werden soll, Synergien zu nutzen. Das Kriterium der sinnvollen regionalen Fortsetzung ist selbsterklärend, denn die Velohaupttrouten sollen in den umliegenden Gemeinden weitergeführt werden. Das Resultat der Planung umfasst elf radiale Verbindungen in alle Stadtteile, später kommen tangentielle Verbindungen dazu. Der gewählte Ansatz beruht auf einer raschen Umsetzbarkeit der Routen, so dass keine allzu grossen Eingriffe wie beispielsweise das Fällen von Alleebäumen erforderlich sind, wodurch auch die Kosten relativ tief gehalten werden können. Man will mit etablierten Werkzeugen, also Velospuren und Umweltspuren, arbeiten. Die Auswirkungen auf andere Verkehrsträger werden evaluiert. Der Fokus liegt auf der Sichtbarmachung der Veloführung und der möglichst unterbruchfreien Streckenführung, auch über Knoten und an öV-Haltestellen vorbei. Heute fehlen leider klare Signalisationen, die die Velos leiten. Im Konfliktfall erhält der Velo-Basisstandard Priorität vor öV, Fussverkehr und MIV.

Die Velohaupttroute Wankdorf wurde als erste ausgewählt, weil sie bereits Bestandteil des Agglomerationsprogramms der ersten Generation aus dem Jahr 2009 ist und von Bund und Kanton mitfinanziert wird. Ausserdem ist sie relativ kurzfristig und mit verhältnismässig geringem Mitteleinsatz umsetzbar. Auf bestimmten Streckenteilbereichen sind keine Massnahmen vorgesehen, weil der heutige Standard ausreicht. Auf anderen Abschnitten sind neue unterbruchfreie, zwischen 2,5 und 3,4 Meter breite Velostreifen geplant. In der Winkelriedstrasse gibt es schon einen Veloweg neben der Strasse. Dort wird der Grünstreifen verkleinert, um den Veloweg zu verbreitern. Ein weiteres Element ist die Steuerung der Lichtsignalanlagen auf der Route. Dazu wurde eine Machbarkeitsstudie für eine „Grüne Welle light“ erarbeitet, bezüglich der technischen Möglichkeiten im Sinne einer koordinierten Veloführung mit weni-

gen roten Ampeln auf der ganzen Strecke und möglichst unterbruchfreier Fahrt. Die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmenden wurden evaluiert und es wurde ein Modell erarbeitet, das es erlaubt, in den Spitzenstunden, am Morgen stadteinwärts und am Abend stadtauswärts, möglichst rasch vorwärts zu kommen. Damit sich die Fahrzeit auf der Buslinie 20 nicht um mehr als zehn Sekunden verlängert, kommt eine Priorisierung des öV hinzu. Gemäss der Studie ergeben sich für den MIV keine Veränderungen oder sogar leicht reduzierte Fahrzeiten, weil die Autos teilweise von der Synchronschaltung der Ampeln für den Veloverkehr profitieren. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es keinerlei Veränderungen, die Grünphasen bei den Ampeln bleiben gleich lang, sie werden allenfalls ein bisschen verschoben. Kurz zusammengefasst entstehen auf der ganzen Strecke durchgängige Velostreifen oder breite Umweltpuren. An verschiedenen Orten gibt es neue Signalgeber für indirektes Linksabbiegen. Ausser bei der Haltestelle Breitfeld, wo schlicht kein Platz für eine andere Lösung vorhanden ist, gibt es keine Kapphaltestellen mehr, bei denen der Verkehr hinter dem Bus warten muss. Es wird keine vollständige Grüne Welle geben, aber eine für den Veloverkehr optimierte Lichtsignalanlagensteuerung. Insgesamt werden im ganzen Perimeter acht Parkplätze aufgehoben und ein Baum gefällt und neu gepflanzt, um mehr Platz für den Strassenraum zu erhalten. Zum Zeitplan und zu den Kosten: Die Route Wankdorf soll im ersten Halbjahr 2016 in Betrieb genommen werden. Der Grossteil der restlichen Velohaupttrouten soll bis ins Jahr 2030 realisiert werden. Die Kosten für die erste Route belaufen sich auf insgesamt 1,74 Mio. Franken. Die erwartete Beteiligung von Bund und Kanton macht voraussichtlich 55 Prozent aus, der verbleibende Anteil der Stadt beträgt 780'000 Franken. Der Werterhalt der Massnahmen liegt bei 85 Prozent, der Wertzuwachs der Investition macht 15 Prozent aus.

Es liegen vier Anträge der Kommissionsmehrheit vor: Der erste fordert eine Überholmöglichkeit für Velos bei der Haltestelle Gewerbeschule stadtauswärts, indem der Mittelstreifen verkleinert wird. Dasselbe soll auch bei der Haltestelle Lorrainestrasse, in beiden Richtungen geschehen. An dieser Stelle ist in den Plänen eine Variante eingezeichnet, die eine markierte Überholmöglichkeit für Velos vorsieht. Gemäss Planung wird ebenfalls geprüft, dass die Velos vom Nordring her direkt nach links in den Schulweg abbiegen können. Diese Möglichkeit zu realisieren, entspricht dem dritten Ergänzungsantrag der Kommissionsmehrheit. Erwartungsgemäss gab die Lorrainebrücke in der Kommission viel zu reden. Aus Velosicht ist sie die Schwachstelle dieser Route, weil es dort sehr viel Autoverkehr gibt und die Velostreifen sehr schmal sind. Stadtauswärts führt der Velostreifen an einer hohen Gehsteigkante entlang und stadteinwärts liegt er zwischen zwei MIV-Fahrspuren, so dass viele Autos ihn beim Spurwechsel überqueren müssen. Die Kommissionsmehrheit ist der Ansicht, dass es auf der Brücke zusätzliche Verbesserungen zugunsten der Sicherheit der Velofahrenden braucht. Momentan laufen rund um die Schützenmatte verschiedene Planungen, auch betreffend die Verkehrsführung am Bollwerk. Weitere Planungen folgen im Zusammenhang mit ZBB. Die Mehrheit der PVS ist der Ansicht, diese Vorhaben seien zu koordinieren. Wir stellen den Antrag, dass zusammen mit den erwähnten Planungen auch eine Variante geprüft wird, die den Abbau einer MIV-Spur auf der Lorrainebrücke vorsieht. Dem Stadtrat soll bis Ende 2016 eine Vorlage für eine sichere Veloführung auf der Lorrainebrücke vorgelegt werden. Anträge, die bereits im Rahmen des vorliegenden Geschäfts die Aufhebung einer Spur für den MIV zugunsten einer Velospur einforderten, wurden in der PVS diskutiert und dann zurückgezogen. Die Anträge der Kommissionsminderheit werden von Alexander Feuz begründet. Die Kommission beantragt dem Stadtrat mit 7 Ja- und 4 Nein-Stimmen Zustimmung zum Projektierungs- und Ausführungskredit für die erste Route Wankdorf.

Für die PVS-Minderheit *Alexander Feuz* (SVP): Ich begründe zuerst die Rückweisungsanträge, dann die Ergänzungsanträge der PVS-Minderheit. Anschliessend begründe ich den Rückweisungsantrag der SVP. Das Votum der SVP-Fraktion folgt später.

Der Rückweisungsantrag Nr. 1 der Kommissionsminderheit sieht vor, das Geschäft an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, es sei abzuklären, wie es sich mit den Gesamtkosten für alle vorgesehenen Velorouten verhält, welche unlängst erstellten Bauten oder Lichtsignalanlagen neu angepasst werden müssen und welche Kosten dies mit sich bringt. Es besteht eine Arbeitsgruppe, es gibt ein Gesamtprojekt. In der Antwort auf meine Kleine Anfrage wird ein Plan des ganzen Velonetzes gezeigt, welches man als Gesamtprojekt auffassen muss. Die Stimmberechtigten haben einen Anspruch, über auf sie zukommende Kosten informiert zu werden. Das hat man in der Stadt Zürich so gehandhabt. Wer vor dem Stimmvolk keine Angst hat, kann die Gesamtkosten offenlegen. Bevor wir diesen Projektierungs- und Ausführungskredit genehmigen, wollen wir wissen, was das gesamte System der Velorouten kostet. Weil man weiss, welche Massnahmen auf welchen Strecken realisiert werden müssten, kann man auch angeben, was das Ganze kosten wird. Der Stadtrat führte schon mehrere Debatten zu den Lichtsignalanlagen und genehmigte in diesem Zusammenhang einige Kredite. Wir wollen wissen, welche Anpassungen an neu erstellten Bauten respektive Lichtsignalanlagen es braucht, damit der Stadtrat in Kenntnis der nötigen Informationen über die geplanten Massnahmen entscheiden kann.

Der Rückweisungsantrag Nr. 2 geht mit der Auflage einher, eine Variante auszuarbeiten, die ein Gesamtausführungsprojekt für alle Velorouten vorschlägt, das dem obligatorischen Referendum unterstellt werden muss. Der Rückweisungsantrag Nr. 3 beinhaltet die Auflage, eine Variante vorzulegen, die ohne die Aufhebung von Parkplätzen im Perimeter auskommt. Mit dem Eventualantrag zum Rückweisungsantrag Nr. 3 verlangen wir, eine Variante vorzulegen, die für sämtliche aufgehobenen Parkplätze innerhalb des Perimeters einen Ersatz vorschreibt. Die Stimmberechtigten und die Betroffenen sollen informiert werden, was auf sie zukommt und welche konkreten Auswirkungen auf das Quartier diese Massnahmen zeitigen. Wir verlangen eine punktweise Abstimmung: Wenn man nach dem Grundsatz der Einheit der Materie vorgeht, kann man den Rückweisungsantrag Nr. 1 unterstützen. Wenn man nicht bereit ist, Parkplätze zu opfern, kann man dem Rückweisungsantrag Nr. 3 zustimmen. Aus rechtlichen Gründen muss die Forderung nach einer Gesamtübersicht über alle geplanten Velohauptrouuten erfüllt werden. Ich erinnere an die Beschwerde von Daniel Kettiger in Sachen Breitenrain und verweise auf die Antwort des Gemeinderats auf meine Kleine Anfrage betreffend das Prestigeprojekt Lorrainebrücke.

Beim Ergänzungsantrag Nr. 1 fordert die PVS-Minderheit eine punktweise Abstimmung. Wir stellen eine konkrete Forderung, nämlich dass die Velohauptrouuten keine Nachteile und Verzögerungen für den motorisierten Gewerbe- und Privatverkehr nach sich ziehen dürfen. Im Verkehr geht es um das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger. Man erhält den Eindruck, dass die Velohauptrouuten dazu dienen, dem Privatverkehr noch mehr Strassenfläche zu entziehen. Wenn die Velorouten einmal eingerichtet sind, wird man eine zusätzliche Spur für E-Bikes verlangen, wodurch die Verknappung der Strassenfläche zunimmt. Im Sinne der Transparenz ist auch dieser Antrag gerechtfertigt, denn kurz nachdem der Stadtrat die Debatte zur Velobrücke geführt hatte, wurde schon wieder ein Abbau von Autospuren auf der Lorrainebrücke in Betracht gezogen. Die Velobrücke wurde uns als unbedingt notwendige Massnahme zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs verkauft. Nun benützt man das gleiche Argument, um den Abbau der Autospuren auf der Lorrainebrücke zu rechtfertigen. Das entspricht der üblichen Salomitaktik. Wenn Sie diese Velohauptrouuten denn wirklich bauen wollen, darf dieses Unterfangen zumindest keine Nachteile für den Autoverkehr nach sich ziehen. Mit dem Minderheitsantrag Nr. 2 brechen wir eine Lanze für einen weiteren wichtigen Verkehrsträger, nämlich die Fussgängerinnen und Fussgänger, die ebenfalls keine Verzögerun-

gen und Nachteile erleiden sollen. Schon jetzt dürfen Velos Einbahnstrassen in der Gegenrichtung befahren, beispielsweise in der Schauplatzgasse. Wer sich mit den örtlichen Verhältnissen nicht auskennt, wird durch den entgegenkommenden Verkehr gefährdet. Es darf nicht sein, dass die schwächsten Verkehrsteilnehmenden durch den Bau der Velohaupttrouten weitere Nachteile erleiden. Der Minderheitsantrag Nr. 3 fordert, dass aufgrund der Velobahnen auch keine Nachteile für den öV entstehen. Unzählige Leute benutzen den öV. Es geht nicht an, dass sie benachteiligt werden, weil die Erstellung der Velohaupttrouten zu einer Verknappung der vorhandenen Verkehrsflächen führt. Der nachfolgende Eventualantrag beinhaltet die Forderung nach einer Auflage, die den Ersatz sämtlicher allenfalls aufgehobener Parkplätze in unmittelbarer Nähe aller Velohaupttrouten vorsieht. Der Minderheitsantrag Nr. 4 beinhaltet eine Selbstverständlichkeit: Falls die Rückweisungsanträge abgelehnt werden, wovon leider auszugehen ist, erscheint es als geboten, die Vorlage gemäss Artikel 46 GO den Stimmberechtigten vorzulegen. Es handelt sich um eine umstrittene Vorlage. Damit es nachher nicht heisst, dadurch sei alles präjudiziert, sollte man die Möglichkeit ergreifen, den Entscheid der Stimmberechtigten einzuholen. Wir sind nicht grundsätzlich gegen Velos, aber dagegen, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer dafür einen Preis bezahlen.

Der Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion entspricht dem Rückweisungsantrag Nr. 2 der Kommissionsminderheit. Wir verlangen, das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, dem Stadtrat eine Gesamtvorlage zu unterbreiten, die sämtliche Kosten für die Projektierung und Ausführung der in der Stadt vorgesehenen Velorouten umfasst und obligatorisch dem Volk zur Abstimmung zu unterbreiten ist. Wir fordern eine Gesamtschau. Wir wollen wissen, wie viel die Planung beziehungsweise die Ausführung kostet. Nach dem Grundsatz der Einheit der Materie sollen die verschiedenen Teilvorlagen in einem Gesamtpaket zusammengefasst werden. Das Volk soll anhand der Aufstellung über die Gesamtkosten entscheiden, ob es dem Projekt Velonetz zustimmen will. Alles andere ist Salamtaktik und damit unerlaubt, weil das Prinzip der Einheit der Materie verletzt wird. Angesichts der Höhe der erforderlichen Investitionen gehen wir davon aus, dass das Projekt ohnehin dem obligatorischen Referendum unterliegt. Bekanntlich bewirbt sich die Baudirektorin für das Stadtpräsidium. Die Eröffnung der ersten Veloroute eignet sich hervorragend, um sie als Podium für den Wahlkampf zu missbrauchen. Es ist nicht gerechtfertigt, dass mit Steuergeldern ein Podium geschaffen wird, das nur einem bestimmten Gemeinderatsmitglied nützt und RGM im Hinblick auf die Stadtratswahlen eine Gelegenheit bietet, sich besonders hervorzutun, zumal es vielleicht aus ihren Reihen noch andere Kandidatinnen oder Kandidaten für das Stadtpräsidium gibt. Bei der Velohaupttroute Wankdorf handelt es sich nicht um ein Detailprojekt, das man als losgelöstes Vorhaben behandeln kann.

Fraktionserklärungen

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Die Velo-Offensive ist allen ein Begriff. Aber was dieser Begriff inhaltlich und finanziell bedeutet, ist wahrscheinlich nur unserer Gemeinderätin Wyss klar. In der Stadt Zürich wurde das Gesamtbudget für den Veloverkehr als Gesamtvorlage gesprochen. In der Stadt Bern weiss leider niemand genau, wie viel die ganze Übung kosten und was damit noch alles auf uns zukommen wird. Es ist festzuhalten, dass Velofahrende für Autos sowohl das gefährlichste als auch nervigste Element im Verkehr sind. Darum stellen wir uns nicht gegen das Prinzip der räumlichen Trennung der verschiedenen Verkehrsträger. Um nun irgendwo zu beginnen, hat man bestimmt, die Strecke Bollwerk-Nordring-Wankdorf zu bauen, während noch zehn weitere Strecken der Realisierung harren. Wenn man die Kosten von 1,74 Mio. Franken brutto für die erste Route aufrechnet, kommt man auf Bruttokosten von insgesamt 20,8 Mio. Franken. Mit diesem Betrag sind erst die Velohaupttrouten beziffert, ohne die Tangentiallinien und Ringrouten, die auch nicht gratis zu ha-

ben sind. Wieso der Gemeinderat vorgibt, die Kosten könnten nur abgeschätzt werden, ist unverständlich. Wieso legt uns der Gemeinderat keine gesamthafte Vorlage zu allen Velorouten vor? Wieso müssen wir zig Mal die gleiche Diskussion wiederholen, die zu den gleichen Resultaten führt? Hier geht es auch um Ratseffizienz. Der Rat wird mindestens zwei Sitzungen auf die elf Velohaupttrouten verwenden. Bei 80 Ratsmitgliedern könnten sich also die Kosten auf den stattlichen Betrag von 42'000 Franken summieren. Die Sitzungsgelder werden von den Steuerzahlenden bezahlt.

Die Infrastrukturen für Velos werden von der Bevölkerung benutzt, darum sollte man die Entscheidung auch den direkt Betroffenen überlassen. Das Volk soll entscheiden, ob es diese Velohaupttrouten wünscht und braucht. Momentan beträgt der Anteil der Velofahrenden lediglich elf Prozent. Was ist denn mit den anderen 89 Prozent? In der Schule lernt man, das Parlament vertrete die Bevölkerung. Im vorliegenden Fall vertritt das Parlament jedoch die Wahlkampfinteressen bestimmter Kreise und Personen und keinesfalls das Volk. Was in den betreffenden Perimetern noch so alles geplant wird, hat man aus verschiedenen Quellen mitbekommen. Wieso gibt es kein Gesamtpaket? Beim Projekt zum Breitenrain wollte man die verschiedenen Teilprojekte unbedingt in ein Gesamtprojekt fassen. Man zeigte die Vorteile dieser Vorgehensweise auf, beispielsweise Kosteneinsparungen. Gegnerinnen und Gegner argumentierten damals gegen ein Gesamtpaket, weil dies das Prinzip der Einheit der Materie verletze. Bei den diversen Velo-Vorlagen wird wohl nicht einmal die FDP die Einheit der Materie bezweifeln. Unsere Fraktion lehnt das Geschäft nicht aus inhaltlichen Gründen ab, denn wir finden Velorouten sinnvoll. Wenn alle Teilprojekte in einem Paket zusammengefasst wären, würden wir dem zustimmen, selbst wenn sich die Kosten dafür auf 40 bis 50 Mio. Franken beliefen. Wir lehnen die Kreditvorlage zur ersten Veloroute ab, weil wir mit der Vorgehensweise des Gemeinderats nicht einverstanden sind.

Zu den Anträgen, zumal davon auszugehen ist, dass die Rückweisungsanträge abgelehnt werden: Gegen den Antrag Nr. 1 der PVS ist nichts einzuwenden. Beim Antrag Nr. 2 sieht es anders aus: Auf den sogenannten Umweltspuren fahren Velos und Busse, darum ist nicht einsichtig, wieso es einen Abbau von MIV-Spuren braucht. Die Idee der Velorouten besteht darin, die verschiedenen Verkehrsträger zu trennen, aber die Velos können auf den Busspuren verkehren. Ein Spurabbau führt nicht dazu, dass weniger Leute Auto fahren. Entfällt die Autospur, werden die Autos auf der Lorrainebrücke in der Folge länger im Stau stehen und die Umwelt durch zusätzliche Abgase belasten. Wir lehnen den MIV-Spurabbau auf der Lorrainebrücke ganz klar ab. Zu den Ergänzungsanträgen der PVS-Minderheit hat unsere Fraktion Stimmfreigabe beschlossen. Wer diese Anträge nicht unterstützt, ist ein Feigling. Die Forderungen der Antragstellenden sind gerechtfertigt.

Während man beim Breitenrain-Projekt von linker Seite argumentierte, es sei günstiger und effizienter, alles in ein Paket zu fassen, macht man nun das genaue Gegenteil. Wenn man eine politische Linie fährt, ist es nicht verständlich, wieso man vom Kurs abweicht. Dahinter kann nur die Logik stehen, dass man Angst hat, dass elf Prozent Velofahrende nicht ausreichen, um die zig Millionen Franken, die das Gesamtprojekt am Ende verschlingen wird, in einer Vorlage durch eine Volksabstimmung zu bringen. Deswegen will man lieber elf Mal stundenlang über das gleiche Thema diskutieren und auf jedes Prozent Veloanteil eine Stunde Sitzungszeit verschwenden. Wann geht Ihnen endlich das Licht auf, dass man auf diese Weise zwar bekommt, was man wünscht, aber einen sehr hohen Preis dafür bezahlen muss? Wir erachten es als falsch, dass die Benutzerinnen und Benutzer der betreffenden Infrastruktur vom Entscheid ausgeschlossen sind. Wir werden die Rückweisungsanträge Nrn. 1 und 2 unterstützen, weil wir, wie gesagt, mit der Vorgehensweise nicht einverstanden sind. Den Rückweisungsantrag Nr. 3 werden wir ablehnen, weil es nicht sein kann, dass ein Geschäft wegen ein paar Parkplätzen zurückgewiesen wird. Es ist jedoch legitim, ein Geschäft wegen

der vorsätzlichen Art und Weise, in der es der Ausübung von politischer Macht zudient, zurückzuweisen.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Im Gegensatz zu meinen Vorrednern ist die Fraktion GB/JA! mit der Vorgehensweise des Gemeinderats einverstanden. Für uns ist die Realisierung von Velobahnen absolut unbestritten. Velobahnen gehören zu unseren Hauptforderungen in Sachen Veloförderung. Wir sind damit einverstanden, dass vorerst eine Route als Pionierprojekt realisiert wird. Die Vorlage zur ersten Velohauptroute Berns löst bei uns leider wenig Begeisterung aus. Eine Veloroute muss durchgehend, unterbruchfrei und ausreichend breit sein, damit die Velos einander überholen können und damit auch die schnelleren E-Bikes zügig vorankommen. Diese Qualitätskriterien finden sich zu unserer grossen Freude im Teilprojekt (TP) Mobilität des Stadtentwicklungskonzepts (STEK). Zu den Velobahnen heisst es da: „Eine besondere Bedeutung auf allen Routen wird dem Aspekt der Durchgängigkeit und der Kohärenz zugemessen. Dies heisst zum Beispiel, dass die Routenführung intuitiv verständlich ist, einheitlichen Prinzipien folgt und auf Strecken mit Separationsbedürfnis die Flächen für den Veloverkehr unterbruchfrei und (auch auf Knoten) immer ausreichend dimensioniert sein müssen.“

Dass diese Qualitätskriterien bei der ersten Velohauptroute Wankdorf nicht angewendet worden sind, finden wir bedauerlich: Der verkehrstechnische Knackpunkt auf dieser Route, die Lorrainebrücke, soll unangetastet bleiben, obwohl sie ein Ärgernis darstellt und eine absolut unbefriedigende Verkehrslösung zuungunsten der Velofahrenden bietet. Wenn man ein Tramprojekt zum Vergleich herbeizieht, entspricht der Bau der Veloroute Wankdorf dem Bau einer neuen Tram-Durchmesserlinie, bei der die Geleise unter dem Baldachin weggelassen werden. Dass die erste Velohauptroute nicht durchgängig ist und den heikelsten Teil ausklammert, ist in Bezug auf die Sicherheit und die Kommunikation ungeschickt. Was die Sicherheit angeht, muss man sehen, dass mit der Velohauptroute Leute zum Radfahren motiviert werden sollen, die normalerweise nicht Velo fahren. Die Velofrischlinge steigen also im Wyler aufs Velo und fahren auf der komfortablen Velohauptroute Richtung Bahnhof. Das böse Erwachen folgt auf der Lorrainebrücke, wo die Verkehrsführung nach wie vor unsicher ist. Das ist unbefriedigend und gefährlich. Dass die erste Velohauptroute keine ganze Sache ist und nicht vollständig überzeugt, ist kommunikativ gesehen ungeschickt, weil die Velofahrerinnen und Velofahrer somit befürchten müssen, dass es auch in Zukunft nur halbe Lösungen geben wird. Unsere Fraktion würde lieber ein halbes Jahr zuwarten und dafür eine sauber ausgearbeitete und überzeugende Vorlage vorgelegt bekommen. Die Anträge der Kommission erachten wir als fundamental. Wenn die Ergänzungsanträge der PVS-Mehrheit abgelehnt werden, können wir dem Geschäft nicht geschlossen zustimmen. Vorausgesetzt, die Kommissionsanträge werden angenommen, stimmen wir dem Geschäft im Sinne veloverkehrsverbessernder Massnahmen auf der Achse Lorraine-Wankdorf zu. Das Projekt entspricht jedoch nicht allen Kriterien einer Velohauptroute. Zuversichtlich stimmen uns die Inhalte des TP Mobilität des STEK. Wir freuen uns auf die erste Velohauptroute, die durchgängig, unterbruchfrei und ausreichend breit sein wird. Wir stimmen allen Anträgen der Kommissionsmehrheit zu, die Minderheitsanträge lehnen wir ab.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Alle ständigen Kommissionen in der Stadt Bern haben je elf Mitglieder. Das vorliegende Geschäft wurde in der PVS mit 7 Ja- und 4 Nein-Stimmen zuhanden des Stadtrats verabschiedet. Das Stimmverhältnis sowie die Anträge der Kommissionsminderheit zeigen auf, dass diese Vorlage in der Kommission entlang der üblichen Fronten umstritten war. Unsere Fraktion stimmt dem Geschäft in der vom Gemeinderat vorgelegten Form nicht zu. Ich verzichte darauf, die Worte meiner Vorredner zum Stichwort Einheit der Materie zu wiederholen. Wir wollen keine Salomitaktik, sondern wir wol-

len „en connaissance de cause“ entscheiden können. Wir wollen wissen, was das Ganze die Stadt Bern am Ende kostet. Dies notabene auch vor dem Hintergrund der aktuellen Situation im Verkehr: Der Modalsplit zeigt auf, dass 39 Prozent aller Wege von Fussgängerinnen und Fussgängern zurückgelegt werden, 28 Prozent per öV, 22 Prozent mittels MIV und 11 Prozent per Fahrrad. –Diese Angaben habe ich heute Nachmittag gelesen, ein Irrtum bleibt vorbehalten. Der Anteil von elf Prozent Veloverkehr ist seit 2005 gleich geblieben, obschon in jeder zweiten Sitzung des Stadtrats Velothemen behandelt werden. Es liegt auf der Hand, dass es sich beim Vorhaben Route Wankdorf um ein Wahlkampfmanöver der zuständigen Direktorin handelt. Ich zitiere dazu zwei Stellen aus dem gemeinderätlichen Vortrag: Auf Seite 6 steht: „Die Arbeiten zur Umsetzung der ersten Velohauptroute Wankdorf werden sofort nach dem positiven Entscheid zum vorliegenden Antrag gestartet – dies mit dem Ziel, die Velohauptroute Wankdorf im ersten Halbjahr 2016 in Betrieb nehmen zu können.“ Wir können uns den Worten des Sprechers der BDP/CVP anschliessen: Die Absicht ist klar und ärgerlich. Dazu kommt, dass in den gesamten Investitionskosten für die Projektierung und Ausführung der Route Wankdorf in der Höhe von 1,74 Mio. Franken, inklusive Mehrwertsteuer, von denen sich der Gemeinderat erhofft, dass sie vom Stadtrat bewilligt werden, sage und schreibe 200'000 Franken für Diverses und Unvorhergesehenes eingerechnet sind. Das ist absolut unüblich, und zwar so sehr, dass sich selbst der Gemeinderat bemüssigt sah, dies im Vortrag auf Seite 7 folgendermassen zu erklären: „Die unüblich hohen Positionen Diverses/Unvorhergesehenes rühren daher, dass aufgrund der Priorisierung der Velohauptroute Wankdorf die Kosten geschätzt wurden, bevor die Kostengenauigkeit eines Bauprojekts (+/- 10 %) erreicht worden ist. Zusammengenommen ergibt sich aus ebendiesen Punkten das sonnenklare Ergebnis, dass die Veloroute Wankdorf einen Wahlkampfschlager für Ursula Wyss abgeben soll. Darin werden wir sie ganz bestimmt nicht unterstützen. Infolgedessen stimmen wir sowohl den Rückweisungsanträgen der Kommissionsminderheit als auch dem der SVP zu. Des Weiteren stimmen wir sämtlichen Ergänzungsanträgen der PVS-Minderheit zu. Die Anträge der Kommissionsmehrheit lehnen wir ab.“

Michael Sutter (SP) für die SP-Fraktion: Offenbar hat Philip Kohli an der heutigen Sitzung der PVS nicht aufgepasst: Im Anteil von elf Prozent sind nicht alle erfasst, die Velo fahren, vielmehr sind es jene Leute in der Bevölkerung, für die das Fahrrad das primäre Verkehrsmittel ist. Weit mehr als elf Prozent benutzen das Fahrrad regelmässig, aber nicht hauptsächlich, um ihre Wege zurückzulegen.

Die Velo-Offensive nimmt Schritt für Schritt Gestalt an. Das ist erfreulich, deshalb unterstützt unsere Fraktion den Projektierungs- und Ausführungskredit für die erste Velohauptroute. Wir sind froh, dass es jetzt zügig vorangeht, denn in der Stadt Bern ist die Veloförderung viel zu lange stiefmütterlich behandelt worden. Die elf Velohauptrouten bilden das Grundgerüst für ein attraktives und vor allem sicheres Netz von Velowegen in der Stadt Bern, das nun schrittweise aufgebaut werden soll. Die geplanten Velohauptrouten stellen einen Paradigmenwechsel in der Velopolitik dar: Die bislang vorhandenen Velostreifen brechen an Orten, wo eine Markierung am wichtigsten wäre, einfach ab, nämlich an Stellen, an denen Strassen sich verengen, bei Kreuzungen und öV-Haltestellen.

Durchgängige, direkte und sichere Veloverbindungen vom Zentrum in alle Stadtteile und später hoffentlich auch in alle Agglomerationsgemeinden sind ein Meilenstein in Sachen Veloförderung. Auch die Steuerung der Lichtsignalanlagen zugunsten des Veloverkehrs, die Grüne Welle light, ist ein Novum für Bern. Dass man anstatt an sieben nur noch an zwei oder im Idealfall an gar keinen Ampeln mehr warten muss, bedeutet eine erhebliche Verbesserung. Dabei zu berücksichtigen, dass der öV nicht zu stark behindert wird, ist selbstverständlich.

Unsere Fraktion erachtet den gewählten Ansatz und die Vorgehensweise als richtig. Dass man zuerst jene Route auswählt und realisiert, die am wenigsten bauliche Anpassungen er-

fordert und deswegen am schnellsten und am günstigsten realisiert werden kann, ist einleuchtend. Die Erfahrungen, die man mit der ersten Route sammelt, werden bei der Planung und Projektierung weiterer Routen von Wert sein. Von daher ist nicht nachvollziehbar, wieso die gleichen Stimmen im Stadtrat, die im Zusammenhang mit der Velo-Offensive monierten, es fehle an Projekten zur konkreten Umsetzung der Zielsetzungen, beim vorliegenden Projekt finden, es gehe mit der ersten Veloroute zu schnell. Nachdem die Veloförderung jahrelang vernachlässigt worden ist, besteht grosser Nachholbedarf. Ein gewisses Tempo bei der Realisierung der Massnahmen ist sehr zu begrüssen. Die Vorlage ist nicht perfekt, da hat Franziska Grossenbacher recht. Aber sie ist ein Anfang und nachträgliche Verbesserungen sind auf dieser Route noch möglich und auch nötig: Die Lorrainebrücke ist der Schwachpunkt dieser Vorlage. Angesichts des grossen MIV-Aufkommens sind die Velostreifen auf der Brücke zu schmal und die Sicherheit ist nicht ausreichend gewährleistet. Es liegt auf der Hand, dass es Verbesserungen braucht, die kaum ohne Aufhebung einer MIV-Spur realisiert werden können. Eine Koordination mit der Planung Schützenmatte, der Umgestaltung des Bollwerks und dem ZBB-Projekt ist sinnvoll und notwendig. Wir unterstützen den Kommissionsantrag Nr. 2. Es wäre nicht richtig, wegen der Situation auf der Lorrainebrücke die Realisierung der gesamten Route zu verzögern. Wir stimmen auch dem Antrag Nr. 1 der PVS in allen Punkten zu, davon ausgehend, dass die vorgeschlagenen Optimierungen tatsächlich umgesetzt werden.

Sämtliche Rückweisungsanträge lehnen wir ab, mit folgender Begründung: Die Projektierungskosten sind geschätzt worden. Sie werden in den Unterlagen für die PVS mit 1,3 Mio. Franken beziffert. Im aktuellen Stadium ist es unmöglich, die Realisierungskosten genau zu berechnen. Beim vorliegenden Kreditantrag geht es ausschliesslich um die Route Wankdorf. Für die elf Velorouten braucht es keinen Gesamtkredit. Bei Strassensanierungsprojekten packt man ja auch nicht alle sanierungsbedürftigen Strassen zusammen in eine Vorlage. Hätte man die Velorouten in ein Paket verpackt, wären die Kritikerinnen und Kritiker der aktuellen Vorgehensweise die ersten, die die Einheit der Materie anzweifeln würden. Die Aufhebung von lediglich acht Parkplätzen im Perimeter der ganzen Strecke ist verkraftbar, ein Ersatz ist nicht zwingend.

Zu den Ergänzungsanträgen der Kommissionsminderheit: Hätte man das Geschäftsdossier richtig gelesen, wüsste man, dass der MIV unter dem Strich sogar schneller vorankommt, dass es für Fussgängerinnen und Fussgänger keine Verzögerungen gibt und dass für die Busse nicht mehr als ein Zeitverlust von zehn Sekunden entsteht.

Die Hürden für ein Referendum liegen in der Stadt Bern vergleichsweise tief. Wenn künftig auch alle Kredite unter zwei Millionen Franken dem Referendum unterstellt werden sollen, schafft der Stadtrat sich eines Tages selbst ab. Eine Verbindung zur geplanten Panoramabrücke zwischen Breitenrain und Länggasse herzustellen, erscheint weit hergeholt. Aber weil dies verschiedentlich thematisiert worden ist, greife ich das Thema auf: Von Salomitaktik kann keine Rede sein. Die bestehende Netzlücke im kantonalen und regionalen Velonetz wurde bereits vor zehn Jahren vom Kanton thematisiert. Dies hat mit der Lorrainebrücke nichts zu tun. Bei der vorliegenden Route handelt es sich um eine Radialverbindung zwischen Bahnhof und Wankdorf. Innerhalb des städtischen Netzes ist die neue Brücke Bestandteil einer direkten tangentialen Verbindung zwischen zwei Aussenquartieren. Die Panoramabrücke schliesst eine wichtige Lücke im regionalen Verkehrsnetz und schafft eine direkte und fast eben verlaufende Verbindung zwischen nördlichen und westlichen Berner Agglomerationen. Das sind Vorzüge, die man nicht durch einen Umbau der Lorrainebrücke zugunsten der Velos erzielen kann, selbst dann nicht, wenn alle MIV-Spuren aufgehoben würden.

Daniel Imthurn (GLP) für die GLP-Fraktion: Es wurde schon viel Gutes und Richtiges zur Velohauptroute Wankdorf gesagt. Ich werde nicht näher darauf eingehen, dass unsere Fraktion den Nutzen des Velofahrens anerkennt und das Velo als zukunftssträchtiges und nachhaltiges

Verkehrsmittel erachtet. Wir sind gewillt, Unterstützungsmassnahmen zur Förderung des Veloanteils zu treffen. Mit der Erstellung der Velohaupttrouten wurde zu lange gewartet. In den letzten zehn Jahren hat man auf diesem Gebiet keine nennenswerten Fortschritte gemacht. Man kann froh sein, dass in diesen Belangen endlich etwas geschieht. Wir stimmen mit der Sprecherin der Fraktion GB/JA! überein, dass die bauliche Ausführung nicht optimal ist. Aber wir bekommen die Route Wankdorf zum Schnäppchenpreis. 1,7 Mio. Franken sind nicht viel für eine kilometerlange Velohaupttroute, die entlang einer vielbefahrenen Strasse realisiert werden kann. Das Preis-Leistungsverhältnis rechtfertigt die Investition, es handelt sich um eine äusserst günstige Lösung. Man muss festhalten, dass es sich bei der Route Wankdorf nicht um eine Velobahn handelt. Bei Velobahnen gelten andere Regelungen und andere Bevorzugungen für den Veloverkehr. Da wir keinesfalls abwarten wollen, bis eine Velobahn zwischen Bahnhof und Wankdorf realisiert wäre, sind wir froh, mit der ersten Velohaupttroute, die möglichst rasch realisiert werden soll, die Möglichkeit zu bekommen, Erfahrungen für weitere Projekte zu sammeln, um sie vielleicht in einem zweiten Schritt, nachdem die Probleme und Vorteile evaluiert worden sind, später in eine Velobahn umzuwandeln. Auch dies ist eine Variante. Wir stimmen dem Kredit zu, weil wir mit Überzeugung hinter dem Ausbau des Veloverkehrsnetzes stehen.

Die PVS-Minderheitsanträge lehnen wir ab. Die Forderung, ein Gesamtprojekt vorzulegen, ist vom SP-Sprecher mit dem Argument entkräftet worden, dass ja auch nicht alle Strassensanierungsprojekte in ein Paket gefasst und dem Volk vorgelegt werden. Dem füge ich hinzu, dass auch nicht alle Sanierungen an Tramgeleisen oder an Gebäuden in Gesamtpakete gefasst werden, obwohl die einzelnen Projekte ähnlich sind. Jede der elf Velohaupttrouten soll als singuläres Projekt umgesetzt und auch als solches beurteilt werden. Es ist möglich, sämtliche Velorouten-Projekte, vor dem Hintergrund einer Gesamtidee, als eine Art Gesamtverkehrskonzept dem Volk vorzulegen, wie in Zürich geschehen. Aber die Gesamthaftigkeit bezieht sich mehr auf eine politische Idee als auf die einzelnen Projekte. Der Ergänzungsantrag Nr. 1 der PVS-Mehrheit fordert durchaus nützliche Projektergänzungen, denen wir zustimmen. Beim Antrag Nr. 2 geht es darum, eine Sperrung beziehungsweise Aufhebung einzelner Fahrspuren auf der Lorrainebrücke und unter Umständen beim Bollwerk zu prüfen. In letzter Zeit wurde viel diskutiert und in den Zeitungen wurde berichtet, wie das aussehen könnte. Wir stimmen dem PVS-Antrag Nr. 2 zu, weil wir uns davon eine Steigerung der Attraktivität des betreffenden Gebiets erhoffen. Es steht fest, dass im Bereich Bollwerk-Lorrainebrücke etwas zugunsten des Veloverkehrs unternommen werden muss. Momentan gibt es Velostreifen auf beiden Fahrbahnseiten, aber in beiden Richtungen besteht keine saubere Führung oder Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Eine Verbesserung tut not! Ich erinnere an meinen Vorstoss zum Bollwerk, zu dem es hiess, es werde Verbesserung geben. Aber darauf warten wir nach wie vor vergeblich. Da sich sogar der TCS die Aufhebung einer Fahrspur vorstellen kann, stellt diese Massnahme eine realistische Variante dar.

Bettina Jans-Troxler (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Uns gefällt das pragmatische und zügige Vorgehen mittels relativ einfacher Massnahmen. Wir sind froh, dass sich in der Velosituation endlich etwas tut, nachdem man die Sache über Jahre verschlafen hat. Wir finden, dass Velohaupttrouten ein taugliches Mittel zur Förderung des Veloverkehrs darstellen, das schliesslich allen zugutekommt und nicht als gegen den MIV gerichteten Angriff zu verstehen ist. Alle, die mit dem Velo fahren, verstopfen die Strassen nicht mit Autos wie die Autofahrer. Sie leisten einen Beitrag für die Umwelt und steigen nicht in ohnehin schon überfüllte Busse oder Trams ein. Zur Vorlage der ersten Velohaupttroute: Anscheinend sind die wesentlichen, aber heiklen Massnahmen vorerst ausgeklammert worden, um eine rasche Umsetzung zu ermöglichen, was verständlich sein mag. Es zeigt sich jedoch anhand der Anträge der PVS, wo die Knackpunkte liegen. Ich bin als Anwohnerin des Nordrings sehr oft per Velo oder zu

Fuss unterwegs und kenne die Situationen sehr gut, die in den Anträgen Nrn. 1 und 2 der Kommissionsmehrheit beschrieben werden. Mit dem Velo über die Lorrainebrücke zu fahren, ist wirklich kein Genuss. Da ich als werdende Mutter momentan etwas langsamer als andere Velofahrende unterwegs bin, erlebe ich oft, wie mühsam es ist, mich auf dem schmalen Velostreifen zu überholen. Ich halte die Strecke über die Lorrainebrücke für zu unsicher, um sie mit dem Veloanhänger, mit Kindern als Passagieren, zu befahren. Wir stimmen den Anträgen der PVS-Mehrheit zu, obwohl wir das direkte Linksabbiegen vom Nordring in den Schulweg für einen mehr oder weniger geglückten Vorschlag halten.

Die Rückweisungsanträge der PVS-Minderheit und der SVP lehnen wir ab. Die Ergänzungsanträge der PVS-Minderheit lehnen wir ebenfalls ab, weil wir keine wesentlichen Nachteile für den MIV und den öV erkennen.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir unterstützen die Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit. Wir unterstützen auch die Ergänzungsanträge der PVS-Minderheit. Die Ergänzungsanträge der Kommissionsmehrheit und schliesslich die ganze Kreditvorlage lehnen wir ab. Wir fordern die anwesende Gemeinderätin auf, sich zu überlegen, das Geschäft freiwillig der Stimmbevölkerung zu unterbreiten.

Wir nehmen die geäusserten Vorwürfe, dass der Gemeinderat in den letzten Jahren untätig geblieben sei, mit Belustigung zur Kenntnis. Seit Jahren gibt es im Berner Gemeinderat keine Vertreterin oder keinen Vertreter der SVP, diese Vorwürfe gelten für RGM. Wir zweifeln an der Angabe, dass der Veloanteil bei elf Prozent liege. Wir zweifeln auch an Berechnungen, die ergeben, dass der Verkehr besser fliesst, wenn Fahrspuren abgebaut werden. Bei einem Spurbau auf der Lorrainebrücke müssten rechtsabbiegende Fahrzeuge wegen der Velos warten. In der Folge würde sich der restliche Verkehr unweigerlich aufstauen. Es käme zu gewaltigen Verzögerungen, die sich auf alle Verkehrsteilnehmenden nachteilig auswirken würden. Auch ist zu befürchten, dass man nach altbekannter Salami taktik vorgehen will: Zuerst verlangt man, dass Velospuren gebaut werden. Sobald diese realisiert sind, wird es nicht lange dauern, bis man sagt, es brauche zur Sicherheit der Velofahrenden eine Verbreiterung der Velospuren oder sogar zusätzliche Fahrspuren für E-Bikes. Am Ende bleibt gar kein Platz mehr übrig auf unseren Strassen.

Aus den Rückweisungs- und Ergänzungsanträgen der PVS-Minderheit geht hervor, dass alle Verkehrsträger von den Nachteilen, die eine Zustimmung zum Projekt Velohaupttroute Wankdorf mit sich bringt, betroffen sein werden. In der Antwort auf meine kleine Anfrage zum Thema Velobrücke unterbreitet der Gemeinderat eine Planskizze, die das gesamte dichte Wegnetz abbildet, das mit den Velohaupttrouten entstehen soll. Wieso will man dieses Velonetz nicht als Gesamtvorlage dem Volk unterbreiten? Vielleicht, weil man Angst vor der Stimmbevölkerung hat, oder – wie in der schriftlichen Begründung zum Rückweisungsantrag unserer Fraktion ausgeführt – weil man das Teilprojekt Route Wankdorf als Wahlkampfvehikel nutzen will. Die voraussichtliche Eröffnung fällt in die Zeit des Wahlkampfes um das Stadtpräsidium. Da kann man sich dann präsentieren und RGM kann beweisen, wie gut man ist. Dazu ist anzumerken, dass es vielleicht noch andere Kandidatinnen oder Kandidaten im RGM-Umfeld geben wird und man sich überlegen muss, ob man eine einzelne Kandidatin dermassen privilegieren will. Mit dieser Vorlage wird ein Wahlkampfvehikel für sie geschaffen. Die verschiedenen Verkehrsträger sind gleichwertig und korrekt zu behandeln. Man darf sie nicht gegeneinander ausspielen. Was die Route Wankdorf angeht, scheint mir, man habe einfach nicht den Mut, klar zu sagen, dass man dem Privatverkehr eine Spur entziehen will. Vielmehr verkauft man dies mit dem Argument, es gehe um die Sicherheit für Velos. Auf der Lorrainebrücke besteht die Möglichkeit, alle Fahrspuren beizubehalten, aber anders anzulegen. Der Abbau einer Fahrspur für Autos ist eindeutig ideologisch motiviert. Selbst Leute, die Velo fahren, sind manchmal auf ein Auto angewiesen, beispielsweise wenn sie ein gebrochenes Bein ha-

ben. Und eingefleischte Autofahrerinnen und Autofahrer sind manchmal per Velo unterwegs. Man darf die unterschiedlichen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Leider geschieht genau das mit dieser Lösung, in Anwendung einer Salomitaktik. Wir weisen die Vorlage zurück, weil das Prinzip der Einheit der Materie verletzt wird. Wir haben es schwarz auf weiss, welche Projekte geplant sind. Es liegt auf der Hand, wieso man ein Projekt vorziehen will. Wir bitten Sie, der Rückweisung zuzustimmen beziehungsweise die Vorlage abzulehnen.

Einzelvoten

Roland Jakob (SVP): Daniel Imthurn brachte als Argument gegen ein Gesamtpaket den Vergleich, dass die geplanten Strassen- oder Gebäudesanierungen in dieser Stadt auch nicht in eine Gesamtvorlage gefasst würden. Das ist eine plumpe Ausrede. Zumindest die elf geplanten Velohaupttrouten, die im Plan zum Vortrag zur Route Wankdorf aufgezeigt werden, sind in einen Gesamtkredit zu fassen. Man muss Nägel mit Köpfen machen. Die hier gewählte Flickwerk-Taktik bringt nichts. In der Diskussion wurde mehrmals betont, Velorouten würden allen zugutekommen. Das stimmt nicht, denn Personen mit Behinderung können nicht davon profitieren, sondern bekommen sogar noch Probleme, weil sie an den Orten, an denen sie bisher die Strasse gut überqueren konnten, in Zukunft ausweichen oder warten müssen, weil die Velofahrenden priorisiert werden und die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, wie beispielsweise Personen im Rollstuhl, hintangestellt werden. Das ist ganz falsch, zumal die Betroffenen auch kein Recht haben, sich dazu zu äussern. Im Vortrag des Gemeinderats wird mit keiner Silbe erwähnt, was die Behindertenverbände zur Sache meinen. Ich bitte Sie, spätestens dann, wenn die geplanten Routen zur Ausführung gelangen, auf die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden Rücksicht zu nehmen.

Gisela Vollmer (SP): Für Velos soll eine möglichst breite eigene Spur gebaut werden, die möglichst hindernisfrei sein soll, indem die Lichtsignalanlagen immer auf Grün geschaltet oder vielleicht sogar ganz abgeschafft werden. Aus Sicht des Fussverkehrs ist der Druck hinsichtlich einer Verbreiterung des Strassenraums problematisch. Ohne Lichtsignalanlagen können zu Fuss Gehende eine Strasse nur überqueren, wenn sie bloss eine Spur aufweist und die Geschwindigkeiten der durchfahrenden Fahrzeuge tief sind. Die Abschaffung von Lichtsignalanlagen auf der betreffenden Strecke würde dazu führen, dass viele Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse nur noch an wenigen Stellen überqueren könnten. Mit einer Verbreiterung des Strassenraums wird das Quartier noch stärker entzweigeschnitten, so dass es gar nicht mehr als Quartier wahrnehmbar ist. Der Fussverkehr wird immer mehr kanalisiert und zu weiten Umwegen gezwungen. Eigentlich kann es hier nur um eine Spur- und eine Temporeduktion gehen, weil es anders einfach nicht geht. Zwischendurch müssen auch Velofahrende etwas langsamer fahren.

Zum Gesamtkonzept der Velohaupttrouten: Es ist unverständlich, wieso das Routennetz dermassen zentralistisch angelegt ist. Alle Velorouten zielen zum Bahnhof. Dabei lässt man ausser Acht, dass viele Leute mit dem Velo die S-Bahn-Stationen, beispielsweise in Ausserholli- gen, Bümpliz oder Weissenbühl, ansteuern. Es leuchtet nicht ein, wieso man von Bümpliz via Bahnhof ins Kirchenfeld fahren soll. Es braucht unbedingt eine Ergänzung mittels zielgerichteter Radialrouten. Wenn man beim zentralistischen System bleiben will, muss der Raum Bahnhof als Nadelöhr entlastet werden. Für den Fussverkehr bedeutet dies, dass das bipolare System am Bahnhof aufgegeben wird und Velozufahrten von Osten und Westen gebaut werden. Selbstverständlich braucht es auch Raum für Velo-Parkplätze. Infolgedessen muss der sogenannte Ausgang Westpassage verschoben werden, damit ausreichend Warteraum für Fussgängerinnen und Fussgänger und genügend Platz für Velos entsteht, was beim momentanen Stand der Planung nicht der Fall ist. Es stellt sich die Frage, ob die Velorouten nicht besser

zielgerichtet zu den städtischen oder regionalen S-Bahn-Stationen anstatt zum Hauptbahnhof führen müssten. Wenn es bei der zentralistischen Anlage des Velonetzes bleibt, braucht es beim Hauptbahnhof Bern gewaltige Nachbesserungen und geeignete Umbauten.

Der Stadtrat unterbricht die Behandlung des Traktandums und verschiebt die Fortsetzung der Geschäftsberatung auf die Sitzung vom 29. Oktober 2015.

2014.SR.000092

**21 Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Simon Glauser/Kurt Rügsegger, SVP):
Tram Region Bern: Mehr Transparenz! Erhalt der wertvollen Baumalleen im
Nordquartier! Megabusse als wirtschaftlich sinnvolle Alternative!**

Gemeinderatsantrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 23. April 2014

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich.
3. Die Stellungnahme des Gemeinderats gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht
(55 Ja, 10 Nein). *Abst.Nr. 009*

Traktandenliste

Die weitere Behandlung des Traktandums 15 sowie die Traktanden 16, 17, 18, 19 und 20 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

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

1. Dringliche Interfraktionelle Motion SVP, BDP/CVP, FDP (Rudolf Friedli, SVP/Philip Kohli, BDP/Christoph Zimmerli, FDP/Claudio Fischer, CVP): Die alarmierende Zunahme der Verschuldung muss gebremst werden
2. Dringliche Interfraktionelle Motion Fraktion BDP/CVP, SP, GLP, SVP (Philip Kohli, BDP/Claudio Fischer, CVP/Lukas Meier, SP/Patrick Zillig, GLP/Manfred Blaser, SVP/Manuel C. Widmer, GFL/Christoph Zimmerli, FDP): EM 2016 – Wieder ein Public-Viewing-Fest in der Hauptstadt!
3. Interfraktionelle Motion FDP, SVP (Christoph Zimmerli, FDP/Rudolf Friedli, SVP/Philip Kohli, BDP): Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik: Systemwechsel/Einführung der Subjektunterstützung
4. Interfraktionelle Motion FDP, SVP, BDP/CVP (Christoph Zimmerli, FDP/Rudolf Friedli, SVP/Philip Kohli, BDP/Claudio Fischer, CVP): Unterhaltsnachholbedarf bei den städtischen Infrastrukturen: Zunahme der Verschuldung verhindern, vermehrt Public-Private-Partnership-Modelle nutzen
5. Interfraktionelle Motion FDP, SVP, BDP/CVP (Christoph Zimmerli, FDP/Rudolf Friedli, SVP/Philip Kohli, BDP/Claudio Fischer, CVP): Personalbestand: Stellenplan als Steuerungsinstrument wieder einführen
6. Interfraktionelle Motion SVP, FDP, BDP/CVP (Rudolf Friedli, SVP/Christoph Zimmerli, FDP/Philip Kohli, BDP/Claudio Fischer, CVP): Keine unzulässige Konkurrenzierung privater Anbieter – Tätigkeit der Stadtverwaltung strikte auf öffentliche Aufgaben beschränken
7. Interfraktionelle Motion SVP, FDP (Rudolf Friedli, SVP/Christoph Zimmerli, FDP/Philip Kohli, BDP): ewb: unechte Gewinnablieferungen beschränken, Rechtsform ändern und Dotationskapital verzinsen
8. Interfraktionelle Motion SVP, FDP (Rudolf Friedli, SVP/Christoph Zimmerli, FDP/Philip Kohli, BDP): Gebührenbelastung reduzieren
9. Interfraktionelles Postulat SVP, FDP (Rudolf Friedli, SVP/Christoph Zimmerli, FDP/Philip Kohli, BDP/Matthias Stürmer, EVP): Städtische Aufgaben vermehrt auslagern
10. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Antifaschistische Abendspaziergänge und Hooligan-Märsche mit Gewaltpotential: Veranstalter und Unterstützer endlich zur Kasse und zur Verantwortung!
11. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rüeegsegger/Hans Ulrich Gränicher, SVP): Fertig Luxusbauen! Bedürfnisse der Benutzer und Steuerzahler vermehrt berücksichtigen!
12. Postulat Fraktion GB/JA! (Leena Schmitter, GB): Globale Verantwortung für Menschenrechte ernst nehmen: Schützenmatte wird Luciano-Romero-Platz!
13. Interfraktionelle Interpellation BDP/CVP, FDP, SVP (Philip Kohli, BDP/Claudio Fischer, CVP/Christoph Zimmerli, FDP/Roland Jakob, SVP/Matthias Stürmer, EVP): ewb: strategische Risiken reduzieren und weitere Preiserhöhungen stoppen
14. Interfraktionelle Interpellation FDP, SVP, BDP/CVP (Christoph Zimmerli, FDP/Rudolf Friedli, SVP/Philip Kohli, BDP/Claudio Fischer, CVP): Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik: Optimierung der Bewirtschaftung

15. Interfraktionelle Interpellation FDP, SVP, BDP/CVP (Rudolf Friedli, SVP/Christoph Zimmerli, FDP/Philip Kohli, BDP/Claudio Fischer, CVP): Fragen zur überaus hohen Gebührenbelastung in der Stadt Bern
16. Interpellation Fraktion GB/JA! (Seraina Patzen, JA!): Grundrechte schützen, Versammlungsfreiheit gewähren!
17. Kleine Anfrage Mario Imhof (FDP): Sirenen-Fehlalarm
18. Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Pachtvertrag Camping Eymatt mit dem TCS

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

Claude Grosjean

Barbara Waelti