



Stadtratssitzung

Donnerstag, 26. März 2015, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäftsnummer
1. Protokollgenehmigungen (Protokoll Nr. 3 vom 12.02.2015 und Nr. 4 vom 19.02.2015)	2014.SR.000343
2. Finanzdelegation; Wahl eines Mitglieds für das Jahr 2015	2009.SR.000214
3. Kleine Anfrage Peter Ammann (GLP): Stadtgespräche mit IKuR: Wer führt sie? Wann fand das letzte Gespräch statt? (SUE)	2015.SR.000061
4. Initiative „Wald-Stadt - NEIN DANKE“ (Abstimmungsbotschaft) (PVS: Sutter / PRD: Tschäppät) <i>Das Geschäft wurde durch die PVS noch nicht verabschiedet.</i>	2013.SK.000192
5. Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft) (PVS: Kohli / TVS: Wyss)	2011.GR.000309
6. Verlängerung der Trolleybuslinie 11 zum Warmbächliweg; Projektierungskredit für das Bau- und Auflageprojekt (PVS: Frauchiger / TVS: Wyss)	2012.GR.000099
7. I5100072, Fr. 860 000.00, Bollwerk: Abbruch und Neubau Passerelle; Kreditabrechnung mit teuerungsbedingtem Nachkreditbegehren; Kennnismahme (PVS: Sutter / TVS: Wyss)	2014.TVS.000161
8. I8500054, Fr. 1 470 000.00, Abwasserreglement der Stadt Bern (AWR): Erheben der wiederkehrenden Regenabwassergebühr, Kredit für die Umsetzung; Kreditabrechnung (PVS: Kruit / TVS: Wyss)	2014.TVS.000118
9. I5200002, Fr. 940 000.00, Mehr Bäume in der Stadt Bern; Realisierungsprogramm und Kredit für Baumpflanzungen 1989 - 1991; Kreditabrechnung (PVS: Grossenbacher / TVS: Wyss)	2014.FI.000007
10. Motion Fraktion GLP (Daniel Imthurn, GLP): Wirksame Verkehrsmassnahmen am Bollwerk für den Langsamverkehr; Begründungsbericht (TVS: Wyss)	2012.SR.000040
11. Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Franziska Grossenbacher, GB): Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (TVS: Wyss)	2013.SR.000018
12. Motion Fraktion SP (Marieke Kruit/Michael Sutter, SP): Abfalltrennung an öffentlichen, neuralgischen Punkten in der Stadt Bern; <i>Ablehnung/Annahme als Postulat</i> (TVS: Wyss)	2013.SR.000389
13. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): 1. Mai – Abfall – entsorgen?; <i>Ablehnung</i> (TVS: Wyss)	2014.SR.000138

14. Interpellation Rolf Zbinden (PdA): Präventive Überwachung der städtischen Abfalldeponien durch private „Ghüder-Sheriffe“? (TVS: Wyss)	2013.SR.000393
15. Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Vergleich der Abfallentsorgungskosten – Wie steht Bern da? (TVS: Wyss)	2014.SR.000043
16. Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Quartierfremde Zwischennutzung der alten Feuerwehrkaserne: Garagen für die Fahrzeugflotte der Nationalbank (FPI: Schmidt) <i>verschoben vom 12.03.2015</i>	2015.SR.000004
17. Motion Fraktion FDP (Alexandre Schmidt, FDP): Sanierung von Gebäuden der Stadt Bern. Priorisierung der Energiebilanz; Abschreibung (FSU: Cevik / FPI: Schmidt) <i>verschoben vom 12.02.2015 und 12.03.2015</i>	2011.SR.000151
18. Interfraktionelle Motion GB/JA!, SP/JUSO (Rahel Ruch, JA!/Christine Michel, GB/Lea Kusano, SP): Minimallöhne des städtischen Personals erhöhen; Abschreibung (FSU: Wicki / FPI: Schmidt) <i>verschoben vom 12.02.2015 und 12.03.2015</i>	2012.SR.000303
19. Motion Fraktion SVP (Erich Hess, SVP): Liegenschaftssteuer abschaffen!; <i>Ablehnung</i> (FPI: Schmidt)	2014.SR.000039
20. Interpellation Fraktion SP (Lena Sorg, SP): Was unternimmt die Stadt gegen Steuerhinterziehung? (FPI: Schmidt)	2014.SR.000142
21. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Kreditvorlagen: Zusammen was zusammen gehört! Keine Umgehung der Kreditkompetenzen! Klare Verantwortlichkeiten auch im Gemeinderat!; <i>Annahme und gleichzeitig Prüfungsbericht</i> (FPI: Schmidt)	2013.SR.000431
22. Interpellation Fraktion GB/JA! (Sabine Baumgartner, GB): Bezahlte Stillzeiten auch für städtische Angestellte? (FPI: Schmidt)	2014.SR.000197
23. Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Wie wird die Aufsicht über die Quartierorganisationen in der Stadt Bern geregelt? (PRD: Tschäppät)	2015.SR.000016

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 7	309
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	312
Mitteilungen des Präsidenten	313
Traktandenliste.....	316
1 Protokollgenehmigungen (Protokoll Nr. 3 vom 12.02.2015 und Nr. 4 vom 19.02.2015)	316
2 Finanzdelegation; Wahl eines Mitglieds für das Jahr 2015	316
3 Kleine Anfrage Peter Ammann (GLP): Stadtgespräche mit IKuR: Wer führt sie? Wann fand das letzte Gespräch statt?.....	316
5 Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft).....	317
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr	338
5 Fortsetzung: Detailberatung: Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft).....	339
Einzelvoten	344

6	Verlängerung der Trolleybuslinie 11 zum Warmbächliweg; Projektierungskredit für das Bau- und Auflageprojekt.....	349
7	I5100072, Fr. 860 000.00, Bollwerk: Abbruch und Neubau Passerelle; Kreditabrechnung mit teuerungsbedingtem Nachkreditbegehren; Kenntnisnahme	353
8	I8500054, Fr. 1 470 000.00, Abwasserreglement der Stadt Bern (AWR): Erheben der wiederkehrenden Regenabwassergebühr, Kredit für die Umsetzung; Kreditabrechnung	354
9	I5200002, Fr. 940 000.00, Mehr Bäume in der Stadt Bern; Realisierungsprogramm und Kredit für Baumpflanzungen 1989-1991; Kreditabrechnung	355
10	Motion Fraktion GLP (Daniel Imthurn, GLP): Wirksame Verkehrsmassnahmen am Bollwerk für den Langsamverkehr; Begründungsbericht	356
14	Interpellation Rolf Zbinden (PdA): Präventive Überwachung der städtischen Abfalldeponien durch private „Ghüder-Sheriffe“?.....	358
	Traktandenliste	359
	Eingänge.....	360

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsident Claude Grosjean

Anwesend

Katharina Altas
Christa Ammann
Peter Ammann
Cristina Anliker-Mansour
Mess Barry
Henri-Charles Beuchat
Manfred Blaser
Regula Bühlmann
Yasemin Cevik
Rithy Chheng
Michael Daphinoff
Peter Erni
Alexander Feuz
Claudio Fischer
Benno Frauchiger
Rudolf Friedli
Jacqueline Gafner Wasem
Lionel Gaudy
Katharina Gallizzi
Simon Glauser
Thomas Göttin
Hans Ulrich Gränicher
Franziska Grossenbacher

Lukas Gutzwiller
Isabelle Heer
Erich Hess
Kurt Hirsbrunner
Mario Imhof
Daniel Imthurn
Roland Iseli
Roland Jakob
Stefan Jordi
Dannie Jost
Nadja Kehrli-Feldmann
Ingrid Kissling-Näf
Daniel Klauser
Philip Kohli
Fuat Köçer
Marieke Kruit
Daniela Lutz-Beck
Martin Mäder
Peter Marbet
Lukas Meier
Melanie Mettler
Patrizia Mordini

Stéphanie Penher
Marco Pfister
Kurt Rüeegsegger
Sandra Ryser
Leena Schmitter
Hasim Sönmez
Lena Sorg
David Stampfli
Michael Steiner
Matthias Stürmer
Bettina Stüssi
Michael Sutter
Luzius Theiler
Regula Tschanz
Gisela Vollmer
Johannes Wartenweiler
Janine Wicki
Manuel C. Widmer
Patrik Wyss
Rolf Zbinden
Patrick Zillig
Christoph Zimmerli

Entschuldigt

Bernhard Eicher
Tania Espinoza Haller
Ueli Jaisli
Bettina Jans-Troxler

Martin Krebs
Hans Kupferschmid
Annette Lehmann
Christine Michel

Seraina Patzen
Halua Pinto de Magalhães
Pascal Rub
Martin Schneider

Vertretung Gemeinderat

Reto Nause SUE

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD

Alexandre Schmidt FPI

Franziska Teuscher BSS

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär
Annemarie Masswadeh, Protokoll

Nik Schnyder, Ratsweibel
Susy Wachter, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

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

Mitteilungen des Präsidenten

Vorsitzender *Claude Grosjean*: Ich habe heute zwei Rücktritte zu vermelden, von zwei gewichtigen Stadtratsmitgliedern beider Seiten. Ich lese die Rücktrittserklärung von Rolf Zbinden vor: „Liebe Anwesende! Orte mögen wechseln, heute Bern, morgen Basel, Aufgaben sich wandeln, Zusammenhänge sich verändern – der Mittelpunkt bleibt. Oder etwas anders und flapsiger formuliert: Acht Jahre Stadtrat – und kein bisschen müde und kein bisschen weiser. Mein Dank gilt allen, die so was möglich machen und mich immer – in guten und in bleiernen Zeiten – unterstützt, die mitgetragen und mitgestritten haben. Ich habe in den acht Jahren als Stadtrat erfahren, dass auf wenig Verlass ist – nicht einmal auf das Stadtratsreglement. Mein Dank gilt zuvorderst meiner Partnerin, meinen Söhnen, meinen Eltern und den Genossinnen und Genossen der Partei der Arbeit.“

Als der „Marsch auf Bern“ nicht nur düstere Erinnerungen wachrief, sondern auch breiten und erfolgreichen Widerstand, als der Häuptling am Bärengraben mit seinem Zottel stecken blieb und die Glatzen nur noch blöd glotzten – da kannte die konzertierte Reaktion innerhalb und ausserhalb des Stadtrats kein Halten mehr. Die Anfälle von Feigheit und Niedertracht, die auch nach dem Ende des Kalten Krieges vom Gespenst des Kommunismus und der Revolte ausgelöst werden – diese Anfälle und Übergriffe steckt keiner weg, der nicht solidarische Menschen an seiner Seite weiss. Und hier im Rat wusste ich Daniele Jenni und Urs Frieden an meinen Seiten. Ich weiss, wie viel das zu dieser Zeit wert war!

„Wenn es dein Ehrgeiz ist, dass keiner deiner Vorstösse eine Chance hat, dann kann ich das akzeptieren.“ Noch in lebendiger Erinnerung sind mir die Worte des ehemaligen Stadtratspräsidenten Res Zysset. Nein: So hat die Partei der Arbeit ihr Stadtratsmandat nie verstanden. Für ein bisschen Bürgerschreck und Politik-Happening hätte sich der Aufwand während all dieser Jahre nicht gelohnt. Die Partei der Arbeit ist schliesslich angetreten, um konkrete politische Veränderungen anzuregen im Interesse der Menschen, die nicht auf Rosen und Aktien gebettet sind. Wir haben Vorschläge gemacht – und teilweise wurden sie sogar angenommen. „Jedem Kind ein Instrument“, „Spielplätze für den Breitensport“, „Mühleberg stilllegen – und zwar sofort!“, „Gratis-öV für Menschen in Aus- und Weiterbildung“: Das sind keine ideologischen Scharmützel, das sind Forderungen im Interesse der grossen Mehrheit der Bernerinnen und Berner. Und wenn sich diese Anliegen mit der reglementarischen Form schwer taten, war Verlass auf das Ratssekretariat. Für diese Form des Mitdenkens danke ich Daniel Weber und seinem Team ganz herzlich.

Einige unserer Vorstösse fanden im Stadtrat eine Mehrheit, ihre Umsetzung scheiterte jedoch teilweise an den Verhältnissen: an den realen Machtverhältnissen, die sich durch die Debatten und Beschlüsse dieses Rats nur sehr bedingt beeinflussen lassen. Das Erstaunen meinerseits war mässig. Umso erfreulicher, dass die Opposition der Partei der Arbeit gegen Budgetkürzungen bei der Volkshochschule, bei der Aufgabenhilfe und den Kita- und Tagi-Küchen auf der gegenüberliegenden Ratsseite Unterstützung fand. Von unheiligen Allianzen wurde gemunkelt. Die Partei der Arbeit lässt das ziemlich kalt. Niemand, keine Partei in dieser Stadt hat das Wohl des Volks gepachtet. Jeder Verstoss gegen die Interessen der Menschen, die hart arbeiten und sich wenig leisten können, wird auf unseren Widerstand treffen – und wir werden uns von niemandem vorschreiben lassen, wer uns unterstützen darf.

Daran wird sich mit meinem Abgang nichts ändern. Wir leben in finsternen Zeiten – ich habe den Eindruck, schon bessere, hoffnungsvollere erlebt zu haben. Das Beharren auf einer grundlegenden gesellschaftlichen Veränderung ist in unseren Breiten nicht unbedingt mas-

sentauglich. Die Alternative dazu ist aber auf die Dauer nicht lebbar: Der Wahnsinn der Profit-Wirtschaft bietet eine Perspektive bloss für die Eliten, für das berühmte eine Prozent und für jene, die sich ihm andienen. Gerade aus diesem Grund schlugen wir als KommunistInnen keine Möglichkeit aus, die Widersprüche zu entfalten und den Widerstand zu stärken. So sitzt dann halt einer am Donnerstagabend im Rathaus – und steht am Samstagnachmittag auf der Strasse. Beides hat seinen Preis. Ich konnte mir diesen Preis leisten. Zu bereuen gibt es da nichts. Darum teile ich auch den Optimismus des Dichters Bertolt Brecht und sein Lob der Dialektik: „Aus Niemals wird: Heute noch!“ In diesem Sinn: nicht Adieu! In diesem Sinn: Der Kampf geht weiter.“

Lieber Rolf, Sie sind der Stachel im Fleisch des Stadtrats und ich finde es schade, dass Sie jetzt diesen Stachel aus unserem Fleisch selber rausziehen. Ich bin gespannt, ob Sie in Basel wieder aktiv werden und Ihren Stachel dort ins Politfleisch stecken. Sie haben sich etwas bewahrt, was ich mit dem Eintritt in die Politik 2008 weitgehend abgelegt habe, nämlich Ironie, manchmal Zynismus und Subversivität. Wenn ich Ihren geschliffenen Voten zugehört habe, habe ich vielfach gedacht: Der hat schon Recht! Für mich war es immer bereichernd, jemanden im Stadtrat zu haben, der sich nicht an Konventionen hält, der in seinen Voten Rundumschläge macht und sich überhaupt nicht verpflichtet fühlt, selber irgendwelche konstruktiven Ideen einzubringen. Eine Ihrer Aussagen, die eine umfassende Problematik aufs Maximum verdichtet hat, war, und die ich immer wieder gern zitiere – natürlich mit Angabe des Urhebers: „Fussgängerzonen machen blöd“. Sie werden mir als Stadratsmitglied fehlen, ich wünsche Ihnen alles Gute in Ihrem Kampf, wie und wo der auch stattfinden möge. (*Applaus*)

Wechseln wir die Seiten und kommen wir zu Simon Glauser. „Der Glauser ist ein Weichei geworden!“ – Das ist der Titel seines Rücktrittsschreibens: „Lieber Stadtratspräsident, geschätzter Gemeinderat, liebe Kolleginnen und Kollegen, das Zitat, das ich zum Titel meines Rücktrittsschreibens gemacht habe, stammt nicht von irgendwem, nein es stammt von meinem obersten Parteipräsidenten und Nationalrat Toni Brunner. Er hat mir dies zwar nicht persönlich gesagt – die Äusserung ist trotzdem durch eine gezielte Indiskretion an mich herangebracht worden. Offenbar war dies Tonis erste Reaktion, als er im CD-Booklet gelesen hatte, dass ich auch Mitglied der besten Politikerband der Welt, FraktionsZwang bin. Höchste Zeit also, den Wink mit dem Zaunpfahl ernst zu nehmen und nach zehn Jahren die Ämter niederzulegen. Doch vorerst noch dies: Um die Jahrtausendwende bin ich von der bürgerlichen Agglo-Vorzeigegemeinde Ittigen in die linke Hochburg Bern gezogen. Der Politik wegen. Weil es mich hier gebraucht hat. Und weil es einfach spannender war, über Sozialhilfemissbrauch und die Reitschule zu diskutieren, als über Kreiselbepflanzungen und Kompostierreglemente! Im zweiten Anlauf wurde ich 2005 schliesslich in den Stadtrat gewählt. Nun, gefühlte tausend Rats- und Kommissionssitzungen später, stellen sich mir unweigerlich ein paar Fragen: Was habe ich während meines politischen Engagements im Berner Stadtrat erreicht? Was wird bleiben? Was ist für die Berner Bevölkerung von nachhaltigem Nutzen? An was wird man sich in den Geschichtsbüchern erinnern? Wird man mich überhaupt in den Geschichtsbüchern wiederfinden? Was, wenn nicht?

Ich habe während meiner Amtszeit rund 50 eigene oder interfraktionelle Vorstösse eingereicht. Die Themenvielfalt meiner Eingaben versetzt mich noch jetzt ins Staunen: Dabei ging es unter anderem um „Munition mit kontrollierter Expansionswirkung bei der Stadtpolizei“, um die „Öffnungszeiten der Lesesäle in der Uni-Biblere“, um „Plausch-Reisen des Gemeinderats“ sowie um die „Ökobilanz der Eisbahn auf dem Bundesplatz“. Leider abgelehnt wurde eine Motion von Tinu und mir, die 2012 eine „Zone für wildes und alternatives Parkieren“ gefordert hatte. Erheblich erklärt wurden von den eigenen Vorstössen nur gerade knapp eine Handvoll ...

Während fast vier Jahren war ich Präsident der SVP-Fraktion. Ich hatte Einsitz in vier Kommissionen. Unter anderem war ich 2009 während ganzen vier Monaten in der AK. Ich habe

2007 die SBK präsidiert und dabei auch die Sub-Kommission „Sozialhilfemissbrauch“ geleitet. Die Kommissionszeit war eine spannende Zeit, in der ich viel gelernt habe.

Jedoch fast am meisten Aufsehen und Empörung zugleich erreichte zu Beginn meiner Amtszeit die Interpellation „Neue Badeanstalt in der Stadt Bern?“ für die ich sogar von der Schweizer Illustrierten einen (richtigen) Kaktus bekommen habe. Dabei wollte ich lediglich wissen, ob der Gemeinderat ebenfalls der Meinung sei, dass es für das Wasserspiel auf dem Bundesplatz in den Sommermonaten einen Bademeister brauche, der ein wenig zum Rechten schaue... Ob dies für die Geschichtsbücher reichen wird? Ich wage es zu bezweifeln! Und das ist auch gut so.

Ich möchte es an dieser Stelle nicht unterlassen, euch ein paar gut- und ernstgemeinte Ratschläge auf den Weg zu geben:

1. Nehmt euch alle nicht so wichtig.
2. Hört einander zu.
3. Sucht gemeinsam nach Lösungen.
4. Verliert nicht den Humor...
5. ...und die Fähigkeit über euch selbst zu lachen.

Meine Frau und ich haben den Entscheid gefällt, nach Jegenstorf aufs Land zu ziehen. Nicht weil es uns in Bern nicht mehr gefällt. Auch nicht, weil es in Bern so viele Linke hat. Und auch nicht, weil wir nicht wollen, dass unsere Tochter dereinst zusammen mit Mustafa und Perka zusammen in die Schule geht. Aber für eine junge Familie mit mittlerem Einkommen sind die Wohnungsmieten teuer und der Wohnraum, so wie wir uns diesen vorstellen, für unser Budget nicht bezahlbar. Auf dem Land sind die Krankenkassenprämien günstiger, die Luft ist besser und es stört (noch) niemanden, wenn man mit dem SUV zum Einkaufen fährt. Jegenstorf ist mein Heimatort und nicht zuletzt wohnt das Grosi von Linnéa, die unsere familieneigene Kita betreibt, ganz in der Nähe. Nun habe ich natürlich bereits nachgeschaut, wie sich die politischen Kräfteverhältnisse in Jegenstorf derzeit präsentieren. Eigentlich hatte ich gedacht, in eine ländliche SVP-Hochburg zu ziehen. Doch weit gefehlt. Die SVP und die SP stellen im siebenköpfigen Gemeinderat zwar je zwei Sitze. Bei den Parteistimmen schwingen die Genossinnen und Genossen jedoch hoch hinaus. Mit Daniel Wyrsh hat ein linker Gemeindepräsident die Zügel in der Hand und ebendieser hat für nächstes Jahr auch noch eine unumgängliche Steuererhöhung in Aussicht gestellt. Ihr merkt es: Auch in Jegenstorf braucht es mich und die nächsten Wahlen kommen bestimmt!

Zum Schluss möchte ich mich bedanken: Ich bedanke mich bei meiner Fraktion für die gute Zusammenarbeit, die tollen Abschiedsgeschenke und die Nachsicht. Ich bedanke mich beim Ratssekretariat für die stets kompetente und zielführende Arbeit hier im Rat und in den Kommissionen. Ich bedanke mich bei meinen Musikerspändlis von Fraktionszwang für die unzähligen tollen Momente im Bändraum und auf der Bühne. Und ich bedanke mich bei euch, liebe Kolleginnen und Kollegen, für die vielen spannenden Menschen, Bekannt- und Freundschaften, Begegnungen und Gespräche, die ich in den letzten zehn Jahren kennenlernen und erleben durfte. Es hett gfägt! In diesem Sinne ein herzliches auf Wiedersehen und bis bald!“

Lieber Simon, zuerst ganz herzliche Gratulation, allerdings nicht zum Rücktritt aus dem Stadtrat, sondern zu Ihrem 40 Geburtstag, der, wenn ich richtig verstanden habe, heute ist. Zum Rücktritt aus dem Stadtrat gratuliere ich nicht, weil ich den Eindruck habe, Sie haben dem Stadtrat gutgetan, und zwar eben gerade weil Sie von einem Hardliner zu einem Weichei geworden sind. Sie liessen sich nie schubladisieren, Sie haben mit allen zusammengearbeitet, Sie waren immer themenbezogen. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg zur Fortsetzung der politischen Karriere in Jegenstorf, bei Kreiselpflanzungen, Kompostierreglementen und beim Einkaufen mit dem SUV.“ (*Applaus*)

Traktandenliste

Ordnungsantrag Bernhard Eicher (FDP) zur Traktandenliste:

Die Behandlung von Traktandum 15 (Interpellation Fraktion FDP, Bernhard Eicher, FDP) wird aufgrund der Abwesenheit des Interpellanten auf eine spätere Sitzung verschoben.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag Eicher – Traktandum 15 wird auf eine spätere Sitzung verschoben – zu (52 Ja, 0 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 004*

2014.SR.000343

1 Protokollgenehmigungen (Protokoll Nr. 3 vom 12.02.2015 und Nr. 4 vom 19.02.2015)

1. Der Stadtrat genehmigt das Protokoll Nr. 3 vom 12.02.2015.
2. Der Stadtrat genehmigt das Protokoll Nr. 4 vom 19.02.2015.

2009.SR.000214

2 Finanzdelegation; Wahl eines Mitglieds für das Jahr 2015

Der Stadtrat wählt für die zurückgetretene Christine Michel die von der FSU nominierte Regula Tschanz (GB) als Mitglied in die Finanzdelegation.

2015.SR.000061

3 Kleine Anfrage Peter Ammann (GLP): Stadtgespräche mit IKuR: Wer führt sie? Wann fand das letzte Gespräch statt?

Peter Ammann (GLP): Ich danke dem Gemeinderat bestens für die klare und glaube ich auch offene Antwort auf die Anfrage. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass der Gemeinderat jetzt erkannt hat, dass die Reitschule tatsächlich ein präsidiales Dossier ist. Ich weiss nicht, ob es dazu wirklich noch die 50 000-fränkige Studie von Ueli Mäder gebraucht hat, aber jedenfalls hat der Stadtpräsident angekündigt, dass er das Dossier per sofort selber führt. Weiter können wir der Antwort entnehmen, dass das Verhältnis zur IKuR phasenweise angespannt ist, man konnte auch sehen, dass der geltende Leistungsvertrag den aktuellen Problembereichen nicht gerecht wird und wir sind darum sehr gespannt, wie der neue Vertrag daher kommen wird.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

- Traktandum 4 Initiative „Wald-Stadt – NEIN DANKE“ (Abstimmungsbotschaft) war zwar in der PVS traktandiert, aber die Behandlung wurde auf nach den Frühlingsferien verschoben, darum wird das Traktandum auch im Stadtrat auf eine spätere Sitzung verschoben. -

2011.GR.000309

5 Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

Gemeinderatsantrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
- II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:
 1. Für die Ausführung des Gesamtprojekts „Dr nöi Breitsch“ werden die folgenden Kredite bewilligt:
 - Fr. 24 300 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100251 (Kostenstelle 5100200), für den Projektbestandteil Strassenbau;
 - Fr. 31 800 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500181 (Kostenstelle 850200), für den Projektbestandteil Abwasseranlagen.
 Beiträge Dritter sind für Abschreibungszwecke zu verwenden.
 2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
- III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 28. Januar 2015

Sprecher Mehrheit PVS *Philip Kohli* (BDP): Es geht um eine Aufwertung der Hauptachse des Breitenrains. Nach dem Nein zum Tram Region Bern (TRB) stehen zwar immer noch Fragen im Raum zum „Wie weiter“, aber immerhin kann man jetzt wieder Projekte in die Hand nehmen und planen. Es geht auch um die Aufwertung des Breitenrainplatzes, der heute der Bevölkerung wohl kaum als gemütlicher Aufenthaltsort dient. Daneben sind die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den Hauptstrassen und ein Kreisel auf dem Viktoriaplatz geplant. Das Projekt ist in sieben Teilprojekte (TP) unterteilt. In der Kommission haben wir nur über die Punkte diskutiert, die den steuerfinanzierten Teil betreffen, weil wir keine Spezialisten für Abwasserleitungen und ähnliches sind, und aus diesem Grund vertrauen wir der Direktion und ihren Mitarbeitern, dass sie ihre Sache gut machen.

Zu TP1, der Umgestaltung des Breitenrainplatzes. Wichtig ist, dass die Verkehrsfläche des Platzes im Gegensatz zu heute viel kleiner sein wird. Dafür kommt das gestalterische Element umso mehr zum Zug: Sitzbänke, ein Blätterdach und sogar ein beleuchtetes Wasserspiel sind geplant. Beim Blätterdach handelt sich um 32 neue Bäume für je um die 20 000 Franken, exklusive Folgekosten. Dafür werden zwei Taxifahrplätze geopfert. Die Kosten für die Bäume auf dem Breitenrainplatz belaufen sich auf eine Million Franken. Der Brunnen resultiert aus dem Wettbewerbssieger Amélie. Er war in der Kommission umstritten, die Folgekosten sind mit 40 000 Franken beziffert, was ein Teil der Kommission ziemlich viel fand. Selbstverständlich wird Tempo 30 eingeführt, und trotz Tempo 30 möchte man selbstverständlich auch nicht auf die Zebrastreifen verzichten: sie seien für Blinde wichtig, weil diese sich andernfalls an nichts orientieren könnten, um die Strasse zu überqueren. Zwischen dem Breitenrainplatz 36 und 40 ist Tempo 20 geplant. Ein kleiner Teil der PVS war der Meinung, diese Spielerei bringe eine Unsicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger wie auch für Velofahrende und Autos mit sich. Die Kosten für die Aufwertung des Breitenrainplatzes belaufen sich auf 7.05 Mio. Franken. Der Auftrag für den Breitenrainplatz ist durch die Piazza-Motion legitimiert und muss an die Hand genommen werden, dies gilt auch diverse andere Plätze in der Stadt Bern.

TP2, die Neugestaltung der Breitenrainstrasse, wird nur zwecks Koordination aufgeführt, solange der Migros-Neubau nicht über die Bühne ist, macht es keinen Sinn, weiter darauf einzugehen.

TP3, die Sanierung der Abwasseranlagen Breitenrain, erfolgt in zwei Etappen und mittels Microtunneling. Dieses Verfahren ist zwar teurer als das normale, aber über alles gesehen lohnt es sich, weil man erstens nicht die ganze Strasse aufreissen muss und zweitens kann der Verkehr weiter fliessen. Die erste Etappe war bereits im Stadtrat, das Nein zum Tram Region Bern (TRB) hat dann zum Aufschub gezwungen, der Kredit ist noch vollständig vorhanden und die erste Etappe wird jetzt mit dem Projekt Breitenrainplatzaufwertung koordiniert. Auch die Hausanschlüsse müssen ersetzt werden. Bis Sommer 2017 sollten die Arbeiten beendet sein, so dass nachher die Umgestaltung des Breitenrainplatzes erfolgen kann. Man kann davon ausgehen, dass nach Abschluss von TP3 die kommenden Jahrzehnte nichts mehr aufgerissen werden muss. Dieses TP ist also ganz klar das „To do“ dieser Vorlage.

TP4, Sanierung der Rodtmattstrasse: Dort müssen bis 2017 die Gleisanlagen ersetzt werden, und im Rahmen der Gesamtsanierung wird die Strasse um zehn Zentimeter verbreitert, so dass ein Nebeneinander von Tram und Velos problemlos möglich ist. Auch hier ist die Einführung von Tempo 30 angeordnet, und auch hier war ein Teil der Kommission der Meinung, Tempo 30 sei im Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil V nicht vorgesehen, weshalb man gut bei Tempo 50 bleiben könne. Auf der Höhe der Militärstrasse wird ein Fussgängerstreifen erstellt. Gemäss SVI-Bericht (Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten), der gesetzlich als Empfehlung einzuordnen ist, ist es in Ausnahmesituationen möglich, beides zu haben. Nebst dem eben erwähnten sollen noch zwei weitere Fussgängerstreifen markiert werden. Als kleines Zückerchen für die Anwohnenden wird ein leiser Strassenbelag verwendet, so dass die Autos auch bei Tempo 50 sehr leise wären. Dieser Belag ist nicht wirklich teurer als ein normaler Strassenbelag und wir hoffen, dass er mit der fortlaufenden Erfahrung vermehrt eingesetzt wird. Auch in diesem TP sind neue Bäume vorgesehen, die gestalterisch den Alleecharakter verstärken sollen. Anders als bei den Baumpflanzungen auf dem Breitenrainplatz ist eine Mehrheit der Kommission diesen Bäumen gegenüber aber recht skeptisch eingestellt: Da es bereits in den Vorgärten etliche Bäume hat, braucht es ihrer Meinung nach keine neuen. Unsere Sorge gilt den Anwohnern, die durch noch mehr Bäume vor den Fenstern eine noch dunklere Wohnung haben, ausserdem werden sich dort die Krähen niederlassen, und das Herbstlaub auf dem Boden ist meiner Ansicht nach auch für Velofahrer nicht wünschenswert. Die Tramhaltestellen werden zudem noch behindertengerecht gestaltet.

Mit dem TP5, Moserstrasse, sollen die Trottoirs breiter werden, es soll Tempo 30 eingeführt werden und die Parkplätze wären neu auf Strassenniveau. Eine Fussgängerinsel würde die Kreuzung Moserstrasse-Spitalackerstrasse schmücken, und man würde im Bereich dieser Kreuzung auch die Verkehrsfläche minimieren. Auch im Bereich der Tramhaltestelle werden wichtige bauliche Anpassungen getätigt, und man legt die Haltestellen Spitalackerstrasse und Viktoriaplatz zusammen.

Zum Viktoriaplatz: Nach dem Nein zum TRB müssen auch hier verschiedene Vorkehrungen getroffen werden. Die Haltestelle Viktoriaplatz wird aufgehoben und mit der Haltestelle Spitalacker zusammengelegt. Weiter wird in Zukunft ein Kreisel den Viktoriaplatz schmücken, damit sind nachher alle Verkehrsbeziehungen problemlos gewährleistet. Der kleine Platz beim Viktoriaplatz vor der Apotheke und der Post wird von den Dienstgleisen befreit, und ausserdem wird noch eine Lichtsignalanlage (LSA) erstellt, analog der am heutigen Burgernzielkreisel, so dass es keine Kollision zwischen Tram und weiteren Verkehrsteilnehmern gibt.

Das letzte TP ist die Sanierung Kornhausstrasse. Die Haltestelle wird behindertengerecht gestaltet, es wird vorsorglich ein LSA-Koordinationskabel verlegt und es werden weitere tech-

nische Sachen gemacht, zu denen wir im vollsten Vertrauen auf die zuständigen Planer verweisen, weil wir davon nicht viel verstehen.

Der Bauablauf soll in zwei Etappen erfolgen, beginnend mit einem ersten Teil von TP3, also der Sanierung der Abwasseranlagen, auf der Strecke Viktoriarain-Moserstrasse. Der knappe Zeitplan sieht den Beginn der Arbeiten schon Ende 2015 vor. Dank Microtunneling-Verfahren wird der Trambetrieb nicht tangiert. Die weiteren Kanäle werden in einer zweiten Etappe gebaut, ab Herbst 2016. TP1 und TP4 werden gleichzeitig mit der zweiten Etappe von TP3 realisiert. Der Bauablauf wird in vier Phasen aufgeteilt. Auf die Start- und eine Microtunneling-Phase gehe ich nicht ein, weil sie den Verkehrsbetrieb nicht stören. Intensiv wird es in Phase drei: Während der Sommerferien 2017 wird der Gleisbau angegangen, es gibt eine Gesamtspernung während ungefähr acht Wochen, in denen das Tram nicht fährt und Ersatzbusse eingesetzt werden. Auch für den Autoverkehr müssen Umleitungen organisiert werden, zum Teil über die Autobahn. Die letzte Phase wird nur noch gestalterisch sein und wenige Störungen zur Folge haben. TP5 bis TP7 werden ab Frühling 2018 in Angriff genommen, im Sommer 2018 gibt es wieder eine Intensivbauphase von acht Wochen. In jeder Phase bleiben die Notfalldienste der Blaulichtorganisationen gewährleistet.

Die Kosten belaufen sich auf insgesamt 94 Mio. Franken, davon entfallen 56.1 Millionen auf die Stadt Bern. Von diesen 56.1 Millionen werden 31.8 der gebührenfinanzierten Sonderrechnung Stadtentwässerung belastet und 24.3 Mio. Franken der steuerfinanzierten Investitionsrechnung, und von diesen 24.3 Mio. Franken wiederum kann man noch 7.44 Mio. Franken abziehen, die von Bund und Kanton beigetragen werden.

Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit PVS

Rückweisungsantrag Nr.1

Rückweisung des Geschäfts an den Gemeinderat mit der Auflage die Einheit der Materie zu wahren und dem Stimmbürger eine „to do-Vorlage“ wie auch eine separate „Aufwertungsvorlage“ zu präsentieren.

Begründung: Wenn die Stimmbürger die Aufwertungen wie auch die Gleis- und Abwasserleitungssanierungen wünschen, dann soll diese Synergie genutzt werden. Wenn die Stimmbürger das Eine nicht wollen, aber das Andere, muss dies auch berücksichtigt werden. Hier geht es klar um zwei Sachen.

Rückweisungsantrag Nr.2

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, eine neue Vorlage auszuarbeiten, welche sich im Wesentlichen auf die Sanierung der Schienen und Leitungen beschränkt.

Begründung: Die Sanierung der Leitungen und Schienen scheint unbestritten, wohingegen die Platzgestaltung und die Verkehrsberuhigungsmassnahmen umstritten sind.

Eventualantrag 1 zum Rückweisungsantrag Nr.2

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

- reine Sanierungsvariante für Leitungen und Schienen
- Aufwertung der Plätze
- Verkehrsmassnahmen.

Eventualantrag 2 zum Rückweisungsantrag Nr.2

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

- reine Sanierungsvariante für Leitungen und Schienen
- Aufwertung der Plätze.

Subeventualanträge Nr.1 und Nr.2 (gleichlautend, Nr.2: punktweise Abstimmung)

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage:

- a) dem Stimmbürger eine Variantenabstimmung zu unterbreiten, die die Ausarbeitung einer Variante zwischen dem mehrheitlich unbestrittenen Erneuerung für Leitungen und Schienen einerseits und andererseits der diversen Verbesserungen der Platzgestaltung vorsieht;
- b). abzuklären, welche Auswirkungen die vorgesehenen Verkehrsmassnahmen (Platzgestaltung etc.) für die Notfalldienste haben und welche Verzögerungen sich im Notfall für die von der Beschränkung betroffenen Stadtteile konkret ergeben, insbesondere auch Anfahrten aus allen Richtungen insbesondere auch in die Spitäler Salem und BeauSite;
- c) abzuklären, welche möglichen Auswirkungen die Annahme der Vorlage auf das geplante Alterszentrum der MIGROS hat;
- d) abzuklären, welche möglichen Auswirkungen die Annahme der Vorlage auf die betroffenen Quartierteil habe (Mehrverkehr, erhöhter Parkplatzsuchverkehr);
- e) eine Vorlage auszuarbeiten, welche keine Reduktion der Parkplätze vorsieht;
- f) abzuklären, welche möglichen Auswirkungen für den PGV (Privat- und Gewerbeverkehr, MIV) die Annahme der Vorlage auf die betroffenen Quartiere haben;
- g) abzuklären, wie sich das ASTRA und die Strassenverkehrsverbände zu den Verkehrsberuhigungsmassnahmen stellen;
- h) es sei bei der der Planung und Realisierung von einer Zunahme des PGV bis 2030 um 30 % auszugehen und es seien die entsprechenden Massnahmen vorzusehen, die einen entsprechend notwendige Vergrösserung der Kapazität zulassen;
- i) es seien die nötigen Kredittranchen nur auszulösen, wenn die entsprechende Bewilligung des ASTRA dafür vorliegt;
- j) es seien die Strassenverkehrsverbände ein zu binden.

Grundsatzdebatte

Sprecher Minderheit PVS *Alexander Feuz* (SVP): Die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen die Rückweisung dieses Geschäfts, wegen Verletzung der Einheit der Materie. Ich vertrete den Rückweisungsantrag 2 inklusive Evtual- und Subeventualanträge, Philip Kohli wird den Rückweisungsantrag 1 vertreten. Es ist zwar kompliziert, aber es ist einfacher, als es aussieht. Mit dem vorliegenden Geschäft versucht man, im Rahmen der Leitungssanierungen Breitenrain auch noch ganz massive Einschränkungen für den Privatverkehr, Tempo-30-Zonen, Tempo-20-Zonen und Begegnungszonen unterzujubeln. Das empfinde ich als äusserst ungerecht und intransparent. Man sagt Leitungen – und da gehören alle Leitungen dazu und auch die Schienen müssen saniert werden –, will aber gleichzeitig noch die ganze rot-grüne, ideologisch geprägte Verkehrspolitik. Wir sind der Meinung, das sei nicht zulässig, sondern man müsse den Mut haben, die Sache aufzutrennen in Sanierungen, in Platzaufwertung und in Verkehrsberuhigung, und dem Stimmbürger Vorlagen präsentieren, zu denen er einzeln Stellung nehmen kann. Und wenn man das nicht macht, verletzt man die Einheit der Materie. Man kann dem auch Mogelpackung sagen, wenn man versucht, alles zusammen zu machen, und das ist nicht korrekt.

Für die PVS-Minderheit ist klar, dass man das Geschäft an den Gemeinderat zurückweisen sollte mit der Auflage, eine neue Vorlage auszuarbeiten. Im Hauptantrag haben wir es offen formuliert, mit einer Vorlage, die sich im Wesentlichen auf die Sanierung der Schienen und Leitungen beschränkt. Es wurde immer gesagt, es gebe vielleicht gewisse Leute, die gegen diese Sanierung und für den Rest seien, aber ich kann die zuständige Gemeinderätin und die Anwesenden beruhigen: Ich stehe mit Leuten, die diesem Projekt skeptisch gegenüber stehen, in gutem Kontakt, die Leitungen und die Schienenführung sind kaum bestritten, sondern

es geht hauptsächlich um die Verkehrsmassnahmen, die Begegnungszonen und teilweise die Luxusplanung, von der auch eine Minderheit von uns der Meinung ist, die sei nicht nötig.

Im Eventualantrag 1 schreiben wir dem Gemeinderat vor, eine Vorlage für die Sanierung der Leitungen und Schienen zu präsentieren, eine für die Aufwertung der Plätze und eine mit den Verkehrsmassnahmen. Beim Bahnhofplatz hat man es auch so gemacht, mit Varianten, aber hier soll es nicht so laufen. – Nachdem der Schönausteg bachab ging und nachdem die Tramabstimmung nicht wie gewünscht verlaufen ist, versucht man jetzt offenbar ein Paket zu schnüren, so dass alle Ja sagen müssen.

Der Eventualantrag 2 sieht nur einerseits die Sanierungsarbeiten für Leitungen und Schienen und andererseits die Aufwertung der Plätze vor.

Mit dem Subeventualantrag 1 verlangen wir, alles zurückzuweisen, und bei Nummer 2 soll es eine punktweise Abstimmung geben. Gewisse von Ihnen können gewissen Punkten zustimmen, anderen vielleicht nicht, und diesen Leuten wollen wir eine Brücke bauen. Unter b sehen Sie einen ganz heiklen Punkt: Das Tram kann man ja nicht mehr überholen, die Plätze macht man enger, es gibt also Rückstau. Denken Sie daran, wie quälend lang Sekunden sind, die Sie warten müssen, wenn Sie hinten in der Ambulanz liegen, mit einem gesundheitlichen Problem. Wir sind der Meinung, die Notfalldienste seien bei der vorgesehenen Gestaltung und all den Nachteilen, die sie bringt, ungenügend und mangelhaft eingebunden worden. Und weiter: Wenn wir eine Begegnungszone haben, fahren die Leute an anderen Orten durch, weil sie hoffen, sie seien so ein wenig schneller oder die Vortrittsregelungen seien anders. Diese Platzgestaltungen und Fahrverbote haben also gewaltige Auswirkungen, da kann alles verstopft sein und da möchte ich nicht zu Stosszeiten hinten in der Ambulanz liegen. Und denken Sie daran, in diesem Quartier haben Sie mit dem Salemspital und dem Beau Site grössere Player, die haben teilweise auch Notfall, und mir scheint, man müsse unbedingt abklären, ob sie nachher Probleme haben. Man kann doch nicht einfach aus ideologischen Gründen sagen, man mache jetzt mal, das werde schon irgendwie klappen. Das ist genau gleich wie auf der Aare, wo die Sanitätspolizei offenbar kein Spezialschiff haben darf, weil das Schifffahrtsamt sagt, es dürfe aus umweltschützerischen Grundsätzen nicht verkehren, es sei zu laut oder produziere zu viele Abgase, und dabei wäre es ideal, wenn man die Leute aareaufwärts retten könnte. Ich befürchte, dass man hier wieder etwas macht, das gewaltige Auswirkungen hat. Bei der Migros ist auch noch ein Alterszentrum geplant, auch dort muss man schauen, was für Auswirkungen die Vorlage hat. Eine weitere Frage ist, wie gross der Mehrverkehr ist infolge erhöhten Parkplatzsuchverkehrs von Ärzten, Spezialisten, Leuten, die von auswärts kommen. – Wer aus dem Oberland zu einem Spezialarzt muss, kommt nicht mit dem Zug, sondern häufig mit dem Auto, und wenn er dann, auf der Suche nach einem Parkplatz, im Quartier rumfährt, weil das ganze Gebiet mit Einbahnstrassen etc. abgeschlossen ist, dient das niemandem, im Gegenteil, das führt zu einer Gefährdung. Diesen Parkplatzsuchverkehr muss man abklären. Mit Punkt e verlangen wir, eine Vorlage auszuarbeiten, die keine Reduktion der Parkplätze vorsieht. Das Quartier hat bekanntlich ein grosses Bedürfnis an Parkplätzen, der Suchverkehr ist gross, und wenn Sie die wenigen vorhandenen Parkplätze aufheben, wird es noch schlimmer. – Nicht mehr, aber keinen Abbau. Denken Sie daran: Wenn ein Gewerbler für die Anlieferung eines Kühlschranks 40 Minuten rumfahren muss statt nur 20, bezahlt das der Kunde. Man muss auch die Auswirkungen auf die Verkehrsströme in den betroffenen Quartieren und Quartierteilen abklären. Vielleicht hat zwar die eine Strasse weniger Verkehr, dafür fliesst er nachher durch ein ganz kleines Strässchen. Ich habe es schon x Mal gesagt: Wenn es in der ganzen Stadt nur noch Zubringertafeln hat, die niemand beachtet und wenn die Polizei auch nicht kontrollieren kann, sind Sie gleich weit wie vorher, mit dem Unterschied, dass Sie den Verkehr in den Quartieren und nicht auf dem Basis- respektive Übergangnetz haben.

Wir haben dort die Autobahn in der Nähe und damit ist es ganz entscheidend, dass das ASTRA eingebunden ist. Wenn es gewaltige Rückstaus gibt, ist es genau das gleiche wie bei der Sanierung Thunplatz-Ostring, man muss also abklären, was für Einwände es von Seiten ASTRA gibt, man muss zusammenarbeiten und kann sich nicht einfach darüber hinwegsetzen, wie das gewisse Leute meinen. Wir haben ein Nationalstrassennetz und der Verkehr nimmt nun einmal zu, die Stadt Bern kann ihn nicht einfach abriegeln, und wir können den Leuten nicht mittels Verkehrsmassnahmen vorschreiben, sie dürften nicht mehr nach Bern fahren. Wenn die Stadt Bern vielleicht später einmal Geld braucht für den Ausbau, sagt der Kanton dann auch Nein.

Ziffer h ist umstritten, das ist uns klar. Wir gehen von einer Verkehrszunahme von ca. 30% bis 2030 aus. – Diese Zahl habe ich mir nicht aus den Fingern gesogen, sondern die wurde in Zusammenhang mit der Abstimmung zum TRB immer wieder kolportiert. Jetzt kann man den Kopf in den Sand stecken und sagen, das betreffe uns nicht, aber es ist eine Realität. Die Leute von auswärts kommen nun einmal mit dem Auto, und wenn sie im Quartier rumfahren, haben wir nichts als Probleme, und darum sind wir der Meinung, man müsse punkto Verkehr von den Prognosen ausgehen und nicht von Wunschvorstellungen. Wir wissen ja alle, dass die Jungen weniger Velo fahren als früher. Wichtig ist auch, dass man nicht Geld ausgibt für die Planung ohne Zustimmung des ASTRA, dass wir nichts festlegen, wenn wir die Zustimmung des ASTRA für die einzelnen Kredittranchen nicht haben. Entscheidend ist für mich auch, und wir haben das mehrmals gefordert, dass die Strassenverkehrsverbände eingebunden werden, ähnlich wie das mit Läubigi Stadt und Pro Velo praktiziert wird, mit Vorstössen. Aber hier muss man teilweise hören, es seien ja im Rahmen des DIALOGS keine Vertreter dabei gewesen, die sich geäussert hätten, man könne also darüber hinweg gehen. Es geht um ein Miteinander aller Verkehrsträger und wenn man anfängt, gewisse Leute auszugrenzen, führt das zu einer Katastrophe. Es werden weitere Wege, weitere Adern zerstört. Verkehr ist wie Wasser: Sie können Wege schliessen, und dann fliesst er an einem anderen Ort durch. Und wenn Sie, wie hier, gut ausgebaute Strassen beschränken, geht er am Schluss durch kleine Quartierstrassen, und das gilt es zu verhindern.

Es geht hier um ein gewaltiges Projekt, das die Einheit der Materie verletzt, und darum ersuchen wir Sie, unseren Rückweisungsanträgen zuzustimmen. Es bringt nichts, wenn die Sache entgleist, wie beim TRB. – Wo es zum Glück entgleist ist, muss ich sagen. Wir haben hier eine Planung, die von falschen Voraussetzungen ausgeht. Bleiben wir bei den klaren Punkten, machen wir, was gesetzlich vorgesehen ist, legen wir dem Stimmbürger eine Vorlage vor, mit der er zu den Punkten Stellung nehmen kann, zu denen er Stellung nehmen will. Die Vorlage, wie sie jetzt ist, taugt nicht.

Sprecher Minderheit PVS *Philip Kohli* (BDP): Ich begründe den Rückweisungsantrag Nummer 1. Bei diesem Geschäft geht es um Abwasserleitungen, Werkleitungen, Geleise, Bäume, Brunnen, Bänke, Temporeduktionen, Strassensperrungen, den Bau eines Kreisels, das Entfernen von Dienstgleisen und und und. Nach Meinung der Kommissionsminderheit erfüllt eine solche Vorlage ganz klar die Einheit der Materie nicht. Es sind zu viele Elemente hineingepackt und am meisten stört, dass TP3, das man gewissermassen annehmen muss, ein grosser Teil davon ist. Es ist Erpressung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, wenn man sie zwingt, entweder zu allem Ja oder zu allem Nein zu sagen. So ist ein differenziertes Betrachten dieser Vorlage gar nicht möglich. Aus diesen Gründen, die hieb- und stichfest sind, will die Kommissionsminderheit die Vorlage auf zwei Vorlagen aufteilen. Wir wünschen, dass eine To-do-Vorlage ausgearbeitet wird, also grossmehrheitlich das TP3, mit allen Leitungen und für die Gleissanierungen, und daneben soll eine Aufwertungsvorlage präsentiert werden, die all die Bäume, die Strassensperrung, die Temporeduktion etc. beinhaltet. Das schulden wir den Stimmbürgern. Wir haben uns gefragt, warum man das nicht von Anfang an so gemacht

hat. Wenn die Unterstützenden sich so sicher sind, dass das eine gute Sache ist, müssen sie ja auch keine Angst haben vor der Meinung des Volkes. Wir bitten Sie, dem Rückweisungsantrage Folge zu leisten, da Sie ja bestimmt alle für eine breitere demokratischere Palette und mehr demokratische Mitsprachemöglichkeiten sind.

Fraktionserklärungen

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP: Ich erinnere Alexander Feuz gern daran, dass das Stadtberner Stimmvolk zum TRB mit über 60% Ja gesagt hat, inklusive Nordquartier.

Wenn ich die sechs Rückweisungsanträge so anschau, frage ich mich, was das eigentlich soll. Ein Geschäft kann nicht mehr als einmal zurückgewiesen werden. Offenbar haben sich aber hier gewisse Herren einen kleinen Wettstreit geliefert, wer den absurderen Rückweisungsantrag stellen kann. Wer ihn gewonnen hat, lasse ich offen. Falls es im Rat eine Mehrheit für eine Rückweisung gibt, reicht ein einziger Antrag. Ich hoffe, dass wir wenigstens im Stadtrat auf eine punkweise Abstimmung über den Subeventualantrag – was immer das sein soll – verzichten können, das ist bei einem Rückweisungsantrag völlig sinnlos und reine Obstruktion. Ich erspare uns eine endlose Abhandlung zu all den aufgelisteten Punkten. Inhaltlich lehnt die SP sämtliche Anträge ab. Würde man separate Planungen machen für all die verschiedenen Massnahmen – im gleichen Strassenabschnitt! – wäre dies völlig ineffizient, und am Schluss müsste man die Strasse wahrscheinlich dreimal aufreissen und wieder neu asphaltieren, damit auch ganz klar ist, welcher Quadratmeter Asphalt mit welchem Kredit finanziert worden ist. Schon nur, um in diesem Geschäft die Einheit der Materie Asphalt zu wahren, braucht es einen Gesamtkredit und kein Stückwerk.

Eine Aufteilung in eine To-do- und eine Aufwertungsvorlage ist auch nicht möglich, denn die Umsetzung der Piazza-Motion ist genauso To do wie die Gleissanierung oder die Kanalisationserneuerung. Und ich bin überzeugt, dass die genau gleichen Parteien und Stadträte, die jetzt eine Zerstückelung des Projekts fordern, im umgekehrten Fall, wenn die Teilprojekte einzeln in den Stadtrat kämen, lauthals von Salamtaktik reden und bei Teilprojekten von unter sieben Millionen kritisieren würden, dass das Volk nichts dazu sagen dürfe. Manchen kann man es einfach nie recht machen. Die Fraktion SP lehnt das Rudel von Rückweisungsanträgen überzeugt ab.

Daniel Imthurn (GLP) für die Fraktion GLP: „Dr nöi Breitsch“ heisst das Projekt, und das ist eigentlich ein Etikettenschwindel. Es geht nämlich auch noch um den Viktoriaplatz, die Rodtmattstrasse, die Moserstrasse und dieses und jenes. Ich habe bei der Zuteilung in der PVS gedacht, das sei ein ganz traditionelles Geschäft. Aber wie ich dann das Geschäftsdossier gesehen habe, habe ich ein schlechtes Gewissen bekommen, dass ich das Philip Kohli aufs Auge gedrückt habe: 15 cm hoch waren die Akten zu diesem Geschäft! Das Geschäftsdossier hat 523 Seiten umfasst, bei einem normalen Geschäft kommt man auf 30, wenn es hoch kommt vielleicht einmal auf 40 Seiten. Im Dossier hatte es Pläne und noch mehr Pläne, damit hätten Sie im Sitzungszimmer die ganze Wand tapezieren können. Mit andern Worten: das ist eine Riesensache, und niemand hier drinnen kann behaupten, er oder sie kenne dieses Projekt wirklich in der Tiefe, die es eigentlich braucht. Wir sind als Parlament und als vorbereitende Kommission vom Gemeinderat aufgerufen, solche Geschäfte anzuschauen und zu bearbeiten und Fragen dazu zu stellen, und dann sollte man sie in der Kommission in zwei Sitzungen à zwei Stunden und hier in einer Sitzung durcharbeiten können. Wenn der Gemeinderat uns solche Projekte vorlegt, ist das eine Kompetenzverschiebung, denn wie gesagt kann niemand hier mit gutem Gewissen sagen, er oder sie könne das richtig beurteilen. Diese Kompetenzverschiebung führt aber dazu, dass die Macht am Schluss beim Gemeinderat liegt und nicht mehr bei uns. Damit haben wir gemäss Reglement ein Aufgabenproblem. Natürlich gab es

vergleichbar grosse Projekte, TRB wurde in diesem Zusammenhang etwa angeführt. Aber dort waren auch der Kanton und der Bund und zudem zwei weitere Gemeinden mit im Boot. Alle mussten das Projekt zusammen erarbeiten, und schon dort haben wir gesehen, dass es Riesenprobleme gab, ein so grosses Projekt durchzuarbeiten. Das Projekt hier betrifft allein die Stadt Bern und darum wäre es möglich, es aufzuteilen, und darum haben wir grosse Sympathien für die Rückweisungsanträge. Es ist natürlich schon so, dass der innere Zusammenhang gegeben ist, und wenn man die Arbeiten Stück für Stück machen würde, könnte tatsächlich der Vorwurf kommen, ob man denn nicht alles aufs Mal hätte machen können. Die Aufwertung des Breitenrainplatzes ist aus unserer Sicht nötig und wir haben darum für die Rückweisungsanträge Stimmfreigabe beschlossen.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die Fraktion FDP: Die Vorlage verletzt unseres Erachtens ganz klar das Prinzip der Einheit der Materie. Dieses Prinzip besagt im Wesentlichen, dass für den Stimmbürger und die Stimmbürgerin eine unverfälschte und differenzierte Stimmabgabe möglich sein muss. Man kann also nicht einfach ein Birchermüsli vorlegen, sondern man muss die einzelnen Bestandteile auseinandernehmen, soweit sie sich untereinander nicht zwingend bedingen. Im vorliegenden Fall sollen die Stimmenden ein Paket mit ganz unterschiedlichen Teilen drin schlucken müssen: Es geht um eine Gleissanierung, die ist nötig, es geht um Leitungssanierungen, die sind ebenfalls nötig, das sind die unbestrittenen Teile der Vorlage. Daneben geht es aber auch um die Umgestaltung von Viktoria- und Breitenrainplatz – und zumindest bezüglich Breitenrainplatz muss man feststellen, dass es eine Luxussanierung für ein rot-grünes Quartier ist –, und es geht um die Sanierung von Strassen. Und als Tüpfelchen auf dem i geht es auch noch um eine Änderung des Verkehrsregimes im Sinne von rot-grüner Politik. Es wurde bereits gesagt: das Volk wird quasi erpresst, die Teile, die umstritten sind, mit zu schlucken, wenn es nicht riskieren will, dass die unbestrittenen Teile – die Gleis- und Leitungssanierungen und vielleicht in gewissem Mass auch noch die Strassensanierungen – bis zu einem Zeitpunkt hinausgezögert werden, wo es Schäden geben könnte. Dass eine Koordination nötig ist, ist völlig unbestritten und auch dann machbar, wenn man die Gesamtvorlage aufsplittet. Entsprechendes gilt für Synergien. Ich warte schon darauf, dass der Gemeinderat den Vergleich mit dem TRB bringt, und muss sagen: Nicht alles, was hinkt, ist ein Vergleich. TRB war ein Projekt, das über drei Gemeinden gelaufen ist und nur als Ganzes Sinn gemacht hat, an dem der Bund beteiligt war, das unter Federführung des Kantons stand, wo diverse Werke und Bernmobil beteiligt waren. Das konnte man nicht aufdröseln. Man hat es trotzdem gemacht, beispielsweise bezüglich Viktoriaplatz. Es ist damit etwas billiger zu stehen gekommen, zum Glück wird es nicht ausgeführt. Beim Projekt Dr nöi Breitsch haben wir es mit einem reinen Stadtprojekt zu tun, wir haben also eine ganz andere Ausgangslage, und für die Fraktion FDP ist völlig klar, dass man ein Paket schnüren will, das die Leute in die Bredouille bringen soll: Sagen wir Ja, damit das, was wirklich nötig ist, gemacht wird, oder sagen wir Nein, weil wir mit dem Rest nicht einverstanden sind? Das geht so nicht. Aus diesem Grund unterstützt die Fraktion FDP sämtliche Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Unsere Fraktion unterstützt selbstverständlich sämtliche Rückweisungsanträge. Was mir bei der Rednerliste auffällt: die Linke verweigert einmal mehr die Debatte, sie will das Projekt offenbar durchwinken und auf die heiklen Punkte, die wir erwähnt haben, geht man bewusst nicht ein. Uns wurde vorgeworfen, wir hätten ein Sammelsurium gemacht, für eine Rückweisung reiche ein Antrag. Es ist eben anders: Man muss bei einer Rückweisung eine Auflage machen, und da kann es sehr wohl sein, dass gewisse Leute einer Auflage betreffend Notfalldienste zustimmen, aber nichts dagegen haben,

wenn die Parkplätze aufgegeben werden etc., und diesen Leuten gibt man bei einer punktweisen Abstimmung Gelegenheit, Stellung zu nehmen.

Der Hauptpunkt ist für mich nach wie vor: Man hat Angst, dem Volk etwas vorzulegen. Zum TRB halte ich fest: Bern hat zugestimmt, aber gesamthaft ist das Projekt abgelehnt worden, weil es unbefriedigend war. Es könnte auch hier so laufen. Wir meinen, so wie es jetzt aufgeleitet ist, dürfe das Projekt nicht vor das Volk gehen. Wir wollen, dass das Volk mehr Rechte hat und zu den einzelnen Punkten Stellung nehmen kann. Ich danke den Vorrednern für die Unterstützung der Rückweisungsanträge.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Es soll uns doch bitte jemand sagen, was denn Werkleitungen, Abwasserleitungen, Bäume, Brunnen, Strassenerweiterungen, Kreisel etc. etc. gemeinsam haben. Ich weiss nicht, wie affin gewisse Leute hier zu unseren Gesetzen sind, aber eben, mit der bereits tausendmal erwähnten Einheit der Materie hat das hier wirklich nichts zu tun. Der Steuerzahler wird betrogen, indem er unter dem Vorwand, man müsse etwas machen, auch gleich das andere annehmen muss. Das geht für uns nicht.

Uns ist sehr klar, dass Wahlkampf ist, national und bald einmal auch kommunal; und dass Ursula Wyss da wahnsinnig gern auf allen Titelseiten ist, mit der Schaufel in der Hand zur Eröffnung von Bauarbeiten, ist uns auch klar. Aber hier etwas durchzudrücken, nur damit die SP die kommenden paar Jahre wieder eine Mehrheit hat, das wollen wir nicht. Das Geschäft braucht eine Trennung zwischen dem Gebührenfinanzierten, das man machen muss, und dem Steuerfinanzierten, das das wahre Politikum ist. Aus diesem Grund wird die Fraktion BDP/CVP alle Rückweisungsanträge unterstützen, in der Hoffnung auf eine transparente Vorlage und auf Vernunft.

Einzelvoten

Luzius Theiler (GPB-DA): Nachdem vorhin von der rechten Seite gesagt wurde, es melde sich niemand von der linken Seite, doch noch ein Wort, wobei ich nur das bestätigen kann, was schon gesagt wurde: Das mit dem Zusammenrechnen der verschiedenen Elemente in dieser Vorlage ist in Gottes Namen in Ordnung. Die Vorlage hier ist so teuer, dass es nichts ausmachen würde, wenn man sie in fünf Teile aufgliedern würde, die kämen alle ohne weiteres vor das Volk. Aber vielleicht gibt es ja noch andere Plätze – es hätten es noch ein paar nötig, der Helvetiaplatz und der Thunplatz zum Beispiel –, und die werden nicht 50 Millionen kosten, sondern vielleicht acht, wovon die Hälfte für Arbeiten unter dem Boden, und da würden wir alle reklamieren, wenn sie sagen würden, man mache zwei Vorlagen à 4.5 Mio. Franken und damit sei das in der Kompetenz des Stadtrats und komme nicht zur Abstimmung. Die Elemente halten hier alle zusammen, und wenn man mit dem Konzept nicht zufrieden ist, kann man ja die Vorlage vor der Abstimmung bekämpfen. Und falls sie dann abgelehnt wird, was ich aber nicht glaube, würde man schauen, woran es gelegen hat und sie in abgeänderter Form wieder bringen. Aber es gibt ja kaum eine Vorlage, wo die Mitsprache des Quartiers über so lange Zeit so intensiv geführt werden konnte wie zur Sanierung des Breitenrainplatzes und darum fände ich es einen Affront gegenüber dem Quartier und gegenüber allen, die bei der Partizipation und bei den vielen Möglichkeiten der Mitsprache mitgemacht haben, wenn man einfach eine Rückweisung beschliessen würde.

Ich habe allerdings noch eine Frage. Vielleicht gehört es nicht an diesen Ort, aber es ist wichtig für mich, dass es am Anfang geklärt wird: Mir ist in die Nase gestiegen, dass beim Viktoriaplatz von Aufwärtskompatibilität die Rede ist, dass man also offenbar schon Vorarbeiten für die Realisierung des abgelehnten Tramprojekts reingepackt hat. Ich möchte von Gemeinderätin Ursula Wyss wissen, wie hoch die Aufwendungen für diese Aufwärtskompatibilität sind, denn dann könnte man beschliessen, sie aus dem Kredit rauszunehmen.

Rudolf Friedli (SVP): Michael Sutter hat gesagt, Eventual- und Subeventualanträge zu Rückweisungsanträgen seien reine Obstruktion. Das kann nur ein nicht-Jurist sagen oder jemand, der völlig ignorant oder arrogant ist. Ich kann Ihnen erklären, was das Ganze soll: Eine Rückweisung kann man mit Auflagen oder Anweisungen an den Gemeinderat verbinden, wie er mit dem Geschäft weiter verfahren soll. Und diese Anweisungen und Auflagen können sich sehr stark voneinander unterscheiden, je nachdem eben, was man möchte, was der Gemeinderat macht. Und darum macht es durchaus Sinn und es ist Ausdruck von seriöser politischer Arbeit, wenn man Rückweisungsanträge mit Auflagen und Nebenpunkten macht oder dann eben auch Subeventualanträge stellt. Wir geben Ihnen eine Auswahl und Sie müssen nur entscheiden, was von all dem Sie möchten. Aber wenn ich dann höre, das sei Obstruktion und aus dem Votum zudem schliessen muss, dass man die Anträge nicht einmal alle durchgelesen hat, muss ich sagen: Das ist ganz einfach arrogant.

Manuel C. Widmer (GFL): Ich hoffe, ich darf auch als nicht-Jurist etwas sagen, ohne dass es arrogant ist, denn offensichtlich haben ja in diesem Saal nur noch Juristen etwas zu sagen, Politik wird nicht mehr gemacht. Ich gebe Ihnen trotzdem rasch einen Exkurs zum öffentlichen Recht, zur Frage der Einheit der Materie. Ich habe damals an der Uni ungefähr in der zweiten Vorlesung gehört, dass die Anforderungen an eine Initiative, was die Einheit der Materie angeht, nicht die gleichen sind wie im Fall von Behördenvorlagen. Behördenvorlagen können durchaus so daherkommen wie hier, während Volksinitiativen die Einheit der Materie tatsächlich wahren müssen. Ich finde es ein wenig traurig, wenn Juristen und Juristinnen den Leuten vorwerfen, sie verstünden die Sache nicht und selber solche Vermischungen machen.

Peter Ammann (GLP): Luzius Theiler hat vorhin die intensive Mitwirkung des Quartiers erwähnt und auch die Gemeinderätin hat gesagt, man habe das intensiv mit der Quartierkommission und den Anwohnenden angeschaut. Das glaube ich, aber es ist wenig erstaunlich, dass ein Quartier zu einer Platzaufwertung und zu einer Neugestaltung Ja sagt, weil man findet, das sei eigentlich toll. Es geht auch nicht darum, dass man etwas nicht realisieren will, aber wir müssen uns bewusst sein, dass das finanzkompetente Organ der Stadtrat und nachher noch das Volk ist.

Und noch eine Verbindung zur Medienkonferenz der Stadt Bern von vergangendem Montag, an der man ein gutes Jahresergebnis ausweisen konnte. Aber wir haben laut IAFP in den kommenden vier Jahren Selbstfinanzierungsgrade der Investitionen von um die 50%, dabei sollten wir mittelfristig 100% haben, sonst sind die Investitionen nicht gedeckt und es gibt eine weitere Neuverschuldung der Stadt. Ich bitte Sie, sich als finanzkompetentes Organ auch solche Zusammenhänge vor Augen zu halten.

Michael Sutter (SP): Lieber Rudolf Friedli, ich habe bereits bei der Beratung in der PVS sämtliche Anträge und alle Punkte durchgelesen, inklusive der zahlreichen Widersprüche, Sinnlosigkeiten und Fehler. Leider musste ich das machen. Die Minderheit in der Kommission hätte sich ja darauf konzentrieren können, die Punkte herauszugreifen, die mehrheitsfähig sein könnten, anstatt alle aufrecht zu erhalten. Im Sinne der Ratseffizienz wäre das vielleicht nicht so dumm gewesen.

Rudolf Friedli (SVP): Ich rufe in Erinnerung, dass Kommissionsarbeit nicht einfach bedeutet, dass hier im Plenum nichts mehr gesagt werden darf und nur noch abgenickt wird, das ist nicht die Meinung des Ratsreglements. Hier drin werden die Entscheide gefällt, also darf man hier auch Anträge stellen.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Michael Sutter hat eben belegt, dass Rot-Grün in dieser Stadt der Auffassung ist, weil sie nicht nur im Stadtrat, sondern auch in den Kommissionen in aller Regel die Mehrheit hat, habe sich die Minderheit gewissermassen zu beugen und sich mit Blick darauf, dass sie ohnehin überrollt wird, im Parlament zurückzuhalten, auch mit Anträgen. Das Stadtratsreglement sieht einen Filter vor, es braucht nämlich ein Quorum, es kann also nicht jedes Mitglied einer Kommission Minderheitsanträge verfassen, und dieses Quorum war im vorliegenden Geschäft durchs Band weg eingehalten. Und so weit, dass ich mir als Mitglied dieses Rats von der politischen Mehrheit vorschreiben lasse, wie ich mich zu verhalten habe, wird es nicht kommen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Wir haben es hier mit einem grossen Projekt zu tun, das wir der Bevölkerung zur Abstimmung vorlegen wollen. Ich fange mit dem Teil der Aufwertung an. Wir haben den Breitenrainplatz, der nach dem Projekt gestaltet werden soll, das im Wettbewerb 2007 obsiegt hat. 2007 sage ich, um zu zeigen, wie weit zurück sowohl das Projekt wie auch das Anliegen gehen. Es ist unter anderem ein Stadtratsauftrag, dass wir uns um Quartierplätze kümmern und sie aufwerten, dass wir die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung in diesen Quartieren gerade bei ihren zentralen Plätzen entsprechend gestalten. Die Vorlage hat auch einen Teil Verkehrsberuhigung, das war ein Prozess, der intensiv mit dem Quartier entwickelt wurde. Die allererste Auflage, die wir präsentiert haben, wurde im Quartier sehr breit abgelehnt, und das Verkehrsregime, das jetzt vorgeschlagen wird, ist nachher erstens in einem intensiven Prozess und zweitens sehr breit abgestützt zustande gekommen. Ein Abschnitt des Breitenrainplatzes soll als Begegnungszone ausgestaltet werden. Das ist ein Kompromiss. In der Mitwirkung wurde gefordert, den ganzen Platz so zu gestalten, und wir haben den Eindruck, dass wir mit dem Abschnitt, den wir jetzt vorschlagen, den berechtigten Anliegen, die auf die Länggasse, auf die Mittelstrasse, referieren und fragen „Warum nicht auch bei uns?“ mindestens in einem Teilabschnitt gerecht werden können. Es gibt auch noch einen Stadtratsauftrag, der in Zusammenhang mit der Behandlung des Projektierungskredits vor ein paar Jahren erteilt wurde, nämlich den Durchgangsverkehr in die Breitenrainstrasse zu unterbinden, und dieser Auftrag wird im vorliegenden Projekt aufgenommen.

Es gibt aber auch einen wesentlichen Anteil Gleissanierung – die Gleise müssen 2017 respektive 2019 ersetzt werden – und es gibt eine Erneuerung der Haltestellen, dafür haben wir eine Zeitvorgabe, bis 2023 müssen alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs laut nationaler Gesetzgebung hindernisfrei ausgestaltet werden. Und dann haben wir noch den Teil Abwasseranlagen, der hier gesondert ausgewiesen ist, weil er nicht steuer-, sondern gebührenfinanziert wird.

Zur Argumentation, die in Zusammenhang mit den Rückweisungsanträgen immer wieder gebracht wurde, hier werde zu viel zusammen genommen, man müsste das auseinandernehmen, oder, wie es in Rückweisungsantrag 1 heisst, man solle eine To-do- und eine Aufwertungsvorlage daraus machen. Etwas könnten wir tatsächlich abtrennen, die Sanierung der Abwasseranlagen: Weil das mit Microtunneling gemacht wird, braucht es oberirdisch einzig ein paar Schächte, der Rest wird unterirdisch gebaut, die Strassen werden also nicht aufgerissen. Aber auch alles andere sind eben To-dos: Die Gleissanierung – Breitenrain-Guisanplatz bis 2017, Breitenrainplatz-Viktoriaplatz bis 2019 – müssen wir machen, andernfalls macht es Bernmobil im Alleingang, weil sie die Vorgabe haben, die Gleise alle 25 Jahre zu erneuern, weil sie sonst den Sicherheitsvorgaben von Bund und Kanton nicht mehr entsprechen. Es ist also bei weitem nicht so, dass die Stadt hier ein Projekt für sich allein hat, sondern da sind auch Bernmobil und ewb dabei, und der Kanton, der mitfinanziert. Die Erneuerung der Anlagen von ewb kann man nicht unterirdisch machen, dazu braucht es den Tagbau. Dass man die Haltestellen erneuern muss, habe ich erwähnt, auch der Strassenbelag muss erneuert werden, der ist schon über dreissig Jahre alt.

Wenn ich meine Fachleute richtig höre, ist es noch nicht allzu lange her, dass man gesagt hat, man solle doch das alles zusammen bringen, statt erst einmal die Gleise zu sanieren, fünf Jahre später die Trottoirs, und ein paar Jahre darauf kommt ewb und reisst wieder alles auf für die Leitungssanierungen. Genau dies zu vermeiden ist die Absicht dieses Gesamtprojekts. Es wurde schon gesagt: Auch bei einer Aufstückelung müsste man mit jedem Teilprojekt vors Volk gehen, wir aber sind überzeugt, dass es richtig ist, einen Gesamtkredit vorzulegen, so dass die Bevölkerung weiss, was auf sie zukommt und wie hoch der Gesamtbetrag dieses Projekts ist, und weil wir die Koordination mit unseren Partnern – das betone ich ganz explizit, es betrifft nicht nur die Stadt Bern – und die Synergienutzung ernst nehmen. Wir wollen das gemeinsam machen, und eben in einem Mal, damit wir die Bevölkerung nicht alle paar Jahre wieder mit Baulärm und mit Bauemissionen belästigen. Wir finden es richtig, alles in eine Vorlage zu nehmen, ihnen die Vorteile aufzuzeigen, aber auch die Kosten und die Belastung über die kommenden Jahre.

Und jetzt noch zum Teil, von dem man diskutieren kann, ob er sein muss. Dazu haben Sie zu Recht Anträge gestellt, denn das ist genau das, was der politische Wille hier entscheiden soll: Will man diese Bäume? Will man 140 000 Franken für diesen Brunnen ausgeben oder nicht? Das können Sie hier und heute entscheiden. – Sie hätten das schon in der Projektierung entscheiden können, sie können das auch heute noch machen. Sie können auch entscheiden, ob sie Tempo 50 belassen wollen, entgegen dem, was das Quartier in der Mitwirkung sehr breit gefordert hat, oder Sie können die Begegnungszone auf dem Breitenrainplatz aus dem Projekt streichen, aber dies alles hat keine Kostenfolge. Ob man eine Strasse für Tempo 50 oder für Tempo 30 baut, ist kostenmässig nicht relevant.

Und noch zur Bemerkung, das Geschäft sei so komplex, dass man es hier politisch gar nicht behandeln könne: Der Stadtrat hat auch schon andere komplexe Geschäfte behandelt, darin hat er Übung: Er hat über die Marktgass-Sanierung entschieden, über die Bahnhofplatzsanierung und das Tram Bern West. Es ist also nicht so, dass man etwas Neues einführen würde.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Die Rückweisungsanträge 1 und 2 schliessen sich aus, sie werden also einander gegenübergestellt. Und ich erlaube mir die Bemerkung, dass ich erwartet hätte, dass das schon in der Kommission passiert und nur noch ein Minderheitsantrag in den Stadtrat kommt.

Beschluss

1. In der Gegenüberstellung obsiegt der Rückweisungsantrag 1 dem Rückweisungsantrag 2 (25 Ja, 6 Nein, 34 Enthaltungen). *Abst.Nr. 005*
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 1 ab (23 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 006*

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Die Eventualanträge 1 und 2 schliessen sich aus, sie werden einander gegenübergestellt.

Beschluss

1. In der Gegenüberstellung unterliegt der Eventualrückweisungsantrag 1 dem Eventualrückweisungsantrag 2 (22 Ja, 26 Nein, 17 Enthaltungen). *Abst.Nr. 007*
2. Der Stadtrat lehnt den Eventualrückweisungsantrag 2 ab (23 Ja, 42 Nein). *Abst.Nr. 008*

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Wir stimmen nur über Subeventualrückweisungsantrag 2 ab. Inhaltlich sind die Anträge identisch, werden alle Punkte des Subeventualrückweisungsantrags 2 abgelehnt, ist damit der Subeventualrückweisungsantrag 1 automatisch abgelehnt. Buchstabe a wurde in einer der vorderen Abstimmung bereits verworfen, wir stimmen darüber also nicht mehr ab.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt Punkt b des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (19 Ja, 42 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 009*
2. Der Stadtrat lehnt Punkt c des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (21 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 010*
3. Der Stadtrat lehnt Punkt d des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (21 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 011*
4. Der Stadtrat lehnt Punkt e des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (20 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 012*
5. Der Stadtrat lehnt Punkt f des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (19 Ja, 42 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 013*
6. Der Stadtrat lehnt Punkt g des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (20 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 014*
7. Der Stadtrat lehnt Punkt h des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (20 Ja, 42 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 015*
8. Der Stadtrat lehnt Punkt i des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (20 Ja, 41 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 016*
9. Der Stadtrat lehnt Punkt j des Subeventualrückweisungsantrags 2 ab (20 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 017*

Detailberatung

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

Antrag Nr. 1

Auf die 26 Baumpflanzungen an der Rodtmattstrasse ist zu verzichten.

Begründung: In den Vorgärten bestehen bereits etliche Bäume. Neue Bäume machen die Wohnungen dunkler und verschlechtern die Wohnqualität. Das viele Laub ist für die Velofahrer unangenehm und gefährlich. Die Ansiedelung von Krähen und sonstigen Vögeln sorgt ausserdem noch für Lärm und Dreck. Kürzung des Kredits um 520'000 (26 x 20'000) Franken.

Antrag Nr. 2

Teilprojekt 1 Umgestaltung Breitenrainplatz: Bei der Gestaltung des Platzes ist darauf zu achten, dass möglichst wenig Boden versiegelt wird (bspw. mit Asphalt). Bei einem grösstmöglichen Bereich soll auf alternative Bodenbeläge gesetzt werden, die wasserdurchlässig sind. Dabei soll aber den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung sowie den Velofahrenden Rechnung getragen werden.

Begründung: Der bis heute verkehrsdominierte Breitenrainplatz soll ein Begegnungsort für die Bevölkerung werden. Durch die Abkopplung der Breitenrainstrasse entsteht ein grosser Raum, der primär den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehen soll. Dieser wird mit Gestaltungselementen wie Sitzbänken, einem beleuchteten Wasserbecken und Bäumen aufgewertet.

- Ein versiegelter Platz dient dem Verkehr, ein unversiegelter der Bevölkerung.
- Versiegelte Flächen sind für die Natur verlorene Flächen.
- Ein unversiegelter Platz bietet ein besseres Mikroklima – vor allem nachdem er etwas mit Pflanzen bewachsen ist (Wasserrückhaltevermögen der Pflanzen).
- Es ist möglich, die Fläche unversiegelt zu lassen, jedoch einzelne Gehflächen (z.B. Trottoirs) zu asphaltieren, damit die Durchgängigkeit für Rollstühle, Kinderwagen und Velos ganzjährig gewährleistet bleibt.

Antrag Nr.3

Teilprojekt 6 Viktoriaplatz: Der Gemeinderat wird verpflichtet, eine maximale Verkleinerung des Kreisels innerhalb des bestehenden PGV's umzusetzen. Dabei sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Der Kiesel ist möglichst platzsparend zu gestalten und somit deutlich kleiner als der heute geplante Kiesel. Sein Durchmesser ist auf das notwendige Minimum zu reduzieren.
- Er ist nicht oval, sondern möglichst kreisrund.
- Sein Zentrum liegt nicht in der Achse der Kornhaustrasse-BKW-Gebäude, sondern eher nach Osten verschoben.

Begründung: Diese Lösung hätte zwei Hauptvorteile: Die Trottoirfläche vor der BKW-Gartenanlage würde nicht beschnitten und die Umwege für Fussgängerinnen und Fussgänger wären deutlich kleiner als beim heute geplanten Kiesel.

Antrag Nr.4

Teilprojekt 2 Neugestaltung Breitenrainstrasse: Der Gemeinderat wird verpflichtet, die Durchfahrt vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse für den motorisierten Individualverkehr mit baulichen Massnahmen zu verhindern.

Sprecher der Mehrheit PVS *Philip Kohli* (BDP): Der Inhalt von Antrag 1 war bereits vorher ein Thema. In den Vorgärten gibt es sehr schöne japanische Bäumchen, ungefähr so hoch wie der erste Stock. Die neuen Bäume würden bis zur dritten Etage reichen, damit würde nicht nur der erste, sondern auch gleich noch der zweite und dritte Stock dunkler, und das wäre sehr schlecht für die Wohnqualität der Anwohnenden. Das viele Laub ist gefährlich für die Velofahrenden, und die Ansiedlung von Krähen und anderen Vögeln sorgt für Lärm und Schmutz. Unter den Bemerkungen steht, wie hoch die Einsparungen wären, selbstredend würde es gemäss Auskunft des Ratssekretariats beim Gesamtkredit eine entsprechende Kürzung geben. Die Fraktion GLP hat dazu einen entsprechenden Antrag gestellt. Bei Antrag 2 geht es darum, bei der Gestaltung des Breitenrainplatzes darauf zu achten, möglichst wenig Boden zu versiegeln, was einer erhöhten Aufenthaltsqualität dienen würde.

Anträge der Kommissionsminderheit PVS

Minderheitsantrag Nr.1

Bei der Aufwertung des Breitenrainplatzes ist auf den Bau des Brunnens zu verzichten.

Begründung: Die Folgekosten sind mit 40'000.- pro Jahr unverhältnismässig hoch. Falls der Platz mit den restlichen Komponenten bebaut wird, ist dies Aufwertung genug. Kürzung des Kredits um 140'000 (Kosten für den Bau des Brunnens)

Minderheitsantrag Nr.2

Auf die Erstellung einer 20er Zone zwischen den Zebrastreifen (TP1) ist zu verzichten.

Begründung: In einer T20 Zone haben Fussgänger vortritt, in einer T30 Zone die Velo- und Autofahrer. Diese Vortrittsunsicherheit führt auch zu einer Verkehrsunsicherheit. Ausserdem ist der Bedarf einer Solchen Zone nicht gegeben.

Minderheitsantrag Nr.3

Auf die Sperrung der Durchfahrt Breitenrainstrasse ist zu verzichten. Eine solche hätte für den MIV beträchtlichen Ausweichverkehr auf benachbarte Quartierstrassen zur Folge. Dies widerspräche einem grundlegenden Ziel des Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil V.

Begründung: Nichtberücksichtigung der TCS Eingabe

Minderheitsantrag Nr.4

Auf die Einführung von Tempo 30 soll auf der Rodtmattstrasse verzichtet werden.

Begründung: Nichtberücksichtigung der TCS Eingabe

Minderheitsantrag Nr.5

Abgesehen vom Breitenrainplatz soll weiterhin Tempo 50 massgebend sein.

Begründung: Einführung in der Vorlage erpresserisch und ein Politikum, welches nicht mit „To-do's“ in einer Vorlage zur Abstimmung gebracht werden sollte.

Minderheitsanträge Nr.6-18

6. Es sei die Vorlage auf die Sanierung der Schienen und Leitungen zu beschränken.
7. Auf die Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Perimeter sei zu verzichten.
8. Es sei das ASTRA in die Planung und Realisierung einzubinden.
9. Es seien die Strassenverkehrsverbände in die Planung und Realisierung einzubinden.
10. Es sei bei der Planung und Realisierung von einer Zunahme PGV bis 2030 um 30 % auszugehen und es seien die entsprechenden Massnahmen vorzusehen, die eine entsprechend notwendige Vergrösserung der Kapazität zulassen.
11. Es sei sicher zu stellen, dass im Perimeter auch Doppelgelenkbusse der neusten Art sicher kreuzen können.
12. Es ist sicherzustellen, dass Eil- und Direktkurse verkehren können.
13. Es sei sicher zu stellen, dass im Perimeter das TOSA System betrieben werden kann.
14. Es seien entsprechende Überholmöglichkeiten und Ausstellbuchten vorzusehen, sodass Notfallfahrzeuge rasch zirkulieren können.
15. Auf Privilegierungen des Velos sei zu verzichten.
16. Auf Kapphaltstellen im Perimeter sei zu verzichten.
17. Die heutigen Verkehrsführungen sind bei zu behalten.
18. Es seien die Notfallrouten so auszugestalten, dass die Notfallfahrzeuge ungehindert zirkulieren können, auf bauliche Massnahmen, die zu einer Beeinträchtigung führen sei zu verzichten.

Minderheitsanträge Nr.19-23 (Eventualanträge)

19. Auf die Temporeduktionen Tempo 30 im Perimeter sei zu verzichten.
20. Es sei sicher zu stellen, dass die Verkehrsverbände in die Planung eingebunden werden.
(keine Abstimmung)
21. Auf die Erlaubnis des Linksabbiegens bei der Stauffacherstrasse für Velos sei zu verzichten.
22. Die Verkehrsführung in der Herzogs-, Militärstrasse und Kasernenstrassen sind beizubehalten.
23. Die Notfalldienste sind für die Planung und Realisierung einzubinden.

Minderheitsanträge Nr.24-27 (Subeventualanträge)

24. Auf die Begegnungszonen im Perimeter sei zu verzichten.
25. Das Übergangsnetz ist in den bisherigen Kapazitäten beizubehalten.
26. Die Durchfahrt für den Privatverkehr vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse ist zu gewährleisten. (keine Abstimmung)
27. In der Begegnungszone ist ein allgemeines Fahrverbot anzubringen.

SVP-Antrag (mündlich in der Debatte gestellt)

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

Sprecher der Minderheit PVS Alexander Feuz (SVP): Vorneweg: Gewisse Anträge haben wir bereits im Rahmen des Rückweisungsantrags gestellt. Es gab in der Kommission eine Diskussion dazu, was zulässig sei und was nicht, darum haben wir die auch noch dort drin. Ich habe das Wort vorhin nicht ergriffen, möchte aber doch noch sagen, dass ich ungehörig finde,

wenn die Mehrheit sagt, wenn man in der Kommission unterlegen sei, solle man darauf verzichten, die Anträge im Stadtrat noch einmal zu stellen. Wir sind Parlamentarier, wir müssen die Minderheit vertreten, es gehört zu unseren Aufgaben, Anliegen, die man in der Kommission nicht durchgebracht hat, hier zu präsentieren. Im National- und im Grossen Rat kommt es recht häufig vor, dass man in der Kommission unterliegt, und dann werden die Anträge wieder gestellt und kommen durch. Das gehört zum Parlamentsbetrieb, ich gehe davon aus, dass dies bekannt ist.

Ich spreche zu den Anträgen 6 bis 27. Zu Antrag 7 erlaube ich mir folgende Bemerkung: Es ist bekannt, wie der DIALOG Nordquartier zusammengesetzt ist. Eine dominante Figur ist Res Hofmann, der am liebsten allen das Autofahren verbieten würde und sogar den Privaten, die dort Einstellhallenplätze haben, verbieten möchte, sie an Auswärtige zu vermieten. Wenn das aus dieser Küche kommt, ist natürlich klar, dass es vorgelegt wird und damit besteht die Gefahr, dass der Gemeinderat – Vox populi, vox dei – diesen Anliegen nachgibt. Wir wollen, dass das ASTRA in die Planung und Realisierung eingebunden ist, damit man nicht nutzlose Planungskosten hat, weil die Sache scheitert, weil eben ein anderer Player Nein sagt. Im Wankdorf hat man das gemacht, es wird bei Ostring-Thunstrasse gemacht, und hier sollte man das auch machen. Ich hoffe, dass wenigstens von Seiten Gemeinderat erklärt wird, dass das sinnvoll ist. Wenn dies nicht geschieht, kommt bei uns der Verdacht auf, dass die Stadt rot-grüne Ideologie über die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer setzt. Ich habe es schon gesagt: Pro Velo und Läubigi Stadt werden eingebunden, es wird darauf gepocht, dass sie mit dabei sind, und wir meinen, für die Strassenverkehrsverbände müsse das Gleiche gelten. Wir haben Vorstösse eingereicht, die das verlangen, und darauf hat man zugesichert, dass es in Zukunft so sein werde. Ich erinnere an die Planung Thunstrasse, wo man sie zuerst auch nicht eingebunden hat. Ich bin gespannt darauf zu hören, wie sich Gemeinderätin Wyss zu unserem Antrag 9 äussert. Zu Antrag 10. Ich meine: Keine Vogel-Strauss-Politik, stellen wir uns den Herausforderungen, und darum soll man die entsprechenden Massnahmen vorsehen, man soll die nötige Vergrösserung der Kapazität zulassen, sonst ist man blauäugig und baut schlussendlich doch zwei oder dreimal das Gleiche. Antrag 11 ist etwas Neues. Sie wissen, dass wir von der SVP bereits mehrere Vorstösse zum Thema Doppelgelenkbusse eingereicht haben, auch einen interfraktionellen, mit der Unterstützung der FDP und von Luzius Theiler, der sagt, man dürfe jetzt nicht etwas planen und bauen, das in Zukunft den Einsatz von Doppelgelenkbussen nicht zulässt, mit neuer Technologie, die teilweise mit dem TOSA-System funktioniert. Alles, was gegen die neuen Technologien präjudizierend sein könnte, muss unterlassen werden. Wie ich es formuliert habe, ist es sehr offen, ich bitte Sie, Antrag 11 zuzustimmen. Wir wollen neue Linien – wir bringen auch einen entsprechenden Vorstoss – und da kann es doch nicht sein, dass wir mit der Planung und dem Bau hier andere Planungen verunmöglichen. Es heisst nicht, dass man diese Eilkurse einführen soll, sondern es heisst, man solle nichts machen, was dieser Planung und Linienführung zuwiderlaufen würde, entsprechendes gilt für das TOSA-System. Ein wichtiger Punkt sind auch die Ausstellbuchten für die Notfallfahrzeuge in Antrag 14. Wir wollen wie gesagt ein Miteinander aller Verkehrsträger, und in dem Fall kann man nicht eine Privilegierung der Velos machen. Folgerichtig ist auch Antrag 16, der Verzicht auf die Kapphaltestellen, denn so kann man den öV, der sich manchmal selber behindert, überholen. Hansueli Gränicher und ich haben bereits einen Vorstoss zu den Kapphaltestellen eingereicht, und man kann doch hier nicht wieder so planen, dass alles gestaut wird. Ein ganz wichtiger Antrag ist Nummer 18, darüber können Sie mit den Leuten von der Front reden. Ich reiche für die SVP dazu noch einen abgeänderten **Antrag nach** (Antrag 28): ~~Es seien die Notfallrouten~~ **sämtliche Strassen** so auszugestalten (...)

Bei den Eventualanträgen haben wir mit Antrag 21 eine Präzisierung, das Linksabbiegen würde eine Gefährdung bedeuten und darum müssen wir darauf verzichten.

Die Minderheitsanträge 24 bis 27 gelten, wenn alles andere abgelehnt wird. Wichtig ist dort, dass in der Begegnungszone ein allgemeines Fahrverbot anzubringen ist. Es ist sinnvoll, dass eine Begegnungszone wirklich eine Begegnungszone ist.

Philip Kohli (BDP): Ich begründe die Minderheitsanträge 1 bis 5. Bei Antrag 1 geht es darum, dass die Piazza-Motion zwar eine klare Verpflichtung darstellt, aber es scheint uns völlig unverhältnismässig, einen Brunnen zu bauen, der pro Jahr 40 000 Franken kosten soll. Eine Aufwertung des Breitenrainplatzes ist auch ohne Brunnen sichergestellt, und wer das Gegenteil behauptet, soll einmal nach Hamburg schauen gehen, dort gibt es unendlich viele schöne Plätze ohne Brunnen. Zum Minderheitsantrag 2: Wir sind der Meinung, dass eine Begegnungszone zwischen zwei Fussgängerstreifen eine reine Spielerei ist. Die Verwaltung hat es ganz ähnlich gesehen. Erstens besteht eine Unsicherheit durch diese Zone: man hat zu Fuss Vortritt gegenüber den Autos, und fünf Meter weiter gilt das Umgekehrte. Auf eine so kurze Strecke lohnt sich die Verlangsamung auf 20 Stundenkilometer gar nicht, und ausserdem ist es ganz klar eine ideologische Spielerei: In einer Tempo-20-Zone sind Fussgängerstreifen verboten, also lustig, lustig: Macht man eine zwischen den Fussgängerstreifen. Wir verurteilen solche ideologischen, sinnlosen und unüberlegten Spielereien und plädieren für Verkehrssicherheit und auf Beibehaltung von Tempo 30 auf dem ganzen Breitenrainplatz.

Wir sind überzeugt, dass durch eine Sperrung der Breitenrainstrasse nur zusätzlicher Quartierverkehr gefördert wird. Die Unterlagen, die ich als Kommissionsprecher erhalten habe, haben kein einziges Kontra aufgewiesen, was uns veranlasst hat, über diese Täuschungen hinwegzuschauen und die Kontras selber zusammenzusuchen. Hier sind wir ganz klar auf einen solchen Punkt gestossen, der die Bewohner, die den ganzen Suchverkehr werden ertragen müssen, nicht erfreuen wird. Es ist doch klar, dass man versuchen muss, den MIV auf der Hauptstrasse zu führen und nicht eine Reihe weiter hinten, wo die Kinder auf der Strasse spielen. Wir bitten Sie darum, unserem Minderheitsantrag 3 Folge zu leisten, und den Mehrheitsantrag, der vor lauter Ideologie fast platzt, nicht anzunehmen. Warum ist Minderheitsantrag 4 entstanden? – Weil es nach der Meinung der Kommissionsminderheit nichts anderes als Schwachsinn ist, auf einer geraden Strecke, auf der heute sogar das Tram 45km/h fährt, eine Tempo-30-Zone zu machen. Dort hat es keine Kinder, es sind Fussgängerstreifen vorhanden, und man kann sagen, es ist eine Hauptstrasse. Wo bitte sehr sehen Sie einen Grund, um das heutige Regime zu ändern? Wir haben auch die Unfallstatistik angeschaut, wirklich beeindruckend ist sie nicht: Einige Selbstunfälle von Velos, die in die Gleise geraten sind. – Aber das hat doch nichts mit dem Temporegime zu tun, meine Damen und Herren! Seien Sie doch einmal vernünftig und unterstützen Sie auch einmal die logische und nicht die ideologische Seite. Und zu Antrag 5: Wir sind klar der Meinung, dass die Plätze eine gewisse Aufenthaltsqualität brauchen. Tempo 30 auf dem Breitenrainplatz tut niemandem weh, aber diese Verquartierisierung von verkehrsreichen Hauptstrassen ist einfach nur traurig. Mit diesem Vorhaben will man niemandem helfen, man will nur schaden. Diese Art zu denken widerspricht den guten Sitten und ist sicherlich nicht unterstützenswert. Aus diesem Grund sind wir der Meinung, dass das heutige Regime, abgesehen vom Breitenrainplatz, beibehalten werden soll, es gab ja einmal einen Grund, dort Tempo 50 einzuführen. Aber die Vernunft ist mit den heutigen Mehrheitsverhältnissen leider gestorben. Ich bitte Sie, der Vernunft zur Wiederauferstehung zu verhelfen und Antrag 5 zu unterstützen.

Antrag GLP (obsolet)

Auf die 26 Baumpflanzungen an der Rodtmattstrasse ist zu verzichten und der Kredit ist um 520 000 Franken zu reduzieren.

Peter Ammann (GLP): Es geht in Antrag 1 der Kommission um eine Kreditkürzung aus dem Grund, dass man auf die Bäume verzichtet. Die Kreditkürzung steht in der Begründung, aber ich finde das formell nicht korrekt, auch wenn ich nicht Jurist bin, und darum bitte ich, unserem Antrag, inklusive der entsprechenden Kreditkürzung, zuzustimmen.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Philip Kohli hat entsprechende Abklärungen vorgenommen und wir gehen davon aus, nach Treu und Glauben, dass bei sämtlichen Anträgen, die eine Leistungsreduktion fordern, auch gefordert ist, dass der Kredit im gleichen Umfang gekürzt wird, weil andernfalls einfach alles andere teurer würde.

Fraktionserklärungen

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP: Philip Kohli hat von Vernunft geredet, und nachdem er uns erklärt hat, es gebe im Breitenrain keine Kinder: Ich habe das anders in Erinnerung.

Dr nöi Breitsch ist auf den zweiten Blick gar nicht so neu, wie man aufgrund des Titels dieses Geschäfts vielleicht meinen könnte. Die zum Teil über 100 Jahre alten Kanalisationsleitungen werden zwar durch neue Rohre ersetzt, das Abwasser fliesst aber auch nachher ungefähr am selben Ort durch wie vor der Sanierung. Entsprechendes gilt für die Tramschienen, die altershalber ersetzt werden müssen, sie werden praktisch am gleichen Ort eingebaut. Der Ersatz der Schienen und der Kanalisationsinfrastruktur macht denn auch den Grossteil der Kosten dieses Projekts aus, fast 60% entfallen allein auf die Abwasseranlagen. Es wäre eine verpasste Chance, wenn man im Zug dieser umfassenden Sanierungsarbeiten die Gelegenheit nicht nutzen würde, den Strassenraum und die beiden Plätze einladender und menschenfreundlicher und für alle sicherer zu gestalten.

Im Gegensatz zur früheren MIV- und parkplatzorientierten Verkehrspolitik, die dazu geführt hat, dass die Leute, vor allem Familien, richtiggehend aus der Stadt geflüchtet sind, ja, wegen Lärm, Gestank und Gefahr für Leib und Leben fast aus der Stadt flüchten mussten, ist die rot-grüne Verkehrspolitik eine Erfolgsgeschichte. Wer könnte sich heute noch einen Bundesplatz mit Parkplätzen vorstellen? Das Beispiel Mittelstrasse zeigt eindrücklich, wie aus einer Begegnungszone innert kürzester Zeit ein Begegnungsort für einen ganzen Stadtteil werden kann. Der Breitenrainplatz soll der nächste logische Schritt auf diesem Weg sein, der Eigerplatz kommt später, der Thunplatz wurde heute auch schon erwähnt. Am Schluss gibt es hoffentlich in jedem Stadtteil eine Piazza, die diesen Namen auch verdient.

Viele Massnahmen, die in diesem Projekt vorgesehen sind, sind nichts anderes als die Umsetzung von Aufträgen des Stadtrats, sind also von uns bestellt worden. Die Piazza-Motion wurde vom Stadtrat schon vor über 13 Jahren erheblich erklärt, es ist ein verbindlicher Auftrag an den Gemeinderat, der mit dem Projekt hier für den Stadtteil V umgesetzt wird. Auch die Sperrung der Verbindung vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse war ein Entscheid des Stadtrats, der jetzt, nach Jahren, umgesetzt wird. Auch wenn eine Temporeduktion in den Augen der MIV-Fundis eine verkehrspolitische Todsünde darstellt, ist längstens erwiesen, dass man mit Tempo 30 im Durchschnitt zügiger vorwärts kommt, als wenn Tempo 50 gilt. Davon können Sie sich nach der Umgestaltung ja gleich selber überzeugen. Die Vorlage beinhaltet im Übrigen durchaus auch Verbesserungen für den MIV: Im neuen Kreisel am Viktoriaplatz sind alle Abbiegebeziehung möglich, das ist heute nicht der Fall, und die Verbreiterung der Rodtmattstrasse erleichtert nicht nur dem Tram, sondern auch den Autos das Überholen von Velos erheblich. Das Quartier, und zwar nicht nur der DIALOG Nord, war in dieser Planung eng einbezogen und unterstützt das Projekt sehr. Einzelne Ausnahmen mag es wie immer geben, aber sogar der Leist, nicht bekannt dafür, dass er zum rot-grünen Spektrum gehören würde, befürwortet insbesondere auch die Temporeduktionen. Nur das Nötigste machen und nur ja nichts, was allenfalls sogar die Lebensqualität erhöhen könnte: diese Forde-

rung haben wir jetzt verschiedentlich gehört. Man soll also auf den Brunnen, auf mehr Bäume und möglichst auch auf alles andere ausser dem Strassenbelag verzichten, das wird auch mit dem Hinweis auf die jährlichen Folgekosten von insgesamt 57 500 Franken gefordert. Dass die Stadt durch die Aufhebung einer Tramhaltestelle aber auch 150 000 Franken pro Jahr einspart, wurde interessanterweise bis jetzt noch nicht erwähnt. Auch heute im Bund hat dieser Hinweis leider gefehlt. Die jährlichen Betriebskosten sinken also trotz aller Bäume und dem Brunnen um über 90 000 Franken pro Jahr, das dürfte man durchaus auch zur Kenntnis nehmen.

Alexander Feuz hat ein Miteinander aller Verkehrsträger propagiert. Ich weiss nicht, wo dieses Miteinander besser praktiziert werden kann als in einer Begegnungszone.

Dass in der Kommission der Antrag durchgegangen ist, auf die Pflanzung von 26 Bäumen an der Rodtmattstrasse zu verzichten, erstaunt mich immer noch ein wenig und ich hoffe, dass dies ein Betriebsunfall war, den der Stadtrat heute korrigiert. Die SP begrüsst die Verlängerung der Allee in Richtung Guisanplatz sehr und ist überzeugt, dass die Bäume den Strassenraum dort massiv aufwerten. Einfach nur auf die Bäume verzichten kann man ohnehin nicht. Der so entstehende Leerraum müsste gestaltet werden, sei es mit Bänken, Grünflächen oder mit Kunstwerken, sonst wird bestimmt auch nach der Aufhebung der Parkplätze munter weiter parkiert. Auch der DIALOG Nordquartier hat sich mit 8 gegen 1 Stimme klar für die Bäume ausgesprochen, sie sind also auch im Interesse des Quartiers. Ich bitte Sie, den Antrag 1 der PVS-Mehrheit abzulehnen. Den Antrag 2 unterstützen wir. Ein unversiegelter Boden bietet viele Vorteile und sieht vor allem auch nicht nach Strasse aus. Der Stadtrat hat übrigens 2011 beschlossen, dass der Anteil der unversiegelten Flächen mindestens erhalten bleiben soll. Antrag 3 stimmen wir ebenfalls zu. Zwar soll der Viktoriaplatz nicht noch einmal neu aufgelegt werden, aber innerhalb des bestehenden PGV soll er so platzsparend wie möglich gestaltet werden, damit es mehr Platz und kürzere Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger gibt. Antrag 4 fordert bauliche Massnahmen für die Sperrung der Durchfahrt vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse. Das schafft Klarheit und ist bestimmt besser als zum Beispiel ein Poller, der schlussendlich vielleicht doch die meiste Zeit versenkt ist.

Auf die unzähligen Minderheitsanträge gehe ich nicht im Detail ein, so viel Aufmerksamkeit haben sie nicht verdient. Einige Bemerkungen möchte ich aber doch anbringen. Vielleicht liegt es ja am Nordquartier, an der Direktion oder an den Tramschienen: Gleich wie beim TRB machen wieder bürgerliche Verschwörungstheorien die Runde. Dass sich der TCS gegen Temporeduktionen ausgesprochen habe, sei verschwiegen worden. Vielleicht müsste das in der Abstimmungsbotschaft auf Seite 1 in dicken Lettern stehen. Der TCS ist ausnahmsweise gegen eine Temporeduktion? Wer hätte das gedacht! Wenn ich wissen will, welche Position der Verband x oder y zum Projekt z hat, frage ich am besten einfach nach. Und auch wenn man dies aufgrund gewisser Anträge vermuten könnte: der TCS hat in der Verkehrspolitik kein Vetorecht, das hat auch das Bundesgericht schon verschiedentlich festgehalten, Münsingen lässt grüssen. Den Brunnen auf dem Breitenrainplatz finden wir keinen Luxus, sondern ein Gestaltungselement, das den Platz bereichert und das zum Verweilen einlädt. Wasser hat bekanntlich eine beruhigende Wirkung, vielleicht sollte man auch hier im Saal einmal einen Brunnen aufstellen. Meine Redezeit reicht nicht aus, um auf alle Wiederholungen und Widersprüche in den Minderheitsanträgen einzugehen, es würde mit der Zeit wohl auch ein wenig langweilig, aber für zwei Münsterchen reicht es: Antrag 16 will keine Kapphaltestellen im ganzen Perimeter, Antrag 17 dagegen will die heutige Verkehrsführung beibehalten. Ja, was heisst das denn für die bestehenden Kapphaltestellen? Auch die Anträge 26 und 27 sind ein lustiges Pärchen: Der eine will kein Durchfahrtsverbot vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse, der andere fordert ein allgemeines Fahrverbot in der Begegnungszone. Wenn der Antrag ernst gemeint wäre, könnte man ja durchaus darüber diskutieren, allerdings müsste man in dem Fall noch die Stellungnahme des TCS einholen, und ich weiss nicht, ob der ein-

verstanden wäre. Die SP will der Verwaltung und dem Gemeinderat die Auflösung all dieser Widersprüche, Paradoxien und Subeventualitäten ersparen und lehnt die Minderheitsanträge samt und sonders ab. Sie unterstützt das Projekt mit grosser Überzeugung, es ist ein wichtiger Schritt zu einem lebenswerteren und lebendigeren Nordquartier und hat darum Vorbildcharakter auch für andere Stadtteile.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Unsere Fraktion stimmt dem Ausführungskredit für das Gesamtprojekt Dr nöi Breitsch überzeugt zu. Der erbitterte Widerstand der Kommissionsminderheit gegen die oberirdische Neugestaltung des Breitenrains ist für uns absolut unverständlich. Sie ist eine Aufwertung, die die Lebensqualität der Leute, die im Breitenrainquartier wohnen und arbeiten, massiv erhöhen wird. Mit der Umgestaltung im Strassenraum wird aber auch die Verkehrssicherheit markant erhöht. Was genau sind die Faktoren, die zur Steigerung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit führen? Da ist erst einmal der Breitenrainplatz. Er ist heute eine Verkehrsdrehscheibe. Mit der Umgestaltung wird er zum Begegnungsort, wo die Beizer rausstuhlen können, wo Platz ist für einen Markt und wo die Kinder am Brunnen spielen können. Mit der Umgestaltung des Breitenrainplatzes wird die Piazza-Motion im Breitenrain nach 15 Jahren endlich erfüllt. Zweitens ist da der Viktoriaplatz. Er ist heute der Horror für jede Velofahrerin und für jeden Fahrschüler. Die unmögliche Rechtsvortrittskreuzung wird zu einem sicheren Kreisel, ein Unfallhotspot der Stadt Bern kann durch diese Neugestaltung entschärft werden. Drittens werden alle öV-Haltestellen barrierefrei und erfüllen damit die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Und da ist zuletzt ein sehr wichtiger Punkt, nämlich die Reduktion auf Tempo 30 zwischen dem Viktoriaplatz und der Militärstrasse. Die Verkehrsberuhigung steigert die Verkehrssicherheit, sie reduziert den Lärm, sie sorgt für bessere Luft, sie steigert die Schulwegsicherheit, sie sorgt für ein sicheres Abbiegen für die Velofahrenden und sie ermöglicht ein freies Queren der Strassen. Von der Ratsminderheit wird diese Verkehrsberuhigung als massive Einschränkung aufgefasst. Wenn man die Anträge der Kommissionsminderheit liest, könnte man meinen, mit diesem Projekt solle der ganze Autoverkehr aus dem Breitenrain verbannt werden. Es geht aber einzig darum, das Tempo zu reduzieren und so das Nebeneinander von Fussgängerinnen, Velos, öV und Autos gleichberechtigt und menschenfreundlich zu gestalten. Es gibt zahlreiche Studien, die belegen, dass die Fahrzeit für Autos durch Tempo 30 nur minim zunimmt. Der Grund dafür ist, dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer besser harmonieren und der Verkehr flüssiger rollt. Die Gemeinde Köniz hat seit zehn Jahren ein Ortszentrum mit einer Tempo-30-Zone. Fazit: Ein Drittel weniger Unfälle und halb so viele Verletzte. Für die Fraktion GB/JA! ist darum klar: eine Politik, die gegen die Einführung von Tempo-30-Zonen gerichtet ist, ist eine menschenfeindliche Politik. Die Stadt Bern war 1989 unter den Schweizer Städten eine Vorreiterin bei der Einführung von Tempo 30 in den Quartieren. Für uns ist es darum logisch, dass man diesen Weg im Breitenrain konsequent weiter geht. Noch etwas zum Gewerbe. Die Tempo-30-Zone wird von der Ratsminderheit gern als gewerbefeindlich dargestellt. Der Durchgang durch das Quartier ist aber mit der Tempo-30-Zone nach wie vor gewährleistet. Der autofreie Sonntag im Breitenrain wurde von sehr vielen Gewerblern unterstützt, und das sagt uns, dass auch das Gewerbe die Verkehrsberuhigungen mitträgt und den Mehrwert in einem verkehrsberuhigten Quartier durchaus sieht. Abschliessend ist es für die Fraktion GB/JA! auch wichtig zu betonen, dass sich das vorliegende Projekt auf bestehende Planungen, Stadtratsbeschlüsse und überwiesene Motionen abstützt, der Vorredner ist bereits darauf eingegangen. Konkret sind es der Teilverkehrsplan Breitenrain, der Quartierplan, die Piazza-Motion, und auch die Absperrung der Einfahrt vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse war ein Stadtratsbeschluss. Das Gesamtprojekt Dr nöi Breitsch ist für die Fraktion GB/JA! wegweisend für eine Quartierplanung, die die Lebensqualität der Bevölkerung ins Zentrum rückt.

Zu den Anträgen, zuerst zu unserem Antrag zur Abstimmungsbotschaft. In der Abstimmungsbotschaft kommt nicht klar zum Ausdruck, wo genau die Eingangspforten der Tempo-30-Zone liegen. Die Verwaltung hat der Kommission einen ergänzten Plan mit dieser Information zugestellt. Wir erachten dies als wichtige Information auch für die Stimmbevölkerung und stellen darum den Antrag, den Plan in der Abstimmungsbotschaft durch diesen neuen Plan zu ersetzen. Die Baumpflanzungen in der Rodtmattstrasse haben im Quartier tatsächlich zu reden gegeben, weil es eben in den Vorgärten schon Bäume gibt. Von der Quartierkommission wurde dann aber die Idee eingebracht, die Allee bis zum Guisanplatz zu verlängern und dafür die Allee an der Rodtmattstrasse weniger dicht zu gestalten. Wir lehnen darum den Antrag 1 der Kommissionsmehrheit ab, sind aber der Meinung, in der weiteren Planung sollte geprüft werden, wie eine gute Lösung gefunden werden könnte, mit den bestehenden und den neu zu pflanzenden Bäumen. Dem Antrag 2 der PVS-Mehrheit stimmen wir zu. Dass der ganze Platz versiegelt werden soll, erachten wir nicht als zeitgemäss. Der Stadtrat hat zudem 2011 eine Motion der Fraktion GB/JA! überwiesen, die verlangt, dass die unversiegelten Böden in der Stadt Bern erhalten bleiben und dass auch Möglichkeiten geprüft werden, Flächen zu entsiegeln. Der Breitenrainplatz ist unserer Meinung nach ein wichtiges Projekt, um in diese Richtung vorwärts zu machen. Unversiegelte Flächen sind in der Stadt wichtig. Sie sorgen für ein angenehmeres Mikroklima und für eine bessere Atmosphäre auf einem Platz. Bei einem unversiegelten Platz ist die Schneeräumung eingeschränkt, es gibt aber zahlreiche Beispiele für gestalterische Lösungen, wo Teilflächen asphaltiert sind und andere eben unversiegelt. Über die Unterhaltskosten von unversiegelten Flächen sind sich die Experten nicht einig. Einige behaupten, der Unterhalt sei leicht teurer als bei asphaltierten Flächen, andere gehen von gleich hohen Unterhaltskosten aus. Den Antrag 4 unterstützen wir ebenfalls. Warum die Form des Viktoriakreisels gegenüber dem Vorprojekt geändert wurde und warum der Kreisel jetzt insgesamt grösser ausfällt, leuchtet uns nicht ein. Die vorliegende Lösung erachten wir als nicht optimal, weil mehr Flächen für die Fussgänger hätten zur Verfügung gestellt werden können. Uns ist es aber auch ein Anliegen, dass dieses TP nicht neu aufgelegt werden muss, darum erachten wir den Antrag als sinnvoll, innerhalb des bestehenden Projekts eine Verbesserung für die Fussgänger zu erreichen. Die Anträge der Kommissionsminderheit und der GLP lehnen wir ab.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

Claude Grosjean

Annemarie Masswadeh

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.30 Uhr

Vorsitzend

Präsident Claude Grosjean

Anwesend

Katharina Altas	Franziska Grossenbacher	Seraina Patzen
Christa Ammann	Lukas Gutzwiller	Marco Pfister
Peter Ammann	Isabelle Heer	Kurt Rügsegger
Cristina Anliker-Mansour	Erich Hess	Sandra Ryser
Mess Barry	Kurt Hirsbrunner	Leena Schmitter
Henri-Charles Beuchat	Mario Imhof	Hasim Sönmez
Manfred Blaser	Daniel Imthurn	Lena Sorg
Regula Bühlmann	Roland Iseli	David Stampfli
Yasemin Cevik	Ueli Jaisli	Michael Steiner
Rithy Chheng	Roland Jakob	Matthias Stürmer
Michael Daphinoff	Stefan Jordi	Bettina Stüssi
Peter Erni	Dannie Jost	Michael Sutter
Tania Espinoza Haller	Daniel Klausner	Luzius Theiler
Alexander Feuz	Philip Kohli	Regula Tschanz
Claudio Fischer	Fuat Köçer	Gisela Vollmer
Benno Frauchiger	Marieke Kruit	Johannes Wartenweiler
Rudolf Friedli	Daniela Lutz-Beck	Janine Wicki
Jacqueline Gafner Wasem	Martin Mäder	Manuel C. Widmer
Lionel Gaudy	Peter Marbet	Patrik Wyss
Katharina Gallizzi	Lukas Meier	Rolf Zbinden
Simon Glauser	Melanie Mettler	Patrick Zillig
Thomas Göttin	Patrizia Mordini	Christoph Zimmerli
Hans Ulrich Gränicher		

Entschuldigt

Bernhard Eicher	Martin Krebs	Stéphanie Penher
Bettina Jans-Troxler	Hans Kupferschmid	Halua Pinto de Magalhães
Nadja Kehrli-Feldmann	Annette Lehmann	Pascal Rub
Ingrid Kissling-Näf	Christine Michel	Martin Schneider

Vertretung Gemeinderat

Ursula Wyss TVS

Entschuldigt

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

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel
Barbara Waelti, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

2011.GR.000309

5 Fortsetzung: Detailberatung: Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

Fortsetzung: Fraktionserklärungen

Daniel Imthurn (GLP) für die GLP-Fraktion: Das Projekt trifft auf unser Wohlwollen. Ich kann in die vorangegangenen Lobhudeleien ein Stück weit einstimmen: Es ist ein Leuchtturmprojekt, insofern als die Aufwertung des Quartiers mit den damit einhergehenden Verkehrsbefreiungs- und -beruhigungsmassnahmen gleichzeitig mit den unabdingbaren Sanierungsarbeiten im Untergrund realisiert werden kann. In diesem Sinne ist das Projekt auch im Hinblick auf die weiteren Vorhaben in anderen Quartieren wegweisend. Die Kosten sind indes hoch: Wir haben lange über deren Zustandekommen und über die Frage diskutiert, ob das Projekt nicht gewisse Luxusmassnahmen beinhalte, die man weglassen könnte. Wir liessen uns jedoch davon überzeugen, dass die Ausführung der vorgesehenen Massnahmen gerechtfertigt ist.

Zu den Anträgen der PVS: Bei Antrag Nr. 1 geht es um die geplanten 26 Baumpflanzungen an der Rodmattstrasse. Anhand des vorherigen Votums stelle ich fest, dass die Fraktion GB/JA! ihre Meinung geändert hat. In der PVS unterstützte das Grüne Bündnis den Antrag noch, wenn auch mit unklaren Beweggründen. Im hinteren Teil der neu mit Bäumen zu bepflanzenden Zone stehen bereits Bäume auf privatem Grund – es handelt sich anscheinend um japanische Kirschbäume – die von den neu zu pflanzenden Bäumen überdeckt würden. Wir erachten es als problematisch, den Strassenraum zu stark mit Bäumen zu bepflanzen. Aus wohnhygienischen Gründen ist es besser, ein paar Bäume wegzulassen. Die vorgesehenen Hochstammbäume tragen ihre Kronen über der Durchfahrts Höhe der Trams oder Lastwagen, was dazu führt, dass die Wohnungen im Parterre und im ersten Stock eine Beeinträchtigung wohnhygienischer Art erleiden, indem das dichte Blätterdach den Einfall von Sonnenlicht abblockt. Die GLP-Fraktion unterstützt den Verzicht auf die Baumpflanzungen, mit Hinweis auf Peter Ammans Antrag: Ein Verzicht auf die Baumpflanzungen muss mit einer entsprechenden Kürzung des Kredits einhergehen. In der PVS hat man es versäumt, die Reduktion des Kredits zu beantragen. Bitte stimmen Sie dem Antrag Amman zu.

Gegenüber dem Antrag Nr. 2 ist unsere Fraktion aufgeschlossen. Zugunsten eines besseren Mikroklimas empfiehlt es sich, die Bodenversiegelung wegzulassen. Bei der Behandlung des Geschäfts in der PVS brachte die Verwaltung das Argument ein, ein Kiesboden würde den Winterdienst verunmöglichen. Zum Nutzen eines verbesserten Wasserabflusses und Mikroklimas kann man jedoch gewisse Einschränkungen in Kauf nehmen. Ausserdem bietet der Kiesbelag die Möglichkeit, dort einen Platz zum Boule-Spielen zu schaffen. Die Frage, wie viel Unterhalt ein Kiesplatz erfordert, ist umstritten. Es ist davon auszugehen, dass der Unterhalt des Platzes in Kombination mit den Unterhaltsarbeiten beim geplanten Brunnen einen Mehraufwand bringt. Dies ist jedoch gerechtfertigt, insofern als der neu zu gestaltende Platz mit dem Brunnen der Bevölkerung grosse Freude bereiten wird. Unsere Fraktion unterstützt auch den Antrag Nr. 3 der PVS: Was die Gestaltung des Viktoriaplatzes anbelangt, hat die Verwaltung versprochen, sie werde versuchen, weitere Verbesserungen vorzunehmen. Der Antrag verlangt eine platzsparend gestaltete Umsetzung des Kreisels im Rahmen des bestehenden Plangenehmigungsverfahrens (PGV). Die Verwaltung sicherte der PVS zu, dass man diesbezüglich alle Spielräume nutzen wolle. Es können jedoch keine allzu grossen Veränderungen vorgenommen werden, weil ansonsten das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren neu gestartet werden müsste, das wäre fatal. Wir unterstützen den Antrag Nr. 3 unter der

Bedingung, dass nur Änderungen vorgenommen werden, die das bestehende PGV nicht tangieren, weil wir keinesfalls eine jahrelange Verzögerung in Kauf nehmen wollen. Bezüglich des Antrags Nr. 4 sind wir skeptisch. Laut Auskunft der Verwaltung ist es an dieser Stelle schwierig, eine Durchfahrtsperre für den MIV mithilfe baulicher Massnahmen zu realisieren, weil die Durchfahrt für den Veloverkehr und spezielle Fahrzeuge gewährleistet bleiben muss. Demzufolge lehnen wir den Antrag ab. Die Sperrung des betreffenden Strassenteilstücks ist unbestritten, bauliche Massnahmen sind jedoch überflüssig und hinderlich.

Zu den Anträgen der Kommissionsminderheit: Was den Bau eines Brunnens anbelangt, ist man in unserer Fraktion einerseits zurückhaltend, da dieses Vorhaben aus finanzpolitischer Sicht in Richtung eines Luxusprojekts tendiert. Andererseits ist man auch der Überzeugung, dass der Brunnen eine schöne Variante darstellt. In dieser Frage haben wir Stimmfreigabe beschlossen. Zum Minderheitsantrag Nr. 2: In Bezug auf die Erstellung einer Tempo-20-Zone zwischen den Zebrastreifen beim Breitenrainplatz bestehen Zweifel an der Sinnhaftigkeit einer solchen Massnahme. Aber man kann es versuchen, darum haben wir Stimmfreigabe beschlossen. Im Zusammenhang mit dem Projekt Amélie zur Umgestaltung des Breitenrainplatzes ist geplant, weitere Bäume zu pflanzen. Dagegen ist einzuwenden, dass man mit dem Blätterdach über dem Platz hinter der Unitobler eher durchgezogene Erfahrungen gemacht hat. Was dort fehlt, sind besonnte Orte. Dieser Aspekt sollte in die Neugestaltung des Breitenrainplatzes einfließen. In der Schweiz ist man vielleicht während zwei Monaten pro Jahr froh um einen schattigen Platz. In der restlichen Zeit, vor allem im Frühling und Herbst, sind die Leute froh um jeden Sonnenstrahl. Bei einem ausgedehnten Blätterdach bleibt kein freier Platz an der wärmenden Sonne übrig. Darum ist es wichtig, bei Baumpflanzungen Zurückhaltung zu üben und einen Teil des Platzes frei von Bäumen zu belassen. Die weiteren Minderheitsanträge PVS lehnen wir ab. Wir unterstützen die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen, in dieser Hinsicht ist die vorliegende Planung als vorbildlich zu bezeichnen.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Die Begründung, warum unsere Fraktion es als nicht statthaft erachtet, das Geschäft in der vorliegenden Form zur Abstimmung zu bringen, habe ich im Rahmen der Rückweisungsdebatte bereits vorgebracht. Die FDP-Fraktion wird dieses Projekt mit Überzeugung bekämpfen, ganz im Gegensatz zur SP. Wir lehnen das Vorhaben, jedenfalls die bestrittenen Teile des Gesamtprojekts, in der vom Gemeinderat unterbreiteten Form ab. Erst recht wollen wir kein noch stärker ideologisiertes Projekt im Sinne der von der Kommissionsmehrheit favorisierten Variante. Wir lehnen sämtliche Anträge der Kommissionsmehrheit ab, mit Ausnahme des Antrags Nr.1, wobei in Bezug auf den Verzicht auf die Baumpflanzungen an der Rodtmattstrasse dem Antrag der GLP nach Peter Ammans Formulierung der Vorzug einzuräumen ist. Demnach ist es kaum verwunderlich, dass wir sämtliche Anträge der Kommissionsminderheit unterstützen.

Ich komme auf die Aussage des Fraktionssprechers der SP zurück, die sinngemäss lautete, das Quartier Breitenrain habe einen attraktiven Platz verdient, mitsamt dem neuen Brunnen auf dem Vorplatz der Migros, dessen Betriebskosten mit 40'000 Franken pro Jahr veranschlagt sind, zumal es, laut Aussage der SP, jedem Quartier in dieser Stadt zustehe, einen attraktiven Platz zu haben. Ich wohne bekanntlich im Westen und spreche hier nicht nur für den Bezirk 3027, sondern auch für 3018: Im Westen sind bereits Quartierplätze geschaffen worden, obwohl niemand im Westen sie wollte. Die in Bümpliz im Bereich des Coops realisierte Begegnungszone mit Fussgängerparadies führte dazu, dass ein schöner Teil der früher noch ansässigen Geschäfte einging. Im Kreis 3027 wurden zwei Plätze realisiert: Der beim Westside und Bahnhof Brünnen gelegene Platz besteht aus einer Betonwüste. Gestaltungselemente wie Sitzgelegenheiten fehlen, auch finden auf diesem Platz keine Aktivitäten statt. Es ist einfach ein riesiger zubetonierter Platz – mit anderen Worten: Eine reine Platzverschwendung. Der andere Platz befindet sich beim Gäbelbach: Auch hier hat niemals ein An-

lass stattgefunden und es fehlt an Sitzgelegenheiten. Dort gibt es rein gar nichts – so sieht die Situation auf den Plätzen im Westen aus. Im Vergleich mit der geplanten Luxussanierung des Breitenrainplatzes bleibt nur zu sagen: So nicht! Wir zahlen alle in dieser Stadt Steuern und haben alle die gleichen Rechte und Pflichten. Es kann nicht sein, dass man bereit ist, für die Neugestaltung des Breitenrainplatzes tief ins Portmonee zu greifen, nur weil es sich um ein Quartier handelt, das vorwiegend rot-grün tickt, während der Westen nur mit Betonwüsten bedacht wird.

Michael Steiner (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion unterstützt die Vorlage vollumfänglich. Es macht Sinn, die Vorlage in ein Gesamtprojekt zu fassen, um vorhandene Synergien zu nutzen. Die Notwendigkeit einer Sanierung der Abwasseranlagen und der Werkleitungen von ewb für die Wasser-, Strom- und Gasversorgung ist unbestritten, dasselbe gilt bezüglich der Sanierung der Geleise. Der Stadtrat redet eigentlich nur noch über die Massnahmen zur Aufwertung. – Wenn die Strasse ohnehin aufgerissen wird, macht es Sinn, den Strassenraum bei dieser Gelegenheit zu verschönern. Den Gegnerinnen und Gegnern des Projekts steht es frei, die Vorlage als Gesamtpaket abzulehnen. Bezugnehmend auf die Einwände meiner Vorrednerin ist Folgendes festzuhalten: Dass dieses Gesamtprojekt im Breitenrain ausgeführt wird, hängt mit dem Zustand der dortigen Abwasseranlagen und Kanalisationsleitungen und mit der in Koordination mit dem ehemaligen TRB-Projekt erarbeiteten Planung zusammen. Es ist zu hoffen, dass demnächst auch der Eigerplatz, wo ebenfalls eine Sanierung der Abwasserleitungen ansteht, in den Genuss einer Aufwertung kommt. Wir unterstützen das gesamte Breitsch-Projekt, besonders im Hinblick auf die durch die Aufwertung zu erwartende verbesserte Lebensqualität. Wer geht nicht gern flanieren? Wer lässt seine Kinder nicht gerne an einem Brunnen spielen? An schönen Sommertagen erweist sich das Wasserspiel auf dem Bundesplatz als ein phantastischer Ort zum Spielen. Hätte sich damals die Gegenseite gegen die Aufwertung und den Brunnen durchgesetzt, wäre der Bundesplatz immer noch ein Parkplatz, das würde, ausser ein paar Autolobbyisten, niemandem gefallen. Wir unterstützen das Projekt auch im Hinblick auf die Piazzamotion. Jedes Quartier verdient eine Aufwertung. Dass jetzt der Breitenrainplatz eine Aufwertung erfahren soll, verdankt sich dem Zufall.

Zu den Anträgen der Kommissionsmehrheit: Den Antrag Nr. 1 lehnen wir ab, weil Baumpflanzungen das Mikroklima verbessern und ausserdem den positiven Nebeneffekt haben, zu verhindern, dass wild parkiert wird. Die Anträge Nr. 2 bis 4 unterstützen wir vollumfänglich.

Weil uns der aus innovativen und originellen Anträgen zusammengestellte Blumenstraus der Kommissionsminderheit nicht gefällt, lehnen wir ihre Anträge ab. Wir finden es deplatziert, über den geplanten Brunnen zu streiten, zumal die Kosten für den Brunnen nicht mehr als 2,5 Promille des Investitionsbudgets ausmachen. In Anbetracht des städtischen Finanzbudgets ist es möglich, diese Mittel aufzuwenden. Unsere Fraktion freut sich auf eine erfolgreiche Umsetzung und auf einen schönen Platz, an dem die meisten Leute Freude haben werden.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Nachdem der Stadtrat die Rückweisung abgelehnt hat, bleibt unserer Fraktion nur die Ablehnung der Vorlage. Wir unterstützen die Anträge der Kommissionsminderheit und haben zusätzlich einen mündlichen Antrag gestellt, weil wir es als absolut notwendig erachten, dass sämtliche Strassen in diesem Perimeter so gestaltet werden, dass Notfallfahrzeuge ungehindert und unbeschränkt passieren können.

Zum genannten Stichwort Gesamtpaket: Dieses Wort zeigt unabsichtlich, aber ehrlich, auf, dass man die Absicht hat, uns die Katze im Sack zu verkaufen. Die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Schaffung einer Begegnungszone werden mit den unabdingbaren Sanierungsmassnahmen an der Kanalisation und an den Werkleitungen zusammengefasst, um keine Alternative offen zu lassen. Der Hinweis auf im Stadtrat überwiesene Motionen mag

zutreffen, dient aber nicht als Argument. Am Ende entscheiden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Es ist schon öfters vorgekommen, dass die Stimmbevölkerung gegen die Umsetzung von Forderungen aus überwiesenen Motionen entschieden hat. Weil die Befürworterseite offenbar Angst hat, dass die umstrittenen Massnahmen in dieser Vorlage von der Stimmbevölkerung abgelehnt werden, verpackt man sie in ein Gesamtpaket. Und im Nachhinein wird dann grossartig verlautet, die Bevölkerung unterstütze die Verkehrsberuhigungsmassnahmen. In der Eintretensdebatte wurde gesagt, es sei nicht möglich, eine Variantenabstimmung zu verlangen. Die vorliegende Vorlage liesse sich jedoch problemlos in fünf oder sechs Varianten zu den verschiedenen Teilprojekten aufteilen. Unser Vorschlag, dem Stimmvolk nebst der Sanierungsvariante auch eine Verkehrs- und eine Aufwertungsvariante in minimaler oder maximaler Ausführung vorzulegen, wurde leider verworfen, stattdessen wird alles in ein Paket geschnürt. Der Begriff bietet sich geradezu an, um im Abstimmungskampf verwendet zu werden, denn bei diesem Paket handelt es sich um ein Mogelpaket. Es ist ein Versuch, einem bekennenden Autogegner wie Andreas Hofmann im Breitenrain ein Denkmal zu setzen.

Zu den von unserer Seite gestellten Anträgen: Es mag sein, dass einzelne Anträge einander widersprechen, aber als kreative Opposition verstehen wir es als Teil unserer Aufgabe, unterschiedliche Varianten zu erarbeiten. Das Projekt befindet sich in einer Phase, in der eine Abwägung zwischen verschiedenen Varianten stattfinden muss. Wieso widersetzt man sich der Einbindung des ASTRA und warum werden die Notfalldienste nicht vermehrt in die Projektierung eingebunden? Hat man etwa Angst, dass die Umsetzung der geplanten baulichen Massnahmen zur Behinderung der Durchfahrt und der Bau von Kapphaltestellen ihrem Urteil nicht standhalten? Ich fordere den Gemeinderat auf, diese Fragen zu beantworten.

Wie ich im Stadtrat schon mehrmals erwähnt habe, muss man die Dinge nach der Ablehnung von TRB neu überdenken. Man muss Möglichkeiten für den Einsatz von Doppelgelenkbussen, von Eil- und Direktkursen und für den Betrieb eines TOSA-Systems schaffen. Da die Minderheitsanträge 11 bis 13 genau diese Forderungen beinhalten, erwarte ich vom Gemeinderat ein klares Bekenntnis zugunsten einer Annahme dieser Anträge. Dasselbe gilt in Bezug auf den Einbezug des ASTRA und der Notfalldienste. Es geht um das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger. Dabei geht es um mehr als nur die Ansprüche der Leute aus dem Quartier. Es sind nicht nur lokale Bedürfnisse zu berücksichtigen, sondern auch darüber hinausgehende kantonale Vorgaben in Bezug auf die erforderlichen Kapazitäten. Auf einer Autobahn kann man ja auch keine Begegnungszone einrichten, nur weil dies einem bestimmten Quartier gefiele. Die Stadt hat bestimmte Aufgaben und Anforderungen von aussen zu erfüllen. Eine Voraussetzung im Sinne des Miteinanders besteht darin, dass alle Verkehrsträger den benötigten Raum bekommen. Man muss die beste Lösung finden, damit alle Arten von Verkehr auf unterschiedlichen Achsen vorwärtskommen. Der mutwillige Versuch, die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen, ist abzulehnen. Es geht nicht an, dass bestimmte Player durch bauliche Massnahmen wie Kapphaltestellen, die den Verkehr zum Stillstand bringen, ausgebremst werden. Der Antrag, auf Kapphaltestellen zu verzichten, eröffnet unter anderem den Bussen eine Möglichkeit zum Überholen. Er beinhaltet einen Widerspruch zum Antrag auf Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung, so schafft man die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Varianten zu wählen. Wahlmöglichkeiten zu schaffen verstehen wir als unsere Aufgabe im Sinne der kreativen Opposition. Wir stellen konkrete Forderungen zugunsten des bestmöglichen Neben- beziehungsweise Miteinanders. Nebst der Sanierung der Leitungen soll und kann auch eine Gestaltung des Breitenrainplatzes erfolgen, jedoch nicht in der Form, wie sie im Rahmen des vorliegenden Gesamtprojekts aufgegleist worden ist. Unter dem Deckmantel der Umsetzung unabdingbarer Sanierungsarbeiten soll der Privatverkehr abgewürgt werden, den man sowohl auf dem der Quartierserschliessung dienenden Basisnetz, als auch auf den Durchfahrtstrecken und auf dem Zugangsnetz der Autobahn erschweren und

behindern will. Dazu ein klares Nein! Die Gemeinde Bern befindet sich nicht auf einem einsamen Planeten, es bestehen anderweitige Ansprüche von Seiten auswärtiger Gemeinden oder des Kantons. Zudem muss man bedenken, dass eine Behinderung des Verkehrs auf den leistungsfähigen Achsen zu vermehrter Verkehrsbelastung auf den kleinen Strassen im Nordquartier führt. Selbst hartgesottene Gegnerinnen und Gegner des motorisierten Verkehrs sollten die Notwendigkeit des Einbezugs der Notfalldienste als unabdingbare Voraussetzung anerkennen. Es ist enorm wichtig, dass die Fahrzeuge der Sanitätspolizei und der Feuerwehr ungehindert auf diesen Achsen verkehren können. Dass die Nothilfeversorgung wegen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zum Stillstand kommt, geht gar nicht! Damit würgt man ein ganzes Quartier ab. Auch die Gegenseite weiss, dass es Arbeitsplätze braucht. Mit dem Salemspital und den Häusern der Hirslandengruppe sind zwei wichtige private Spitäler in nächster Umgebung betroffen, welche als Notfallspitäler eine wichtige Aufgabe wahrnehmen. Sie vom Verkehr abzuschneiden, führt in die Katastrophe. Wenn sie sich zum Wegzug gezwungen sähen, wäre niemandem gedient, insofern ist die vorliegende Planung kontraproduktiv.

Zum vorgebrachten Argument, die Kosten für den Brunnen würden nur einen Promille-Betrag ausmachen, müssen Sie sich gut überlegen, ob Sie wirklich 140'000 Franken für Blumenträge usw. ausgeben wollen, die nur der Verkehrsbehinderung dienen und keinen weiteren Nutzen bringen. Die Verantwortung liegt bei der Ratsmehrheit. Wenn die Stimmbevölkerung an der Urne diese Mogelpackung ablehnt, haben wir ein Problem mit den Leitungen. Wir hatten im Sinne der Demokratie den Vorschlag zugunsten separater Abstimmungsvarianten eingebracht, der leider nicht durchkam. Wir müssen nun, mit dem Messer am Hals, die Vorlage insgesamt ablehnen. Wir hoffen auf ein Nein der Stimmbevölkerung.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Der Breitenrainplatz verdient es, zu einem Ort zu werden, an dem sich die Leute gerne aufhalten. Mit der Piazzamotion besteht eine Verpflichtung, diesen Platz aufzuwerten. Ich ziehe zwecks Visualisierung des Problems den Eigerplatz als Analogie heran: Der Titel der Vorlage Eigerplatz lautet nicht etwa „Ds nöie Quartier 3“ sondern „Sanierung Eigerplatz“: Worin besteht da der Unterschied? Einmal mehr werden allerlei Massnahmen in ein Gesamtpaket gepackt, mit dem man die Stimmbevölkerung erpressen kann. Unsere Fraktion hat an einer Aufwertung des Breitenrainplatzes prinzipiell nichts zu bemängeln. Aber im Gesamtprojekt sind auch sehr fragwürdige Massnahmen vorgesehen, beispielsweise ein Brunnen, dessen Unterhalt 40'000 Franken pro Jahr kostet, oder eine Tempo-20-Zone, die nur Verkehrsunsicherheit bringt. Man möchte wohl am liebsten die ganze Stadt in eine Tempo-20-Zone verwandeln. Und um gegen die allfälligen Einwände, dass es in Tempo-20-Zonen keine Zebrastreifen geben dürfe, von Seiten Gisela Vollmer und ihrer Fussgängerarmee gewappnet zu sein, macht man es schlau, indem man die Tempo-20-Zone zwischen zwei Zebrastreifen anlegt.

Zufriedenstellend wäre, wenn alle Anträge der Kommissionsminderheit angenommen würden: Die Anträge Nr. 1 und 2, weil sie auf eine anständige Realisierung des Breitenrainplatzes abzielen und auch die restlichen erheblichen Mängel dieses Geschäfts verhindern. Wir könnten dem Geschäft nur unter diesen Bedingungen zustimmen. Mit dem Minderheitsantrag Nr. 4 wird auch die Rodtmattstrasse zum Politikum: Die Umsetzung von Tempo 30 auf einer Strecke, auf der das Tram mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h fährt, bedeutet eine reine Schikane und hat mit Aufwertung nichts zu tun. Obwohl es dort nicht besonders gefährlich ist, habe ich noch nie gesehen, dass Kinder auf der Rodtmattstrasse Fussball spielen. Im Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil V ist Tempo 50 auf der Rodtmattstrasse vorgesehen. Da dringt wieder die Ideologie der federführenden Partei durch, die wir nicht unterstützen. Wir sind der Meinung, dass bei diesem Projekt unsauber gearbeitet worden ist und dass notwendige Differenzierungen auf der Strecke blieben. Der Breitenrainplatz ist legitimiert, ein toller

Platz zu werden. In diesem Sinne ist der Antrag zu verstehen, das Verkehrsregime in der Umgebung des Platzes bei Tempo 50 zu belassen und auf dem Platz eine Tempo-30-Zone zu realisieren. Diese Lösung umfasst einen Kompromiss, den wir unterstützen. Wir stimmen allen Minderheitsanträgen PVS zu.

Zum Antrag Nr. 2 der Kommissionsmehrheit erlaube ich mir die Bemerkung, dass dieser in gewissem Sinne amüsant ist: Unterhalt, Wartung und Reinigung von Mergelbelägen sind schwierig. Wenn der Boden im Winter vereist, werden die Velofahrenden reihenweise umkippen – das mag in der Vorstellung lustig sein, es muss aber nicht sein, weil es gefährlich ist. Der Antrag Nr. 4 auf Verhinderung der Durchfahrt des MIV mittels baulicher Massnahmen wirft die Frage auf, ob die Stadt zu viel Geld hat. Ein Signal reicht vollends aus. Zudem gibt es die Polizei, die Kontrollen durchführen kann, welche Gelder einbringen, die wiederum der Stadt zugutekommen. Wirtschaftlich gesehen sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsbehinderung ein absoluter Schwachsinn. Wir lehnen die Anträge der Kommissionsmehrheit ab und bitten Sie, uns zu folgen. Andernfalls werden wir das Geschäft ablehnen, mit Vorfreude auf den kommenden Abstimmungskampf.

Einzelvoten

Franziska Grossenbacher (GB): Da ich es merkwürdig finde, wenn der Kommissionspräsident im Stadtrat über das Stimmverhalten einzelner Kommissionsmitglieder berichtet, erläutere ich die Haltung der Fraktion GB/JA! zu den Bäumen in der Rodtmattstrasse nochmals: Über die geplante Baumpflanzung wurde auch in der Quartierkommission diskutiert, die direkte Anwohnerschaft äusserte sich gegenüber den Baumpflanzungen kritisch. Dies ist ein diskussionswürdiger Punkt. Fakt ist, dass die Motivation hinter dem Antrag PVS darin besteht, das Projekt zurechtzustutzen beziehungsweise etwas daran abzusparen. Wichtig ist, dass man in der weiteren Planung die vorhandenen Bäume in den bestehenden Vorgärten berücksichtigt und in die zukünftige Gestaltung des Strassenraums mit den neu zu pflanzenden Bäumen einbezieht. Die neuen Baumreihen können allenfalls weiter hinten Richtung Guisanplatz angelegt werden. Wir lehnen den PVS-Antrag Nr. 1 ab.

Stefan Jordi (SP): Die Dinge werden hier vermischt. Das vorliegende Geschäft war schon lange Gegenstand der politischen Debatte: 2007 fand ein Wettbewerb mit breitem Einbezug statt. Beim Wettbewerb zum Projekt Amélie waren auch das Quartier und eine Planungsfachfrau einbezogen. Jetzt wird versucht, gewisse Elemente aus dem Gewinnerprojekt zu entfernen, obwohl längstens bekannt ist, dass ein Brunnen gebaut werden soll. Die Gegenseite hätte ihre Anliegen anlässlich der letzten Behandlung des Kredits im Stadtrat einbringen können. Die SP reichte damals den Antrag zugunsten der Sperrung der Breitenrainstrasse ein, damit ein einigermaßen verkehrsarmer beziehungsweise verkehrsfreier Platz entstehen kann. Der Platz, der heutzutage eine Drehscheibe für den Verkehr mitten im Zentrum des Quartiers darstellt, soll sich zu einem Quartiertreffpunkt mausern. Gewisse Ansätze sind bereits erkennbar, neue gastronomische Betriebe sind entstanden. Diese Entwicklung wird fort-dauern, wenn auf dem Breitenrainplatz ein Quartiertreffpunkt geschaffen wird.

Zum Argument mit der Betonwüste, das mit einer Kritik am Brunnen und am Baumdach einhergeht: Offenbar werden gestalterische Elemente nicht goutiert, ebenso kritisiert man auch, wenn man es unterlässt, gestalterische Elemente zu platzieren. Das geht nicht auf, genauso wie das seltsame Argument mit dem Einbezug des für Nationalstrassen zuständigen ASTRA. Es geht hier um das Übergangsnetz, die Moserstrasse, die Rodtmattstrasse sowie der Breitenrainplatz gehören nicht zum Basisnetz. Die Forderung, das ASTRA in ein städtisches Strassen- und Platzprojekt einzubeziehen, macht keinen Sinn. Die Stadtverwaltung ist schlau genug, nicht nur die Notfalldienste, sondern auch andere Organisationen wie die RBS oder

auch die für die Abfallentsorgung zuständige Stelle einzubeziehen, damit die Durchfahrt beziehungsweise Querung für spezielle Fahrzeuge gewährleistet bleibt. Gegen den Vorschlag, das Projekt auf die Sanierung der Leitungen zu beschränken, ist einzuwenden, dass koordinierte Vorhaben sinnvoll sind. Beim Ersatz des Gleisdreiecks am Zytglogge wurden nebenher die Leitungen saniert, das Gleiche geschah in der Marktgasse oder beim Europaplatz. Die Koordinierung von Arbeiten ist logisch und hat sich erfahrungsgemäss in der Stadt Bern seit Jahrzehnten bewährt.

Wir bitten, unserer Empfehlung zu folgen und dem Baukredit für das Gesamtprojekt zuzustimmen. Die Vorlage blickt auf eine lange Geschichte zurück, in der bislang alles gut lief. Es gab einen breiten Einbezug des Quartiers. Es entspricht einem Bedürfnis des Quartiers, den Breitenrainplatz endlich aufzuwerten. Es ist Zeit, dieses seit mehr als zehn Jahren ausgereifte Projekt endlich umzusetzen, das im Quartier auf breite Akzeptanz trifft. Ich freue mich auf einen schönen Platz mitten im Breitenrain!

Rudolf Friedli (SVP): Zum Argument meines Vorredners, das Projekt für den Breitenrainplatz entspreche einem Bedürfnis des Quartiers: Der Breitenrainplatz ist ein Luxusprojekt. Ein Brunnen, der jährlich 40'000 Franken an Unterhaltskosten verschlingt, ist der reine Luxus. Dass ein Projekt eine lange Entstehungsgeschichte hat, heisst nicht, dass es umgesetzt werden muss: Ich erinnere an eine Initiative der SVP betreffend die Gestaltung des Waisenhausplatzes, der die Stadtbevölkerung an der Urne schon vor mehr als 20 Jahren zustimmte. Dort ist bis heute überhaupt nichts geschehen. Sie beziehen sich auf eine bislang nur vom Stadtrat überwiesene Motion, wenn Sie meinen, jedes Quartier verdiene eine Piazza und deswegen müsse die Aufwertung im Breitenrain jetzt sein. Alles muss sofort umgesetzt werden, wenn es der Linken in den Kram passt. Ein von Seiten der SVP angeregtes Vorhaben, dem sogar das Volk zugestimmt hat, wird hingegen auf die lange Bank geschoben.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Das Projekt zum Waisenhaus- und Bärenplatz ist auf dem Weg in die Kommission. Ich kann nicht auf 25 Jahre Erfahrung zurückblicken, sondern nur auf zwei Jahre. Ich hoffe, das Vorhaben kommt bald zur Behandlung in die Kommission und in den Stadtrat. Die Entscheidung, bei der vorliegenden Projektierung „Dr nöi Breitsch“ bestimmte Korrekturen im Sinne der Anträge der Kommissionsmehrheit vorzunehmen, liegt bei Ihnen. Das Projekt Amélie geht auf das Jahr 2007 zurück, die Alleeverlängerung datiert von 2004. Auch über die Frage der Bodengestaltung kann der Stadtrat aus heutiger Perspektive eine Entscheidung treffen. Wir können mit allen Anträgen der Kommissionsmehrheit leben und die entsprechenden Anpassungen an der Projektvorlage vornehmen. In Bezug auf die Anträge zu den Baumpflanzungen: Es ist davon auszugehen, dass an der Planung vorgenommene Kürzungen ohnehin auf den Kredit umgerechnet werden. Eine Vorlage zu den Anpassungen, die in Bezug auf die verschiedenen Anträge gegebenenfalls vorzunehmen sind, insbesondere in der Abstimmungsbotschaft, wurde dem Ratssekretariat zur Verfügung gestellt.

Zu den Fragen, die Alexander Feuz bezüglich der Anträge der Kommissionsminderheit stellte: Beim Ostring ist es angebracht, das ASTRA in die Planung einzubeziehen. In Sachen Steuerung der ersten Ampel bei der Autobahnabfahrt im Ostring bestimmt das ASTRA mit. Dieser Stelle kommt von Gesetzes wegen eine Mitbestimmung zu, damit gewährleistet ist, dass der Verkehr von der Autobahn ins nächste Netz abfliessen kann. Ob es uns gefällt oder nicht, wir halten uns an diese Regelung, das ASTRA wird beim Projekt Ostring-Thunstrasse einbezogen. Da die nächstgelegene Autobahnzufahrt relativ weit vom Breitenrainplatz entfernt liegt, braucht es dort keinen Einbezug. Das ASTRA ist definitiv nicht an Bauprojekten interessiert, die auf einer städtischen Übergangsstrasse umgesetzt werden. Der Einbezug des ASTRA macht keinen Sinn, zumal es da keine Stelle gibt, die für die Beurteilung städtischer Bauprojekte zuständig wäre. Das Quartier, die Strassenverkehrsverbände und ein breiter Kreis an

Interessierten wurden einbezogen. Zum Teil Breitenrainplatz-Rodtmattstrasse wurde eine grosse Veranstaltung durchgeführt. Es liegen zahlreiche Eingaben aus der Mitwirkung vor, die in einem nächsten Schritt, nach der Kreditgenehmigung durch den Stadtrat, aufgelegt werden. Der Teil Moserstrasse-Viktoriaplatz liegt bereits auf, auch dazu gab es eine intensive Mitwirkung. Der Plan wurde gegenüber dem Bundesamt für Verkehr geändert. Wir haben eine neue Strassenverkehrsplanung erarbeitet, weil wir die Mitwirkung sehr ernst nehmen. Wir planen Strassen im Sinne der Aufwertung des Quartiers, zum Wohl der städtischen Bevölkerung. Wir planen für die Leute, die an diesen Strassen leben, die ihre Anliegen eingebracht haben. Weil das Quartier mitreden konnte und eine intensive Mitwirkung stattfand, sieht das Projekt heute so aus, wie es sich in der aktuellen Vorlage präsentiert.

Zum Antrag GB/JA! zur Abstimmungsbotschaft: Es spricht nichts dagegen, einen Übersichtsplan in die Botschaft einzufügen, in dem das geplante Tempo-30-Regime aufgezeigt wird. Die Entscheidung liegt bei Ihnen.

Alexander Feuz (SVP): Wenn unsere Anliegen unbestritten sind, kann der Stadtrat bestimmten Anträgen bedenkenlos zustimmen, besonders denen, die den Einbezug der Notfalldienste betreffen.

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Bei unseren Strassenplanungen werden die Notfalldienste immer einbezogen. Dies ist im Rahmen der Projektierung geschehen, der Antrag beinhaltet eine Selbstverständlichkeit, man kann ihn annehmen. Der Einbezug der Notfalldienste geschieht bei allen Strassenplanungen.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean:* Bei Anträgen, die einen Leistungsverzicht beinhalten, wird auch eine entsprechende Kürzung des Kredits vorgenommen. Das gilt auch in Bezug auf alle Anträge der Kommissionsminderheit, die eine Leistungskürzung beinhalten. Da die Kürzung des Kredits ohnehin erfolgt, muss der Antrag GLP nicht zur Abstimmung gebracht werden.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 1 PVS ab (26 Ja, 36 Nein, 1 Enthaltungen). *Abst.Nr. 018*
2. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 2 PVS zu (42 Ja, 19 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 019*
3. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 3 PVS zu (49 Ja, 14 Nein). *Abst.Nr. 020*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 4 PVS zu (38 Ja, 27 Nein). *Abst.Nr. 021*
5. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 1 PVS ab (22 Ja, 40 Nein, 2 Enthaltungen).
Abst.Nr. 022
6. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 2 PVS ab (23 Ja, 41 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 023
7. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 3 PVS ab (20 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 024*
8. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 4 PVS ab (22 Ja, 42 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 025
9. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 5 PVS ab (21 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 026
10. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 6 PVS ab (21 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 027*
11. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 7 PVS ab (20 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 028*
12. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 8 PVS ab (19 Ja, 42 Nein, 3 Enthaltungen).
Abst.Nr. 029
13. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 9 PVS ab (20 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 030*
14. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 10 PVS ab (20 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 031*
15. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 11 PVS ab (24 Ja, 37 Nein, 4 Enthaltungen).
Abst.Nr. 032

16. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 12 PVS ab (20 Ja, 40 Nein, 3 Enthaltungen).
Abst.Nr. 033
17. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 13 PVS ab (20 Ja, 36 Nein, 9 Enthaltungen).
Abst.Nr. 034
18. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 14 PVS ab (23 Ja, 42 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 035
19. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 15 PVS ab (19 Ja, 44 Nein, 3 Enthaltungen).
Abst.Nr. 036
20. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 16 PVS ab (22 Ja, 43 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 037
21. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 17 PVS ab (20 Ja, 44 Nein). *Abst.Nr. 038*
22. Der Stadtrat lehnt den Minderheitsantrag Nr. 18 PVS ab (22 Ja, 41 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 039
23. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag Nr. 19 der Minderheit PVS ab (21 Ja, 42 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 040*
24. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag Nr. 21 der Minderheit PVS ab (19 Ja, 45 Nein).
Abst.Nr. 041
25. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag Nr. 22 der Minderheit PVS ab (20 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 042*
26. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag Nr. 23 der Minderheit PVS ab (23 Ja, 41 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 043*
27. Der Stadtrat lehnt den Subeventualantrag Nr. 24 der Minderheit PVS ab (19 Ja, 46 Nein).
Abst.Nr. 044
28. Der Stadtrat lehnt den Subeventualantrag Nr. 25 der Minderheit PVS ab (20 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 045*
29. Der Stadtrat lehnt den Subeventualantrag Nr. 27 der Minderheit PVS ab (19 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 046*
30. Der Stadtrat lehnt den Antrag SVP Nr. 28 ab (22 Ja, 41 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 047*

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Die PVS-Anträge Nr. 1 bis 3 zur Abstimmungsbotschaft ergeben sich aus der Zustimmung beziehungsweise Ablehnung der PVS-Anträge Nr. 1 bis 4 zur Projektvorlage: Da der Antrag zugunsten eines alternativen Bodenbelags angenommen worden ist, sollte die Ergänzung laut Antrag Nr. 1 PVS in die Botschaft aufgenommen werden. Die Anträge Nr. 2 und 3 sind aufgrund der gefassten Beschlüsse obsolet.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Es geht hier nicht nur um Logik. Bis anhin ist das Geschäft an sich behandelt und bereinigt worden. Die Abstimmungsbotschaft stellt ein Marketinginstrument dar – so will man das Projekt verkaufen. Wir haben das Recht, über die Anträge zur Botschaft abzustimmen.

Erich Hess (SVP): Die Behandlung des Geschäfts umfasst die Kreditvorlage und die Abstimmungsbotschaft. Nach der Behandlung des Geschäfts muss die Schlussabstimmung zur bereinigten Vorlage stattfinden und zwar vor der Diskussion über die Botschaft.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt dem Ausführungskredit zum bereinigten Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“ zu (43 Ja, 22 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 048*

Abstimmungsbotschaft

Anträge zur Abstimmungsbotschaft:

Antrag PVS Nr.1

S. 8, rechte Spalte, 3. Zeile, neuer Satz: (...) sodann durch zusätzliche Baumbepflanzungen grüner werden. **Es wird möglichst wenig Boden versiegelt.**

Antrag PVS Nr.2

S. 9, rechte Spalte, 1. Abschnitt, letzter Satz streichen: ~~Schliesslich sollen ab Haltestelle Parkstrasse bis auf die Höhe der Militärstrasse neue Bäume gesetzt und so die Allee auf beiden Strassenseiten erweitert werden.~~

Antrag PVS Nr.3

S.10, linke Spalte, 1. Abschnitt, zweiter Satz streichen:

~~Ansonsten wird das auf das BKW-Gebäude ausgerichtete Raumkonzept beibehalten.~~

Antrag GB/JA!

S. 12/13: Der Übersichtsplan ist durch den Plan mit den Informationen zum vorgesehenen Temporegime zu ersetzen, der der vorberatenden Kommission PVS zugestellt wurde.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 1 PVS zu (44 Ja, 20 Nein). *Abst.Nr. 049*
2. Der Stadtrat lehnt den Antrag Nr. 2 PVS ab (9 Ja, 53 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 050*
3. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Nr. 3 PVS zu (43 Ja, 22 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 051*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag GB/JA! zu (52 Ja, 13 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 052*
5. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Abstimmungsbotschaft zu (45 Ja, 20 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 053*

Henri-Charles Beuchat (SVP): In der gleichen Zeit, in der wir über Tempo-30-Zonen, Bäume und einen Brunnen diskutierten, wurde der neue Mediamarkt von einem Überfallkommando aus dem Dunstkreis der Reitschule „auseinandergenommen“. In den Social Medias sind viele Bilder und Twitter-Meldungen von besorgten Bürgerinnen und Bürgern zu lesen, die offenbar froh sein mussten, unbeschadet aus dem Geschäft zu gelangen. Es gab Verletzte. Aber der Stadtrat tut, als ob nichts passiert wäre. Die SVP-Fraktion stellt den **Ordnungsantrag auf Abbruch der Sitzung**, nachdem die Behandlung der Vorlage Breitenrain abgeschlossen ist. Es ist eines Parlaments unwürdig, angesichts solcher Ereignisse einfach zur Tagesordnung überzugehen. Nachdem vor wenigen Stunden die Polizei mit Tränengas und Gummischrot gegen linke Chaoten vorgehen musste, wollen wir ein Zeichen setzen, dass der Stadtrat den Überfall auf den Mediamarkt nicht goutiert. Ein Abbruch der Sitzung wäre ein deutliches Zeichen, dass solches nicht angeht.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean:* Bei einem Ordnungsantrag auf Abbruch der Sitzung besteht die Möglichkeit, darüber zu diskutieren. Es ist jedoch nicht vorgesehen, eine Debatte über die erwähnte Problematik zu führen.

Erich Hess (SVP): Es ist einmal mehr der gleiche Haufen, der Probleme macht, nämlich die Chaotenbande aus der Reithalle. Einen solchen Überfall dürfen wir nicht einfach ausblenden.

Das Mikrofon wird ausgeschaltet.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Entgegen meiner anderslautenden Ankündigung findet laut Artikel 51 GR SR bei einem Antrag auf Sitzungsabbruch keine Diskussion statt.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag SVP auf Abbruch der Sitzung ab (15 Ja, 46 Nein, 5 Enthaltungen). *Abst.Nr. 054*

2012.GR.000099

6 Verlängerung der Trolleybuslinie 11 zum Warmbächliweg; Projektierungskredit für das Bau- und Auflageprojekt

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Verlängerung der Trolleybuslinie 11 zum Warmbächliweg; Projektierungskredit.
2. Für die Erarbeitung des Bau- und Ausführungsprojekts wird ein Projektierungskredit von Fr. 250 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100370 (Kostenstelle 510110), bewilligt. Der Projektierungskredit wird später in den Baukredit aufgenommen.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 3. Dezember 2014

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

3. (neu) **Im Rahmen der Projektierung ist zu prüfen, die optische Fahrbahnverengung oder andere optische Verkehrsberuhigungsmassnahmen baulich (das heisst mit Belagsunterschieden) auszuführen anstelle mittels Verwendung von Farbe.**

PVS-Referent *Benno Frauchiger* (SP): Die Berner Stimmbevölkerung stimmte dem Zonenplan Warmbächliweg-Güterstrasse am 17. Juni 2012 zu. Auf dem Gelände der ehemaligen KVA soll ein Wohnquartier mit Vorbildcharakter nach den Vorgaben der 2'000-Watt-Gesellschaft entstehen. Dies setzt eine gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln voraus. Ein grosser Teil des Areals liegt jedoch weiter als 400 Meter Luftlinie von der nächsten öV-Haltestelle entfernt. Bereits am 11. November 2010 genehmigte der Stadtrat den Ausführungskredit für die Verlegung der Linie 11 über die Freiburgstrasse, quer über das Inselareal, bis zum Kreisel Freiburgstrasse-Friedbühlweg. Die Inbetriebnahme der neuen Linie ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 geplant. Der Gemeinderat beantragt den vorliegenden Projektierungskredit von 250'000 Franken, um die im kommenden Dezember in Betrieb gehende Inselbuslinie um eine Haltestelle zu verlängern, so dass das Areal Warmbächli vom öV gut erschlossen wird. Die für das Vorprojekt bereits angefallenen Kosten in der Höhe von 50'000 Franken sind im Projektierungskredit enthalten.

Es geht hier nicht um den neuen Inselbus, sondern um die Frage, ob die zukünftige Buslinie um eine Haltestelle verlängert werden soll, sobald das Warmbächliareal bezogen wird. Um die Verlängerung zu realisieren, muss der Strassenaufbau der Freiburgstrasse verstärkt werden, der Strassenquerschnitt muss grundsätzlich auf 6,4 Meter verbreitert werden, damit entgegenkommende Busse kreuzen können. Unter der Voraussetzung, dass die bestehende Baumreihe entlang der Freiburgstrasse weitgehend erhalten bleibt und die Tempo-30-Zone weiterhin besteht, wurden verschiedene Varianten geprüft. Im Zusammenhang mit der Verlängerung sind weitere Massnahmen geplant: Der heutige Kreisel bei der Kreuzung Freiburgstrasse-Friedbühlweg wird durch einen Knoten mit Rechtsvortritt ersetzt, zudem müssen 18 Parkplätze in der Blauen Zone aufgehoben werden, zwölf davon werden in der unmittelbaren Umge-

bung ersetzt, weiter wird ein bestehender Veloabstellplatz aufgehoben beziehungsweise aufs Trottoir verschoben. Um die Strassenverbreiterung zu realisieren, muss von Vorplätzen bei Liegenschaften in privatem Eigentum Land im Umfang von 66 m² erworben werden. Zur Gewährleistung der Tempo-30-Zone ist vorgesehen, auf dem Abschnitt zwischen Federweg und Güterstrasse eine Einengung auf eine Strassenbreite von 4,5 Meter einzurichten. Im restlichen Bereich soll die Fahrbahn mittels grauer Farbbänder an den Seiten der Strasse zumindest visuell verengt werden.

Das Vorprojekt wurde der Quartierkommission im März 2014 vorgestellt. Es wurde grundsätzlich positiv gewürdigt. Einige Punkte sind im Verlauf der weiteren Projektierung noch zu klären, insbesondere Fragen in Bezug auf die Schulwege. Die Realisierungskosten werden auf 3,9 Mio. Franken geschätzt, Bernmobil übernimmt einen Beitrag von einer Million Franken und das Inselspital trägt 0,3 Mio. Franken bei. Nebst den Investitionskosten werden aufgrund der zusätzlichen Haltestelle für die Stadt Bern 315 öV-Punkte entstehen, was im öV-Teiler Mehrkosten von jährlich rund 100'000 Franken zur Folge hat.

Die PVS ist überzeugt, dass die Umweltbelastung durch die Verlängerung der Buslinie gesenkt werden kann, dadurch wird die Umsetzung der 2'000-Watt-Ziele bei der Überbauung Warmbächli erst möglich. Ausserdem leistet die Verlängerung einen Beitrag zur Förderung von wohnlichen Siedlungen im urbanen Umfeld und unterstützt das Bevölkerungswachstum in der Stadt, in Verbindung mit einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens. Die Kommission stimmte dem Kredit mit 7 Ja- zu 4 Nein-Stimmen zu. Mit dem gleichen Stimmverhältnis stellt sie den Antrag, im Rahmen der Projektierung zu prüfen, ob die optischen Verengung der Fahrbahn oder andere optische Verkehrsberuhigungsmassnahmen auch in baulicher Form, das heisst zum Beispiel mit unterschiedlichen Belägen, ausgeführt werden können. Das ist vor allem eine Frage des Preises.

Für die SP-Fraktion: Unsere Fraktion schliesst sich der Argumentation der PVS an und stimmt dem Geschäft zu.

Fraktionserklärungen

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Wir freuen uns sehr, dass auf dem Areal Warmbächliweg ein sozial und ökologisch zukunftsweisendes Quartier entsteht, mit einer Überbauung, die möglicherweise zu 100 Prozent von gemeinnützigen Wohnbauträgern realisiert wird, deren Bewohnerinnen und Bewohner sich an den Zielen der 2'000-Watt-Gesellschaft orientieren. Da nachhaltige Mobilität eine wichtige Voraussetzung bei der Realisierung der 2'000-Watt-Gesellschaft darstellt, braucht dieses Gebiet unbedingt einen guten öV-Anschluss. Unsere Fraktion stimmt dem Planungskredit zu. Wir sehen die Verlängerung der Buslinie 11 bis zur Haltestelle Warmbächli als einen ersten Schritt, denn die Buslinie wird in Zukunft möglicherweise bis zum Europaplatz, mit Anschluss an die S-Bahn, weiter geführt. Wir finden es wichtig, dass mit der aktuellen Planung keine Hindernisse für die zukünftige Verlängerung der neuen Buslinie geschaffen werden. Die Aufrechterhaltung des Verkehrsregimes mit Tempo 30 ist unabdingbar. Damit die Busse dort ungehindert verkehren können, braucht es eine massive Verbreiterung der Strasse. Da eine breite Fahrspur zu schnellem Fahren verlockt, sind dringend Massnahmen erforderlich, um die Einhaltung des Temporegimes zu gewährleisten. Wir sind skeptisch, dass die vorgesehene optische Verengung der Fahrbahn ausreicht. Wir stimmen dem Antrag PVS zu: Es soll geprüft werden, ob anstelle von Farbe bauliche Massnahmen in Frage kommen, welche die Autos zwingen, auf der engen Fahrbahn zu bleiben, während die Busse ungehindert kreuzen können.

Philip Kohli (BDP) für die BDP-Fraktion: Der öV ist in der Stadt Bern ein wichtiges Thema. Wir in der Schweiz werden um unsere Versorgung mit Trams, Bussen, S-Bahnen usw. beneidet,

wir leben in einem öV-Paradies. Beim Warmbächliweg entsteht ein neues kleines Wohnquartier nach dem Vorbild der 2'000-Watt-Gesellschaft. Das bedeutet, dass die Bewohnerinnen und Bewohner primär per Velo unterwegs sind, in zweiter Linie sind sie per öV und schliesslich per TESLA-Elektrofahrzeug mobil und verzichten auf ein herkömmliches Auto. Aber da gibt es ein Problem, denn die betroffene Bewohnerschaft muss ganze 300 bis 400 Meter zur nächsten öV-Haltestelle zurücklegen. Solch unendliche Qualen kann man niemandem zumuten. Bei diesem Projekt wurden mehrere Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt, die alle auf das gleiche Resultat kamen, nämlich dass die Kosten den Nutzen bei weitem übersteigen. Das wirft die Frage auf, wie es zu einer solchen Vorlage kommt. Die Leute, die diesmal breit grinsen, sind normalerweise die ersten, die sich über die hohen Kosten eines Projekts beschweren. Unsere Begeisterung über das Vorhaben, eine Busstation für 4 Mio. Franken zu bauen, hält sich in Grenzen. Es wäre angezeigt, weitere Überlegungen anzustellen und die Linienverlängerung gleich bis zum Europaplatz weiterzuführen, was das Resultat der Kosten-Nutzen-Analyse positiv beeinflussen könnte. Obwohl mein Einwand gegen den Kommissionsantrag, dort teure bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu platzieren, an der Wand der rot-grünen Ideologie abprallen wird: Wer Angst hat, aus der bestehenden Tempo-30-Zone könnte eine Raserstrecke werden, ist von allen guten Geistern verlassen! Man kann dort ein Radargerät aufstellen, das möglicherweise für weitere Einkünfte sorgt, aber stattdessen will man Geld investieren, um den Fahrgästen von Bernmobil eine möglichst unangenehme Fahrt zu bescheren. Man stelle sich einmal vor, wie der Bus über eine Kurvenstrecke mit Bodenwellen holpert – das kann nicht das Ziel sein! Aus wirtschaftlichen Gründen spricht vieles für einen „Tempoblitzer“, der eine abschreckende Wirkung hat, zudem noch Einnahmen generiert und das Ortsbild nicht verschandelt wie eine Landschaft aus Pfosten. Die beantragten baulichen Massnahmen kosten viel und stören den Komfort der öV-Fahrgäste. Wir empfehlen, dieses finanziell destruktive Geschäft abzulehnen. Bitte folgen Sie unserer Empfehlung, denn man muss Mass halten.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Wir lehnen das Geschäft und den Antrag PVS ab. Den wichtigsten Grund für unsere Ablehnung hat mein Vorredner bereits angeführt: Es ist fraglich, dass sich das Projekt in der geplanten Form überhaupt rechnet. Hier wird ein Projektierungskredit von 250'000 Franken beantragt. Es bedurfte jedoch einer Nachfrage aus der Kommission, um zu erfahren, dass dieser Betrag nur die Hälfte der Projektierungskosten deckt, Bernmobil steuert weitere 250'000 Franken bei. Wer meint, das sei toll, irrt sich, denn dieser Kostenteiler gilt für die momentane Phase, die definitive Aufteilung wird dereinst ausgehandelt, wenn es um das Bauprojekt geht. Man weiss also nicht, wie viel die Stadt am Ende bezahlen muss. Es ist geplant, eine Tempo-30-Zone anzulegen. Dass der Bus dort auch mit Tempo 30 durchschleicht, wäre eine Premiere. Das Bauterrain am Warmbächliweg gehört der Stadt, die es im Baurecht an Investoren abgeben will. Oder anders gesagt, man will ein städtisches Terrain durch eine Buslinie erschliessen, obwohl fraglich ist, dass es sich rechnet. Das bedeutet, dass der Wert des betreffenden Terrains steigt, denn die Verkehrserschliessung wird durch die Verlängerung verbessert. Das heisst im Normalfall, dass eine Mehrwertabschöpfung stattfindet. Laut Auskunft der Verwaltung wäre das auch hier der Fall. Für diese Mehrwertabschöpfung müssen am Schluss die zukünftigen Mieterinnen und Mieter der dortigen sogenannten kostengünstigen Wohnungen bezahlen, weil die betroffenen Investoren die Kosten auf sie abwälzen werden. Kommt hinzu, dass für die kurze Linienverlängerung um eine Haltestelle, die in Relation zu ihrem Nutzen viel zu viel kostet, Kosten von jährlich 100'000 Franken unter dem Titel öV-Punkte anfallen werden. Auch bei dieser Vorlage handelt es sich einmal mehr um eine Mogelpackung: Man verlangt einen Kredit von 250'000 Franken, wobei man keine Ahnung hat, was die Sache am Ende kosten wird und welchen Anteil die Stadt beziehungsweise Bernmobil tatsächlich beitragen müssen.

Michael Steiner (GFL) für die GFL-Fraktion: Wir führen eine ähnliche Debatte wie vorhin, auch hier geht es um eine Massnahme zur Verkehrsberuhigung. Es soll ein neues ökologisches Quartier entstehen, selbstverständlich wollen die Leute, die dort wohnen, auch einen öV-Abschluss. In der Abstimmungsbotschaft zur Überbauung Warmbächli wurde die Verlängerung der Buslinie bereits angekündigt, sie soll jetzt realisiert werden. Es ist schwierig, zu beziffern und zu berechnen, was das bringt und was es kostet. Man weiss heute noch nicht, wie viele Personen das Angebot nutzen werden. Zu Jacqueline Gafners Einwand, es gebe keine Tempo-30-Zonen für Trams und Busse, weise ich auf das Paradebeispiel Köniz hin – und hoffentlich wird bald auch das Tram im Breitenrain durch eine Tempo-30-Zone fahren. Unsere Fraktion unterstützt diese Vorlage.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir lehnen die Vorlage und den Antrag PVS ab. Im Warmbächli soll ein neues Quartier nach Vorgaben der 2'000-Watt-Gesellschaft entstehen. Es ist der gleiche Gemeinderat, der immer bestrebt ist, die Leute zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen, welcher sich jetzt darum sorgt, dass die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner im Warmbächli eine Buslinie bekommen. Obwohl dort alles möglichst ökologisch sein soll, wollen die Leute eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe haben. Wenn man in der Stadt Bern überall, wo die Distanz zur nächsten Haltestelle mehr als 400 Meter beträgt, eine Buslinie bauen möchte, würde es einen lauten Aufschrei geben. Es befinden sich andere Haltestellen in nächster Umgebung des Areals. Es geht hier um ein Luxusproblem. Kosten und Nutzen stehen in keinem Verhältnis. Ausgerechnet für eine als ökologisches Vorzeigeprojekt gepriesene Siedlung will man eine Buslinie bauen, während man sonst immer versucht, die Leute vom öV abzubringen und vom Velofahren zu überzeugen – was für die Bewohnerschaft eines 2'000-Watt-Quartiers ja besonders gelten sollte. Man muss konsequent bleiben und auf die Verlängerung der Buslinie verzichten. Die Distanzen zu den bestehenden Haltestellen sind zumutbar. Man kann davon ausgehen, dass Leute mit einer ökologischen Einstellung gerne Velo fahren. Mit ihrer Ablehnung können Sie beweisen, dass Sie das Ziel der Veloförderung konsequent verfolgen.

Einzelvotum

Luzius Theiler (GPB-DA): Ich reagiere ausgesprochen allergisch, wenn von der 2'000-Watt-Gesellschaft die Rede ist, nachdem ich heute Morgen in der Zeitung gelesen habe, die Stadt habe Aktien des Flugplatzes Belpmoos gekauft. Das ist genau das Gegenteil der Förderung der 2'000-Watt-Gesellschaft. Wenn der Flugverkehr anstatt eingedämmt gefördert wird, können wir all die hehren Ziele vergessen. Egal, wie viele Minergie-Bauten noch realisiert werden, wir werden niemals ans Ziel gelangen, weil die Fliegerei diese kleinen Fortschritte sogleich zunichtemacht. Es stellt kein besonders gutes Argument dar, zu sagen, es brauche die Verlängerung der Buslinie, um die Ziele der 2'000-Watt-Gesellschaft verwirklichen zu können, wenn die Stadt gleichzeitig eine energieaufwändige Verkehrsart wie die Fliegerei fördert. Ich habe ein gewisses Verständnis für das Argument, dass es sich hierbei um ein Luxusprojekt handelt. Andererseits werden im Stadtrat andauernd irgendwelche Luxusprojekte verabschiedet, denn schliesslich leben wir in der reichen Schweiz und verfügen über die nötigen Gelder. Niemand von uns möchte auf einen gewissen Luxus verzichten, diesbezüglich besteht eine gewisse Ambivalenz.

Mir leuchtet nicht ein, wieso der Stadtrat bereits heute über diesen Kredit entscheidet. Das Vorhaben kann nur realisiert werden, wenn es in das neue kantonale Angebotskonzept für den öV aufgenommen wird. Die nächste Periode beginnt ab 2018, der Grosse Rat wird darüber im Jahr 2017 entscheiden. Was wir jetzt beschliessen, fällt ganz ins Risiko der Stadt. Es

kann sein, dass der Kanton nicht mitmacht, zumal er eigene Berechnungen anstellen wird, um zu entscheiden, ob dieses Vorhaben im Vergleich zu anderen Projekten einen Nutzen bringt. Die Stadt leistet also eine Vorinvestition auf eigenes Risiko. Es macht den Anschein, dass der Kanton bereit ist, sich zu beteiligen, aber das ist noch nicht entschieden. Es besteht kein Grund zur Eile. Viel besser wäre stattdessen, endlich einmal mit unmöglichen Baurechtsbedingungen und -zinsen aufzuhören. Anstatt die Überbauung Warmbächli in dieser Weise zu sabotieren, sollte man in Bezug auf die genannte Problematik vorwärtsmachen, um eine vernünftige und wirklich soziale Siedlung realisieren zu können. Das wäre besser, als wegen einer Buslinienverlängerung von wenigen hundert Metern in Aktivismus zu verfallen. Vor dem Jahr 2020 wird sowieso niemand im Warmbächli wohnen. Zudem erfolgt die Erschliessung des betreffenden Gebiets vor allem durch das Tram. Ich möchte von der Gemeinderätin gerne wissen, wieso man dieses Risiko auf sich nehmen will und warum man es mit diesem Projekt dermassen eilig hat.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Beim vorliegenden Projekt handelt es sich keinesfalls um eine überstürzte Planung. Es datiert zurück auf das Jahr 2007 und ist mit dem Konzept öV-Erschliessung Insel- und von Roll-Areal entstanden. Es war immer geplant, in der ersten Etappe die Erschliessung des Insel-Areals mit dem Inselbus zu realisieren und in einer nächsten Etappe die Erschliessung der Überbauung bei der ehemaligen KVA zu verwirklichen. Der öV ist ein wichtiges Element, besonders im Fall einer ökologisch fortschrittlichen neuen Überbauung. Beide Projekte gehen schon seit der Planungsphase Hand in Hand. Eine gute Anbindung an den öV ist wichtig, denn die Leute fahren nicht nur mit dem Velo und sie gehen nicht nur zu Fuss. Zur Frage, ob man bis ins Jahr 2017 warten soll, wenn der Grosse Rat über das Angebotskonzept entscheidet: Es ist wichtig, frühzeitig zu planen und das Projekt vorzubereiten. Wir haben von Seiten der Regierung die Zusage erhalten, dass man dieses Projekt aufnehmen und dem Grossen Rat beantragen will. Der Ausbau der Buslinie war ursprünglich bereits für die laufende Phase geplant, leider verzögerte sich dann die Planung der Überbauung auf dem KVA-Areal. Ich hoffe sehr, dass die Überbauung jetzt realisiert werden kann und die ersten Gebäude bald entstehen. Es wäre sehr bedauerlich, wenn es weitere Verzögerungen gäbe. Es ist wichtig, dass wir in Sachen Infrastruktur mitziehen und gute Bedingungen schaffen, so dass die Überbauung KVA und schliesslich auch andere Überbauungen, zum Beispiel jene im Burgernziel, bald realisiert werden können.

Beschluss

1. Der Stadtrat stimmt dem Antrag PVS zu (44 Ja, 23 Nein). *Abst.Nr. 055*
2. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Vorlage und dem Projektierungskredit zu (41 Ja, 22 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 056*

2014.TVS.000161

7 I5100072, Fr. 860 000.00, Bollwerk: Abbruch und Neubau Passerelle; Kreditabrechnung mit teuerungsbedingtem Nachkreditbegehren; Kenntnisnahme

Gemeinderatsantrag

Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass der Gemeinderat die gebundenen Mehrkosten von Fr. 83 572.60 gemäss Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe c der Gemeindeordnung der Stadt Bern bewilligt hat.

Bern, 27. August 2014

PVS-Referent *Michael Sutter* (SP): Es geht um die Kreditabrechnung zum Abbruch und Neubau der Passerelle für den Langsamverkehr beim Bollwerk. Die Bauarbeiten fanden im Jahr 2007 statt. Der bewilligte Kredit von 860'000 Franken wurde um 9,7 Prozent überschritten. Als Gründe werden Mehrkosten bei den Bauarbeiten, die 33 Prozent mehr als veranschlagt kosteten, angegeben. Das liegt primär an der Teuerung des Materials, die beim Glas mit 14,5 Prozent und beim Edelstahl mit 70 Prozent zu Buche schlägt. Zudem musste, infolge längerer Lieferfristen, ein provisorisches Geländer montiert werden. Der Bau des Lifts kostete auch 43 Prozent mehr als budgetiert, dieser Posten geht ebenfalls auf einen Preisschub bei den Materialkosten zurück, zudem mussten, aufgrund des engen Terminplans, Beschleunigungsmassnahmen bei der Montage getroffen werden. Wenn man die Minderkosten des Projekts von den Mehrkosten insgesamt abzieht, ergibt sich eine Kostenüberschreitung von 83'573 Franken beziehungsweise 9,7 Prozent. Das Finanzinspektorat hat die Kreditabrechnung überprüft und zur Genehmigung empfohlen. Die PVS beantragt dem Stadtrat mit 10 Ja-Stimmen die Genehmigung der Kreditabrechnung.

Manfred Blaser (SVP): Folgende Korrektur ist anzubringen: Die Bauarbeiten wurden gemäss Kostenanschlag verrechnet. Es waren die Materialien Glas und Metall, die teurer wurden, der Preis des Metalls stieg innerhalb des auf die Erstellung des Kostenvoranschlags folgenden Jahres um 70 Prozent, der Preis für Glas stieg um 14,5 Prozent.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt die Kreditabrechnung mit Mehrkosten zur Kenntnis.

2014.TVS.000118

8 18500054, Fr. 1 470 000.00, Abwasserreglement der Stadt Bern (AWR): Erheben der wiederkehrenden Regenabwassergebühr, Kredit für die Umsetzung; Kreditabrechnung

Gemeinderatsantrag

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend 18500054, Fr. 1 470 000.00, Abwasserreglement der Stadt Bern (AWR): Erheben der wiederkehrenden Regenabwassergebühr, Kredit für die Umsetzung; Kreditabrechnung

Bewilligter Kredit gemäss SRB 036 vom 15. Februar 2001	Fr. 1 470 000.00
Kosten gemäss Abrechnung	Fr. <u>1 223 293.45</u>
Minderkosten (16.78 %)	Fr. 246 706.55

Bern, 27. August 2014

PVS-Referentin *Marieke Kruit* (SP): Der Gemeinderat setzte das Abwasserreglement (AWR) per 1. April 2000 in Kraft, nachdem es 1999 vom Stadtrat genehmigt wurde. Das AWR regelt die Entsorgung des Abwassers auf dem gesamten Gemeindegebiet. Die wichtigste Neuerung besteht in der jährlich wiederkehrenden Regenabwassergebühr, die für Liegenschaften, bei denen das Regenabwasser nicht vor Ort in einer Sickergrube versickern kann, erhoben wird. Die vorliegende Kreditabrechnung weist Minderkosten von 16,78 Prozent auf. Dies verdankt sich zum Beispiel dem Verzicht auf Arbeiten von Dritten, der Nutzung von Synergien im Informatikbereich und dem Verzicht auf Informationsveranstaltungen. Im Bereich der Selbstdeklarationen kam es, aufgrund fehlender oder fehlerhafter Angaben einzelner Hausbesitzerinnen und -besitzer, zu höheren Kosten. Die Kreditabrechnung wurde vom Finanzinspektorat überprüft und zur Genehmigung empfohlen. Die PVS muss einmal mehr feststellen, dass es

bis zur Fertigstellung dieser Kreditabrechnung sehr lange gedauert hat. Trotzdem empfiehlt die PVS mit 8 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen, die Kreditabrechnung zu genehmigen.

Manfred Blaser (SVP): Wir sprechen über eine Kreditabrechnung, die auf einen Stadtratsbeschluss vom 15. Februar 2001 zurückreicht. Die ausgewiesenen Minderkosten betragen 246'706 Franken, also lagen Gelder in dieser Höhe inzwischen brach. Leider stehen immer noch zahlreiche Geschäfte an, die erst Jahre später abgeschlossen werden. Ich fordere die Verwaltung auf, für eine rasche Bereinigung aller Geschäfte zu sorgen.

Beschluss

Der Stadtrat genehmigt die Kreditabrechnung AWR (58 Ja, 1 Nein, 5 Enthaltungen).

Abst.Nr. 057

2014.FI.000007

9 I5200002, Fr. 940 000.00, Mehr Bäume in der Stadt Bern; Realisierungsprogramm und Kredit für Baumpflanzungen 1989-1991; Kreditabrechnung

Gemeinderatsantrag

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend I5200002, Fr. 940 000.00, Mehr Bäume in der Stadt Bern: Realisierungsprogramm und Kredit für Baumpflanzungen 1989-1991; Kreditabrechnung

Bewilligter Kredit gemäss SRB vom 17. August 1989	Fr.	940 000.00
Effektive Kosten netto	Fr.	939 884.30
Minderkosten (0.01%)	Fr.	115.70

Bern, 27. August 2014

PVS-Referentin *Franziska Grossenbacher (GB)*: Den zur vorliegenden Abrechnung gehörenden Kredit von 940'000 Franken beschloss der Stadtrat am 17. August 1989. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln wurden im Zeitraum 1989 bis 1991 Bäume gepflanzt, weitere Pflanzetappen projektiert und kurzfristige Baumpflanzungen realisiert. Die gepflanzten Bäume, beispielsweise am Eigerplatz und entlang der Bolligenstrasse, sind mittlerweile 25-jährig und haben eine stattliche Grösse erreicht. Sie erhitzen jüngst die Gemüter im Zusammenhang mit dem TRB. Der zuständige Sachbearbeiter ist längst pensioniert, die letzte Buchung erfolgte im Jahr 2002. Die Abrechnung wurde im Jahr 2007 an das Finanzinspektorat weitergeleitet. Auch dieses Geschäft fällt unter den Titel Bereinigung von Altlasten. Die effektiven Kosten betragen 1'097'884 Franken, sie liegen also über dem genehmigten Kreditbetrag. Das Finanzinspektorat weist darauf hin, dass die korrekte Vorgehensweise darin bestanden hätte, einen Nachkredit zu beantragen. Als man den Kredit beantragte, waren keine Einnahmen budgetiert, im Verlauf der Projektdauer gab es jedoch Gutschriften von 158'000 Franken, darunter fallen Beiträge der Baugenossenschaft Wyler und des kantonalen Hochbauamts, die sich an den in gegenseitigem Interesse erfolgenden Baumpflanzungen beteiligten. Die Kosten betragen gemäss Abrechnung 939'884 Franken, es resultieren Minderkosten von 115.70 Franken. Das Finanzinspektorat empfiehlt die Kreditabrechnung zur Genehmigung. Mit 7 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen beantragt die PVS dem Stadtrat, der vorliegenden Kreditabrechnung zuzustimmen.

Beschluss

Der Stadtrat genehmigt die Kreditabrechnung (51 Ja, 0 Nein, 9 Enthaltungen). *Abst.Nr. 058*

2012.SR.000040

10 Motion Fraktion GLP (Daniel Imthurn, GLP): Wirksame Verkehrsmassnahmen am Bollwerk für den Langsamverkehr; Begründungsbericht

Motionär *Daniel Imthurn* (GLP): Ich will den Begründungsbericht zur Diskussion stellen, weil er weder genial noch besonders vielsagend ist. Die RGM-Regierung ist mittlerweile seit 23 Jahren am Ruder. Sie hat seit Anbeginn versichert, man wolle den Veloverkehr fördern und verschiedene Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs umsetzen. Die letzte Baudirektorin der Stadt Bern baute ihre ganze Karriere, insbesondere auch ihre Nationalratskarriere, darauf auf, sich als Macherin darzustellen, die sich für grüne Anliegen einsetzt und eine rot-grüne Politik erfolgreich umsetzt. Vor circa einem Monat erschien ein Zeitungsbericht, in dem verschiedene Städte in Bezug auf ihre Velofreundlichkeit verglichen wurden. Nach dem Copenhagenize Index kann man bewerten, wie gut Velomassnahmen umgesetzt werden und wie velofreundlich eine Stadt ist. Der Tenor lautete in Bern immer, dass man die Dinge doch noch an die Hand nehmen wolle. Plötzlich scheint die Realität im schönen Kartenhaus, das man sich da aufgebaut hat, Einzug zu halten, indem das velofreundliche Gehabe, das RGM immer in den Vordergrund stellt, mit der Tatsache konfrontiert wird, dass uns andere Städte, beispielsweise Burgdorf, in Sachen Veloförderung längst überholt haben. Die Stadt Bern liegt in Bezug auf die Velofreundlichkeit weit zurück. Im Begründungsbericht zu meiner Motion herrscht nach wie vor die alte Tonart: Man tut viele gute Absichten kund. Besonders im Bollwerk, das einen zentralen Knotenpunkt für den Veloverkehr in der Stadt Bern darstellt, sollten endlich Massnahmen umgesetzt werden, die die Durchlässigkeit dieses Bereichs für den Veloverkehr gewährleisten. Aber es geschieht nichts. Die Velofahrenden warten schon seit Jahrzehnten darauf, dass dort griffige Massnahmen realisiert werden. Wir wollen endlich Resultate sehen. Wenn die Durchfahrt für die Velos beim Bollwerk mittels geeigneter Massnahmen verbessert werden kann, wäre es unter Umständen gar nicht mehr so wichtig, zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau eine Velobrücke zu bauen.

Fraktionserklärungen

David Stampfli (SP) für die SP-Fraktion: Ich begrüsse natürlich, dass sich die GLP um den Veloverkehr in der Stadt Bern sorgt. Daniel Imthurn hat nicht unrecht mit der Aussage, dass in der Stadt Bern mehr für den Veloverkehr getan werden kann. Andererseits hat man inzwischen erkannt, dass Mängel bestehen und es gibt Pläne zur Verbesserung der Situation. Etwas für den Veloverkehr zu tun, bedeutet jedoch, dass auch Massnahmen umgesetzt werden müssen, die anderswo schmerzen. Ein bisschen Farbe auf der Strasse anzubringen, mag zur Erhöhung der Sicherheit beitragen, aber das ist nur eine kleine Massnahme, die weit hinter breiten Velostreifen und Velobahnen zurückbleibt. Richtige Velomassnahmen zu realisieren bedeutet, dass Fahrspuren für den MIV aufgehoben und Lichtsignalanlagen optimiert werden. Ich bin gespannt, ob die Mehrheit des Stadtrats, inklusive der GLP, bereit ist, auch solche Massnahmen zu unterstützen. Der autofreie Bahnhofplatz wurde leider abgelehnt, wir müssen damit leben, dass der MIV dort weiterhin durchfährt. Es müssen Überlegungen angestellt werden, wie man das Velofahren möglichst sicher machen kann. Gewisse Optimierungen wurden bereits vorgenommen, aber es fehlt noch so einiges. Die Auflistung der neuralgischen Stellen, die der Vorstoss liefert, trifft zu. Im Bericht des Gemeinderats steht, eine Verbesserung der Situation könne im Rahmen künftiger Projekte im Zusammenhang mit dem Projekt

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) eingeplant werden. Wir sprechen also von einem Zeitraum von circa zehn Jahren, das ist eine sehr lange Frist.

Zur Panoramabrücke für den Fuss- und Veloverkehr: Es steht ausser Zweifel, dass der Bau der Brücke notwendig ist. Deren Realisierung lässt jedoch noch etwa acht Jahre auf sich warten. Die Panoramabrücke dient nicht nur dem Zweck, dass man mit dem Velo einfacher von der Länggasse in den Breitenrain gelangt, ohne über den Bahnhofplatz fahren zu müssen. Die Panoramabrücke ist ein Leuchtturmprojekt für die ganze Region Bern. Sie dient allen, die eine Strecke von drei bis fünf Kilometer mit dem Velo zurücklegen und von ihrem Wohnort zum Arbeitsort fahren wollen, ohne die Luft zu verpesten. Weil es im Sinne der Sicherheit der Velofahrenden dringend nötig ist, sollen im Bereich Bollwerk möglichst rasch geeignete Massnahmen umgesetzt werden. Ich setze meine Hoffnung in die angekündigte Velo-Offensive und gehe davon aus, dass erste Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden innert nützlicher und kurzer Frist realisiert werden. Erst wenn das Velofahren in der Stadt Bern sicher ist, werden auch mehr Leute mit dem Velo unterwegs sein.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Auf diesen Werbespot für die Velobrücke müssen ein paar realistische Feststellungen folgen: Das Velofahren wäre sicher, wenn sich die Velofahrenden an die geltenden Vorschriften hielten. Es kommt immer wieder vor, dass einem in einer Einbahnstrasse ein Velo ohne Licht entgegenkommt. Es gibt Leute, die mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, der Aareweg zum Marzili und zum Eichholz wird ständig zum Velofahren genutzt, trotz des geltenden Fahrverbots. Daniel Imthurn erwähnte, dass Burgdorf im Städtevergleich als leuchtendes Beispiel angeführt werde. Es sollte zugleich auch erwähnt werden, dass das Gewerbe in der Burgdorfer Oberstadt darniederliegt. Dort gibt es fast keine Geschäfte mehr. Obwohl die Verkehrspolitik sich seit langem in den Händen von RGM befindet, wird in der Stadt Bern nicht mehr Velo gefahren. Besonders junge Leute ziehen es vor, den öV zu benutzen. Man darf nicht aus reiner Ideologie davon ausgehen, dass die Leute zum Velofahren zu bewegen sind. Ich wiederhole einen Punkt, den wir schon in die Diskussion zur Velobrücke eingebracht haben: Bevor die Planung des Brückenprojekts in Angriff genommen wird, muss die Planung Schützenmatte-Bollwerk fertiggestellt werden, insofern gebe ich Daniel Imthurn recht. Leider wurden unsere Anträge abgelehnt, weil es der Mehrheit des Stadtrats in erster Linie darum ging, ein sogenanntes Leuchtturmprojekt zu realisieren. Das ist falsch, denn es geht um das Miteinander und nicht um die Privilegierung einzelner Verkehrsträger. Zum Argument mit der Sicherheit: Man muss genau überlegen, was man plant. Heute wurde einmal mehr die Situation für die Velos auf der Kirchenfeldstrasse bemängelt. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass der Stadtrat vor etwa zwei Jahren beschlossen hat, den Veloweg, der beim Tennisplatz am Rand des Dählhölzliwalds entlang ins Elfenuquartier führt, auszubauen. Man kann nicht alles haben. Es gibt sichere Velowege, für die man sich einsetzen kann. Die vorhandene Strassenfläche ist nicht unbegrenzt und man muss die richtige Lösung wählen, im Sinne des Miteinanders. Leider hat man es versäumt, die Situation am Bollwerk sorgfältig zu planen, bevor man eine Menge Geld für ein Leuchtturmprojekt ausgibt, das die Karriere von ein paar rot-grünen Nationalratskandidaten befördern soll.

Michael Steiner (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich bin glücklicherweise kein Nationalratskandidat, ich muss mich nicht profilieren. Unsere Fraktion findet den Begründungsbericht des Gemeinderats auch eher enttäuschend. Wir erachten die von Daniel Imthurn eingebrachte Idee einer Spurreduktion für stadtauswärtsfahrende Fahrzeuge beim Bollwerk als valable Möglichkeit. Sie kann allenfalls in Form einer kombinierten Bus- und Velospur umgesetzt werden, zumal diese Massnahme auf der Gegenfahrbahn eine enorme Verbesserung gebracht hat. Diese Anregung möchte ich der Direktorin TVS im Hinblick auf die kommende Velo-Offensive auf den Weg mitgeben.

Einzelvoten

Daniel Imthurn (GLP): David Stampfli hat recht mit seiner Feststellung, dass es für die Velos auch Massnahmen geben wird, die anderswo schmerzen. Die GLP wartet schon lange auf Projekte, die wirklich der Förderung des Veloverkehrs dienen, selbst wenn sie für den motorisierten Verkehr schmerzhaft sind. Wir unterstützen Massnahmen, die dem Veloverkehr tatsächlich etwas bringen, beispielsweise Velobahnen. Leider liegen zurzeit keine Projekte dieser Art vor.

Manfred Blaser (SVP): Beim Wort Panoramabrücke bekomme ich Ohrensausen. Man soll mir bitte erklären, wie man von der Länggasse herkommend über die Panoramabrücke in die Stadt gelangen soll. Wir haben an der heutigen PVS-Sitzung darüber gesprochen, dass man auf weniger von Autos und Bussen befahrene Strassen ausweichen könne, worauf die Gegenseite konterte, dass man keine Umwege fahren, sondern auf direktem Weg ans Ziel gelangen wolle. Es geht für mich nicht auf, wenn darauf beharrt wird, dass man über die Panoramabrücke direkt in die Stadt gelangen könne. Man wird nicht müde, Massnahmen einzufordern, die nur den Velos nützen. Wer durch unsere schöne Stadt schlendert, sieht überall parkierte Velos. Das trägt nicht zu einem schönen Stadtbild bei. Ich sehe nicht ein, wieso die Leute ihre Velos nicht in einer unterirdischen Velostation parkieren. Von den Autofahrenden wird ja auch verlangt, ihr Fahrzeug in einem Parkhaus abzustellen. Erst wenn die vielen wild parkierten Velos verschwinden, haben wir eine schöne und saubere Stadt.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Ich habe nicht die Absicht, in eine weitere Velodebatte einzusteigen. Aber ich muss feststellen, dass unser werter Ratspräsident bei der Behandlung des Abstimmungsgeschäfts zum Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“ die Rednerinnen und Redner wiederholt dazu angehalten hat, sich kurz zu fassen, damit dieses Geschäft effizient behandelt werden könne. Beim vorliegenden Geschäft, bei dem es um den Begründungsbericht zu einer Motion geht, die zufällig von seiner eigenen Fraktion stammt, scheint er gegen eine abendfüllende Diskussion jedoch keine Einwände zu haben.

Der Vorsitzende *Claude Grosjean*: Gibt es neuerdings auch eine Fraktionshaftung im Sinne einer Sippenhaftung?

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Begründungsbericht zur Motion.

- Traktandum 14 wird vorgezogen. -

2013.SR.000393

14 Interpellation Rolf Zbinden (PdA): Präventive Überwachung der städtischen Abfalldeponien durch private „Ghüder-Sheriffe“?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellant *Rolf Zbinden* (PdA): Wie die Sozialarbeit mit PINTO, so kommt auch die städtische Sicherheits- und Ordnungspolitik mit privaten Sheriffs auf den Hund. Auch wenn es gegenwärtig keine Personenkontrollen durch Mitglieder der „Broncos Security AG“ geben mag –

bis Ende Mai 2012 war sie noch mit allen Befugnissen ausgestattet und ihre Leute wurden mit solchen Aufgaben auf die Pirsch geschickt! Die PdA findet dies bedenklich. Es sollte uns dazu zwingen, unser Augenmerk vermehrt auf die Folgen der Privatisierung von polizeilichen Aufgaben zu richten. Es muss verhindert werden, dass Sicherheits- und Repressionsmassnahmen, nach der Logik von Interventions- und Trefferquoten, dem Spiel des Marktes und der Konkurrenz überlassen werden. Nicht nur für die Polizeigewerkschaften sollte das Fass langsam voll sein. Anhand der Aussage des Gemeinderats, dass es für die Sensibilisierungsarbeit im Bereich der Abfallentsorgung an städtischem Personal fehle, das über die notwendige „Fachkompetenz“ verfüge, kann ich nur staunen angesichts eines solchen Eingeständnisses, ja sogar Armutszeugnisses. Nimmt man jedoch die Sensibilität der Broncos-Ortsgruppe Westside, welche dieselbe beim Eintreiben von Schulden an den Tag legt, zum Massstab, versteht man die Verlegenheit des Gemeinderats schon besser.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Interpellant ist mit der Antwort zufrieden.

Traktandenliste

Die Traktanden 4, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 und 23 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

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

1. Dringliche Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Keine BLS-Werkstätte im Riedbach Buech!
2. Dringliche Motion Fraktion FDP (Christoph Zimmerli, FDP): Rettet 340 BLS-Arbeitsplätze in der Stadt Bern
3. Dringliche interfraktionelle Interpellation GFL/EVP, GB/JA!, SVP (Matthias Stürmer, EVP/Franziska Grossenbacher, GB/Luzius Theiler, GPB-DA/Ueli Jaisli, SVP): BLS-Werkstatt auf der grünen Wiese?
4. Dringliche Interpellation Fraktion SP (David Stampfli/Michael Sutter, SP): Temporäres Durchfahrtsverbot in der Zeughausgasse
5. Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): BLS-Bauten im Riedbach Buech: PRD und Stadtplanung quo vadis?
6. Motion Fraktion SP (Michael Sutter/Lena Sorg, SP): Die Ausübung der politischen Rechte muss kostenlos sein!
7. Motion Fraktion GB/JA! (Regula Bühlmann, GB): Mahlzeiten 3: Lustvoller und gesunder Umgang mit Essen in Berner Kitas
8. Motion Fraktion GB/JA! (Cristina Anliker-Mansour, GB): Mahlzeiten 2: Cateringlieferungs-firma mit Ausbildungsplätzen für erwerbslose AusländerInnen
9. Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher/Christoph Zimmerli, FDP): Aufwertung der Brückenbogen (Eisenbahnviadukt) bei der Schützenmatte
10. Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Neues Jugendzentrum für junge Menschen des 21sten Jahrhunderts
11. Motion Fraktion FDP (Christoph Zimmerli, FDP): Positive Trendwende in der Stadtberner Finanzpolitik ermöglicht endlich eine moderate Steuersenkung ab 2016!
12. Motion Fraktion FDP (Peter Erni, FDP): Keine unnötige Regulierung
13. Motion Luzius Theiler (GPB-DA): Sistierung der Unterhaltsarbeiten und der Erweiterungsplanung am Bärenpark und Erarbeitung von attraktiven alternativen Nutzungen des Standortes
14. Interfraktionelles Postulat GFL/EVP, GB/JA, SVP, FDP, BDP/CVP (Matthias Stürmer, EVP/Daniel Klausner, GFL/Regula Tschanz, GB/Alexander Feuz, SVP/Dannie Iost, FDP/Kurt Hirsbrunner, BDP/Michael Daphinoff, CVP): Verbesserungen beim städtischen Beschaffungswesen
15. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Synergien beim städtischen Beschaffungswesen müssen genutzt werden!
16. Postulat Fraktion GB/JA! (Regula Bühlmann, GB): Mahlzeiten 1: Lokal essen in Berner Kinderbetreuung
17. Interfraktionelle Interpellation SP, GFL/EVP, GB/JA! (Gisela Vollmer, SP/Lukas Gutzwiller GFL/Franziska Grossenbacher GB/Luzius Theiler, GPB-DA): Raum Bolligenstrasse/Wankdorf. Noch mehr Strassenflächen?
18. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Iseli/Roland Jakob, SVP): Stadtgespräche mit der Reithalle: Draussen vor der Tür?
19. Interpellation Fraktion SVP (Roland Jakob/Alexander Feuz/Roland Iseli, SVP): Steuersenkung für die Stadtberner Bevölkerung, nach Überschuss in der Stadtkasse!

20. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Iseli/Roland Jakob, SVP): Stadtgespräche: Reithalle und grosse Halle: Was läuft hinter den Kulissen? Wie demokratisch laufen die Prozesse ab?
21. Interpellation Henri-Charles Beuchat (SVP): Teure Sozialhilfebezüger in der Stadt Bern
22. Interpellation Henri-Charles Beuchat (SVP): Schaffung eines Registers von rentierten Sozialhilfe-Empfängern
23. Interpellation Henri-Charles Beuchat (SVP): Umsetzung der Änderung der Verordnung über die Einführung des freien Personenverkehrs
24. Interpellation Fraktion GB/JA! (Regula Tschanz, GB): Angebots- und Strukturüberprüfung des Kantons Bern: Was tut die Stadt Bern zur Vermeidung „sozialpolitischer Härten“?
25. Interpellation Fraktion FDP (Peter Erni, FDP): Steuersubstrat der Stadt Bern: natürliche Personen
26. Interpellation Fraktion FDP (Peter Erni, FDP): Hat die Stadt Bern eine Strategie, wie die Schulden abgebaut werden sollen?
27. Kleine Anfrage Stéphanie Penher (GB): Aktienkapitalerhöhung des Flughafens Bern
28. Kleine Anfrage Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Auswirkungen der Erbschaftssteuer-Initiative auf die Stadt Bern
29. Kleine Anfrage Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Gespräche zwischen Reitschule und Stadt Bern: Alter der Reitschul-Delegation
30. Kleine Anfrage Fraktion BDP/CVP (Kurt Hirsbrunner, BDP/Michael Daphinoff, CVP): Gespräche mit den Verantwortlichen der Reitschule
31. Kleine Anfrage Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Kurt Hirsbrunner, BDP): Wie steht es um die geplante Reitschule-Mediation?
32. Interpellation Henri-Charles Beuchat (SVP): Überfall von Linksaktivisten auf Mediamarkt

andere Eingänge

-

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

Die Protokollführerin

Claude Grosjean

Barbara Waelti