

Noch nicht genehmigt

Protokoll Nr. 01

Stadtratssitzung

Donnerstag, 13.01.2022, 17.00 Uhr

Rathaus, Grossratssaal

Inhaltsverzeichnis

Traktandum	Seite
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 20.00 Uhr	3
Mitteilungen des Vorsitzenden	4
Traktandenliste	6
1 Büro Stadtrat: Wahlen für das Jahr 2022	6
2 Aufsichtskommission (AK): Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022	12
3 Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU): Ersatzwahl, Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022	13
4 Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS): Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022	13
5 Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022	13
6 Agglomerationskommission (AKO): Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022	13
7 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2021 (Protokoll Nr. 20 vom 25.11.2021)	14
8 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): Fragen zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der unteren Thunstrasse West	14
9 Interfraktionelle Kleine Anfrage SP/JUSO, GB/JA! (Bernadette Häfliger SP/Lea Bill, GB): Überwälzung der Demokosten: Sind dem Gemeinderat die Beschlüsse des Stadtrates egal?	14
10 Dringliche interfraktionelle Interpellation AL/GaP/PdA, GB/JA!, SP/JUSO (Simone Machado, GaP/Ursina Anderegg, GB/Bernadette Häfliger SP), Alexander Feuz (SVP): Drohende Zweckentfremdung der städtisch finanzierten neuen Anlage für den Tennisclub Neufeld	15
11 Schulwegsicherheit konkret; Projektierungs- und Realisierungskredit	15
12 Infrastruktursanierung Strassen 2022: Stadtkreis 4; Ausführungskredit	17
13 Gesamtsanierung Kornhausbrücke; Projektierungskredit (Vorprojekt, Bauprojekt und Ausführungsprojekt inkl. Ausschreibungsunterlagen)	17
14 Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit	19
16 Gesamtsanierung Schänzlibrücke: Ausführungskredit	31
15 Veloparkierung Umfeld Bahnhof Bern: Zumiete Velostation Welle 7; Verpflichtungs- und Investitionskredit	32
Verschobene Traktanden	38

Eingänge 39

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 20.00 Uhr

Vorsitzend

Präsident 2021 Kurt Rüeegsegger
Präsident 2022 Manuel C. Widmer

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Thomas Fuchs	Alina Irene Murano
Yasmin Amana Abdullahi	Katharina Gallizzi	Barbara Nyffeler
Valentina Achermann	Lionel Gaudy	Tabea Rai
Timur Akçasayar	Franziska Geiser	Simone Richner
Katharina Altas	Thomas Glauser	Claudio Righetti
Ruth Altmann	Lukas Gutzwiller	Mirjam Roder
Ursina Anderegg	Bernadette Häfliger	Sarah Rubin
Tom Berger	Erich Hess	Rahel Ruch
Diego Bigger	Brigitte Hilty Haller	Michael Ruefer
Lea Bill	Michael Hoekstra	Remo Sägesser
Laura Binz	Seraphine Iseli	Judith Schenk
Gabriela Blatter	Ueli Jaisli	Marianne Schild
Regula Bühlmann	Bettina Jans-Troxler	Florence Schmid
Eva Chen	Anna Jegher	Sara Schmid
Francesca Chukwunyere	Nora Joos	Zora Schneider
Nicole Cornu	Barbara Keller	Edith Siegenthaler
Dolores Dana	Ingrid Kissling-Näf	Ursula Stöckli
Milena Daphinoff	Nora Krummen	Therese Streit-Ramseier
Sibyl Martha Eigenmann	Anna Leissing	Bettina Stüssi
Claudine Esseiva	Corina Liebi	Michael Sutter
Vivianne Esseiva	Maurice Lindgren	Ayse Turgul
Alexander Feuz	Salome Mathys	Janosch Weyermann
Jelena Filipovic	Szabolcs Mihalyi	Marcel Wüthrich
Jemima Fischer	Tanja Miljanovic	

Entschuldigt

Janina Aeberhard	Fuat Köçer	Halua Pinto de Magalhães
Lena Allenspach	Eva Krattiger	
Nicole Bieri	Simone Machado	

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD	Franziska Teuscher BSS	Marieke Kruit TVS
Michael Aebersold FPI		

Entschuldigt

Reto Nause SUE

Ratssekretariat

Nadja Bischoff, Ratssekretärin	Mago Flück, Ratsweibel	
Barbara Waelti, Protokoll	Franck Brönnimann, Stv. Ratsweibel	
	Cornelia Stücker, Sekretariat	

Stadtkanzlei

Claudia Mannhart, Stadtschreiberin

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

Mitteilungen des Vorsitzenden

Präsident 2021 *Kurt Rüegegger*: Ich heisse alle Anwesenden willkommen zur ersten Sitzung 2022 und wünsche allen alles Gute für das neue Jahr, vor allem auch gute Gesundheit.

Maurice Lindgren (GLP) ist virtuell zugeschaltet. Er wird von Nicole Cornu (SP) betreut. Wieder im Rat begrüßen darf ich Szabolcs Mihalyi (SP), der früher schon Mitglied des Stadtrats war und jetzt nachrücken konnte.

Zora Schneider (PdA) gibt ihren Rücktritt bekannt. Ich verlese ihr Rücktrittsschreiben:

«Liebe Anwesende. Wir leben in einer Zeit in der das Sichneuerfinden fast schon Zwang ist: Flexibel, selbstoptimiert, konsumorientiert. Und natürlich allzeit bereit für die neue, schöne, digitalisierte Arbeitswelt. Allzeit erreichbar, allzeit überwacht. Wenn das Sichneuerfinden zur Anpassung wird, wenn Biagsamkeit und Kompromissbereitschaft entgegen den eigenen Überzeugungen zunehmen, dann wünscht man sich, gemeinsam auf den Tisch zu hauen. Man wünscht sich, mehr als bloss Zeichen der Solidarität zu setzen, sondern unsere mörderische Welt mit deutlichen Worten anzuklagen und mit deutlichen Taten zu ändern. Man wünscht sich die notwendige Veränderung jetzt. Und man wünscht sich die ehrlichen Diskussionen, welche die Veränderung begleiten müssen. Zum Beispiel soll der Umbau der Gesellschaft für die Erhaltung der Ökosysteme, einer lebenswerten Welt nicht erst später geschehen, weil man es nun mal so geplant hat. Es sieht auch nicht so aus, als genügten die Pläne. Und vielleicht ist es jetzt auch schon zu spät. Man wünscht sich die notwendige Veränderung jetzt.

Zum Beispiel gibt es in unserer Gesellschaft diejenigen, die nicht zum Arzt können, nicht zum Zahnarzt, eingesperrt, drangsaliert, und hier nicht willkommen sind. So werden Leben gestohlen. Menschen sterben an der Grenze oder gehen hier ein an Hoffnungslosigkeit; darüber gilt es, zu reden. Das gilt es, anzuklagen und zu verändern. Ich wünsche mir, dass wir aufstehen und diese Menschenfeindlichkeit aus der Welt schaffen. Nicht möglichst leise und in Angst vor mehr Gewalt, sondern möglichst laut und präzise. Ich bin überzeugt, dass wir Menschen wissen, wenn etwas unrecht ist. Deshalb will ich wenigstens einen Gemeinderat, der sagt: «Ich toleriere solche Gewalt nicht und ja, ich riskiere etwas, ich stelle mich gegen das unrechte Gesetz». Ich will wenigstens einen Gemeinderat, der sich schämt, wenn auf der Schützenmatte von Freiwilligen Lebensmittel verteilt werden wie am Anfang der Coronakrise. Und von der Scham zur Tat schreitet. Man wünscht sich die notwendige Veränderung jetzt.

Es gibt in der Politik viele, die sich pragmatisch nennen. Und auch einige Opportunistinnen. Utopie wird als Schimpfwort gehandelt, statt als Fingerzeig auf die Hoffnung, die es nun mal braucht, um in dieser Welt zu leben! Alles ist fiktiv, solange es nicht real geworden ist.

Dann gibt es noch die Hetzer, die sich gern als «normale Bürger» verkleiden. Die SVP. Sie sind keine normalen Bürger. Viele Anwälte vom reichen Typ, die die direkte Demokratie nach Carl Schmitt zu definieren scheinen. Die Lobeshymnen von Magdalena Martullo-Blocher auf China sprechen zumindest für ihre diktatorischen Weltbilder.

Wir leben in einer zutiefst gewalttätigen Gesellschaft. Die bewusste Verbreitung von Unwahrheiten nimmt zu. Gewisse wollen nicht mehr zwischen wahr und falsch, links und rechts unterscheiden. Dies ist Ausdruck der Gewalttätigkeit.

Ich wünsche mir eine ehrliche und deutliche, eine faktenbasierte notwendige Veränderung – jetzt. Ich verabschiede mich aus dem Stadtrat mit einem Zitat von Konstantin Wecker: «Wer mit dem Wagnis paktiert, hofft auf eine neue Wirklichkeit. Ob aus Verzweiflung, Neugier oder Sehnsucht – sie ist bereit mit ihrem Leben der Erstarrung zu trotzen.» Man sieht sich.»

Applaus im Saal.

Präsident 2021 *Kurt Rüeegsegger*: Liebe Zora Schneider, wir haben uns in der Finanzdelegation besser kennengelernt. Sie haben auch Kommissionsarbeit geleistet und sich im Stadtrat stark eingebracht. Wir wünschen Ihnen auf Ihrem weiteren Weg – privat und beruflich – alles Gute und danken Ihnen.

Ich darf nun unseren neuen Ratsweibel Mago Flück begrüßen, der Sabrina Hayoz ersetzt. Ich heisse Sie herzlich willkommen im Rat. Die meisten kennen ihn, da er den Stadtrat während der Zeit, als die Sitzungen in der Sporthalle Wankdorf, der alten Festhalle und schliesslich in der Bernexpo stattfanden, als Aufnahmetechniker betreut hat. Nun ist er beim Ratssekretariat Ihr direkter Ansprechpartner.

Applaus im Saal.

Präsident 2021 *Kurt Rüeegsegger*: Es ist an der Zeit, mich zu verabschieden. Es sind zwei Wortmeldungen angemeldet.

Katharina Altas (SP): Sehr geehrter Herr Stadtratspräsident, lieber Kurt. Im letzten Jahr hast du uns mit ruhiger Stimme und sicherer Hand durch die Stadtratssitzungen geführt. Auch wenn wir, deine «Pappenheimer» – und damit meine ich nicht nur deine Fraktion, sondern uns alle – manchmal nicht so getan haben, wie du dir das vorgestellt hast, hast Du immer signalisiert: Am Ende kommt alles gut.

In deinem Stadtratspräsidiumsjaar musstest du so einige pandemiebedingte Herausforderungen annehmen, so auch deine Vorgängerin Barbara Nyffeler. Beide haben das mit Bravour gemeistert. Wahrscheinlich hast du dir deine Zeit als oberster Berner nicht so vorgestellt: Die meisten repräsentativen Aufgaben und viele gesellige Anlässe sind der Pandemie zum Opfer gefallen. Immerhin konnten wir im Sommer den Ratsausflug machen, und der hat uns in deine zweite Heimat Fiesch, ins Wallis geführt.

Nachdem auch deine Jahresschlussfeier abgesagt werden musste, haben alle Fraktionen beschlossen, dir eine kleine Wertschätzung zu überreichen. Wir wollen dir damit unseren grossen Dank ausdrücken und dich darüber hinwegtrösten, dass du uns nun nicht mehr dirigieren kannst und wieder in den Reihen deiner Fraktion Platz nimmst. Die drei Flaschen Pinot noir stammen übrigens vom Walliser Weingut von Marie-Thérèse Chappaz.

Vielen herzlichen Dank, dafür, dass Du immer die Ruhe bewahrt hast, ob bei der Budgetdebatte oder beim Kundgebungsreglement. In bester Erinnerung wird mir dein «Mir stimme ab!» bleiben. – Lieber Kurt, vielen Dank für deine Bereitschaft, sich der Herausforderung des Stadtratspräsidiums zu stellen. Du warst ein würdiger oberster Berner!

Katharina Altas überreicht Kurt Rüeegsegger das Geschenk. Er bekommt auch ein Blumenbouquet. Standing Ovationen im Saal. Kurt Rüeegsegger bedankt sich.

Alexander Feuz (SVP): Lieber Kurt, deine Fraktion hat sich auch am Geschenk des Stadtrats beteiligt. Zusätzlich haben wir dir eine Flasche vom kräftigen Birnenschnaps vom Hof von Thomas Glauser besorgt, der auch gegen Corona helfen soll. Du hattest es mit uns nicht immer einfach. – In diesem Sinne: «Vivat, crescat, floreat!». Für dich, deine Frau und eventuell ein Enkelkind haben wir einen Gutschein für ein Morgenessen im Sternen Muri besorgt. Deine Frau musste dich letztes Jahr oft vermissen. Du kannst mit ihr sicherlich mit dem guten Tropfen, den der Stadtrat dir geschenkt hat, anstossen. Wir danken dir.

Applaus im Saal. Kurt Rüeegsegger bedankt sich.

Traktandenliste

Traktandum 16 wird vorgezogen.

2020.SR.000385

1 Büro Stadtrat: Wahlen für das Jahr 2022

Fraktionserklärungen

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir kämpfen mit offenem Visier. Ich habe gewisse Bemerkungen zu diesen Wahlen anzubringen. Einige Kandidaturen sind unbestritten, darunter sind auch sehr junge Leute, deren Wahl wir unterstützen. Was die Wahl von Manuel C. Widmer anbetrifft, haben wir Bedenken. Letztes Jahr, als er Vizepräsident war, habe ich meine Bedenken lediglich seinem Fraktionschef zur Kenntnis gebracht. Manuel C. Widmer wird nicht alle Stimmen unserer Fraktion erhalten, und zwar aus gutem Grund. Ich habe mich dazu durchgerungen, ihm meine Stimme zu geben. Im heutigen Artikel in der Berner Zeitung zum Thema sagt er nicht, dass er selbst mit einem Feuz und mit anderen schwierigen Stadtratsmitgliedern zusammenarbeiten und nach Lösungen suchen will, sondern zählt auf, was diese Leute alles falsch machen. Dass man sich nach diesem Interview rechtfertigen muss, wieso man etwas gemacht hat, ist die falsche Herangehensweise. Der Stadratspräsident darf kein Schulmeister sein! Das steht fest. Ganz wichtig ist, dass man alle gleich behandelt. Es geht nicht an, dass man im Januar einen Vorstoss einreicht, der das interessante und komplexe Thema «Übertragung von Polizeibefugnissen in Bern West an Private» aufgreift. Dieser Vorstoss, der zehn Fragen und Unterfragen aufwirft, sprengt den Rahmen. Es befremdet mich, in der Zeitung lesen zu müssen, dass der Feuz zu viele Kleine Anfragen stelle. Ich gebe zu, dass ich schon einige Kleine Anfragen eingereicht habe. Es kam auch vor, dass sich die Fraktionen zu einem bestimmten Sachgebiet aufteilten und Kleine Anfragen zu verschiedenen Unterthemen einreichten, zum Beispiel zu den Fragekomplexen Kostenübertragung, Polizeieinsatz oder Schädigungen Dritter. Es geht darum, mit gleichen Ellen zu messen. Es darf nicht sein, dass man einem gegenüber, der um 22.16 Uhr eine Kleine Anfrage einreicht, ein wütendes Gesicht zieht und schimpft, dass aber, wenn die eigene Fraktion um 22.25 Uhr ihre Kleinen Anfragen einreicht, dies ohne weiteres hingenommen wird. Das ist der falsche Ansatz. Ein Stadratspräsident muss sich zurücknehmen. Barbara Nyffeler und Regula Bühlmann, die aus einem anderen politischen Lager als ich stammen, haben dies gut gemeistert. Es geht darum, dass der Präsident den Stadratsbetrieb führen und sich dabei zurückhalten muss. Er darf nicht versuchen, durch seine Mimik Unwillen zu signalisieren oder irgendwelche Abrechnungen zu machen. Ich biete jedoch Hand zur Versöhnung. Die Traktandenlisten für die Sitzung am 27. Januar 2022 gefällt mir. Es ist der Ratseffizienz förderlich, wenn themenverwandte Vorstösse gemeinsam behandelt werden, beispielsweise diverse Vorstösse von mir, die das Parkieren thematisieren. Ich widersetze mich dem nicht. Die Vorstösse haben einen sachlichen Zusammenhang. Dass unsere Interpellationen mit kritischen Fragen zur Fusion mit Ostermundigen gemeinsam mit dem Bericht des Gemeinderats zum Fusionsprojekt behandelt werden, finde ich richtig. Das ist die richtige Herangehensweise. So werden wir gut zusammenarbeiten können. Wenn es Probleme mit unserer Fraktion geben sollte, bin ich gerne zum Gespräch bereit. Wichtig ist, dass man das Gespräch sucht und fair bleibt und sich

nicht wie ein Schulmeister aufführt. Ich weiss, dass Manuel C. Widmer gerne kocht und isst: Sie sind von der SVP-Fraktion herzlich eingeladen, möglichst bald mit uns gemeinsam ein Nachtessen und ein gutes Glas Wein zu geniessen. In Bezug auf das Restaurant werden wir uns sicher einig. Wir verkehren ja teils an den gleichen Orten, zum Beispiel im Restaurant Parlament in der Altstadt, das von einem SP-Mitglied geführt wird. Wir wünschen allen Kandidierenden viel Erfolg. Denken Sie an die Fairness. Man kann im Parlament harte Diskussionen führen, aber danach gemeinsam ein Bier trinken und die Dinge bereden. Seien Sie fair zueinander.

Lukas Gutzwiller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Uns ist zu Ohren gekommen, dass die Kandidatur von Manuel C. Widmer nicht für die gesamte SVP-Fraktion mehrheitsfähig ist. Aber wir bitten den Stadtrat, Manuel C. Widmer zum Stadtratspräsidenten zu wählen. Wir wünschen ihm viel Glück. Unsere Fraktion wird ihn vollumfänglich unterstützen und begleiten.

Nach erfolgter Wahl gratuliert Kurt Rüeegsegger seinem Nachfolger. Dem neuen Stadtratspräsidenten wird ein Blumenbouquet überreicht. Applaus im Saal.

Stadtratspräsident 2021 *Kurt Rüeegsegger*: Lieber Manuel Widmer. Ich gratuliere dir zur Wahl. Die Zusammenarbeit mit dir als Vizepräsident war sehr angenehm. Du hast dich immer hilfsbereit gezeigt und warst fähig, den Stadträtinnen und Stadträten während der Sitzungen gewisse Informationen zu entlocken, sodass du mir mitteilen konntest, was auf mich zukommt. Ich danke dir herzlich. Du hast den Job als 1. Vizepräsident sehr gut erledigt, was wohl auch daran liegt, dass du über eine Menge Ratserfahrung verfügst. Ich habe festgestellt, dass es in diesem Amt auch ein bisschen Glück und Gelassenheit braucht. Ich wünsche dir beides von Herzen. Gestern, als wir gemeinsam in der Kutsche zum Neujahrsempfang im Bundeshaus fuhren, sagte er zu mir, er sei nervös, und ich konnte das nachempfinden. So dachte ich mir, ich wolle ihm noch etwas schenken, das ihm hilft, die Nervosität abzubauen oder den Stress, wenn der Stadtrat ihn einmal so sehr bearbeitet, dass er nervös wird, weil es nicht so abläuft, wie er es sich vorgestellt hat: Hier ist ein Fläschchen «Notfalltropfen». Man kann im Versteckten ein paar Tropfen nehmen, dann einmal kurz durchatmen und sodann ruhig weiterfahren, dass es für alle stimmt. Und nun werde ich Manuel C. Widmer den Platz des Präsidenten überlassen, damit er die Sitzung fortsetzen kann.

Er überreicht Manuel C. Widmer das Geschenk. Applaus im Saal.

Stadtratspräsident 2022 *Manuel C. Widmer*: Lieber Kurt Rüeegsegger. Dass ich als dein Nachfolger in grosse Fussstapfen trete, hat nicht nur mit deiner Körpergrösse zu tun. Bei dir konnte ich lernen, wie man als Fels der Brandung widerstehen kann. Das Amt des Stadtratspräsidenten ist – zumindest während der Sitzungen – alles andere als glamourös oder spannend. Man muss vor allem Geduld und manchmal auch Nerven wie Stahlseile haben.

Ob all dem Alles-im-Blick-Behalten und die Nerven Bewahren, war Kurt am Dauerarbeiten: Rednerinnen und Redner aufrufen, den Knopf drücken, um das Mikrofon freizugeben, auf die Redezeit achten, den Knopf drücken, um zum Schliessen eines Votums aufzufordern, dann noch einmal auffordern und nochmal den Knopf drücken, einen Fluch entgegennehmen, eine Abstimmung ankündigen, den Knopf drücken, sich mit dem Ratssekretariat absprechen, eine Rednerin dazu auffordern, beim Thema zu bleiben, einen weiteren Fluch entgegennehmen, die Dringlichkeit von Vorstössen einschätzen, Mitglieder des Stadtrats zum Tragen der Masken auffordern, und, und, und ... und wieder den Knopf drücken. Was das Amt des höchsten Berners ausmacht – der Stichentscheid – durfte oder musste Kurt nur zweimal fällen.

Mitten in all dem Gewusel und Hin und Her den Überblick zu bewahren, ist schwieriger, als man denkt. Die Knöpfe auf dem Display sind schaurig klein und wenig «touch-sensitive». Das sage ich, um Kurt Rügsegger – und vielleicht auch mich – zu entlasten, für den Fall, dass Ihr Name nicht sofort auf dem Screen erscheint, wenn Sie am Rednerpult ankommen, oder falls es einmal ein paar Sekunden dauert, bis die rote Lampe leuchtet und das Mikrofon offen ist. Kurt hat all diese Aufgaben stets ruhig, respektive cool – um einen nicht mehr ganz neudeutschen Ausdruck zu benutzen – gemeistert. Einfach hat man ihm das – auch aus den Reihen des Stadtrats – nicht gemacht. Aber auch die diversen Anwürfe und Anfeindungen sind an ihm mehr oder weniger abgeperlt.

Diese ruhige, unaufgeregte Art habe ich bei Kurt aber nicht nur im Stadtrat oder an den Sitzungen des Ratsbüros erlebt, sondern auch draussen – in freier Wildbahn – ist Kurt immer genau so gewesen: gemütlich und angenehm. Selbst an den Matches des FC Breitenrain, der in dieser Saison so gut wie noch nie spielt, und Aufstiegschancen hat, bleibt Kurt gefasst und ruhig, während das Publikum rund um ihn eskaliert. Nicht, dass er nicht mitfiebern würde. Das tut er sehr wohl, aber einfach mit der ihm eigenen Ruhe.

Dazu passt auch die Farbe, die er vor einem Jahr in einem Interview für die Stadt Bern auswählte: Grau. – Aber nein, nicht Nebelgrau, nicht Mausgrau, nicht Grau in Grau, sondern Multicolorgrau. Kurt konnte allem und allen immer etwas Positives abgewinnen. Auch der Farbe Grau. Denn als ehemaliger Malermeister und immer noch tätiger Maler weiss er, anders als die meisten unter uns, dass – ich zitiere – «Grau sich durchs Vermischen der Primärfarben Rot, Blau und Gelb ergibt und als neutrale Farbe gilt». Aber grau, lieber Kurt, bist du trotzdem nicht geblieben, selbst wenn du dir das als Ziel gesetzt hättest. Wer dich an den Anlässen erlebte, an denen du die Stadt und den Stadtrat repräsentierst, konnte dich als geselligen Menschen erleben. Als einen, der mit allen reden, lachen und diskutieren kann. Du kennst keine Berührungängste, gehst auf alle offen zu und kannst mit jedem über fast jedes Thema reden. Ich würde gerne einen Small-Talk-Kurs bei dir besuchen. Ich denke, da könnte ich viel lernen.

Im besagten Interview im «Bund» sagtest du auch, du möchtest gerne «die verschiedenen Farben des Parlaments gegen aussen sichtbar machen». Ich behaupte, dass dir das, trotz der widrigen Umstände, gelungen ist. – Auch deshalb, weil du dich den Versuchen, das Parlament als farblos, kraftlos, ziellos oder führungslos erscheinen zu lassen, mehrfach entgegengestellt hast. Egal, woher dieser Versuch kam. Du standest gerade für den Stadtrat und für dessen Funktionieren. Danke dafür.

Kurt, ich bin zwar sicher, dass du den Höhepunkt deiner langen politischen Karriere nicht vergessen wirst, nichtsdestotrotz will ich dir ein paar Andenken mitgeben, die dich auf deinem Weg zurück ins normale Leben begleiten sollen. Ich habe schon angedeutet, dass man dich ab und zu als Gast auf dem Spitz beim FC Breitenrain antrifft. Damit du in Zukunft noch besser dahinpasst, habe ich dir die passende Kluft besorgt: Einen offiziellen FC Breitenrain-Schal und eine FC Breitenrain-Maske, für den Fall, dass man bei den Aufstiegsspielen im Frühjahr noch eine Maske tragen muss. Auch zu Kurt gehören seine Kopfbedeckungen, seine Hüte und Kappen. Für den Februar, wenn es kalt ist auf dem Spitz, habe ich dir eine Kappe in deiner Lieblingsfarbe Grau besorgt. Darauf steht das, was du immer betont hast: «Ich bin der Kurt, einfach der Kurt», nicht der Herr Stadtratspräsident und selten der Herr Rügsegger, sondern meistens einfach der «Küre». Oder wie Frank Zander 1990 in seiner «Kurt-Hymne» sang: «Hier kommt Kurt! Hier kommt Kurt! Ohne Helm und ohne Gurt! Einfach Kurt, der nicht quengelt und nicht murrst.»

Er übergibt Kurt Rügsegger die Geschenke, die dieser sofort anzieht, und fährt danach fort: Aber Kurt, ich lasse dich natürlich nicht nur mit einer mageren Fussball-Garderobe an deinen Platz zurückgehen. Aber womit kann man dir eine Freude machen? – Als ich mit deiner Fami-

lie Kontakt aufnahm, stand bei ihnen die gleiche Frage im Raum: Was schenkt man jemandem, der dermassen zufrieden ist mit dem, was er hat? – Trotzdem konnten sie mir einen Rat geben, hier das Resultat: In diesem Couvert steckt ein Gutschein für eine Fahrt mit dem Glacier Express. Du sollst mit diesem exklusiven Zug die Berge geniessen und den Kopf lüften können. Geniesse das Grau der Berge, das Grün der Wälder und Wiesen, das Rot des Zugs, das Blau des Himmels und vielleicht sogar die Sonne, die hinter einem Berg versinkt. Geniesse all diese Farben im Panoramawagen, ohne an die Politik und an den Stadtrat zu denken. Lieber Kurt, danke vielmals. Ich wünsche dir eine erfolgreiche Rückkehr ins Stadtratsdasein.

Applaus im Saal.

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer fährt fort:* So, da sitzt er nun also, der neue Knopfdrücker. Als ich die Antrittsreden meiner letzten zehn Vorgängerinnen und Vorgänger durchlas, stellte ich fest, wie meine Erwartungen an meine eigene Antrittsrede stiegen und weiterstiegen. Akkurate geschichtliche Abhandlungen über die Stadt Bern oder das Parlament wechselten sich mit feinsten politischen Beobachtungen über die Rolle der Frauen, der Jugend oder der Migrantinnen in der Berner Politik ab. Es lohnt sich, diese Reden nachzulesen, denn so bekommt man viel mehr mit, als beim Live-Zuhören. – Für den Fall, dass Ihnen während einer Stadtratssitzung einmal langweilig werden sollte.

Welches Ziel ich in diesem Jahr erreichen wolle, fragte mich letzte Woche ein Journalist. Natürlich hätte ich lange ausholen und mich zu politischen Zielen und Ideen, die gesellschaftliche Relevanz und Aufmerksamkeit verdient hätten, äussern können, aber ich sagte damals, mein Ziel sei, am Ende des Jahres zu wissen, dass mehr Vorstösse behandelt als eingereicht wurden. Rückblickend war diese Antwort vielleicht nicht gescheit, nicht aus inhaltlichen, sondern aus formalen Gründen vielleicht nicht gescheit. Wer mich scheitern sehen will, weiss jetzt, wie er das hinkriegt, nämlich durch das Einreichen vieler Vorstösse. Nachdem ich Zeit hatte, über ebendiese Frage nachzudenken, würde ich meine Antwort ändern und sagen, mein grosses Ziel sei es, mit einigen Missverständnissen über das Parlament und seine Arbeit aufzuräumen. – Also kein kein grosses, hehres Ziel, keine gesellschaftliche Umwälzung und kein politisch relevanter Twist. Dass der höchste Berner oder die höchste Bernerin politisch etwas ausrichten kann, gehört zu diesen Missverständnissen, die es zu klären gilt. Der Titel «Sitzungsleitender» tönt weniger spektakulär, sondern mehr nach Knopfdrücken, kommt aber der Wahrheit näher.

Wie ich bei der Würdigung von Kurt Rügsegger bereits angedeutet habe: Es ist auch ein Knochenjob. Einer, auf den ich mich freue, auch weil ich das Präsidium als Teamarbeit des Ratsbüros verstehe und dies auch so leben will. Ein weiteres Missverständnis ist es, zu meinen, das Stadtratspräsidium sei eine Soloveranstaltung. Während der letzten fünf Jahre als Mitglied des Büros durfte ich lernen, wie wichtig die gemeinsame Arbeit, aber auch eine gemeinsame Haltung sind. Ich danke den Mitgliedern des neuen Büros jetzt schon für ihre Mitarbeit, Unterstützung und kritische Begleitung. Auch ein Missverständnis wäre die Annahme, dass der Präsident oder das Büro die Traktandenliste oder die Verhandlungsordnung allein gestalten oder massiv beeinflussen könnten. Das Korsett der Sachzwänge ist nämlich ziemlich eng, zum Glück hilft das Ratssekretariat, den Überblick zu behalten. Ohne die grosse Unterstützung des Ratssekretariats und des Ratsweibels, wären wir alle ziemlich aufgeschmissen. Erst, wenn man im Büro einsitzt, wenn man Stadtrats-, Büro- und Finanzdelegations-sitzungen vorbereiten muss, sieht man ein, wie wichtig die Arbeit der Frauen und Männer des Ratssekretariats, des Kommissionssekretariats, des Weibeldienstes und aller Mitarbeitenden an der Predigergasse ist. Ich danke ihnen allen für die Arbeit der letzten Jahre und für die Arbeit, die sie dieses Jahr noch leisten werden.

Leider kam es in letzter Zeit einige Male vor, dass die Arbeit des Ratssekretariats oder Mitarbeitende des Ratssekretariats mit lauten Zwischenrufen oder sogar am Mikrofon öffentlich kritisiert oder sogar diskreditiert wurden. Liebe Stadträtinnen und Stadträte, die Mitarbeiter*innen des Ratssekretariats sind unsere Angestellten. Falls Sie Kritik an der Arbeit des Ratssekretariats üben wollen, bitte ich Sie, diese in Zukunft, mit gebührender Diskretion, bei mir oder beim Büro zu deponieren, und zwar in dem Ton, der sich gehört. Dass man die eigenen Angestellten öffentlich verunglimpft, wird weder in der Privatwirtschaft noch in der Berner Politik akzeptiert. Noch ein Missverständnis bezüglich des Wirkens des Stadtratspräsidiums, das ich ausräumen will, besteht in der Meinung, das Präsidium würde häufig zu spät oder gar nicht einschreiten, wenn es zu Überschreitungen der roten Linie kommt. Nein, es ist nicht so, dass wir nicht einschreiten wollen oder können, sondern es liegt daran, dass man die Voten von diesem Platz aus rein akustischen Gründen schlecht versteht. Ich bin also auf Sie alle, auf Ihre Aufmerksamkeit und Sensoren angewiesen. Die Wahrung des parlamentarischen Anstands ist eine gemeinsame Aufgabe des Rates. Ich bin dankbar, wenn sie mich oder Michael Hoekstra darauf hinweisen, wenn wir etwas verpassen.

Missverständnisse herrschen in meinen Augen auch in Bezug auf die Funktion von Vorstössen im Stadtrat. Nicht nur in Bezug auf die Form, denn wie sonst nirgendwo gilt bei uns «Form follows function», oder würde gelten. Angesichts des hohen Anteils an Richtlinienmotionen unter den traktandierungsbereiten Vorstössen, welche am Ende des Tages kaum eine Wirkung entfalten werden, aber alle ausgiebig diskutiert sein wollen, muss ich davon ausgehen, dass da noch einige Missverständnisse auszuräumen wären. In den letzten Jahren war zudem eine Zunahme an Vorstössen zu verzeichnen, von denen jeder einzelne ein wichtiges Thema aufgriff, das aber entweder in die Kompetenz des Bundes oder des Kantons fiel; das sind sogenannte «Pöstler-Vorstösse». Wie viele andere Vorstösse bezwecken sie nicht unbedingt einen direkten Impact auf die städtische Politik. Sie sollen vielmehr der eigenen Wähler*innenschaft sowie potenziellen Neuwähler*innen zeigen, dass man sich kümmert und am Ball bleibt. Das ist – mit Blick auf eine Wiederwahl oder auf die diesjährigen Grossratswahlen – verständlich und legitim, trägt aber zur unglaublichen Zahl von fast 500 noch nicht behandelten Vorstössen bei. Wenn wir diese abtragen möchten und von der optimistischen Annahme ausgehen, dass wir pro Sitzungstag 20 Vorstösse erledigen können, bräuchten wir dafür 25 zusätzliche Sitzungstage, also mehr Sitzungstage, als in diesem Jahr geplant sind. Die Neueingänge sind nicht in diese Rechnung einbezogen.

Meine Antrittsrede wird nach aussen kaum ein grosses Echo erzeugen. Allerdings sind mir das Funktionieren des Stadtrats gegen innen und unsere Wirkung als Organ gegen aussen immens wichtig. Objektiv betrachtet: Das Berner Stadtparlament hat gegen aussen nicht immer einen guten Eindruck hinterlassen. Wenn ich als Stadtratspräsident etwas beeinflussen kann und will, dann sind es unser Wirken gegen innen und vor allem auch unsere Wirkung gegen aussen. Dazu gehört, dass wir uns als Gremium an unsere eigenen Regeln halten, unser eigenes Reglement als Regelwerk ernst nehmen und nicht nur für eine – ich zitiere ein Stadratsmitglied – «halbverbindliche Richtlinie» halten.

Gerne räume ich auch ein Missverständnis aus, dem die Gäste und Zuschauer*innen vielleicht unterliegen. Letzten November besuchten Lernende der Stadt Bern den Stadtrat und durften – oder je nach Perspektive: mussten – eine Sitzung miterleben. Im anschliessenden Gespräch kam zuerst die Frage, die immer wieder auftaucht, wenn jemand den Stadtrat auf der Tribüne besucht: Warum machen Sie alles andere, ausser einander zuzuhören? Die Besucherinnen und Besucher sind irritiert, weil wir herumgehen, auf dem Handy oder dem Laptop herumdrücken, zu zweit oder in Gruppen miteinander diskutieren, den Saal verlassen und wieder zurückkehren und und und ... Die grösste Irritation besteht jeweils darin, dass die Leute das Gefühl haben, wir würden einander überhaupt nicht zuhören und uns nicht für das interessieren, worum es geht. Deswegen ist es für das Parlament wichtig, immer wieder zu erklä-

ren, dass, wenn in diesem Saal ein Geschäft verhandelt wird, uns dessen Inhalt und die allermeisten Positionen der Fraktionen und Ratsmitglieder bereits bekannt sind, denn das Geschäft wurde bereits in einer Kommission behandelt und ausgiebig diskutiert und um unsere eigenen Anträge erweitert. Wenn es dann in den Stadtrat kommt, hatten auch die Fraktionen Gelegenheit, es zu sezieren und zu diskutieren. Was wir hier tun, ist eigentlich mehr ein Bekanntmachen von Entscheidungsprozessen, die bereits geschehen sind. Während wir am Mikrofon für die Öffentlichkeit erklären, wer wieso für oder gegen was ist, sind die Leute im Saal damit beschäftigt, die nächste Sitzung vorzubereiten, gemeinsam neue Vorstösse zu verfassen, die Kommissionsunterlagen zu lesen und zu kommentieren oder einen Kommentar zur laufenden Debatte auf Twitter, Facebook oder TicToc zu posten – also am Arbeiten.

Leider ist der Berner Stadtrat wie zahlreiche andere Parlamente und Parlamentarierinnen und Parlamentarier einem neuen Missverständnis aufgesessen, nämlich der Meinung, dass politische Kompromisse Verrat an den eigenen Wähler*innen seien. Bis vor ein paar Jahren gehörte der gutschweizerische Kompromiss noch zu den Grundpfeilern unserer Demokratie. Im Zuge der zunehmenden Polarisierung der Politik wandelte sich das Aushandeln von Kompromissen vom politischen Grundhandwerk zum No-Go. Früher wurde öfter versucht, das Beste aus den verschiedenen Positionen zu entnehmen und – zugegebenermassen unter Abstrichen – zu einem tragfähigen Neuen zusammenzusetzen, in dem sich sowohl die Mehrheit als auch die Minderheit– letztere natürlich ein bisschen weniger – wiederfinden können. Der Kompromiss als Verhandlungsergebnis bedingt zwar durchaus Abstriche an den Maximalforderungen. Dass dies als Verrat an den eigenen Idealen oder Wähler*innen aufgefasst wird, bedeutet gleichzeitig, dass das Verhandeln ausgedient hat, und dass nur noch zählt und gilt, was die Mehrheit will und sagt. Für mich ist das ein ungesundes Missverständnis. Nicht zuletzt hätte ich meine Aufgabe und den heutigen Anlass missverstanden, wenn ich jetzt noch lange lamentierte. Ich habe am Anfang das Ziel formuliert, dass in diesem Jahr mehr Vorstösse behandelt werden sollen als eingereicht werden. Aber wenn wir jetzt nicht anfangen, uns um die Traktandenliste zu kümmern, habe ich dieses Rennen schon am ersten Abend verloren.

Merci für das Vertrauen, das Sie mir entgegengebracht haben. Merci, dass Sie in diesem Jahr das eine oder andere Experiment im Ratsbetrieb akzeptieren. Merci, dass Sie mithelfen, so viele Missverständnisse hinsichtlich unseres Stadtparlaments, dessen Arbeit und Funktionsweise wie möglich aufzuklären. Und Merci, dass Sie dazu beitragen, Verständnis für unsere Arbeit zu wecken. Ich freue mich auf einen anständigen, effizienten und vor allem angeregten Ratsbetrieb. – In diesem Sinne nehme ich die Einladung von Alexander Feuz für ein gemeinsames Nachtessen gerne an. Für uns Politikerinnen und Politiker gilt denn auch: Wer nicht redet, muss sich nicht wundern, wenn er missverstanden wird. Und wer mich heute unbedingt missverstehen will, darf getrost auch etwas beleidigt sein. Danke vielmals. Gehen wir an die Arbeit!

Applaus im Saal.

Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Sehr geehrter Herr Stadtratspräsident, ich möchte Ihnen zur brillanten Wahl gratulieren, weil ich dies nicht bei der Präsidentenfeier machen kann. Ihnen, liebe Stadträtinnen und Stadträte und liebe Gäste, wünsche ich im Namen des gesamten Gemeinderats alles Gute zum neuen Jahr. Dies schliesst Gemeinderat Reto Nause ein, der uns zuhause, in der Isolation per Livestream zuhört. So sind leider diese Zeiten, die wir momentan durchmachen. Der Gemeinderat dankt dem Stadtrat und insbesondere auch Kurt Rügsegger für die Leistungen im letzten Jahr. Dieses erste Jahr der neuen Legislatur brachte erschwerte Bedingungen mit sich. Wir wünschen Ihnen viel Kraft und Erfolg für die Zusammenarbeit in diesem zweiten Jahr der Legislatur. In jeder Legislatur dient das erste Jahr dazu, sich warmzulaufen, im letzten Jahr stehen dann schon wieder die Wahlen an. Aber im zweiten

und dritten Jahr der Legislatur kann man die wirklich grossen Kisten bewegen, und das ist auch in dieser Legislatur nötig, selbst unter den herrschenden, erschwerten Bedingungen. Politik ist anstrengend. Für Sie ist die Politik mit zusätzlichem Aufwand und sehr viel freiwilligem Einsatz verbunden. Sie werden dafür entschädigt, indem Sie, nach getaner politischer Arbeit, mit Ihren Kolleginnen und Kollegen gemeinsam ein Glas trinken oder zusammen feiern können. Dieses gesellige und gesellschaftliche Moment entschädigt Sie ein wenig für Ihre Mühen, aber wenn dieses zu kurz kommt, wie es momentan der Fall ist, gerät alles ausser Balance. Letztes Jahr war der Ratsbetrieb stark beeinträchtigt. Es konnten keinerlei Festlichkeiten stattfinden.

Mit Manuel C. Widmer steht nun aber ein neuer MC – Master of Ceremonies – parat. Er ist Garant dafür, dass die Sitzungen kurzweilig bleiben. Wir gratulieren ihm zu seiner Wahl. Wir freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit mit dem neu zusammengesetzten Ratsbüro und dem neuen Präsidium und mit Ihnen allen, auch in den Kommissionen. Ich hoffe sehr, dass dieses Jahr auch das Feiern im Stadtrat nicht zu kurz kommt. Es wäre eine Ironie der Geschichte, wenn wir ausgerechnet im Präsidentialjahr von Manuel C. Widmer nicht zusammen feiern könnten. Es gibt einiges nachzuholen.

Applaus im Saal.

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer*: Ich darf ankündigen, dass anlässlich der letzten Sitzung am 8. Dezember 2022 geplant ist, das Antrittsfest nachzuholen. Wir stehen in Verhandlungen mit Anbietern verschiedener Locations. So können wir die Antrittsfeier und das Abschlussessen gleichzeitig im Rahmen einer etwas grösseren Veranstaltung als sonst feiern, sofern die epidemische Lage es zulässt.

Es folgt die Wahl des 1. Vizepräsidenten. Der Stadtpräsident gratuliert Michael Hoekstra zur Wahl. Applaus im Saal. Dem Gewählten wird ein Blumenstrauss überreicht.

Beschluss

Der Stadtrat wählt für das Jahr 2022:

1. Manuel C. Widmer (Fraktion GFL/EVP) als Stadtratspräsident
2. Michael Hoekstra (Fraktion GLP/JGLP) als 1. Vizepräsident
3. Valentina Achermann (Fraktion SP/JUSO) als 2. Vizepräsidentin
4. Franziska Geiser (Fraktion GB/JA!) als Stimmzählerin
5. Tom Berger (Fraktion FDP/JF) als Stimmzähler.

Nach jedem Wahlgang ertönt Applaus im Saal. Der Stadtratspräsident gratuliert den Gewählten.

2020.SR.000389

2 Aufsichtskommission (AK): Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022

Der Stadtrat wählt für das Jahr 2022:

1. Thomas Glauser (SVP) als Präsident
2. Francesca Chukwunyere (GFL/EVP) als Vizepräsidentin.

Applaus im Saal. Der Stadtratspräsident gratuliert den Gewählten.

2020.SR.000386

3 Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU): Ersatzwahl, Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022

1. Der Stadtrat wählt das folgende von der Fraktion nominierte Mitglied als Ersatz:
Tanja Miljanovic (GFL/EVP).
2. Der Stadtrat wählt für das Jahr 2022:
 - Remo Sägesser (GLP/JGLP) als Präsident
 - Bernadette Häfliger (SP/JUSO) als Vizepräsidentin.

Applaus im Saal. Der Stadtratspräsident gratuliert den Gewählten.

2020.SR.000387

4 Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS): Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022

Der Stadtrat wählt für das Jahr 2022:

- Ursula Stöckli (FDP/JF) als Präsidentin
- Maurice Lindgren (GLP/JGLP) als Vizepräsident.

Applaus im Saal. Der Stadtratspräsident gratuliert den Gewählten.

2020.SR.000388

5 Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022

Der Stadtrat wählt für das Jahr 2022:

- Ursina Anderegg (GB/JA!) als Präsidentin

Applaus im Saal. Der Stadtratspräsident gratuliert der Gewählten.

Die Wahl für das 1. Vizepräsidium steht der Fraktion AL/PdA zu. Da noch niemand nominiert ist, wird diese Wahl an der Stadtratssitzung vom 3. Februar 2022 nachgeholt.

2020.SR.000390

6 Agglomerationskommission (AKO): Wahl des Präsidiums und Vizepräsidiums für das Jahr 2022

Der Stadtrat wählt für das Jahr 2022:

- Janosch Weyermann (SVP) als Präsident
- Mirjam Roder (GFL/JGLP) als Vizepräsidentin.

Applaus im Saal. Der Stadtratspräsident gratuliert den Gewählten.

2021.SR.000046

7 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2021 (Protokoll Nr. 20 vom 25.11.2021)

Der Stadtrat genehmigt das Protokoll Nr. 20 vom 25.11.2021.

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer*: Bitte richten Sie allfällige Korrekturwünsche jeweils direkt an das Ratssekretariat, so dass die Korrekturen vor der Genehmigung vorgenommen werden können.

2021.SR.000227

8 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): Fragen zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der unteren Thunstrasse West

Alexander Feuz (SVP): Ich gratuliere allen Gewählten ganz herzlich. Lieber Manuel C. Widmer, ich habe unsere Einladung im Namen der gesamten Fraktion ausgesprochen. Wir freuen uns über Ihre Zusage.

Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort. Ich halte nochmals ausdrücklich fest, dass sich das Quartier bei mehreren Gelegenheiten klar und entschieden gegen das Projekt Thunstrasse ausgesprochen hat. Die ehemalige Gemeinderätin Ursula Wyss war zugegen. Mich enttäuscht, dass ein Projekt in dieser Form aufgegleist wurde, so dass es zu Verzögerungen kam. Die neue Verkehrsdirektorin Marieke Kruit ist bereit, mit dem Quartier zu reden. Ich hoffe, dass eine Lösung gefunden werden kann. Die Situation mit den auf den Trottoirs fahrenden Velos ist unhaltbar. Ich habe immer gesagt, es wäre ja ein Witz, wenn die Fahrzeuge auf der Thunstrasse nur mit Tempo 30 fahren, während die schnellen E-Bikes auf dem – auf dem Trottoir angelegten – Velostreifen mit 45 km/h fahren dürfen. Zum Schutz der Fussgänger braucht es eine Entflechtung. Ich erwarte mit Spannung, wie es weitergeht.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2021.SR.000225

9 Interfraktionelle Kleine Anfrage SP/JUSO, GB/JA! (Bernadette Häfliger SP/Lea Bill, GB): Überwälzung der Demokosten: Sind dem Gemeinderat die Beschlüsse des Stadtrates egal?

Bernadette Häfliger (SP): Ich gratuliere dem Stadtratspräsidenten herzlich zur Wahl. Dem Gemeinderat danke ich für die Beantwortung unserer Fragen. Erfreut sind wir insbesondere darüber, dass der Gemeinderat nie eine Kostenüberwälzung beschlossen hat. Fragwürdig finden wir jedoch, dass dies, trotz zweimaliger falscher Medienberichterstattung, nie richtiggestellt wurde. Uns freut auch, dass sich der Gemeinderat an das geltende Recht halten will. Aufgrund seiner Antwort hoffen wir, dass er sich nicht auf hoffnungslose Rechtshändel einlassen wird, sondern sich auf das Wesentliche konzentriert, nämlich die Einhaltung der Grundrechte. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass eine allfällige Irritation der Fragestellenden verstanden wird.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2021.SR.000203

10 Dringliche interfraktionelle Interpellation AL/GaP/PdA, GB/JA!, SP/JUSO (Simone Machado, GaP/Ursina Anderegg, GB/Bernadette Häfliger SP), Alexander Feuz (SVP): Drohende Zweckentfremdung der städtisch finanzierten neuen Anlage für den Tennisclub Neufeld

- Das Quorum für die Diskussion wird nicht erreicht. (15 Ja, 46 Nein) -

Alexander Feuz (SVP) für die Interpellantinnen: Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort. Wir haben nochmal Glück gehabt, denn es kann auch schiefgehen, wenn unklare, zu wenig präzise Verträge abgeschlossen werden. Eine Konsequenz beziehungsweise Lehre für die Zukunft muss sein, dass auf solche Dinge Rücksicht genommen wird. Nicht, dass der Feuz jetzt zum Klassenkämpfer geworden wäre, der sich gegen Private richtet, aber wenn ein Vertrag für einen Sportplatz für den Breitensport abgeschlossen wird, muss diese Bedingung auch klar und deutlich im Vertrag enthalten sein. Das soll eine Lehre für die Zukunft sein! Ich habe in Bezug auf die Abstimmungsbotschaften, insbesondere zur Vorlage Viererfeld/Mittelfeld, schon oftmals moniert, dass jeder Satz in der Botschaft wahr sein muss. Man darf darin keine Versprechungen abgeben, an die man sich nicht hält. – Zuerst hiess es ja, die Stadt werde beim Vorhaben Viererfeld/Mittelfeld nicht als Investorin auftreten und es würden auch Wohnungen höheren Standards gebaut. Aber jetzt tritt die Stadt als Investorin auf und es werden viele Sozialwohnungen und kleine Wohnungen gebaut, dazu kommen grosse Gemeinschaftsräume. Das ist der falsche Ansatz. Seien Sie gegenüber dem Stimmbürger ehrlich. Schreiben Sie Abstimmungsbüchlein, die der Wahrheit entsprechen, und nicht irgendwelche Lügen-Büchlein. Leider gewinnt man den Eindruck, dass die Stadt Bern die Dinge sehr steuert.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantinnen Fraktionen AL/GaP/PdA, GB/JA!, SP/JUSO sind mit der Antwort teilweise zufrieden.

2018.TVS.000182

11 Schulwegsicherheit konkret; Projektierungs- und Realisierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat bewilligt für die Schulwegsicherheit konkret einen Projektierungs- und Realisierungskredit von Fr. 800 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung I5800119 (Kostenstelle 580200, PG580100).
 2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
- Bern, 15. September 2021

Katharina Gallizzi (GB) für die PVS-Referentin Eva Krattiger (JA!): Bereits 2012 gab es Projekte zur Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulhäusern. 170 Massnahmen setzte die Stadt seit damals um, aber die Sicherheit ist immer noch ungenügend. Mit dem Projekt «Schulweg-

sicherheit konkret» sollen jene Stellen auf den Schulwegen behoben werden, von denen bekannt ist, dass sie für die Kinder gefährlich sind. Es geht dabei nicht primär um die direkte Umgebung der Schulen, sondern um den gesamten Schulweg.

Für «Schulwegsicherheit konkret» fragte die Stadt Elternräte, Schulleitungen und Verkehrsinsstruktur*innen um Hinweise an. Es gingen 267 Hinweise auf Sicherheitsdefizite ein. Die Stadt analysierte diese 267 Hinweise, daraus wurden 239 Massnahmen entwickelt. 91 Massnahmen erfordern mehr Planung, was meistens heisst, dass es bauliche Massnahmen braucht; beispielsweise, wenn ein Trottoir verbreitert oder bei einem Zebrastreifen eine Mittelinsel gebaut wird. Massnahmen mit grossem Planungsbedarf werden, wenn möglich, in bestehende Projekte integriert. 148 Massnahmen erfordern keinen grossen Planungsbedarf. Um diese Massnahmen geht es beim vorliegenden Kreditantrag. Massnahmen ohne grossen Planungsbedarf sind zum Beispiel Signalisationsarbeiten wie das Aufstellen eines «Achtung Kinder»-Schildes und Markierungsarbeiten; in diese Kategorie fallen neue Zebrastreifen und kleine bauliche Massnahmen wie beispielsweise ein Horizontalversatz, also eine kleine Schwelle, die das Überqueren erleichtert. Für die Umsetzung der 148 Massnahmen beantragt der Gemeinderat einen Projektierungs- und Realisierungskredit von 800 000 Franken. Das macht im Schnitt 4500 Franken pro Massnahme. Ziel ist es, dass diese Massnahmen bis Ende 2024 umgesetzt sind. Klar ist: Die Schulwegsicherheit ist kein Projekt, das irgendwann einmal abgeschlossen ist, sondern ein ständiger Prozess. Wenn in Zukunft weitere gefährliche Stellen gemeldet werden, müssen auch diese angegangen werden. In der Kommission zu reden gab der Umstand, dass die Massnahmen sehr unterschiedlich auf die verschiedenen Quartiere verteilt sind. Zu einzelnen Schulhäusern ging kein einziger Hinweis ein. Die Verwaltung wird dem nachgehen und nachfragen, wieso keine Rückmeldungen eingingen.

Die Kommission beantragt dem Stadtrat mit 8 Ja- und 0 Nein-Stimmen, bei 1 Enthaltung, diesem Geschäft zuzustimmen.

Fraktionserklärung

Katharina Gallizzi für die Fraktion GB/JA!: Wir stimmen diesem Geschäft selbstverständlich zu. Die Schulwegsicherheit ist ein wichtiges Anliegen, nicht nur, weil die Sicherheit der Kinder zentral ist, sondern auch, weil der Schulweg Teil der Schule ist, weil sich die Kinder wahnsinnig gross und selbstständig vorkommen, wenn sie alleine unterwegs sind. Je häufiger die Kinder den Schulweg alleine meistern können, desto besser. Uns machte jedoch stutzig, dass die verschiedenen Quartiere dermassen grosse Unterschiede aufweisen. Natürlich ist ein Teil davon durch städtebauliche Unterschiede zu erklären und an einen oder anderen Ort wurden früher schon Massnahmen getroffen. Zudem gibt es auch nicht überall gleich viel Verkehr. Wir finden es wichtig, dass die Verkehrsplanung bei den Schulstandorten, zu denen nicht viele Rückmeldungen eingingen, nochmals hinschaut und nachfragt, ob zusätzliche Massnahmen nötig sind. Es wäre bedauerlich, wenn gefährliche Stellen bestehen blieben, nur weil beispielsweise eine Anfrage nicht an die richtige Person weitergeleitet wurde.

Direktorin TVS *Marieke Kruit*: Ich gratuliere dem Stadtratspräsidenten herzlich zur Wahl. Der Schulweg ist mehr als nur die Strecke vom Elternhaus zur Schule: Dort werden Kinderfreundschaften geschlossen, die Kinder lernen, Situationen einzuschätzen und sich zu orientieren und gewinnen so Vertrauen in ihre eigenen Entscheidungs- und Handlungsfähigkeiten. Wegen des immer dichter werdenden Verkehrs werden die Schulwege zunehmend zum Stresstest für die Kinder und Eltern. Im schweizerischen Strassenverkehr werden täglich Kinder verletzt. Darum ist, neben dem Erwerb von Verkehrskompetenzen, die Sicherheit von zentraler Bedeutung. Die Schulwegsicherheit ist eine Daueraufgabe der TVS und ein wichtiges Anliegen des Gemeinderats. Mit dem beantragten Kredit können wir mit verhältnismässig

bescheidenen Mitteln einfache, rasche und griffige Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit umsetzen. Bei der Umsetzung ist für uns wichtig, die Schulen, die Elternräte und die Fachleute der Kantonspolizei eng einzubeziehen. Bei den Schulen, von denen keine oder wenige Rückmeldungen eingingen, werden wir der Sache noch nachgehen. Die Vorschläge, die wir jetzt unterbreiten, sind in einem kooperativen Planungsverfahren erarbeitet worden. Von insgesamt 239 Massnahmen können 148 Massnahmen ohne grossen Planungsbedarf umgesetzt werden. Die Referentin hat es erwähnt: Dabei handelt es sich vor allem um Markierungen und Signalisationen. Die restlichen Massnahmen setzen mehr Planung voraus. Wir versuchen, sie im Rahmen von laufenden Strassenbauprojekten umzusetzen.

Bitte stimmen Sie diesem Kredit zu. Die Verkehrsplanung nimmt laufend Rückmeldungen auf, denn die Schulwegsicherheit ist und bleibt eine Daueraufgabe.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungs- und Realisierungskredit zu.

(56 Ja, 1 Nein, 4 Enthalten) *Abst.Nr. 010*

2021.TVS.000195

12 Infrastruktursanierung Strassen 2022: Stadtkreis 4; Ausführungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Projekt Infrastruktursanierung Strassen 2022; Stadtkreis 4.
2. Für die Ausführung des Projekts wird ein Kredit von Fr. 400 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I5100733 (KST 510110), bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 20. Oktober 2021

PVS-Referentin Brigitte Hilty-Haller (GFL) verzichtet auf das Kommissionsvotum. Es folgen keine Fraktions- oder Einzelvoten.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ausführungskredit zu. (61 Ja, 0 Nein) *Abst.Nr. 011*

2021.TVS.000101

13 Gesamtsanierung Kornhausbrücke; Projektierungskredit (Vorprojekt, Bauprojekt und Ausführungsprojekt inkl. Ausschreibungsunterlagen)

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Gesamtsanierung Kornhausbrücke; Projektierungskredit (Vorprojekt, Bauprojekt und Ausführungsprojekt inkl. Ausschreibungsunterlagen).
2. Für die Erarbeitung des Vor-, Bau- und Ausführungsprojekts sowie zur Erstellung der Ausschreibungsunterlagen wird ein Projektierungskredit von Fr. 2 000 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100576 (Kostenstelle 510110), bewilligt. Der Projektierungskredit wird später in den Baukredit aufgenommen.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 18. August 2021

PVS-Referentin *Ursula Stöckli* (FDP): Die Kornhausbrücke wurde 1898 erbaut. Sie besteht aus acht unabhängigen Teiltragwerken. Nebst dem grossen Bogen, der am augenfälligsten ist, weist sie auch fünf kleine Bogen auf. Die Kornhausbrücke hat eine Länge von ca. 355 m, die maximale Höhe beträgt 49 m. Die Brücke wurde 1997/98 letztmals gesamtsaniert. Bei der letzten Sanierung wurden der Unterbau ersetzt und eine neue Betonplatte angebracht. Weiter wurden die Abdichtungen, die Gleisanlage, der Strassenbelag und die Entwässerungskanäle erneuert. 2011 und 2018 wurden Inspektionen durchgeführt, 2020 folgten zusätzliche Korrosionsschutzprüfungen.

Folgende Massnahmen sind im Bereich des Brückenoberbaus geplant: Der Belag der Kornhausbrücke ist in grauenhaftem Zustand, eine Sanierung ist nötig. Der Belag wird ersetzt, die Abdichtungen werden erneuert. Die Fahrbahnübergänge und Dehnungsfugen, die Entwässerung sowie das Fahrzeugrückhaltesystem – auch Leitplanken genannt – werden ersetzt. Wir werden nach der Sanierung sehen, dass die Einbettung der Schienen und die Schienen anders aussehen als heute. Es wird sich das gleiche Bild wie auf der Kirchenfeldbrücke bieten: Die Anlage ist schön und schlank und praktisch für Velos. Im Bereich des Brückenunterbaus werden Arbeiten an den Pfeilervorsprüngen, der Entwässerung und den Kontrollstegen ausgeführt. Die Widerlager und Pfeiler werden saniert. Zur Erdbebenertüchtigung wird eine Verstärkung der Brückenlager erfolgen. Die Instandsetzung des Korrosionsschutzes wird in vier Jahresetappen nach der Sanierung der Brücke ausgeführt.

Die heutige Gleisanlage weist einen Abstand von 2,7 m zwischen den Gleisachsen auf, das entspricht nicht dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderten Abstand von 2,9 m. Da die beengten Verhältnisse auf der Kornhausbrücke nicht genügend Platz bieten, würde ein grösserer Abstand zwischen den Geleisen dazu führen, dass nicht mehr genügend Platz zwischen dem Geleise und der Leitplanke bliebe, was für die Velos mühsam wäre. Nach Prüfung verschiedener Varianten wurde eine Mittellösung gefunden: Der Gleisabstand wird 2,8 m betragen. Stadtauswärts, also bei der Steigung, gewinnt man dank des neuen Schienensystems mehr Platz, was eine Verbesserung für die Velos bedeutet. Neu wird auf der Kornhausbrücke Tempo 30, statt wie heute Tempo 40 gelten. Nach der Sanierung beträgt die Lebensdauer der neuen Gleisschienen 20 Jahre. Der Korrosionsschutz soll für 30 Jahre anhalten. Der Stahlkanal der Schienen hält 40 Jahre und die Brückenkonstruktion 60 Jahre lang.

Vorliegend geht es noch nicht um die Kosten der Sanierung, sondern nur um die Projektkosten. Diese umfassen die Erarbeitung der Vor-, Bau- und Ausführungsprojekte, einschliesslich der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen. Der beantragte Projektkredit beträgt 2 Mio. Franken. 50% der geschätzten Honorarkosten sind für die Projektierung der Sanierungsarbeiten eingeplant. Die anderen 50% werden von Bernmobil finanziert. Der bestehende Projektkredit von 150 000 Franken ist im beantragten Kredit enthalten. Nach der Zustimmung zum vorliegenden, detaillierten Kostenvoranschlag wird der Kostenteiler für die nachfolgenden Projektphasen erstellt. Im Moment werden die Kosten für die Sanierung auf 22,5 Mio. Franken geschätzt, bei einer Kostenungenauigkeit von +/- 30%. Die Kalkulationen werden im Rahmen des Vorprojekts noch vertieft. Rund 70% dieser Kosten betreffen das Ausführungsprojekt von Bernmobil. 30% der Kosten, rund 7,2 Mio. Franken, werden von der Stadt Bern getragen. Zur Vorlage zur Sanierung der Kornhausbrücke wird es eine Volksabstimmung geben. Zunächst geht es darum, das Vorprojekt auszuarbeiten, das Bauprojekt fertigzustellen und das Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Weiter werden die Ausschreibungsunterlagen, inklusive der Auswertungen, erstellt. Die Volksabstimmung zum Realisierungskredit findet im Sommer 2023 statt. Der Baubeginn ist für 2024 geplant, die Inbetriebnahme der sanierten Brücke folgt im 4. Quartal 2024.

Dieses Geschäft war in der PVS unbestritten. Es handelt sich nicht um ein isoliertes Geschäft, wie es scheinen mag, denn es bestehen Abhängigkeiten zu den Projekten «Dr nöi Breitsch» oder «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) sowie zu den Sanierungen der Untertor- und der Ny-

deggbrücke. Im Vorfeld dieser Beratung fragten mich einige Leute, wieso die Kornhausbrücke nicht während der kürzlich erfolgten Sperrung vorgenommen wurde. – Das liegt an den fehlenden Ressourcen, sowohl bei der Stadt und bei Bernmobil als auch bei den Unternehmen. Kommt hinzu, dass der Zugang zu den Spitälern auf der Altenberg-Seite jederzeit gewährleistet bleiben muss. Die PVS beantragt dem Stadtrat, dem Projektierungskredit zuzustimmen.

Direktorin TVS *Marieke Kruit*: Ich danke der Referentin für die gute Vorstellung dieses Geschäfts. Ich habe nicht viel beizufügen. In Bern gibt es zwar keinen Eiffelturm, aber dafür zwei bedeutende Stahlhochbrücken, nämlich die Kirchenfeld- und die Kornhausbrücke. Beide Brücken werden regelmässig überprüft. Wir haben jedes Interesse, unsere schützenswerten Brücken gut in Schuss zu halten. Bei der Inspektion vor ein paar Jahren zeigte sich, dass grosser Sanierungsbedarf besteht, nicht nur der Unter- und Oberbau, sondern auch die Tramgeleise haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht. Da sinnvollerweise alles im Rahmen eines Projektes saniert wird, legen wir Ihnen diesen Projektierungskredit vor, dem Sie bitte zustimmen wollen.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit zu. (51 Ja, 3 Nein) *Abst.Nr. 012*

2018.TVS.000250

14 Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Strassenraum Bollwerk- Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit.
2. Er bewilligt für die Umsetzung des Projekts «Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen» eine Erhöhung des Projektierungs- und Realisierungskredits um Fr. 660 000.00 auf insgesamt Fr. 800 000.00. Davon werden Fr. 680 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5800161 (Kostenstelle 580200) und Fr. 120 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100745 verbucht. Allfällige Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme. Die beiden Kredite sind zu gegebener Zeit in den Hauptkredit zu übernehmen.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 27. Oktober 2021

Anträge

1.	FDP/JF	Personen und Güter Die Hauptverkehrsträger für Personen und Güter dürfen nicht vernachlässigt werden und müssen entsprechend stark bei der Planung berücksichtigt werden.
2.	FDP/JF	Rechtsabbieger Bollwerk-Speichergasse Die geplante Sofortmassnahmenprüfung für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Form eines MIV-Rechtsabbiegeverbots beim Bollwerk in die Speichergasse ist zu verwerfen und zu stoppen. Anstelle dessen ist zu prüfen, ob dank der Reduktion der Geradeausspuren im Bollwerk eine separate Rechtsabbiegespur Bollwerk-Speichergasse möglich ist, da mehr Platz zur Verfügung steht (u.U. rechts der Velogeradeausspur, um die Konflikte vor der LSA Bollwerk/Speichergasse zu reduzieren).

3.	FDP/JF	Strassenraum Bollwerk Auf die geplante, neue Baumreihe soll bis zur Realisierung der Umgestaltung (2032) verzichtet werden.
4.	FDP/JF	Veloverbindungen Schauplatzgasse <> Bubenbergplatz Auf eine Projektierung und Weiterführung der Veloführung im Gegenverkehr in der Schauplatzgasse soll verzichtet werden und dafür eine Realisierung (Markierung) einer attraktiven Veloverbindung in der unterbelasteten Bundesgasse angestrebt werden.
5.	FDP/JF	Hodlerstrasse In die Planung der Sofortmassnahmen Bollwerk-Bahnhof sind auch die Auswirkungen einer allfälligen Sperrung der Hodlerstrasse und Alternativen zur Erschliessung der Innenstadt für den Anwohner- und Wirtschaftsverkehr zu eruieren, z.B. Gegenverkehr Speichergasse, ev. auch nur abschnittsweise.
6.	FDP/JF (während der Debatte abgeändert)	Allgemein: Velohauptstadt Bern contra Fussgänger, öV und Wirtschaftsverkehr Der Gemeinderat möchte bitte aufzeigen informieren , ob mit der eingeschlagenen Velo-Förderungspolitik andere Förderungsmaßnahmen noch möglich sind, wie z.B. - attraktive oberirdische öV-Verbindungen (u.a. zweite Tramachse) - wirtschaftliche Erschliessung der Einkaufsgeschäfte in der Altstadt mit dem gewünschten Publikumsverkehr (belebte Altstadt braucht nicht nur Käufer, sondern auch Güterzubringer) - angenehme Aufenthaltsqualität für Fussgänger (Kunden!)
7.	FDP/JF	Haltestellenumfahrung Bahnhofplatz Auf die Planung und Realisierung der Haltestellenumfahrungen im Perimeter Bahnhofplatz ist zu verzichten.
8.	FDP/JF	Einbezug Prüfung Schanzentunnel Es ist nochmals zu prüfen, ob der vor Jahren abgelehnte Schanzentunnel nicht 90% der hier dargestellten Probleme lösen könnte.
9.	GFL/EVP GLP/JGLP	Bei den weiteren Arbeiten am Gestaltungsplan Raum Bollwerk-Bahnhofplatz soll die Option einer zweiten Tramachse via Bundesgasse gleichwertig berücksichtigt werden. Im Detail: Bevor die mittelfristige Planung des Strassenraums Bollwerk-Bahnhof angegangen wird, soll im Rahmen der Vorstudien 3.2.1 zusätzlich aufgezeigt werden, welche Gestaltungsmöglichkeiten punkto Stadtraum, Verkehr und Ökologie sich für den Raum Bahnhofplatz Bollwerk ergeben, wenn die zweite Tramachse über die Bundesgasse, anstatt über das Bollwerk geführt wird.
10.	SVP (während der Debatte ergänzt)	Es sei sicher zu stellen, dass die Aufwärtskompatibilität hinsichtlich möglichst sämtlicher vorgesehener Varianten der geplanten 2. Tramachse (insbesondere der Varianten Bundesgasse, Bollwerk-Lorrainebrücke und Speichergasse- Nägeligasse ergebnisoffen sichergestellt bleibt und auch bei Verzicht auf die Erstellung der 2. Tramachse die entsprechenden Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsträger berücksichtigt werden.
11.	SVP	Es sei sicher zu stellen, dass durch die Planung und Realisierung eine allfällige spätere unterirdische Verkehrsführung im Raum Belpstrasse-Bahnhof- Bollwerk nicht definitiv verbaut wird.
12.	SVP	Es sei sicher zu stellen, dass die Kapazitäten für den MGPVK (MIV) im Bereich Bahnhof/ Bollwerk gewahrt werden.
13.	SVP	Es sei sicher zu stellen, dass die Zu- und Wegfahrten zum Neufeldzubringer weiterhin gut gewahrt bleiben und der Autobahn- Zubringer seine Bedeutung behält.
14.	SVP	Es sei bei der Planung sicher zu stellen, dass ein Miteinander und nicht ein Gegeneinander der verschiedenen Verkehrsträger angestrebt wird.
15.	SVP	Der insbesondere für Fussgänger gefährliche Velogegenverkehr in der Schauplatzgasse sei aufzuheben und es sei für Velos eine andere Lösung zu suchen
16.	SVP	Die Fussgänger seien durch geeignete Massnahmen im Perimeter vor möglichen Gefährdungen (auch durch ÖV und Velos) zu schützen.
17.	SVP	Es sei sicher zu stellen, dass die Bedürfnisse der Fussgänger in Zukunft

insbesondere auch gegenüber dem ÖV gewahrt bleiben und sie nicht durch Massnahmen dazu gebracht werden, im Perimeter vorwiegend unterirdisch zum Bahnhof zu gelangen.

PVS-Referent *Michael Ruefer* (GLP): Die PVS behandelte dieses Geschäft an ihrer Sitzung vom 9. Dezember 2021. Es geht um Massnahmen verschiedener Art: Um Sofortmassnahmen, die noch in diesem Jahr ausgeführt werden, um erweiterte Sofortmassnahmen sowie um mittelfristige Massnahmen ab 2027. Das Gebiet, um das es geht, erstreckt sich über den Strassenraum Bollwerk, die Schauplatzgasse und die Umgebung bei der Heiliggeistkirche. Dieser Perimeter gehört nicht in den Bereich der Verkehrsmassnahmen im Rahmen von ZBB, über die im März 2021 abgestimmt wurde. Der Raum Bollwerk-Bahnhof ist ein neuralgischer Punkt. Infolgedessen müssen wir manchmal über das übliche Instrumentarium der Verkehrsplanung hinausgreifen, um Lösungen zu finden wie beispielsweise bei der Schauplatzgasse.

Zur komplexen Planung gehört, dass eine ganze Palette an Einflüssen existiert, die auf dieses Projekt einwirken: ZBBS, also der städtische Teil von ZBB, macht die Vorgabe, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV), der über den Bahnhofplatz verkehrt, um 60% reduziert werden muss, damit die Verkehrssteuerung künftig funktionieren kann. Im Rahmen von ZBBS beschloss der Stadtrat diverse Massnahmen, zum Beispiel zur Aufwertung des Bollwerks und zum autoarmen Bahnhofplatz, mit der Forderung, die Vorgaben des Masterplans Veloinfrastruktur über den Bahnhofplatz hinweg einzuhalten. Auch zur Schauplatzgasse liegt ein Vorstoss für eine sichere Veloverbindung vor. Für die weitere Gestaltung des Bollwerks ist auch die künftige Gestaltung des SBB-Gebäudes relevant, das ab 2027 zurückgebaut werden soll. Schliesslich ist auch die ÖV-Netzstrategie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) von Bedeutung, die eine zweite Tramachse entlang des Bollwerks vorsieht, die natürlich Auswirkungen auf die Flaniermeile am Bollwerk zeitigen würde. – In diesem Zusammenhang steht der Antrag der Fraktion GLP/JGLP, den ich später begründen werde.

Zu den drei Massnahmenblöcken, auf die der beantragte Kredit aufgeteilt wird:

Die Sofort- beziehungsweise Realisierungsmassnahmen sehen die Aufhebung einer Fahrspur entlang dem Bollwerk stadtauswärts zugunsten des Veloverkehrs vor. Zudem soll im Rahmen eines «Road Safety Audit» die Abbiegebeziehung zur Speichergasse überprüft werden, da diese nicht kurzfristig aufgehoben werden kann. Im Bereich zwischen Schauplatzgasse und Bubenbergplatz sollen Sofortmassnahmen die Verkehrssicherheit erhöhen. Im Investitionskredit sind dafür 230 000 Franken vorgesehen.

Der zweite Block besteht aus den erweiterten Sofortmassnahmen: Ab 2023 sind eine Verbreiterung des Trottoirs am Bollwerk und die Überprüfung der Lichtsignalanlage an der Ecke Bollwerk-Aarberggasse vorgesehen. Für die Projektierung dieser Massnahmen sollen 100 000 Franken aufgewendet werden.

Den dritten Block machen die mittelfristig umzusetzenden Massnahmen ab 2027 aus: Dabei geht es um die Umgestaltung des Strassenraums Bollwerk. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept wird erarbeitet, das beispielsweise die Folgen der Neugestaltung des SBB-Gebäudes untersucht. Im Bereich Schauplatzgasse-Bubenbergplatz geht es um den Velogegegenverkehr. Auf dem Bahnhofplatz sollen sichere Veloverbindungen gemäss dem Masterplan Veloinfrastruktur angelegt werden. Schliesslich geht es um sichere Verbindungen für den Fussverkehr bei der Heiliggeistkirche, wo heute viel Anlieferverkehr herrscht, der den Fussverkehr behindert. Für die Vorstudie zur mittelfristigen Umgestaltung des Strassenraums Bahnhof-Bollwerk sind 245 000 Franken vorgesehen. Insgesamt sprechen wir hier von einer Kreditaufstockung um 660 000 Franken auf 800 000 Franken für die vorgesehenen Arbeiten.

Zu erwähnen ist auch, dass die Stadt für bestimmte Massnahmen Gelder von dritter Seite erhält, namentlich für die Spurumverteilung am Bollwerk und für die Massnahmen bei der Schauplatzgasse dürfte ein substanzieller Betrag, der ca. 50% ausmacht, aus dem Agglome-

rationsprogramm des Bundes fliessen. Für die Realisierung der Veloverbindung Bahnhof-Bollwerk ist mit Geldern des Kantons zu rechnen.

Die PVS beantragt dem Stadtrat mit 7 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen, der Erhöhung des Projektierungs- und Realisierungskredits zuzustimmen.

Ursula Stöckli (FDP) zu den Anträgen der Fraktion FDP/JF: Wir haben zum Vorhaben «Strassenraum Bollwerk» diverse Anträge eingegeben. Der Antrag 1 sorgt dafür, dass Personen und Güter nicht vergessen gehen. Es ist wichtig, dass sie am Bollwerk gut verkehren können, das ist wichtiger als der Veloverkehr. Im Antrag 2 geht es um den Rechtsabbieger vom Bollwerk in die Speichergasse: Wir verlangen, dass das Rechtsabbiegeverbot nicht realisiert wird, auch nicht temporär. Wenn man die Berner Innenstadt und Altstadt aus der Vogelperspektive betrachtet, erkennt man, dass es sich um eine lange, von Wasser umgebene Landzunge handelt. Der Zugang auf diese Halbinsel erfolgt via Brücken oder – vom Bahnhof aus – über die Speichergasse. Man darf der Altstadt nicht die Luft abstellen. Durch ein Rechtsabbiegeverbot für den MIV ist der Zugang zur Innenstadt zerstört, Anlieferungen und Zufahrten für den Güterverkehr wären nicht mehr möglich. Auch jemanden zu besuchen, der in der Innenstadt wohnt, wird schwierig, wenn die Innenstadt von Westen und von Süden nicht mehr erreicht werden kann. Das müssen Sie sich vor Augen halten: Wenn man die Verbindung zur Landzunge kappt, werden das Leben, Arbeiten und Feiern in der Innenstadt erschwert. Solche Massnahmen würden dazu führen, dass es in der Berner Innenstadt eines Tages «tötelet», was sicherlich niemandem gefiele. Im Namen der Innenstadt bitte ich Sie inständig, dem Antrag 2 zuzustimmen, denn für sie ist er überlebenswichtig. Der Antrag 3 betrifft den Strassenraum: Wir beantragen, dass die vorgesehene Baumreihe nicht vor 2032, respektive vor der Umgestaltung, angelegt wird. Wenn man diese Baumreihe jetzt schon anpflanzt, verbaut man sich damit die Chance, den Strassenraum Bollwerk vollkommen neu zu denken. Es ist besser, vorläufig noch auf die Baumreihe zu verzichten. Der Antrag 4 schlägt vor, auf die Veloführung im Gegenverkehr in der Schauplatzgasse zu verzichten, und stattdessen eine attraktive und sichere Veloverbindung in der unterbelasteten Bundesgasse zu schaffen. Die Situation in der Schauplatzgasse ist heute schon gefährlich, da nur wenig Platz vorhanden ist, aber trotzdem reger Betrieb herrscht, da Marktfahrer, Anlieferer, Besucher, Busse und in einer Fahrtrichtung auch Velos dort verkehren. Dort zusätzlich den Velogegenverkehr einzuführen, ist zu gefährlich. Da dieser auch im Bereich des Baldachins zu Problemen führen würde, bitten wir Sie, dem Antrag 4 zuzustimmen. Der Antrag 5 betrifft die Hodlerstrasse. Die Auswirkungen einer allfälligen Schliessung der Hodlerstrasse sind in die Planung der Sofortmassnahmen einzubeziehen, insbesondere sind Alternativen für die Erschliessung der Innenstadt, die für den Anwohner- und Wirtschaftsverkehr unabdingbar ist, zu prüfen. Es gibt nämlich noch weitere Möglichkeiten, wie zum Beispiel ein abschnittsweiser Gegenverkehr in der Speichergasse. Man darf sich nicht im Inseldenenken üben, sondern muss die in der Luft liegende Sperrung der Hodlerstrasse in die Planung zum Strassenraum Bollwerk einbeziehen. Am **Antrag 6** nehmen wir eine kleine **Änderung** vor, indem wir statt «aufzeigen» den Begriff «informieren» einsetzen. Mit diesem Antrag bitten wir den Gemeinderat darum, die zuständige Kommission PVS zu gegebener Zeit über die im Antrag aufgeführten Themen zu informieren. In diesem Sinne ist Antrag 6 kein Antrag mehr. Der Antrag 7 betrifft die geplante Haltestellenumfahrung Bahnhofplatz: Wir beantragen, im Perimeter Bahnhofplatz auf Haltestellenumfahrungen zu verzichten, da diese die bereits bestehenden Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr verstärken. Sie kommen weder den Velos noch den Fussgängern zugute. Auf dem Bahnhofplatz sind die Velos auf der heutigen Fahrbahn und damit auf der Strasse besser aufgehoben. Der Antrag 8 fordert den Gemeinderat auf, das vor Jahren abgelehnte Projekt für den Schanzentunnel nochmals zu prüfen. Dieser Tunnel würde 90% der Probleme lösen. Dank dem Tunnel könnte ein autofreier Bahnhofplatz Realität werden, was ein Gewinn für Bern wäre. Der autofreie

Bahnhofplatz kann nämlich nur funktionieren, wenn Alternativen zur Querung vorhanden sind.
 – Soviel zur Begründung unserer Anträge, abschliessend bitte ich Sie nochmals inständig um Ihre Zustimmung zu Antrag 2.

Lukas Gutzwiller (GFL) zum Antrag 9: Bitte unterstützen Sie unseren Antrag, der verlangt, dass die Option einer zweiten Tramachse via Bundesgasse gleichermassen zu berücksichtigen ist. Die letzte Zweckmässigkeitsprüfung zu den Tramachsen aus dem Jahr 2012 beweist nur, dass die Variante Bundesgasse unter ihrem Wert verkauft wird. Diese Variante würde jetzt schon eine Lösung für den chaotischen Knoten im Bereich des Baldachins erbringen. Wenn man den Raum Bahnhof grosszügig erfasst und den Hirschengraben einbezieht, erkennt man, dass die Achse via Bundesgasse durchaus als Zubringer zum Bahnhof geeignet ist. Die Fussdistanz von ca. 70 m zwischen dem Baldachin und der Kleinen Schanze sind als zusätzliche Distanz auf dem Weg zu den Bahngeleisen vernachlässigbar. Die Tramführung über den denkmalgeschützten Bundesplatz dürfte dank neuer Batterietechnologien überbrückbar sein. Wir wollen die eben erst angelaufene Zweckmässigkeitsprüfung nicht vorwegnehmen, aber nach heutigem Stand favorisiert unsere Fraktion die Variante, die eine zweite Tramachse in der Bundesgasse vorsieht.

Alexander Feuz (SVP) zu den Anträgen der SVP-Fraktion: Der Antrag 10 zielt in eine ähnliche Richtung wie der Antrag 9 GFL/EVP, GLP/JGLP (*liest den Antrag vor*). Wichtig ist, dass man sich bei dieser Projektierung nicht von Anfang an auf bestimmte Lösungen einschiesst. Am Ende kommt es doch anders, aber dann hat man eben schon anders projektiert, so dass schliesslich alles schief läuft. Gemeinderätin Marieke Kruit und der Verkehrsplaner Karl Vogel haben mir im direkten Gespräch versichert, dass dem nicht so sein werde. Dass ergebnisoffen projektiert wird, ist eminent wichtig. Das nehme ich auf und **ergänze den Antrag 10** dementsprechend: Die Aufwärtskompatibilität aller Varianten zur zweiten Tramachse soll «ergebnisoffen sichergestellt» bleiben. Man darf sich nicht zu früh auf eine Variante versteifen. Man muss auch die Möglichkeit berücksichtigen, dass gar keine zweite Tramachse gebaut werden kann, denn dieses Projekt könnte am Kanton scheitern.

Zu Antrag 11 (*liest den Antrag 11 vor*): Altstadtrat Gränicher und ich reichten in der Vergangenheit diverse Vorstösse betreffend die unterirdische Verkehrsführung unter dem Bahnhof ein. Es geht hier um eine Lösung, mit der sich die nachfolgenden Generationen beschäftigen werden. Wichtig ist, dass heute nichts realisiert wird, das alles präjudiziert und alle weiteren Möglichkeiten verbaut. Es sind viele Varianten mit einer unterirdischen Anlage denkbar. Wenn eines Tages eine Metro Richtung Schwarzenburg gebaut werden sollte, müssten ohnehin tiefe Eingriffe vorgenommen werden, die in den Bereich Bollwerk-Schützenmatte hineinreichen würden. Es ist strategisch wichtig, sich keine Möglichkeiten zu verbauen. Als der Schanzentunnel gebaut werden sollte, war ich anfangs skeptisch, weil ich befürchtete, dass für dessen Benutzung Gebühren kassiert werden könnten. Heute begrüsse ich, dass es ihn gibt.

Der Antrag 12 gehört zu unseren Standardanträgen. Ich verwende die Abkürzung MGPVK, statt MIV, die für «motorisierter Gewerbe- und Privatverkehr» steht. Die Kapazitäten im Bereich Bahnhof-Bollwerk müssen gewahrt bleiben. Mit Antrag 13 fordern wir, dass Fahrten vom und zum Autobahn-Zubringer Neufeld uneingeschränkt möglich bleiben. Der Bau des Neufeldzubringers war teuer. Da er nun vorhanden ist, muss man auch sicherstellen, dass man dahin gelangen kann. Ihnen sind die Pläne des Stadtpräsidenten bekannt, der die Hodlerstrasse während der Arbeitszeiten für den Verkehr sperren möchte. Wenn in der Speicher-gasse eine zweite Tramachse angelegt wird oder eine Tramlinie gebaut wird, die via Bollwerk und Lorrainebrücke verkehrt, kann der MGPVK nicht mehr über diese Kanäle abfliessen. Dann stellt sich die Frage, was der Neufeldzubringer denn noch soll, wenn man ihn nicht mehr erreicht, respektive, wenn man von dort nirgendwohin fahren kann, weil alle Achsen

abgeschnitten wurden. Bitte stimmen Sie diesem Antrag 13 zu, der auch im Sinne der Verkehrsentslastung der Länggasse ist, weil er sicherstellt, dass der Verkehr weiterhin via Neufeld zirkulieren kann.

Zu Antrag 14 (*liest den Antrag 14 vor*): Die SVP-Fraktion hat sich seit jeher für ein Miteinander im Verkehr ausgesprochen, es darf kein Gegeneinander sein. Man darf die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Der Verkehr funktioniert nur, wenn man gemeinsam vorwärtskommt. Der Antrag 15 bezieht sich auf die Schauplatzgasse, denn dort befindet sich ein heikler Bereich. Darauf hatte ich früher schon hingewiesen, noch bevor sich in der Schauplatzgasse ein Unfall ereignete. Ich besuche den Markt an Samstagen regelmässig und statte dabei auch dem Pilzmarkt einen Besuch ab. Um dahin zu gelangen, muss man die Schauplatzgasse queren. Da ich weiss, dass dort Velogegegenverkehr herrscht, bin ich beim Überqueren auf der Hut vor Velos, die von beiden Seiten herannahen. Aber ein Tourist oder sonst jemand, der sich nicht auskennt, schlendert über die Schauplatzgasse, mit dem Bundeshaus im Blick, ohne sich der Gefahren bewusst zu sein. Die Markierungen am Boden, die die Velospur anzeigen, sieht man nicht. In die Schauplatzgasse führen gar viele Aus- und Eingänge von Geschäften und Restaurants, dazu kommen die Passagen, die in die Schauplatzgasse einmünden. Das ist nicht der richtige Ort für Velogegegenverkehr, es braucht eine andere Lösung. Der Feuz würde nie so weit gehen, die Velos aus der Stadt verbannen zu wollen. Von mir aus dürfen die Velos gerne in der Stadt zirkulieren, aber nur unter der Voraussetzung, dass die Fussgänger nicht wegen der Velos gefährdet sind. Zu Antrag 16 (*liest Antrag 16 vor*): Der Mischverkehr ist per se gefährlich. In der Schauplatzgasse verkehren vor allem Velos und Fussgänger, dazu kommen Busse sowie wenige Autos und Lieferwagen, die Waren zu Globus, Möbel Pfister oder Loeb anliefern müssen. Es ist wichtig, dafür zu sorgen, dass es nicht zu Unfällen kommt. Auch die Situationen am Bubenberglplatz und am Bollwerk sind heikel, zumal eine für den ÖV ideal erscheinende Lösung sich als Gefährdung für die Fussgänger erweisen kann. Diesen Antrag zum Schutz der Fussgänger können auch die Linken und Grünen unterstützen. Zu Antrag 17 (*liest Antrag 17 vor*): Unsere Fraktion steht nicht geschlossen hinter diesem Antrag, bei dem es mir darum geht, dass man den Bedürfnissen der Fussgänger gerecht werden muss, zumal nicht alle Leute gerne die unterirdischen Zugänge zum Bahnhof nutzen und lieber oberirdisch, über den Bahnhofplatz, dahin gelangen. Es wäre schade, die Fussgänger quasi unter Tag zu zwingen, weil im Strassenraum Lösungen realisiert werden, die den ÖV und den Veloverkehr bevorzugen. Bitte stimmen Sie unseren Anträgen zu.

Fraktionserklärungen

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Der Raum Bollwerk gehört wohl zu den unfreundlichsten Orten in der Stadt. Wenn ich mit dem Velo oder zu Fuss vom Bahnhof Richtung Schützenmatt gehe, komme ich mir jeweils wie in einem schlechten Endzeitfilm vor: Graue Strassenschluchten, schlechte Luft, die regelmässig die Grenzwerte von giftigen Gasen wie Stickoxid überschreitet, ein Trottoir das so schmal ist, dass man auf die Fahrbahn ausweichen muss, wenn einem jemand entgegenkommt, und ein Velostreifen, auf dem man Angst haben muss, von abzweigenden Autos umgefahren zu werden, tragen zu diesem Gefühl bei. All das mitten in der Stadt, an einem Ort, der das Potential hätte, als Boulevard und Flaniermeile die Lebensqualität und den Stadtraum wesentlich attraktiver zu machen. Dem Grünen Bündnis ist schon lange klar, dass diese Situation unhaltbar ist und unbedingt verbessert werden muss. Darum haben wir zahlreiche Vorstösse und Anträge eingereicht oder miteingereicht, die fordern, dass die Abgase am Bollwerk reduziert werden müssen, dass das Bollwerk und der Bahnhofplatz autofrei werden, oder dass das Bollwerk Platz bieten soll für Menschen, Bäume und Fahrräder, statt für Autos und Asphalt.

Deshalb freut es uns sehr, dass mit dem vorliegenden Geschäft endlich konkrete Anstrengungen in diese positive Richtung unternommen werden sollen. Mit ZBB und dem geplanten Neubau des Bollwerks durch die SBB wird in diesem Perimeter in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren viel gebaut und umgestaltet. Es liegt daher auf der Hand, dass nicht alle wünschbaren Massnahmen kurzfristig umgesetzt werden können. Wir begrüssen aber sehr, dass Sofortmassnahmen, die ohne grosse Bauvorhaben umgesetzt werden können, sofort an die Hand genommen werden. Die MIV-Spurreduktion am Bollwerk ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Nur so ist gewährleistet, dass der Veloverkehr einigermaßen konfliktfrei über das Bollwerk rollen kann. Dabei ist für uns wichtig, dass nicht nur der Velostreifen stadtauswärts, sondern auch die Umweltspur stadteinwärts verbreitert werden, um Konflikte zwischen Bus und Velo zu entschärfen. Ebenfalls zentral ist für uns, dass der Unfallschwerpunkt beim Abzweiger Speichergasse so schnell wie möglich entschärft wird. Alle Menschen, die diese Strecke schon einmal mit dem Velo zurückgelegt haben, wissen, wie gefährlich es an dieser Stelle ist, weil die nach rechts abbiegenden Autos den Velos dort regelmässig den Weg abschneiden. Dass die Fraktion FDP/JF die Speichergasse als die Hauptachse zur Altstadt bezeichnet, ändert nichts daran, dass dringend etwas unternommen werden muss, um die bestehende, gefährliche Situation zu beheben.

Ich betone nochmals, dass der autofreie Bahnhofplatz für das Grüne Bündnis die einzig gangbare Lösung für diesen Perimeter ist. Die kurzfristigen Massnahmen sind begrüssenswert, aber sie dürfen nicht als Vorwand dienen, um nicht alles daran zu setzen, das eigentliche Ziel – den autofreien Bahnhofplatz – so schnell wie möglich umzusetzen. Wir wissen, dass die Stadt in dieser Sache nicht alleine zuständig ist. Darum richte ich einmal mehr den Appell an den Kanton und an die RKBM, endlich die Steine aus dem Weg zu räumen und die Stadt bei der Umsetzung des autofreien Bahnhofplatzes zu unterstützen. Nur, wenn der MIV in diesem Perimeter wegfällt, wird es möglich sein, diesen Raum aufzuwerten und zu einem Stadtraum zu machen, der lebenswert ist und genug Platz bietet für die Tausenden von Menschen, die täglich von und zum Bahnhof strömen.

In diesen Zusammenhang sehen wir auch den interfraktionellen Antrag 9: Durch die Verkehrsreduktion auf der Achse Bollwerk-Bahnhof-Hirschengraben wird in diesem Raum endlich etwas Luft geschaffen für die Pendler und die Velos, und ebenso für die Menschen, die dort verweilen möchten. Mit der Führung einer zweiten Tramachse durch diesen ohnehin schon überstrapazierten Raum würde dieses Potential gleich wieder zunichtegemacht. Denn dann gäbe es, anstatt Platz für Menschen, vor allem Platz für Schienen und Trams. Aus diesem Grund unterstützen wir die Forderung, nochmals vertieft zu überprüfen, ob es nicht sinnvoller ist, die zweite Tramachse über einen weniger übernutzten Ort wie die Bundesgasse zu führen.

Eine Bemerkung betreffend die Ostseite der Heiliggeistkirche: Wir begrüssen sehr, dass Verbesserungen geplant werden. Unserer Meinung nach könnten aber in diesem Bereich kurzfristig umsetzbare Massnahmen realisiert werden, zum Beispiel, indem das Parkieren und Anhalten von Autos an der Ostseite der Strasse verboten wird; durch diese Massnahme würde dieser Raum vor allem für zu Fuss Gehende übersichtlich und sicher.

Natürlich sind wir mit der Umsetzung des Velogegegenverkehrs zwischen der Schauplatzgasse und dem Bubenbergplatz einverstanden. Da uns die Anträge der Fraktionen FDP/JF und SVP erst gestern vorlagen, blieb keine Gelegenheit, sie vertieft zu prüfen. Wir haben jedoch den Eindruck, dass diese Anträge darauf abzielen, den MIV im Perimeter zu erhalten und den Strassenraum für ihn attraktiver zu gestalten. Wir sind überzeugt, dass die Innenstadt von Autos befreit werden muss. Wenn es mit dem autofreien Bahnhofplatz endlich vorwärtsgeht, sind die Anträge 1 bis 8 und 10 bis 17 obsolet. Dem Antrag 9 GFL/EVP, GLP/JGLP stimmen wir zu, dasselbe gilt für den vom Gemeinderat beantragten Projektierungs- und Realisierungskredit.

Michael Ruefer (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Wir begrüßen die diversen Planungen und insbesondere auch, dass dieses Geschäft sehr modular und aufwärtskompatibel aufgebaut ist. Es geht sozusagen um «Quick Wins», die bewirken, dass der Raum Bollwerk unmittelbar, im Verlauf der nächsten paar Jahre, attraktiver gestaltet werden kann. Mit ZBB und ZBBS wird der MIV auf dieser Achse um bis zu 60% reduziert, das ist beschlossene Sache. Das ist auch nötig, weil die gesamte Verkehrssteuerung sonst nicht funktioniert. Die Anträge der Fraktionen SVP und FDP/JF wollen die Gleichberechtigung des MIV zementieren. – Nein, auf dieser Achse darf es keine Gleichberechtigung für den MIV geben. Wir wollen eine Konzentration auf die nachhaltige Mobilität. ZBB kann nur funktionieren, wenn eine Reduktion des MIV stattfindet.

Wir finden es begrüßenswert, dass mehr nachhaltige Mobilität und mehr Grün im Raum Bahnhof-Bollwerk entstehen. Heute wirkt dieser Perimeter grau, ja sogar gräulich. Er wirkt in keiner Weise einladend. Die Geschäfte am Bollwerk wechseln häufig. Eine Flaniermeile am Bollwerk wird dafür sorgen, dass sich Geschäfte dort ansiedeln wollen. Wir Grünliberalen unterstützen es sehr, wenn die Nachhaltigkeit auch unter wirtschaftlichen Aspekten gedacht wird.

Zu den Anträgen: Dem Antrag 9, den wir gemeinsam mit der Fraktion GFL/EVP eingereicht haben, stimmen wir selbstverständlich zu. Ich sehe die Dinge nicht gleichermassen kritisch wie die Fraktion GB/JA!, denn ich bin nicht strikt dagegen, dass die zweite Tramachse entlang des Bollwerks geführt wird, aber man muss den Variantenfächer weit öffnen. Bei der gemeinsam mit der RKBM durchzuführenden Machbarkeitsstudie müssen alle möglichen Varianten, also auch die Variante Bundesgasse, noch einmal eingehend geprüft werden. Alle anderen Anträge lehnen wir ab, denn wir halten den Versuch, den MIV im Raum Bahnhof-Bollwerk zu zementieren, für nicht opportun.

Lionel Gaudy (Mitte) für die Mitte-Fraktion: Man merkt diesem Geschäft stark an, dass nicht an alle gedacht worden ist. Wir sind dagegen, dass mit einem einzigen Geschäft, beziehungsweise mit einer einzelnen Sofortmassnahme, die Hauptverbindung für ein ganzes Quartier gekappt wird. Ein Quartier wohlgermerkt, bei dem sich sofort alle einmischen, wenn dort irgendetwas passiert. Sehr viele führen sich auf, als wäre die Altstadt auch ihr Daheim, als würden auch sie in der Altstadt leben. Genauso wollen auch alle mitmachen, wenn es nun darum geht, die Verkehrsverbindung zur Altstadt zu kappen. Wir können diesem Geschäft nur zustimmen, wenn der Antrag 2 FDP/JF angenommen wird. Es kann nicht sein, dass ein Unfallschwerpunkt dadurch behoben werden soll, dass ein Verkehrsteilnehmer verdrängt wird. Dabei wäre das Problem ganz einfach zu lösen, indem dort zwei Ampeln installiert werden, die so eingestellt sind, dass entweder die Autos oder die Velos fahren können, so dass sich diese beiden Verkehrsträger nicht mehr in die Quere kommen. Die geplanten Sofortmassnahmen sind nichts weiter als ein Tropfen auf den heissen Stein. Denn mittel- bis langfristig bewirken sie nicht allzu viel, in Anbetracht der Tatsache, dass mit ZBB noch jahrelang eine Baustelle in diesem Raum bestehen wird. Kommt hinzu, dass das Bollwerk in nicht allzu ferner Zukunft von Grund auf neu gestaltet werden soll. Aus diesem Grund unterstützen wir den Antrag 3 betreffend die Baumreihe. Wir befürworten grundsätzlich, dass am Bollwerk Bäume gepflanzt werden, aber das soll erst geschehen, wenn man weiss, wie die definitive Gestaltung dieses Strassenraums aussehen wird. Wir unterstützen auch den Antrag 4 FDP/JF zum Velogegeverkehr: Die Schauplatzgasse ist eng. Wir erachten den Velogegeverkehr als zu gefährlich unter den gegebenen Umständen. Bei dieser Vorlage ging die Planung der Hodlerstrasse anscheinend vergessen. Falls die Hodlerstrasse tatsächlich für den MIV gesperrt wird, kann die Rechtsabbiegemöglichkeit zur Speichergasse unmöglich aufgehoben werden. Dadurch würde man sich alle Chancen für eine künftige, gesamtplanerische Gestaltung die-

ses Verkehrsraums verbauen. Des Weiteren unterstützen wir auch den Antrag 6, weil wir der Meinung sind, dass man mit der Abstimmung zum Schanzentunnel einige Chancen vergeben hat. Diese Lösung sollte wieder aufs Tapet gebracht werden, denn eine unterirdische Verbindung wäre eine nachhaltige und lösungsorientierte Massnahme. Wenn der Verkehr über eine unterirdische Achse geführt würde, wäre auch der autofreie Bahnhofplatz realisierbar.

Den interfraktionellen Antrag 9 lehnen wir ab. Dasselbe gilt für die Anträge der SVP, die wir für wenig zielführend halten. Mit den Anträgen 1 bis 8 legt die Fraktion FDP/JF lösungsorientierte Vorschläge vor, die in die von uns gewünschte Richtung führen.

Laura Binz (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion ist klar der Ansicht, dass es sich hierbei um ein wichtiges Projekt handelt. Mit dieser Vorlage wird eine Lücke im Projekt der städtischen Massnahmen zu ZBB geschlossen, die bislang offengeblieben ist. Im Raum Bollwerk-Bahnhofplatz ist der Nutzungsdruck sehr hoch und es besteht insbesondere grosses Verbesserungspotential für den Fuss- und Veloverkehr. Verbesserungspotenzial aber auch in Belangen, welche die klimaangepasste Gestaltung und eine bessere Aufenthaltsqualität dieses Raums angehen. Die Komplexität und die Relevanz dieses Perimeters zeigen sich auch darin, dass noch viele offene Vorstösse und Anträge zu diesem Raum vorliegen. Es ist sinnvoll, zuerst mit den Sofortmassnahmen kleine Schritte zu machen, und dabei insbesondere durch die Aufhebung einer MIV-Spur mehr Platz für den ÖV und die Velos zu schaffen. Dadurch werden sich die Situation und die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Veloverkehr, rasch verbessern. Die Rechtsabbiegebeziehung vom Bollwerk in die Speichergasse führt immer wieder zu Unfällen von Velofahrenden mit Autos. Wir begrünnen daher das geplante «Road Safety Audit» mit dem Ziel, die Sicherheit für Velofahrende zu verbessern. Auch die Verbesserungen durch den Velogegeverkehr in der Schauptplatzgasse und mit der Veloführung auf dem Bahnhofplatz befürworten wir sehr, denn auch da besteht viel Verbesserungspotenzial.

Weiter begrünnen wir auch, dass eine Vorstudie zur mittelfristigen Umgestaltung des Bollwerks angegangen wird. Die vertiefte Prüfung einer abgetrennten Veloführung und möglicher Verbesserungen für den Fussverkehr begrünnen wir ebenso wie die geplante Pflanzung einer Baumreihe. Aktuell ist das Bollwerk eine ziemliche Betonwüste, mit grossem Potential für Klimaanpassungen, die sich ja auch positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirken.

Zu den Anträgen: Wir stimmen dem Antrag 9 GFL/EVP, GLP/JGLP zu. Im Moment laufen Zweckmässigkeitsprüfungen zu den möglichen Linienführungen der zweiten Tramachse. Wir erachten dies als sinnvoll und unterstützen es, dass auch die Variante Bundesgasse überprüft wird. Die anderen Anträge lehnen wir ab. Einerseits, weil sie spät eingereicht wurden und wir sie nicht im Detail diskutieren konnten, andererseits, weil sie den Eindruck erwecken, dass es den Antragstellenden um die Stärkung des MIV in diesem Perimeter geht, was unseren Zielsetzungen nicht entspricht. Die Fraktion SP/JUSO stimmt diesem Projektierungs- und Realisierungskredit zu.

Brigitte Hilty-Haller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion unterstützt die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Verkehrsmassnahmen im Perimeter Bollwerk-Bahnhofplatz. Uns ist es ein grosses Anliegen, dass es vorwärtsgeht, dass also rasch Massnahmen zur Verbesserung der Situation umgesetzt werden. Diese sind ja nur ein Teil des gesamten Pakets an Massnahmen, die im Umfeld des Bahnhofs vorgesehen sind.

Es wurde schon gesagt: Das Bollwerk präsentiert sich grau, trostlos und trübe. Wer nicht unbedingt dorthin muss, meidet als Fussgängerin oder Fussgänger diesen Ort. Die interfraktionelle Motion «Bollwerk: Boulevard statt Betonwüste» fordert ähnliche Massnahmen, wie sie mit dem vorliegenden Projekt umgesetzt werden sollen. Das begrünnen wir sehr. Im Endeffekt geht es nicht allein darum, dass es am Bollwerk schön und nett wird, sondern vor allem auch

um mehr Verkehrssicherheit. Unserer Fraktion sind folgende drei Aspekte besonders wichtig: 1. Mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist eines unserer Hauptanliegen. Es kann nicht sein, dass in der Velohauptstadt Bern Velofahrende wegen der heiklen Verkehrsführung mit dem Rechtsabbieger für den MIV vom Bollwerk in die Speichergasse verunfallen oder gar zu Tode kommen. 2. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Perimeter. Hierzu gehören selbstverständlich eine massive Reduktion des MIV, vor allem auch auf dem Bahnhofplatz, sowie Verbesserungen zugunsten des Stadtklimas, mit Entsiegelungen und Baumpflanzungen. 3. Ein umsichtige und gute Planung und Koordination. Das bedeutet auch, dass man sich weitere Optionen für den ÖV offenhält und alle möglichen Varianten prüft, wie es der interfraktionelle Antrag 9 verlangt. Was die Anträge der Fraktionen FDP/JF und SVP anbelangt, die sehr kurzfristig eingereicht wurden, halten wir es folgendermassen: Die Anträge 1, 2, 3, 4, 6, 7 und 8 FDP/JF lehnen wir mehrheitlich ab, dem Antrag 5 betreffend die Hodlerstrasse stimmen wir zu. Die Anträge 10 bis 17 SVP lehnen wir ab.

Ursula Stöckli (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Wenn man uns falsch verstehen will, dann kann man uns auch falsch verstehen. Wer die Fraktion FDP/JF in eine Schublade zwingen will, kann uns in eine Schublade pressen. Aber dem können vielleicht ein paar Worte der Klärung Abhilfe schaffen: Wir sind absolut nicht dafür, dass das heutige Regime zementiert wird. Wir unterstützen diesen Kredit und die vorgeschlagenen Massnahmen. Wir bezwecken mit unseren Anträgen, dass eine ganzheitliche Sicht zum Tragen kommt, dass man nicht nur auf ein Teilstück fokussiert, sondern das Umfeld miteinbezieht. Wer meint, man könne die Zulieferungen und Auslieferungen absperren und somit der Innenstadt und der Altstadt die Luft abstellen und ihre Lebensader durchtrennen, ohne dass es im Kern unserer Stadt deswegen ungemütlich wird, ist auf dem Holzweg. Es geht uns nicht darum, das heutige Verkehrsaufkommen zu erhalten. Wir sind bereit, Veränderungen mitzutragen. Aber eben: Wer uns falsch verstehen will, der versteht uns eben falsch. Dabei sorgen wir uns sogar um die Bäume. Wir wollen nicht, dass die Bäume, die jetzt gepflanzt werden, später die Realisierung einer guten Lösung verhindern, so dass sie am Ende zugunsten einer neuen Umgebungsplanung nach wenigen Jahren gefällt werden müssen. Und ich wiederhole nochmals den Aufruf, unserem Antrag 2 zuzustimmen: Es trifft nicht zu, dass wir gegen mehr Sicherheit für den Veloverkehr sind, sondern darum, dass eine Lösung im Sinne des Miteinanders getroffen wird. Bei der Abbiegemöglichkeit vom Bollwerk in die Speichergasse ist die Sicherheit der Velofahrenden prioritär zu behandeln, aber dies darf keinesfalls zu Lasten und zu Ungunsten der Innenstadt gehen.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir unterstützen die vorliegenden Anträge allesamt, weil sie alle in die richtige Richtung gehen. Folgende Replik auf die Aussage der Mittefraktion, unsere Anträge seien nicht zielführend: Das stimmt nicht. Im Gegenteil, uns geht es darum, dass man den Fokus auf die von uns genannten Probleme richtet und deren Lösung als Auftrag wahrnimmt. Unsere Forderungen zugunsten des Fussgängerschutzes und weiterer Massnahmen sind in keiner Weise extrem, sondern gerechtfertigt. Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie offenbar das Miteinander im Verkehr ablehnen, aber zumindest in Bezug auf den Fussgängerschutz sollten Sie eine Ausnahme machen. Ich pflege zu sagen, dass es keine Rolle spielt, ob man von einem linken oder von einem rechten Velofahrer umgefahren beziehungsweise von einem linken oder von einem rechten Autofahrer angefahren wird, denn das Resultat ist gleichermassen schlecht. Die Fussgänger müssen geschützt werden. Es geht darum, die richtigen Planungen zu machen. Das gilt auch in Bezug auf die zweite Tramachse. Die Variante Nägeligasse-Speichergasse ist umstritten. Ich bin der Meinung, dass sie nicht umsetzbar ist, weil der betreffende Strassenraum zu eng ist, und weil das Stadttheater Probleme bereitet. Bei den Massnahmen, die jetzt am Bollwerk umgesetzt werden sollen, darf man

den Blick auf das Ganze nicht verlieren. Falls sich die zweite Tramachse via Bollwerk-Lorrainebrücke nach gründlicher Prüfung als die beste Lösung erweisen sollte, tut man gut daran, jetzt nicht eine Menge Bäume zu pflanzen und Blumengefässe aus Beton am Bollwerk zu platzieren, die alsdann gefällt oder mühsam herausgerissen werden müssen. Es geht uns um strategische Angelegenheiten. Bitte stimmen Sie unseren Anträgen zu. Für den Fall, dass unsere Anträge abgelehnt werden, werden wir den beantragten Kredit mehrheitlich ablehnen.

Direktorin TVS *Marieke Kruit*: Ich danke Ihnen für die engagierte Diskussion und dem Referenten für die gute Vorstellung dieses komplexen Geschäfts. Der Gemeinderat will mehr Sicherheit im Verkehr zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk schaffen. Sowohl die dortige Hauptachse, als auch die Nebenstrassen und -gassen sind stark vom Verkehr belastet. Der Nutzungsdruck ist enorm hoch und es besteht dringender Handlungsbedarf. Da dieser Abschnitt nicht Teil des Projekts ZBBS ist, bewilligte der Gemeinderat bereits im Herbst 2018 einen Kredit von 140 000 Franken mit dem Ziel, im betreffenden Perimeter möglichst rasch eine Verbesserung zu erreichen und zu diesem Zweck geeignete Verkehrsmassnahmen für den Zeithorizont von 2022 bis 2034 zu prüfen. Jetzt möchten wir diesen Kredit gerne auf insgesamt 800 000 Franken aufstocken. Diese Mittel wollen wir verwenden, um einerseits die Planungsarbeiten abzuschliessen, und andererseits, um auch schon erste Massnahmen umzusetzen. Das wurde vom Referenten bereits ausführlich erläutert. Die angestrebten Massnahmen entsprechen den Vorgaben gemäss dem Richtplan Fussverkehr und dem Masterplan Veloinfrastruktur. Das Ziel muss sein, eine deutlich höhere Sicherheit zu verwirklichen, und zwar für alle Verkehrsteilnehmenden in diesem Perimeter. Diesbezüglich liegen auch einige Forderungen des Stadtrats vor, die wir im Zuge dieses Projekt prüfen werden. Wir beabsichtigen auch, gewisse Massnahmen direkt umzusetzen. Die Vorstudie liefert erste Erkenntnisse in Bezug auf eine langfristige Lösung zur Umgestaltung des Strassenraums Bollwerk und der Veloführung Bahnhofplatz-Schauplatzgasse. Auf dieser Basis wollen wir jetzt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeiten, welches anschliessend in Etappen umgesetzt werden soll.

Beim Kredit, über den Sie heute befinden, geht es sowohl um die Realisierung und Projektierung von Sofortmassnahmen als auch um die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Für die darin vorgesehenen Massnahmen und auch für die Umsetzung erweiterter Sofortmassnahmen ab 2023 wird der Gemeinderat dem Stadtrat noch eine separate Kreditvorlage unterbreiten. Bitte stimmen Sie diesem Kredit zu, damit im Raum Bollwerk-Bahnhof möglichst rasch eine Verbesserung herbeigeführt werden kann. Der Handlungsbedarf ist gross.

Vorab eine generelle Bemerkung zu den Anträgen: Ja, beim Raum Bollwerk-Bahnhofplatz handelt es sich um einen städtebaulich wertvollen und repräsentativen Raum. Der Gemeinderat hat daher jedes Interesse daran, sorgfältig vorzugehen und gute, langfristige Lösungen zu finden, welche auch städtebaulich zu einer Aufwertung führen. Aus diesem Grund ist es wichtig, sämtliche Aspekte – von der Verkehrssicherheit über den Städtebau bis zum Anlieferungsverkehr – unter einen Hut zu bringen. Der Einbezug aller betroffener Stellen ist dabei zentral, ebenso wie eine gute Koordinierung mit den Projekten in der umliegenden Umgebung, die sich in der Pipeline befinden. Insbesondere müssen die Realisierungsvorhaben und Vorstudien mit dem Projekt ZBBS, dem Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern und der Planung einer allfälligen zweiten Tramachse koordiniert werden. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Da zahlreiche Anträge vorliegen, kann ich nicht ausführlich auf die einzelnen Anträge eingehen. Es ist schade, dass diese Anträge zur Beratung in der Kommission noch nicht vorlagen, dann hätten wir mehr Zeit gehabt, um miteinander darüber zu diskutieren.

Zum Antrag 1: Es werden alle Verkehrsdaten gemessen und in ihrer Bedeutung und im Sinne einer klimaneutralen Mobilität im Projekt berücksichtigt. Dieses Anliegen der FDP/JF ist bereits aufgenommen. Ich bitte Sie, den Antrag 2 abzulehnen. Eine sorgfältige Prüfung dieses

Unfallsschwerpunkts – und das ist der Rechtsabbieger in die Speichergasse leider – erachten wir als unabdingbar. Die Erschliessung der Innenstadt ist auch mit einem Rechtsabbiegeverbot zur Speichergasse gewährleistet. Wir wollen den Verkehr nicht kappen oder die Lebensader der Innenstadt zertrennen. Was den Antrag 3 betrifft, vermute ich, dass ein Missverständnis vorliegt. Tatsächlich wollen wir eines Tages am Bollwerk eine Baumreihe setzen, aber dies gehört nicht zu den Massnahmen, die wir kurzfristig umsetzen wollen. Wir sind uns bewusst, dass das Pflanzen von Bäumen eine Massnahme auf lange Sicht ist. Es entspricht überhaupt nicht unserer Absicht, die gepflanzten Bäume schon bald zu fällen oder die Planung anzupassen, damit die Baumreihe nicht tangiert wird. Es muss sich um ein Missverständnis handeln. Zum Antrag 4: Die Prüfung des Velogegegenverkehrs in der Schaubplatzgasse bis zum Bubenbergplatz ist wichtig, weil dadurch die Lücke im Bereich Bern Bahnhofplatz im Nord-Süd-Veloverbindungsnetz geschlossen werden kann. Bitte lehnen Sie auch den Antrag 4 ab. Zum Antrag 5: Die Hodlerstrasse wird im Rahmen eines separaten Projekts bearbeitet, das aber selbstverständlich mit den Massnahmen im Raum Bollwerk koordiniert wird. Ich wiederhole es nochmal: Wir wollen den Verkehr in die Innenstadt nicht kappen. Zum Antrag 6: Der Gemeinderat verfolgt stets das Ziel einer gesamtheitlichen, vernetzten Sichtweise. Zum Antrag 7: Die Haltestellen stellen vielfach Konfliktpunkte zwischen dem Veloverkehr und dem ÖV dar. Diese Problematik kann mit Haltestellenumfahrungen deutlich entschärft werden. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen. Zum Antrag 8 ist zu sagen, dass eine erneute Prüfung des Schanzentunnels derzeit nicht vorgesehen ist. Es liegt auch kein neuer stadträtlicher Beschluss in dieser Sache vor. Wenn Ihnen daran liegt, dass dieses Projekt erneut in die Diskussion aufgenommen wird, empfehle ich Ihnen, einen entsprechenden Vorstoss einzureichen.

Zum Antrag 9 betreffend die Optionen für die zweite Tramachse: In dieser Frage ist der Prozess durch die Zweckmässigkeitsbeurteilung der zweiten Tramachse gesteuert. Selbstverständlich werden aber alle städtischen Projekte koordiniert, respektive wird die nötige Aufwärtskompatibilität sichergestellt. Diesem Antrag können Sie getrost zustimmen. Zum Schanzentunnel, den die SVP im Antrag 11 aufnimmt, habe ich mich bereits geäussert. Zum Antrag 12: Die städtischen Planungsinstrumente sehen eine Reduktion des MIV vor. Aus diesem Grund lege ich Ihnen nahe, diesen Antrag abzulehnen. Wir teilen das im Antrag 14 erwähnte Anliegen im Grundsatz. Im Raum Bollwerk wird es auch weiterhin Angebote für alle Verkehrsmittel geben. Zum Antrag 16: Selbstverständlich sind sichere und attraktive Verhältnisse bei allen Planungen in der Stadt Bern ein zentrales Anliegen. Die Sicherheit ist nicht nur in diesem Perimeter von zentraler Bedeutung. Zum Antrag 17: Die Angst der SVP, wir würden die Leute zwingen, ihre Fusswege unterirdisch zurückzulegen, ist unbegründet. Es wird nach wie vor oberirdische Verbindungen für den Fussverkehr geben. Eine andere Lösung steht nicht zur Diskussion.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag 1 FDP/JF ab. (17 Ja, 50 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 013*
2. Der Stadtrat lehnt den Antrag 2 FDP/JF ab. (18 Ja, 49 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 014*
3. Der Stadtrat lehnt den Antrag 3 FDP/JF ab. (17 Ja, 53 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 015*
4. Der Stadtrat lehnt den Antrag 4 FDP/JF ab. (17 Ja, 52 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 016*
5. Der Stadtrat lehnt den Antrag 5 FDP/JF ab. (25 Ja, 46 Nein) *Abst.Nr. 017*
6. Der Stadtrat lehnt den Antrag 6 FDP/JF ab. (18 Ja, 52 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 018*
7. Der Stadtrat lehnt den Antrag 7 FDP/JF ab. (18 Ja, 53 Nein) *Abst.Nr. 019*
8. Der Stadtrat lehnt den Antrag 8 FDP/JF ab. (19 Ja, 50 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 020*
9. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 9 GFL/EVP, GLP/JGLP zu. (67 Ja, 2 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 021*
10. Der Stadtrat lehnt den Antrag 10 SVP ab. (19 Ja, 51 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 022*

11. Der Stadtrat lehnt den Antrag 11 SVP ab. (19 Ja, 52 Nein) *Abst.Nr. 023*
12. Der Stadtrat lehnt den Antrag 12 SVP ab. (16 Ja, 53 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 024*
13. Der Stadtrat lehnt den Antrag 13 SVP ab. (18 Ja, 52 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 025*
14. Der Stadtrat lehnt den Antrag 14 SVP ab. (19 Ja, 46 Nein, 4 Enthalten) *Abst.Nr. 026*
15. Der Stadtrat lehnt den Antrag 15 SVP ab. (18 Ja, 52 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 027*
16. Der Stadtrat lehnt den Antrag 16 SVP ab. (15 Ja, 56 Nein) *Abst.Nr. 028*
17. Der Stadtrat lehnt den Antrag 17 SVP ab. (15 Ja, 55 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 029*
18. Der Stadtrat stimmt dem Projektierungs- und Realisierungskredit zu. (52 Ja, 18 Nein)
Abst.Nr. 030

- Traktandum 16 wird vorgezogen. -

2020.TVS.000205

16 Gesamtsanierung Schänzlibrücke: Ausführungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Gesamtsanierung Schänzlibrücke: Ausführungskredit.
 2. Für die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und die Ausführung wird ein Kredit von Fr. 1 500 000.00 (inkl. MWST) zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100691 (Kostenstelle 510110), bewilligt. Darin enthalten ist der vom Gemeinderat am 11. November 2020 bewilligte Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 150 000.00.
 3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.
- Bern, 3. November 2021

PVS-Referentin *Laura Binz* (SP): Der Stadtrat entscheidet heute über zwei Brückensanierungsprojekte, beim vorliegenden Geschäft geht es um die 1897 erbaute Schänzlibrücke. Die letzte grosse Sanierung fand 1977 statt. Im Rahmen dieser Sanierung wurde die Brückenplatte neu betoniert. 1994 wurden Werkleitungen eingebaut, 2009 wurden punktuelle Sanierungsarbeiten am Korrosionsschutz und am Betonbelag vorgenommen. 2014 wurde eine visuelle Inspektion mit Zustandsbeurteilung durchgeführt, zu der 2018 Nachabklärungen stattfanden. Laut den Ergebnissen dieser Hauptinspektion befindet sich die Schänzlibrücke in schadhaftem Zustand, so dass Massnahmen ergriffen werden müssen: Die Betonplatte, die Plattenunterschicht und die Widerlager müssen saniert werden. Durch die bestehenden Risse im Beton kann derzeit Wasser eindringen, was sich negativ auf die Stabilität des Belags auswirkt. Zudem muss der Korrosionsschutz der Stahlkonstruktion vollkommen erneuert werden. Die Trottoirs sollen von 2 m auf 2,35 m verbreitert werden. Das bedeutet, dass es ein Kreuzungsverbot für den MIV geben wird. Velos werden selbstverständlich auch weiterhin kreuzen können. An der Signalisation mit 10 Tonnen Höchstgewicht wird sich nichts ändern. Da das Brückengeländer im Zuge der Sanierung entfernt werden muss, ist geplant, ein neues Geländer zu montieren, das optisch dem historischen Bild mehr ähnelt als die bestehende Konstruktion aus den 70er-Jahren. Der preisliche Unterschied ist nicht relevant, da das bestehende Geländer ohnehin demontiert, renoviert und wieder montiert werden müsste. Schliesslich sind auch Kleinmassnahmen zur Erhöhung der Erdbebensicherheit vorgesehen. Dank der Gesamtsanierung kann die Nutzungsdauer der Schänzlibrücke um 80 Jahre verlängert werden.

Die Sanierung kostet insgesamt 1,5 Mio. Franken. Die Hauptkosten machen die Massnahmen am Brückenunterbau, also an den Stahlelementen und an der Tragkonstruktion, und am Brückenoberbau, also an den Betonplatten und am Belag, aus. Der Baubeginn ist für das zweite

Quartal 2022 geplant, das Baubewilligungsverfahren läuft. Das Bauende ist für das vierte Quartal 2022 vorgesehen. Die PVS beantragt dem Stadtrat einstimmig, diesem Ausführungskredit zuzustimmen.

Fraktionserklärung

Laura Binz (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion stimmt dem beantragten Kredit zu. Die Sanierung der Schänzlibrücke ist notwendig, zudem kann die Lebensdauer der Brücke dadurch um 80 Jahre verlängert werden.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ausführungskredit zu. (61 Ja, 0 Nein) *Abst.Nr. 031*

2021.TVS.000222

15 Veloparkierung Umfeld Bahnhof Bern: Zumiete Velostation Welle 7; Verpflichtungs- und Investitionskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Veloparkierung Umfeld Bahnhof Bern: Zumiete Velostation Welle 7; Verpflichtungs- und Investitionskredit.
2. Er genehmigt zum Abschluss eines Mietvertrages für die Velostation Welle 7 für 3 Jahre und 7 Monate einen Verpflichtungskredit zu Lasten der Erfolgsrechnung der Dienststelle 620 Immobilien Stadt Bern (PG620100) in der Höhe von Fr. 1 460 000.00.
3. Er genehmigt für den Betrieb der Velostation Welle 7 für 3 Jahre und 7 Monate einen Verpflichtungskredit zulasten der Erfolgsrechnung der Dienststelle 310 Sozialamt (PG310600) in der Höhe von Fr. 289 300.00.
4. Für den Mieterausbau der Velostation Welle 7 (Hochbau) wird ein Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 525 000.00 zulasten der Investitionsrechnung der Dienststelle 620 Immobilien Stadt Bern (PB21-017) bewilligt.
5. Für die Erschliessung der Velostation Welle 7 (Tiefbau) wird ein Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 155 000.00 zulasten der Investitionsrechnung der Dienststelle 510 Tiefbauamt (I5100746) bewilligt.
6. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Abbruch der Projektierungsarbeiten für die Velostation Hirschengraben. Er genehmigt die sofortige ausserplanmässige Abschreibung der aufgelaufenen Projektierungskosten des vom Stadtrat mit SRB 2018-190 vom 26. April 2018 bewilligten Projektierungskredits von Fr. 870 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100517, und erhöht hierfür das Globalbudget 2021 des Tiefbauamts (Dienststelle 510) mittels Nachkredit um maximal Fr. 870 000.00 von Fr. 46 521 135.46 (Aufwandüberschuss) auf Fr. 47 391 135.46. Der Gemeinderat wird mit der Erstellung der Kreditabrechnung beauftragt.

Bern, 22. September 2021

Anträge

1.	SVP	Rückweisungsantrag: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, das Geschäft zu sistieren, bis die Machbarkeitsstudie der TVS betreffend andere Parkmöglichkeiten rund um den Bahnhof vorliegt.
2.	SVP	Rückweisungsantrag: Die Vorlage ist an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, am geplanten Standort kostendeckende Gebühren für die Veloabstellplätze zu er-

		heben.
3.	GB/JA!	Die maximal erlaubte Veloparkierungsdauer beim Pilotversuch im Hirschengraben und auf der Schanzenbrücke soll auf sieben Tage beschränkt sein.
4.	GB/JA!	Die Gratisparkierung in den beiden Velostationen Welle 7 und PostParc soll auf sieben Tage ausgedehnt werden.
5.	GB/JA!	Eventualantrag: Die Gratisparkierung in den beiden Velostationen Welle 7 und PostParc soll auf 72 h ausgedehnt werden.

Michael Ruefer (GLP) für den PVS-Referenten *Maurice Lindgren* (GLP): Ich vertrete Maurice Lindgren, der unsere Sitzung leider nur von Zuhause aus verfolgen kann, da er sich in Isolation befindet.

Die PVS behandelte dieses Geschäft am 28. Oktober 2021. Die Vorlage zur Velostation Welle 7 umfasst sechs einzelne Anträge zu zwei thematischen Feldern. Fünf Anträge betreffen die Velostation Welle 7, bei diesen Anträgen geht es um 2,4 Mio. Franken. Ein weiterer Antrag betrifft die Abschreibung des Projektierungskredits für die Velostation Hirschengraben in der Höhe von 870 000 Franken. – Bleiben wir bei dieser Abschreibung: Der Gemeinderat hat ja kommuniziert, dass er dieses Projekt abbrechen will, vor allem wegen den Einwänden aus denkmalpflegerischer Sicht in Bezug auf dem Widmann-Brunnen und den Erhalt der archäologischen Bauten im Untergrund, die sich dort befinden, wo die Rampe zur Velostation platziert worden wäre. Weil die Schutzziele der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege somit nicht hätten erfüllt werden können, wäre das Projekt nicht bewilligungsfähig gewesen. Die Abschreibung des Projektierungskredits wird nun in dieser Vorlage untergebracht. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass die Velostation Welle 7 keinesfalls ein Ersatz für die Velostation Hirschengraben ist. Wir sprechen einzig von einer Lösung auf kurze Frist. Laut Auskunft der Verwaltung und des Gemeinderats hätte eine Abschreibung zu einem früheren Zeitpunkt nicht viel eingespart: Da dieses Projekt schon seit einiger Zeit nicht mehr vorwärtskam, fielen kaum mehr weitere Kosten an.

Zum Kredit für die Velostation Welle 7, der folgende vier Elemente umfasst: Mit 1,5 Mio. Franken entfällt der grösste Anteil auf den Verpflichtungskredit für den Mietvertrag zwischen der Genossenschaft Migros Aare (Migros) und Immobilien Stadt Bern (ISB) für die Miete der Velostation bis 2025. 300 000 Franken beträgt der Verpflichtungskredit für den Betrieb der Velostation durch das Kompetenzzentrum Arbeit. Dazu kommen ein Ausführungskredit für einen Mieterausbau in der Höhe von 525 000 Franken sowie ein Ausführungskredit von 155 000 Franken, der für Anpassungen an der Erschliessung über die Kreuzung Seilerstrasse-Laupenstrasse verwendet wird. Diese Massnahmen erlauben es, die Velostation aus verschiedenen Richtungen attraktiv zu erschliessen. Im Ergebnis entstehen 660 wettergeschützte Veloabstellplätze an zentraler Lage, für welche neu eine 24-Stunden-Gratisparkierung eingeführt wird. Auch Massnahmen gegen führerlose und verwaiste Velos im Raum Bahnhof, die im Fachjargon unter den Begriff «Oberflächenparkierung» fallen, sind vorgesehen.

Die Velostation Welle 7 liegt sehr zentral. Die Möglichkeit der Miete und des Ausbaus ergibt sich, weil die Migros einen neuen Untermieter sucht. Die Zugangswege zur Velostation führen über Rolltreppen und Aussentreppen. Das wäre bei einer vollintegrierten Velostation natürlich anders und wird dereinst hoffentlich mit dem Bahnhof der Zukunft möglich sein. Mit der Mietlösung entstehen wesentlich tiefere Investitionskosten als für einen Neubau. Ein Nachteil ist jedoch, dass die Mietlösung bis 2025 befristet ist, weil der Mietvertrag zwischen der Post AG als Eigentümerin und der Migros zu diesem Termin ausläuft. Aus heutiger Sicht bestehen gute Chancen, dass es zu einer noch längerfristigen Mietlösung für die Velostation kommt.

Zum Zeitpunkt, als die PVS dieses Geschäft behandelte, war das Zeitfenster für Einsprachen noch offen. Gemeinderätin Marieke Kruit wird dazu sicherlich ein Update geben können. Für den Fall, dass es bei der Vermietung zu Verzögerungen käme, wäre die betreffende Miete der Stadt geschuldet. Das ist ein grosses Plus bei diesem Vertrag, zusammen mit der Tatsache,

dass die Migros einen Teil der Ausbaukosten übernimmt. Ob die geschuldete Miete von total 1,5 Mio. Franken bis 2025 hoch oder tief ist, kann man nicht leicht beurteilen. Der PVS wurde dazu mitgeteilt, jede einzelne Velostation sei ein Sonderfall, was die Besitzes- und Mietmodelle angehe. Fest steht, dass die Investitionskosten vergleichsweise tief sind, und dass diese Mietlösung für die Stadt eine einmalige Gelegenheit darstellt. Darum hat auch der Kostenaspekt die PVS insgesamt überzeugt. Nach heutigem Stand soll die Velostation schon sehr bald in Betrieb gehen – vielleicht gibt es bereits Neuigkeiten zu diesem Termin. Wir bekommen zwar keine langfristige, aber dafür eine schnelle Lösung.

Die PVS beantragt dem Stadtrat mit 9 Ja- zu 2 Nein-Stimmen, diesem Geschäft mit den unter den Anträgen 1 bis 5 aufgeführten Verpflichtungs- und Investitionskrediten zuzustimmen. Einstimmig beantragt Ihnen die PVS die Zustimmung zum Antrag 6 des Gemeinderats beziehungsweise zur Abschreibung der Velostation Hirschengraben.

Janosch Weyermann (SVP) zu den Rückweisungsanträgen der SVP-Fraktion, Antrag 1 (*liest Antrag 1 vor*): Das Projekt Velostation Welle 7 ist zu sistieren, denn es gilt abzuwarten, bis die Machbarkeitsstudie der TVS betreffend andere Veloparkierungsmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofs vorliegt. Es geht nicht an, dass man jetzt einen Schnellschuss abfeuert. Möglicherweise ergibt die Studie ja, dass es andere, kostengünstigere Möglichkeiten gibt, die überdies besser gelegen sind und eine bessere Anbindung aufweisen, so dass man nicht viele Rolltreppen überwinden muss, um zu seinem Velo zu gelangen. Zu Antrag 2 (*liest Antrag 2 vor*): Mit Antrag 2 beantragen wir die Rückweisung, weil es nicht angeht, dass im Rahmen der Budgetdebatte unzählige Sparmassnahmen umgesetzt und fast sämtliche Gebühren erhöht werden, aber die Veloparkierung in der Welle 7 gratis angeboten werden soll. In Bezug auf die Parkkarten wurde damals mit dem Verursacherprinzip argumentiert, das besagt, wer Kosten verursacht, soll diese auch selbst tragen. Wieso die Velofahrenden, die Kosten von 2,4 Mio. Franken verursachen, diese nicht selbst tragen sollten, bleibt mir schleierhaft.

Fraktionserklärungen

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich spreche wiederum in Vertretung von Eva Krattiger. In diesem Votum sind die Antragsbegründungen und das Fraktionsvotum zusammengefasst. 4700 Veloparkplätze stehen im Umkreis des Bahnhofs zur Verfügung. Viele von ihnen sind meistens doppelt belegt, die Velos stehen dicht an dicht. Wer sein Fahrrad am Bahnhof abstellen will, sei es am Bollwerk, beim Hirschengraben oder auf der Schanzenbrücke, muss in Kauf nehmen, dass ab und zu etwas am Velo kaputtgeht, wenn das benachbarte Velo unvorsichtig von Parkplatz wegmanövriert wird. – Ein Trauerzustand für eine Möchtegern-Velohauptstadt! Handlungsbedarf ist klar vorhanden. Dieser ist gross und wird bis 2030 noch grösser. Laut dem Veloparkierungskonzept der Stadt Bern braucht es bis dahin rund 10 000 Veloparkplätze. Davon sind wir noch meilenweit entfernt, egal, ob es die Velostation Welle 7 gibt oder nicht. Die Welle 7 dient von der Grösse her gerade einmal als Ersatz für die heutigen, provisorischen Veloabstellplätze am Hirschengraben. Wenn diese Parkplätze 2023/24 im Zuge der Bauarbeiten im Rahmen von ZBB wegfallen, entsteht somit ein Nullsummenspiel. Dem steht die Beobachtung gegenüber, dass die bestehenden Velostationen bislang nicht voll ausgelastet sind. Wenn es darum geht, möglichst schnell zu den Bahngleisen zu gelangen, ist der Umweg über eine Velostation für viele Velofahrende zu weit. Unsere Fraktion ist skeptisch, dass dies mit dem Pilotversuch in der Welle 7 anders wird. Darum stellen wir zwei Anträge, die auf die Verlängerung der Dauer der Gratisparkierung abzielen.

Bern will die Velohauptstadt sein. Das funktioniert jedoch nur, wenn das Velofahren – und dazu gehören auch die Parkplätze – stets attraktiver wird. Manche mögen sagen, dass die Velos in den Stationen doch sicher und trocken untergebracht sind. Aber wenn der Standort

der Parkplätze nicht auf dem Weg liegt, ist auch das nicht attraktiv genug. Zudem besitzen viele Pendler*innen ein «Bahnhofsvelo», respektive ein Fahrrad, das nicht mehr in bestem Zustand ist. Gerade für sie bringt die Velostation keine Vorteile. Dass man das Velo während mehrerer Tage gratis in der Station parkieren kann, wäre ein zusätzlicher Anreiz. Übrigens ist es in Basel schon jetzt möglich, ein Velo eine Woche lang gratis in der Velostation zu parkieren. Diese Praxis bewährt sich. Für uns ist nicht ersichtlich, wieso das in Bern nicht auch funktionieren soll.

Weil wir grundsätzlich der Ansicht sind, dass es auch weiterhin ausreichend oberirdische Parkplätze geben muss, stehen wir der Beschränkung der Parkdauer am Hirschengraben und auf der Schanzenbrücke kritisch gegenüber. Natürlich ist es sinnvoll, dass alte und nicht mehr gebrauchte Velos nicht für ewig in den Veloständen stehen bleiben, aber für die Leute, die ihre Velos regelmässig benutzen soll es auch weiterhin zentrale Abstellmöglichkeiten geben. Ein Velo regelmässig benutzen, heisst nicht, dass man es jeden Tag gebrauchen muss. Es gibt viele Leute, die in Bern arbeiten, aber nur in Teilzeit. Oder Leute in der Ausbildung, die nur an zwei bis drei Tagen in Bern die Schule oder die Universität besuchen. Wenn wir wollen, dass die Leute in Bern auch weiterhin mit dem Velo fahren – und das muss definitiv das Ziel sein – müssen wir ihnen auch zentrale Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung stellen. Der Gemeinderat macht in seinem Vortrag keine genauen Aussagen zur maximalen Parkierungsdauer. Damit aber beispielsweise Teilzeitarbeitende nicht benachteiligt sind, muss es möglich sein, das Velo eine Woche lang parkiert zu lassen.

Zur Abschreibung der Velostation Hirschengraben: Unsere Fraktion hat sich bereits mehrfach sehr ablehnend zur Velostation Hirschengraben geäussert. Darum finden wir es wichtig und richtig, dass diese Velostation abgeschrieben wird. Klar ist jedoch, dass es weitere Veloparkplätze beim Bahnhof braucht, und zwar viele. Die Velostation Welle 7 ist nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Sie reicht bei Weitem nicht aus. Wir erwarten gespannt, welche Lösungen der Gemeinderat bei den weiteren Abklärungen findet. Geeignete Stationen müssen zentral und gut erreichbar sein, damit die Velofahrenden sie nutzen. Velostationen können eine Lösung für die Veloparkierung sein, aber es braucht auch weiterhin genügend oberirdische, einfach zugänglich Parkplätze.

Wir bitten Sie, unseren Anträgen zuzustimmen. Wir stimmen diesem Geschäft zu.

Janosch Weyermann (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir sind diesem Geschäft gegenüber nicht gut gesinnt. Wir erkennen die Problematik mit den wild parkierten Velos und den Veloleichen beim Bahnhof zwar, aber das vorliegende Projekt stellt in unseren Augen nicht die richtige Lösung dafür dar. Mit Gesamtkosten von 2,4 Mio. Franken ist dieses Projekt viel zu teuer. Es handelt sich um ein absolutes Luxusprojekt. Wenn man die Kosten herunterrechnet, kommt man auf einen Betrag von 80 Franken pro Monat und Velo. Zu diesem Preis kann man auch einen Autoparkplatz mieten. Zudem ist der Standort alles andere als ideal. Die vorhandenen Veloabstellmöglichkeiten beim PostParc werden nicht gut genutzt, weil die Nutzerinnen und Nutzer die Anbindung zum Bahnhof als suboptimal erachten. Aus diesem Grund ist zu befürchten, dass die Velostation Welle 7 leer bleiben wird. Am meisten kritisieren wir das bis Mitte 2025 befristete Untermietverhältnis mit der Migros, welche die Liegenschaft von der Besitzerin PostFinance mietet. Die Velostation ist letztlich nichts anderes als eine versteckte Renditegarantie für zwei Grosskonzerne. – Ich spreche die linke Seite an, die sich sonst immer gern in Kritik an Grosskonzernen übt. Es geht nicht an, dass die Stadt Bern Luxusparkplätze für Velos bereitstellt. Ich weiss nicht, ob die Nutzerinnen gratis einen Kaffee mit einem «Gipfeli» oder einen Gratis-Veloservice bekommen. Für mich ist unverständlich, dass sich die Stadt Bern bereit zeigt, dermassen viel Geld in ein Projekt zu buttern für ein Lokal, das ihr nicht gehört und das sie nur drei Jahre lang nutzen kann. Am meisten erstaunt mich, dass die Stadt, trotz der leeren Stadtkasse, nicht dazu bereit ist, für die Veloparkierung am Bahnhof

kostendeckende Gebühren zu erlassen. Die Fraktion GB/JA! beantragt, dass man dort sieben Tage lang gratis parkieren können soll. – Ich weiss nicht. Wo leben Sie überhaupt? Falls unsere Anträge abgelehnt werden und der Stadtrat diesem Kredit – mitsamt den Anträgen GB/JA! – zustimmt, sind wir vorbereitet: Wir haben den Referendumsbogen schon vorbereitet. Sobald das Geschäft im Amtsblatt publiziert wird, können wir mit der Unterschriftensammlung starten. Auf diese Weise können wir dieses Geschäft hinauszögern und so dem Steuerzahler monatliche Kosten von 40 000 bis 50 000 Franken ersparen.

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP/JUSO: In Sachen Veloparkierung beim Bahnhof besteht grosser Handlungsbedarf. Das ist schon lange so und wird leider noch lange so bleiben. Eine grosse Velostation unter dem Hirschengraben hätte einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Situation und zur Annäherung an das Ziel von 10 000 Abstellplätzen im Bahnhofsbereich geleistet. Leider ist dieses Projekt am erbitterten Widerstand diverser Kreise gescheitert. Unter dem Hirschengraben werden, statt Velos, nun halt einfach 870 000 Franken Planungskosten parkiert. Der Graben bleibt unangetastet erhalten. Ein zugeschütteter Graben als wertvolles Denkmal! – Dazu können sich alle selber denken, was sie wollen. Es ist bedauerlich, dass dieses Projekt sistiert wird, vor allem, wenn man bedenkt, welcher Aufwand dafür schon betrieben worden ist. Für uns ist dieser Schritt aber nachvollziehbar, zumal die Bewilligungsfähigkeit des Projekts fraglich erschien. Umso mehr braucht es Alternativen, unter anderem in Form des vorliegenden Geschäfts für die Velostation in der Welle 7. Diese ist natürlich nicht gratis zu haben. – Wer nach billigeren Alternativen ruft, soll fairerweise auch verraten, wo es solche in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs gibt.

Eine zusätzliche Velostation einzurichten, obschon die bestehenden Velostationen nicht alle ausgelastet sind, ist aus unserer Sicht durchaus sinnvoll. Heute sind die Velostationen ausgelastet, die eine direkte und gut signalisierte Zufahrt aufweisen, sich in der Nähe der Perrons befinden oder zumindest auf direktem Weg zu den Geleisen liegen. Darum ist es zentral, dass die Zufahrt aus allen Richtungen gut erreichbar und sicher ist, vor allem muss sie auch gut signalisiert sein. Das ist bei der neuen Velostation gewährleistet, im Unterschied zur bestehenden Velostation im PostParc, die nicht gut ausgelastet ist. Diese Station dürfte jedoch von der neuen Signalisation profitieren.

Wir begrüssen den Pilotversuch mit der 24-Stunden-Gratisparkierung in der neuen Velostation. Er kann wertvolle Erkenntnisse liefern, ob die Auslastung dadurch erhöht werden kann und ob eine Verschiebung von der oberirdischen Parkierung in die Velostationen bewirkt werden kann. Sollte dieser Pilot erfolgreich verlaufen, ist später sicherlich eine Ausdehnung auf alle Velostationen ins Auge zu fassen, damit für alle die gleichen Konditionen gelten. Mit Fragezeichen behaftet ist hingegen der andere Teil des Pilotversuchs, nämlich die Bewirtschaftung der oberirdischen Veloparkplätze. Das Ziel der Bewirtschaftung, dass der beschränkte Platz denjenigen zur Verfügung stehen soll, die ihn wirklich benutzen, ist zweifellos richtig. Es kommt aber sehr darauf an, wie die konkreten Vorschriften und vor allem auch ihre Umsetzung aussehen. Weil in diesem Zusammenhang immer wieder von illegal abgestellten Velos die Rede ist, erinnere ich gerne daran, dass gemäss Bundesrecht Velos überall auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, solange noch 1,5 m Platz für den Fussverkehr frei bleiben. Auf dem Bahnhofplatz gilt aber bereits eine Ausnahmeregelung, die nun versuchsmässig auf den Sektor Süd-West ausgedehnt werden soll. Dabei muss sichergestellt werden, dass alle, die ihre Velos dort parkieren, wissen, welches Regime gilt. Das muss klar signalisiert sein, auch auf dem Bahnhofplatz, was heute nicht überall der Fall ist. Die zulässige Parkdauer muss angemessen sein und die entfernten Velos müssen möglichst in der Nähe auf unkomplizierte Weise abgeholt werden können. Ganz klar ist jedoch, dass die Bewirtschaftung der bestehenden Plätze kein Ersatz für fehlende Abstellplätze sein kann. Der Mangel an Veloabstellplätzen

kann nur durch einen Ausbau des Angebots behoben werden. Weil die neue Velostation Welle 7 einen Beitrag dazu leistet, stimmen wir diesem Geschäft zu.

Das Grundproblem bleibt jedoch weiterhin ungelöst: Es braucht mehr Abstellplätze beim Bahnhof. Es braucht auch weiterhin genügend oberirdische Parkplätze, insbesondere wenn die Abstellplätze am Hirschengraben wegfallen. Um diesen Mangel zu beheben, müssen auch unkonventionelle Ideen in Betracht gezogen und alle Optionen seriös geprüft werden. Beispielsweise könnten auf einer Veloplattform über den Geleisen Hunderte Velos Platz finden, ohne andere Nutzungen zu konkurrenzieren. Auch in den Gassen rings um den Hirschengraben und den Bahnhof ist noch Platz für Veloabstellplätze vorhanden, genauso wie beim Post-Parc, wo es zwar eine Menge Autoparkplätze, aber keinen einzigen Veloparkplatz gibt. Denkbar ist auch, einige Autoparkplätze im Bahnhofparking aufzuheben und zu Veloparkplätzen – mit direktem Zugang zu den Geleisen – aufzuwerten. Ausserdem gibt es auch automatisierte Abstellsysteme, wie sie an einigen kleinen Bahnhöfen in der Schweiz schon in Betrieb sind. Hand bieten für gute Lösungen müssen vor allem auch die SBB, denn schliesslich sind es ja ihre Kundinnen und Kunden, die die Abstellplätze benutzen, respektive den Bedarf nach Abstellplätzen überhaupt erst verursachen. Der geplante Neubau am Bubenbergplatz wäre ein idealer Ort für zusätzliche Veloabstellplätze. Und auch im Neubau am Bollwerk muss mehr Platz für Velos geschaffen werden.

Wir lehnen alle Anträge ab. Die Anträge GB/JA! schiessen über das Ziel hinaus. Auch wenn die maximale Parkdauer später – je nach den gemachten Erfahrungen – allenfalls angepasst werden muss: Es geht zunächst nur um einen Pilotversuch, der aufzeigen soll, welche Regelung den vorhandenen Bedürfnissen am besten entspricht. Wir stimmen dem beantragten Kredit für die Velostation Welle 7 zu, weil die Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen wichtig und dringend ist.

Lukas Gutzwiller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir danken dem Gemeinderat für diese Vorlage, die ein Schlüsselgeschäft zur Realisierung des neuen Bahnhofsausgangs Bubenberg darstellt. Dank der neuen Unterführung kann der Hirschengraben zu einem Stadtpark umgewandelt werden, spätestens dann muss eine neue Lösung für die Veloparkierung bereitgestellt werden. Der Aufwand von 2,4 Mio. Franken für 660 Veloparkplätze am Bahnhof ist sinnvoll und nötig. Es ist zu hoffen, dass die neue Velostation auch über 2025 hinaus zugemietet werden kann. Wichtig ist, dass der Investitionskredit mit einem Pilotversuch zur Bewirtschaftung der oberirdischen Veloparkplätze im Bereich des Bahnhofs unterstützt wird. Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist ein zentrales Element auf dem Weg zu einer klimaneutralen Stadt. Die 24-Stunden-Gratisveloparkierung ist ein vernünftiger Vorschlag, der nicht infrage gestellt werden sollte, wie es die Fraktion GB/JA! macht. Es kann nicht sein, dass der Hirschengraben von Langzeitparkierern versperrt wird, so dass Personen mit einem Kinderwagen oder mit einem Rollstuhl auf dem Trottoir fast nicht mehr durchkommen. Die Erfahrung zeigt, dass mindestens die Hälfte der am Hirschengraben parkierten Velos innerhalb einer Woche nie bewegt werden. Es ist verständlich, dass jemand am Bahnhof ein Velo für den Notfall parkiert, der dann eintritt, wenn er oder sie das letzte Tram nach Hause verpasst. Dieses Verhalten führt jedoch mittelfristig zu Nutzungskonflikten und zu einer Entsolidarisierung. Deshalb ist es wichtig, die Gratisparkdauer im Pilotversuch auf 24 Stunden zu beschränken, um damit Erfahrungen zu sammeln. Falls der Versuch nicht funktioniert, will das aber nicht heissen, dass die Gratisparkdauer ausgeweitet werden muss, sondern, dass das Parkverbot besser durchgesetzt werden muss, wie es am Bollwerk geschieht. Die Stadt Thun, die aus grüner Sicht sicher nicht verdächtig ist, macht dies schon seit einiger Zeit. Für die bisherigen Langzeitparkierenden, die das Velo nur sporadisch benutzen, gibt es ja das tolle Veloverleihsystem der Stadt Bern. Es kann nicht sein, dass die Velofahrenden sowohl den Fünfer als auch das «Weggli» verlangen: Man kann nicht teure Veloinfrastrukturen aufbauen, die dann aber kaum genutzt

werden, weil es für die Leute eben an bequemsten ist, das Velo möglichst nahe bei den Gleisen abzustellen, anstatt 50 m zu Fuss zurückzulegen. Darum finden wir das dem Bewirtschaftungssystem zugrundeliegende Prinzip «Zuckerbrot und Peitsche» sinnvoll. Wenn es darum geht, die Veloparkplätze besser auszunutzen, um den öffentlichen Raum dadurch zu entlasten, darf es kein Denkverbot geben.

Verschobene Traktanden

Der Stadtrat verschiebt die Fortsetzung der Beratung zu folgendem Traktandum auf eine spätere Sitzung:

- 15 2021.TVS.000222 Veloparkierung Umfeld Bahnhof Bern: Zumiete Velostation Welle 7; Verpflichtungs- und Investitionskredit

Eingänge

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

1. Dringliches Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL): Stadtklima verbessern, Biodiversität fördern, Klimaziele erreichen: Fassaden begrünen!
2. Motion Manuel C. Widmer (GFL): Lüften ist kein langfristiger Infektionsschutz für Bildungs- und Betreuungsräume
3. Dringliche interfraktionelle Motion SP/JUSO, Freie Fraktion, GFL/EVP, GB/JA!, (Katharina Altas/Barbara Nyffeler, SP/Jemima Fischer, AL/Brigitte Hilty Haller, GFL/Bettina Jans Troxler, EVP/Regula Bühlmann, GB/Franziska Geiser, GB): Sofortige Erneuerung des Vertrages zwischen Schutz und Rettung Bern und dem Geburtshaus Luna
4. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Kurt Rügsegger, SVP): Leitfaden der Stadt Bern zu diskriminierungsfreier Kommunikation: Wieso braucht die Stadt angesichts des Leitfadens der Bundeskanzlei zum geschlechtergerechten Formulieren noch einen eigenen Leitfaden zur Sprache?
5. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Kurt Rügsegger, SVP): Nicht funktionierende Rolltreppe Neuengasspassage: Was unternimmt die Stadt?
6. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Ueli Jaisli, SVP): Versiegelung Breitenrain: Würde der Erhalt der Baumalleen und insbesondere der zusätzliche Verzicht auf die Überbauungen Viererfeld und Gaswerk für das Klimaziel der Stadt und die Bewohner nicht ungleich mehr Gewinn mit sich bringen?

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 20.00 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident 2022

X

Manuel C. Widmer

Der Präsident 2021

X

Kurt Rügsegger

Die Protokollführerin

X

Barbara Waelti