Anträge (Stand 18.11.2026, 10.00 Uhr)

Stadtratssitzung vom 19. November 2026

Traktandum 2: Kommission für Ressourcen, Wirtschaft, Sicherheit und Umwelt (RWSU): Ersatzwahl stellvertretendes Mitglied (2026.SR.0346)

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
1.	FDP	Der Stadtrat wählt Raphaël Karlen (FDP) als stellvertretendes Mitglied in die Kommission für Ressourcen, Wirtschaft, Sicherheit und Umwelt (RWSU).	

Traktandum 6: Fern- und Reisebusterminal Neufeld: Neubau; Projektierungskredit (2026.PRD.0032)

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
1.	PVS	Bis zur Vorlage des Baukredits sei mit den entsprechenden kantonalen Stellen sowie der Fremdenpolizei zu prüfen, ob am Reisebusterminal und mit dem Buchungssystem verstärkt Kontrollen der Arbeitsbedingungen und Einhaltung der entsprechenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen sowie orts- und branchenüblichen Löhnen umsetzbar sind.	Lohn- und Sozialdumping sind in der Fernbusbranche leider an der Tagesordnung. Die Kontrolle liegen bei der kantonalen Arbeitsmarktkommission KAMKO bzw. die Arbeitsmarktkontrolle Bern (AMKBE) sowie möglicherweise - insbesondere bei Bussen aus dem Ausland - bei der städtischen Fremdenpolizei. Parallel zur Ausarbeitung des Projektes soll der Gemeinderat mit diesen Stellen den Dialog suchen. So ist es denkbar, dass mit dem Buchungssystem Kontrollen erleichtert werden können. Falls sachdienlich, könnten weitere Angaben wie zu Lohn- und Arbeitsbedingungen, Arbeitsbewilligung usw. über-

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
			mittelt werden. Zusätzlich könnte von den Reisebusunternehmen eine Bestätigung verlangt werden, dass sie die orts- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen kennen und einhalten. Den zuständigen Behörden könnte dann Zugang auf diese Angaben gewährt werden. So könnte sichergestellt werden, dass am neuen Terminal kein Lohn- und Sozialdumping stattfindet.
2.	PVS	Es ist zu prüfen, ob überdachte Veloparkplätze mit Anbindepfosten im Projekt umgesetzt werden können; möglicherweise auch auf dem Areal der Park&Ride Neufeld oder im Park&Ride.	Es sollen möglichst viele Personen mit dem ÖV oder dem Velo zum Busterminal anreisen. Damit dies möglich und attraktiv ist, muss es gute Parkierungsmöglichkeiten für Velos geben.
3.	PVS	Es ist sicherzustellen, dass eine genügende Anzahl Kiss&Ride-Parkplätze im Perimeter des Fern- und Reisebusterminals geplant wird. Es ist zu prüfen, zusätzliche vergünstigte Kiss&Ride-Parkplätze im Park&Ride-Parking als ergänzende Option vorzusehen.	Für das Quartier ist es wichtig, dass das Bringen und Abholen der Reisenden nicht zu Suchverkehr oder wild parkenden Autos ausserhalb der dafür vorgesehenen Bereiche führt. Um dieses Ausweichen auf das umliegende Strassennetz und die Wohnquartiere effektiv zu verhindern, müssen ausreichend Kurzzeitparkplätze sowie eine kostengünstige Parkalternative im Parkhaus eingeplant werden.
4.	GB/JA	Es ist sicherzustellen, dass nur effektiv benötigte, auf ein Minimum beschränkte Anzahl Kiss&Ride Parkplätze im Perimeter des Fern- und Reisebusterminals erstellt werden. Es ist auch zu prüfen, ob die notwendigen Kiss&Ride-Parkplätze im P&R Neufeld untergebracht werden. **Gegenüberstellung:** ▪ Antrag PVS vs. Antrag GB/JA ▪ Abstimmung über obsiegenden Antrag	Der Anteil an Personen, die mit dem Auto zum Busterminal anreisen, soll möglichst minimiert werden, damit die Ziele des Klimareglements eingehalten werden können. Auf die Kiss&Ride-Parkplätze ist entsprechend zu verzichten, denn sie würden einen Anreiz schaffen, um mit dem Auto anzureizen. Für Personen, die dennoch mit dem Auto anreisen, soll das P&R Parking zum Ein- und Aussteigen genutzt werden.
5.	PVS	Es ist zu prüfen, wie das Busterminal für Menschen mit Behinderungen (Seh-, Hör-, Mobilitäts-, Psychische, Kognitive Behinderungen und Neurodivergenz) möglichst barrierearm gestaltet werden kann.	Ein Busterminal muss für alle Menschen zugänglich und nutzbar sein. Menschen mit Behinderungen und neurodivergente Menschen stossen jedoch häufig auf Barrieren, etwa bei der Orientierung, der Informationsvermittlung oder durch Reizüberflutung. Eine gezielte Prüfung soll aufzeigen, wie das Busterminal möglichst barrierearm gestaltet werden kann. Davon profitieren alle Reisenden und die gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben wird gestärkt.

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
6.	PVS	Nach Ende der Konzeptstudie wird die PVS über den Stand der Planung informiert.	Damit der straffe Zeitplan eingehalten werden kann, soll der Gemeinderat der Kommission im Frühling Bericht über das gewählte Projekt erstatten. Das kann dazu beitragen, dass offene Fragen nicht erst bei Vorliegen des Baukredits ausdiskutiert werden müssen.
7.	PVS	Im Baukredit sei auszuweisen, welche Massnahmen für das Sicherheitsgefühl vor Ort umgesetzt werden und welche aus Kostengründen verworfen wurden.	Der geplante Busterminal ist ziemlich abgelegen. Vor allem wenn Reisende am Abend oder in der Nacht ankommen oder Abreisen ist die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl darum von zentraler Bedeutung. Die Situation kann durch bauliche Massnahmen wie Übersichtlichkeit, Licht etc. merklich verbessert werden. Der Einbezug einer Fachperson ist vorzusehen. (z.B. des Verein Lares).
8.	PVS	Es ist zu prüfen, ob und zu welchen Kosten eine Elektroladestation für Reisebusse beim geplanten Fern- und Reisebusterminal realisiert werden kann.	Bei der Begehung war noch unklar, ob beim geplanten Bus- und Carterminal eine Elektroladestation für Reisebusse realisiert wird. Aufgrund der möglichen Kosten ist die Umsetzung derzeit offen. Wir erachten eine solche Ladestation als sinnvoll, um die Elektrifizierung des Reisebusverkehrs zu unterstützen. Voraussetzung ist, dass die Kosten in einem verhältnismässigen Rahmen bleiben, beispielsweise im sechsstelligen Frankenbereich.
9.	PVS-Minderheit	Der Gemeinderat soll die AWAG als Betreiberin dazu ermutigen, ihre guten Arbeitsverhältnisse mittels eines Gesamtarbeitsvertrages zu verankern.	Um gute Arbeitsbedingungen sicherzustellen, soll der Gemeinderat nach Möglichkeit der AWAG eine GAV-Pflicht auferlegen.
10.	PVS	Im Terminal (oder im P&R Neufeld) ist ausreichende Infrastruktur für die Chauffeur:innen zu planen – sowohl persönlich (Toiletten, Duschen, Ruheräume) als auch betrieblich (z.B. Infrastruktur für WC-Entleerungen).	Mit diesem Antrag wünschen wir, dass der Stadtrat seinen Willen für gute Bedingungen auch für die Fernbuschaffeur:innen zum Ausdruck bringt – im Wissen darum, dass diese Infrastruktur zum derzeitigen Zeitpunkt noch in Planung ist.
11.	PVS	Die Bedürfnisse der Reisenden und Chauffeur:innen sind im weiteren Verfahren direkt zu erheben und in die Konzeptstudie bzw. das Vorprojekt einzubeziehen, zum Beispiel mit einer mehrsprachigen Befragung am heutigen Provisorium. Die Ergebnisse sind der PVS in geeigneter Weise vorzulegen.	Die Reisenden selbst, die den Terminal nutzen werden, werden nicht gefragt. Laut Vortrag sind keine spezifischen Partizipationsmassnahmen vorgesehen, einbezogen werden nur das Quartier und die Branche. Die Busunternehmen vertreten aber ihre betrieblichen Interessen, nicht jene ihrer Fahrgäste. Auch unter den 27 Stellungnahmen zum Reisebus-

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
			konzept stammt keine von Reisenden oder von Organisationen, die sie erreichen könnten, etwa Migrant*innenorganisationen. Weil es keine organisierte Vertretung der Reisenden gibt, müssen sie direkt gefragt werden. Daten zu ihren Zielen, ihrer Anreise und ihren Bedürfnissen fehlen bisher. Dabei betreffen gerade diese Bedürfnisse zentrale Fragen des Projekts: Kiss-and-Ride, Gepäck, Randzeiten, Sicherheit und die Kosten. Eine einfache, mehrsprachige Befragung am Provisorium ist günstig, rasch umsetzbar und gefährdet den Zeitplan nicht.
12.	GB/JA	Es ist zu prüfen, auf dem Areal mit Bäumen oder anderen Möglichkeiten genügend Schatten für die Nutzenden sicherzustellen.	Je nach Ausgestaltung ist es möglich, dass das Areal eine Hitzeinsel wird. In der weiteren Planung sei deshalb zu überlegen, wie mit Bäumen, Sonnensegeln oder anderen Möglichkeiten genügend Schattierung erreicht werden kann.
13.	GB/JA	Auf dem Areal sind möglichst viele Flächen naturnah zu gestalten.	Das Biodiversitätskonzept fordert 20% naturnahe Fläche auf allen Arealen, diese Forderung ist auch beim Reisebusterminal umzusetzen.
14.	GB/JA	Es ist zu prüfen, wie möglichst viele Verkehrsflächen mit sickerfähigen Oberflächen ausgestaltet werden können.	Der Fern- und Reisebusterminal soll klimaangepasst ausgestaltet sein. Dazu hält der Vortrag bereits einen hohen Anteil sickerfähiger Beläge als Ziel fest. Dieses Ziel soll konsequent umgesetzt werden, indem sämtliche technisch machbaren Verkehrsflächen und -wege mit sickerfähigen Oberflächen ausgestaltet werden. Während sickerfähige Oberflächen für Car-Wendeplätze möglicherweise technisch schwierig realisierbar sind, sollten sie aber für Kiss&Ride-PKW-Parkplätze oder Fusswege umso mehr geprüft werden. Beispielsweise mit Rasengitter-Plätzen.

Traktandum 7: Reisebusregime in der Stadt Bern: Berichterstattung zum weiteren Vorgehen und Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision; 1. Lesung (2026.TVS.0216)

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
1.	PVS	Der PVS wird Bericht erstattet, sobald die Gebühren in der Verordnung festgelegt und erste Erfahrungen gesammelt wurden.	Der Gemeinderat kann mit dem neuen Reglement die Gebühren für das Parkieren der Reisebusse in eigener Kompetenz festlegen. Die Höhe ist jedoch ein zentraler Bestandteil für die Umsetzung des neuen Regimes. Deshalb soll der Kommission darüber Bericht erstattet werden.

Legende zur Synopsis:

Neu = ***fett und kursiv***

Gestrichen = ~~durchgestrichen~~

Unverändert = ohne spezielle Formatierung

[unverändert] = Bestimmung bleibt unverändert

[aufgehoben] = Bestimmung wird aufgehoben

<u>Unterstrichen</u> = Veränderung im Vergleich zum Antrag des Gemeinderats

GebR; bisher	GebR; neu / Antrag GR		Anträge Stadtrat	
Anhang III Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie				
	4.8a Gebühr für Reisebusse ***Für das Abstellen von Gesellschaftswagen (Reisebussen) auf öffentlichem Grund werden Gebühren erhoben.***			
	4.8a.1 Gebühr pro Tag (maximal 24 Stunden).	***Fr. 50.00 – 100.00***	**PVS[1]:** ***4.8a.1 Gebühr pro Tag (maximal 24 Stunden).***	***Fr. 50.00 – 100.00***

[1] **Begründung**: Mehrtägige Aufenthalte sollen gefördert werden, und entsprechend zwingend von tieferen Gebühren profitieren. Solche Aufenthalte sind ökologisch nachhaltiger, denn sie generieren weniger Verkehr. Längere Aufenthalte führen aber auch dazu, dass sich die Menschen länger mit Bern auseinandersetzen, hier übernachten, essen oder Kulturangebote besuchen und so zur lokalen Wertschöpfung beitragen.

GebR; bisher	GebR; neu / Antrag GR		Anträge Stadtrat	
	Der Gemeinderat regelt die konkrete Höhe und Ausgestaltung der Gebühr in einer Verordnung. Er kann namentlich		***Der Gemeinderat regelt die konkrete Höhe und Ausgestaltung der Gebühr in einer Verordnung.***	
			<u>Die Gebühren für ununterbrochene, mehrtägige Aufenthalte werden degressiv gestaffelt.</u>	
			Er kann namentlich	
	- das Abstellen zum reinen Ein- und Aussteigen mit einer reduzierten Gebühr belegen oder ganz von der Gebühr befreien;		***- das Abstellen zum reinen Ein- und Aussteigen mit einer reduzierten Gebühr belegen oder ganz von der Gebühr befreien;***	
	- die Höhe der Gebühr nach der Dauer des Abstellens oder nach unterschiedlichen Zonen differenzieren;		***- die Höhe der Gebühr nach der Dauer des Abstellens oder nach unterschiedlichen Zonen differenzieren;***	
	- die Gebühr für ununterbrochene, mehrtägige Aufenthalte degressiv staffeln;		***<u>~~- die Gebühr für ununterbrochene, mehrtägige Aufenthalte degressiv staffeln;~~</u>***	
	- die Gebühr für das Abstellen von Reisebussen, deren Aufenthalte in Bern eine ausserordentliche Wertschöpfung generieren, reduzieren.		***- die Gebühr für das Abstellen von Reisebussen, deren Aufenthalte in Bern eine ausserordentliche Wertschöpfung generieren, reduzieren.***	
	Er kann weitere Einzelheiten betreffend das Abstellen von Reisebussen regeln, um eine ausgeglichene Belegung des öffentlichen Raums und eine ressourcenschonende Lenkung des Reisebusverkehrs anzustreben.		***Er kann weitere Einzelheiten betreffend das Abstellen von Reisebussen regeln, um eine ausgeglichene Belegung des öffentlichen Raums und eine ressourcenschonende Lenkung des Reisebusverkehrs anzustreben.***	

Traktandum 8: Volksschulen Hochfeld und Türmli: Gesamtsanierung und Erweiterung; Projektierungskredit (2016.PRD.000026)

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
1.	PVS	Der Gemeinderat wird beauftragt, bereits in den Vorgaben für das qualifizierte Auswahlverfahren zu prüfen, wie der auf den Schulanlagen Hochfeld und Türmli produzierte Solarstrom über einen virtuellen Zusammenschluss zum Eigenverbrauch (vZEV) und/oder eine Lokale Elektrizitätsgemeinschaft (LEG) gemeinsam genutzt werden kann; auch mit weiteren städtischen Liegenschaften und Dritten im Quartier.	

Traktandum 9: Vergrösserung des Gemeinderats von fünf auf sieben Mitglieder: Gemeindeordnung der Stadt Bern vom 3. Dezember 1998 (GO; SSSB 101.1); Teilrevision (Abstimmungsbotschaft); 2. Lesung (2026.PRD.0009)

Neu = ***fett und kursiv***

Gestrichen = ~~durchgestrichen~~

Unverändert = ohne spezielle Formatierung

[unverändert] = Bestimmung bleibt unverändert

[aufgehoben] = Bestimmung wird aufgehoben

GO; *bisher*	GO; *neu* gemäss Beschluss des SR nach 1. Lesung	Anträge
Art. 87 Zusammensetzung Dem Gemeinderat gehören mit dem Stadtpräsidenten oder der Stadtpräsidentin fünf Mitglieder an.	Art. 87 Zusammensetzung Dem Gemeinderat gehören mit dem Stadtpräsidenten oder der Stadtpräsidentin ~~fünf~~ ***sieben*** Mitglieder an.	**SBK[1]:** [Änderung bestritten]

[1] **Begründung:** Dem Anliegen der Motionär*innen nach einer gleichmässigeren Verteilung der Geschäftslast auf die Direktionen kann auch mit fünf Gemeinderatsmitgliedern im Rahmen einer Verwaltungsreform Rechnung getragen werden. Im Hinblick auf die zweite Lesung hat der Gemeinderat aufgezeigt, dass er auf die kommende Legislatur hin die Verwaltungsorganisation überprüfen und neu ausrichten will. Dabei soll auch eine ausgewogenere Verteilung der Geschäftslast berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund erscheint der erhebliche Aufwand, der mit der Schaffung zusätzlicher Direktionen verbunden wäre, nicht gerechtfertigt. Zudem stehen in der Stadt Bern derzeit gewichtigere politische Herausforderungen im Vordergrund. Auch die angespannte Finanzlage spricht gegen einen solchen Ausbau.

GO; *bisher*	GO; *neu* gemäss Beschluss des SR nach 1. Lesung	Anträge
Art. 109 Beschlussfähigkeit 1 Der Gemeinderat ist beschlussfähig, wenn wenigstens drei Mitglieder an der Sitzung anwesend sind oder an ausserordentlichen Formen der Kollegialverhandlung mitwirken. 2 Bei Sitzungen oder andern Formen mündlicher Kollegialverhandlung können abwesende Mitglieder nicht mitstimmen.	Art. 109 Beschlussfähigkeit 1 Der Gemeinderat ist beschlussfähig, wenn wenigstens ~~drei~~ ***vier*** Mitglieder an der Sitzung anwesend sind oder an ausserordentlichen Formen der Kollegialverhandlung mitwirken. 2 [unverändert]	**SBK[2]:** [Änderung bestritten]
Art. 110 Beschlüsse 1 Beschlüsse und Wahlen sind nur gültig, wenn wenigstens drei Mitglieder des Gemeinderats ihre Stimme abgeben. Im Übrigen entscheidet die absolute Mehrheit der Stimmenden. 2 Die oder der Vorsitzende stimmt mit. 3 Bei Stimmengleichheit in Sachgeschäften hat die oder der Vorsitzende den Stichentscheid. 4 Stehen sich bei Wahlen zwei Kandidaturen gegenüber und ergibt sich Stimmengleichheit, entscheidet das Los. Erzielt bei mehr als zwei Kandidaturen im ersten Wahlgang niemand die absolute Mehrheit, so bleiben die beiden Personen mit den meisten Stimmen in der Wahl.	Art. 110 Beschlüsse 1 Beschlüsse und Wahlen sind nur gültig, wenn wenigstens ~~drei~~ ***vier*** Mitglieder des Gemeinderats ihre Stimme abgeben. Im Übrigen entscheidet die absolute Mehrheit der Stimmenden. 2 - 4 [unverändert]	**SBK[3]:** [Änderung bestritten]

[2] **Begründung:** Siehe Begründung oben.
[3] **Begründung:** Siehe Begründung oben.

GO; *bisher*	GO; *neu* gemäss Beschluss des SR nach 1. Lesung	Anträge
Art. 116 1 Der Gemeinderat kann für bestimmte Geschäfte aus seiner Mitte Delegationen bestellen. Diese bestehen in der Regel aus zwei Mitgliedern. 2 Er kann ihnen Entscheidbefugnisse übertragen.	Art. 116 1 Der Gemeinderat kann für bestimmte Geschäfte aus seiner Mitte Delegationen bestellen. Diese bestehen in der Regel aus ~~zwei~~ ***drei*** Mitgliedern. 2 [unverändert]	**SBK[4]:** [Änderung bestritten]
Art. 124 Direktionen und Stadtkanzlei 1 Die Stadtverwaltung besteht aus fünf Direktionen und der Stadtkanzlei. 2 Der Gemeinderat legt durch Verordnung die Aufgaben der einzelnen Direktionen und der Stadtkanzlei fest. 3 Für die Zuteilung der Aufgaben gelten folgende Grundsätze: a. Sachzusammenhang; b. politisches Gewicht; c. gleichmässige Verteilung der Arbeitslast und der Führungsverantwortung; d. einfache Abläufe.	Art. 124 Direktionen und Stadtkanzlei 1 Die Stadtverwaltung besteht aus ~~fünf~~ ***sieben*** Direktionen und der Stadtkanzlei. 2 - 3 [unverändert]	**SBK[5]:** [Änderung bestritten]

[4] **Begründung:** Siehe Begründung oben.
[5] **Begründung:** Siehe Begründung oben.