

Genehmigung am 25.04.2024 (genehmigt)

Protokoll 05

Stadtratssitzung

Donnerstag, 29.02.2024, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Rathaus, Grossratssaal

Für das Wortprotokoll inkl. Audio siehe: <https://bern.recapp.ch/shareparl/>

Inhaltsverzeichnis

Anwesenheit in der Sitzung von 17.00 bis 19.00 Uhr.....	4
2023.SR.0112.....	5
1 Begrüssung und Mitteilungen	
2020.SR.000388.....	6
2 Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Ersatzwahl, Wahlstellvertretendes Mitglied, Wahl des Vizepräsidiums	
2019.GR.000131.....	7
3 Überbauungsordnung Weyermannshaus-Ost III	
2023.TVS.0318.....	28
4 Entsorgung + Recycling Monopol (PG870100); Ersatzbeschaffung von drei Kehrriemwagen; Kredit	
2023.TVS.0317.....	30
5 Entsorgung + Recycling Monopol (PG870100): Ersatzbeschaffung Bagger Entsorgungshof Fellerstrasse: Nachkredit sowie Ersatzbeschaffung Bagger Entsorgungshof Schermen; Kredit	
2015.SR.000216.....	31
6 Postulat Fraktion GB/JA! (Seraina Patzen, JA!/Franziska Grossenbacher, GB) - übernommen durch Katharina Gallizzi (GB): Gesamtnutzungskonzept für den öffentlichen Raum in der Innenstadt; Prüfungsbericht	
2019.SR.000019.....	36
7 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP/JGLP, AL/GaP/PdA, (Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Manuel C. Widmer, GFL/Melanie Mettler, GLP/Tabea Rai, AL): Förderung der Biodiversität: Für eine pestizidfreie Gemeinde Bern; Begründungsbericht	
2018.SR.000016.....	37
8 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler, GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend!; Begründungsbericht	

Schluss der Sitzung: 19.01 Uhr	43
Anwesenheit in der Sitzung von 20.30 bis 22.30 Uhr	44
2018.SR.000016	45
8 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler, GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend! Begründungsbericht	
2022.SR.000016	53
9 Interpellation Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün PVS (Michael Ruefer): Umgestaltung Anschluss Wankdorf: Welche Auswirkungen hat der Autobahnausbau auf Klimaschutz, Lebensqualität und Naturschutz?	
2022.SR.000071	53
10 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GLP/JGLP, GFL/EVP (Michael Sutter, SP/Seraphine Iseli, GB/Michael Ruefer, GLP/Tanja Miljanovic, GFL): Kein Kapazitätsausbau der Autobahn im Grauholz!	
2023.SR.0117	54
11 Interfraktionelle Interpellation SP/JUSO, GLP/JGLP, GB/JA, GFL/EVP, AL/PdA (Michael Sutter, SP / Claude Grosjean, GLP / Séraphine Iseli, GB / Tanja Miljanovic, GFL / David Böhner, AL): Mehr Verkehr und mehr Unfälle durch den Autobahnausbau im Wankdorf?	
2019.SR.000007	54
12 Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher, SVP): Nein zu Tempo 30 auf der Monbijoubrücke und der Aufhebung der Unterführung Eigerstrasse: Fragen zum heutigen Verkehrsregime bezüglich Unfallstatistik, Lärmimmissionen, negativer Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und der zu erwartenden Kosten	
2018.SR.000185	55
13 Postulat Fraktion SP/JUSO (Bernadette Häfliger/Yasemin Cevik, SP): Kameraüberwachung des öffentlichen Raums durch Private; Prüfungsbericht	
2018.SR.000237	61
14 Interfraktionelle Motion GB/JA!, SP/JUSO, AL/GaP/PdA (Franziska Grossenbacher, GB/Timur Akçasayar, SP/Tabea Rai, AL/Luzius Theiler GAP): Keine Buebetrickli bei den verkehrintensiven Vorhaben (ViV) – gegen eine Erhöhung der Fahrtenzahl für das Einkaufszentrum Westside; Begründungsbericht	
2021.SR.000232	65
15 Interfraktionelle Interpellation GB/JA!, GLP/JGLP (Katharina Gallizzi, GB/Michael Ruefer GLP): Fahrtencontrolling und Klimamassnahmen – welche Veränderungen sind nötig, welche Veränderungen sind möglich?	
2019.SR.000214	65
16 Interpellation Erich Hess (SVP) - übernommen durch Janosch Weyermann (SVP): Transparenz und Kontrolle der ambulanten Familienbegleitungen und ihre Tarife, Präsenzstunden und Kosten	
2021.SR.000024	66
17 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Edith Siegenthaler/Timur Akçasayar, SP): Leiht EWB dem AKW Gösgen Geld?	
2021.SR.000061	68

18	Interpellation Fraktion GFL/EVP (Marcel Wüthrich, GFL): Gewährung eines Aktionärsdarlehens an das KKW Gösigen?	
2021.SR.000078		68
19	Postulat Fraktion GB/JA! (Katharina Gallizzi, GB/Eva Krattiger, JA!): Solarcity Bern; Prüfungsbericht	
2021.SR.000079		71
20	Motion Fraktion GB/JA! (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB): Kostendeckende Vergütungen für Photovoltaikanlagen	
2021.SR.000129		72
21	Postulat Fraktion GB/JA! (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB): Klimabudget nach dem Vorbild von Oslo auch für Bern; Prüfungsbericht	
2021.SR.000226		74
22	Interpellation Fraktion GFL/EVP (Marcel Wüthrich, GFL/Tanja Miljanovic, GFL): Nicht nachvollziehbare Preiskoppelung für Biogas ans Erdgas	
2021.SR.000172		74
23	Motion Eva Gammenthaler (AL) - übernommen durch Raffael Joggi (AL): Keine Gewehre mehr im Tierpark Dählhölzli	
	Verschoben und eingereicht	76
	Schluss der Sitzung: 22.29 Uhr.	77

Anwesenheit in der Sitzung von 17.00 bis 19.00 Uhr

Stadtrat anwesend

Valentina Achermann, Präsidentin

Yasmin Amana Abdullahi	Thomas Glauser	Niklaus Mürner
Janina Aeberhard	Muriel Graf	Dominic Nellen
Timur Akçasayar	Claude Grosjean	Barbara Nyffeler
Lena Allenspach	Lukas Gutzwiller	Mehmet Özdemir
Ruth Altmann	Bernadette Häfliger	Florence Pärli Schmid
Emanuel Amrein	Bernhard Hess	Halua Pinto de Magalhães
Ursina Anderegg	Michael Hoekstra	Simone Richner
Mirjam Arn	Thomas Hofstetter	Mirjam Roder
Oliver Berger	Seraphine Iseli	Sarah Rubin
Tom Berger	Ueli Jaisli	Michael Ruefer
Lea Bill	Bettina Jans-Troxler	Mahir Sancar
Laura Binz	Anna Jegher	Judith Schenk
Gabriela Blatter	Raffael Joggi	Nicole Silvestri
David Böhner	Nora Joos	Chandru Somasundaram
Michael Burkard	Barbara Keller	Ursula Stöckli
Francesca Chukwunyere	Ingrid Kissling-Näf	Irina Straubhaar
Milena Daphinoff	Corina Liebi	Bettina Stüssi
Sibyl Eigenmann	Maurice Lindgren	Michael Sutter
Alexander Feuz	Simone Machado	Johannes Wartenweiler
Jelena Filipovic	Salome Mathys	Lukas Wegmüller
Sofia Fisch	Matteo Micieli	Janosch Weyermann
Katharina Gallizzi	Szabolcs Mihalyi	Marcel Wüthrich
Franziska Geiser	Tanja Miljanovic	Paula Zysset

Stadtrat entschuldigt

Debora Alder-Gasser	Fuat Köçer	Esther Meier
Nik Eugster	Nora Krummen	Daniel Michel
Lionel Gaudy	Anna Leissing	Claudio Righetti
Matthias Humbel		

2023.SR.0112

1 Begrüssung und Mitteilungen

Präsidentin: Geschätzte Kolleg*innen im Stadtrat, sehr geehrter Herr Stadtpräsident, liebe Gäst*innen, liebe Anwesende, ich begrüsse Sie ganz herzlich zur heutigen Stadtratssitzung. Ich beginne gleich mit den Entschuldigungen. Für beide Sitzungen entschuldigt haben sich Anna Leissing vom GB, Nik Eugster von der FDP, Claudio Righetti von der Mitte, Lionel Gaudy von der Mitte, Debora Alder-Gasser von der EVP, Matthias Humbel von der GFL, Daniel Michel von der SVP und Esther Meier vom GB. Für die erste Sitzung hat sich Fuat Köçer von der SP entschuldigt, für die zweite Sitzung Matteo Micieli von der PdA und Muriel Graf von der AL. Ein wenig später kommen Niklaus Mürner von der SVP und Maurice Lindgren von der GLP.

Wir haben heute ein neues Stadratsmitglied, das wir begrüssen dürfen. Ich sehe es jetzt zwar gar nicht. Ah ja, hallo Muriel Graf, herzlich willkommen bei uns im Stadtrat. Ich wünsche dir einen ganz guten Start.

Einen Geburtstag haben wir heute keinen, aber gestern hat Corina Liebi Geburtstag gehabt. Herzliche Gratulation im Nachhinein.

Wir kommen zu den Mitteilungen und ich möchte euch bitten, ruhig zu sein und Platz zu nehmen, denn wir beginnen mit der traurigen Mitteilung, dass Manfred Blaser gestorben ist, und zwar am 15. Februar. Er war 10 Jahre für die SVP im Stadtrat; von 2007 bis 2016. Er war im Stadtrat Mitglied der PVS, der AKO und des Ratsbüros. Und sonst war er auch politisch aktiv im Vorstand der SVP Bern-Bümpliz. Er war Delegierter der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem und bis zu seinem Tod war er auch Mitglied des Rats für Seniorinnen und Senioren. Im Namen des Stadtrates sprechen wir seinen Angehörigen und Freundinnen und Freunden unser herzliches Beileid aus. Wir werden im Namen des Stadtrates auch eine Kondolenzkarte verschicken. Um ihm zu gedenken, bitten ich alle, für eine Schweigeminute aufzustehen.

Alle erheben sich für eine Schweigeminute.

Herzlichen Dank. Wir fahren nach diesen traurigen Nachrichten weiter mit der Stadtratssitzung. Das ist immer schwierig, aber es gibt noch weitere Informationen für euch. Ihr habt eine E-Mail vom Ratssekretariat bekommen, ein Save-the-Date für den 20. Juni, und zwar für ein Treffen des Stadtrats mit der Bürgergemeinde. Ich bitte euch, dieses vorzumerken für diesen wichtigen Austausch. Dann habt ihr auch eine Mail bekommen von der GB/JAI-Fraktion, mit der Aufforderung, euer Sitzungsgeld spenden, wenn ihr das wollt und wenn ihr euch das auch leisten könnt, und zwar für Medico International Schweiz zugunsten von Projekten für Palästina-Israel. Sie werden auch um 19 Uhr ein gemeinsames Foto machen und dann auf Social Media posten. Das einfach zur Information. Ihr habt einen Zettel an euren Platz bekommen, auf dem ihr es angeben könnt, wenn ihr auf die Sitzungsgelder verzichten wollt. Drüben hat es eine Urne, in die ihr ihn werfen könnt. Am Ende der Sitzung habe ich vielleicht schon die Möglichkeit zu verkünden, wie viel Geld zusammengekommen ist. Zum letzten Mal möchte ich daran erinnern, bitte die Umfrage zur Vereinbarkeit auszufüllen. Nach wie vor ist das sehr wichtig. Ich bitte euch, vor und nach den Sitzungen zu badgen. Wie immer könnt ihr Vorstösse einreichen: dringliche bis um 21 Uhr und nicht dringliche bis 21.30 Uhr. Ich möchte, bevor wir in die Traktandenliste starten, den Moment nutzen, um euch schnell mitzuteilen, wie die letzten paar Sitzungen für mich rübergekommen sind. Ich finde, die Diskussionen waren sehr sachlich. Ich bin auch beeindruckt, dass es das eine oder andere Mal geschah, dass Leute wirklich zugehört und ihre Meinungen

geändert haben. Und es haben wirklich gute Diskussionen stattgefunden und das macht mir grosse Freude. Danke vielmals dafür. Es gibt einen Punkt, der mir sehr am Herzen liegt, und das ist der Geräuschpegel. Ich fühle mich manchmal ein bisschen wie eine Schulmeisterin und das will ich wirklich nicht sein. Das Problem ist, dass wir da vorne wirklich die Diskussionen nicht mehr mitbekommen, wenn zu viele und zu laute zwischenmenschliche Gespräche stattfinden. Ausserdem ist es so, dass die Gespräche auch auf den Aufnahmen sind, was auch die Arbeit der Redaktorinnen erschwert. Und darum bitte ich euch, längere Gespräche in der Wandelhalle zu führen. Ich bin mir bewusst, dass man ab und zu diskutieren muss, aber ich bitte euch, dieses doch bitte ausserhalb des Ratssaals zu machen.

Dann kommen wir zum Antrag der Mitte auf Diskussion zu einem aktuellen Ereignis. Es geht um die verabschiedete Testplanung für den Stadtraum Bahnhof. Und wenn die Mehrheit zustimmt, wird die Diskussion gewährt. Und sonst fahren wir weiter mit der Traktandenliste. Wir stimmen darüber ab.

Antrag

1 Mitte

Antrag auf Diskussion aus aktuellem Anlass zur Zukunft des Bahnhofperimeters Bern.

Abstimmung Nr. 004

2023.SR.0112: Antrag 1	
Ablehnung	
Ja	18
Nein	33
Enthalten	3

Präsidentin: Antrag ist abgelehnt.

2020.SR.000388

2 Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK): Ersatzwahl, Wahl stellvertretendes Mitglied, Wahl des Vizepräsidiums

Präsidentin: Dann kommen wir zu Traktandum 2: Die Wahl in die SBK. Es geht um eine Ersatzwahl und eine Wahl als stellvertretendes Mitglied und die Wahl des Vizepräsidiums: Nominiert von der AL/PdA sind David Böhner als Mitglied und als Vizepräsident und Muriel Graf als stellvertretendes Mitglied. Gibt es hier weitere Wahlvorschläge oder Diskussionsbedarf?

- Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Wahl. Wer die beiden Personen wählen will, kann das mittels Handerheben. – Gibt es Enthaltungen? – Dann wurden David Böhner und Muriel Graf einstimmig gewählt. Herzliche Gratulation.

Anträge

Als Mitglied nominiert die Fraktion AL/PdA David Böhner (AL) für die zurücktretende Eva Chen (AL).

Als stellvertretendes Mitglied nominiert die Fraktion AL/PdA Muriel Graf (AL) für den zurücktretenden Matteo Micieli (PdA).

Für das Vizepräsidium nominiert die Fraktion AL/PdA David Böhner (AL).

Wahl

Der Stadtrat wählt durch Handerheben David Böhner (AL) in die Kommission SBK, Muriel Graf (AL) als stellvertretendes Mitglied in die Kommission SBK und David Böhner (AL) in das Vizepräsidium der Kommission SBK.

2019.GR.000131

3 Überbauungsordnung Weyermannshaus-Ost III

Präsidentin: Wir sind bei Traktandum 3: Überbauungsordnung Weyermannshaus-Ost. Ich erteile der Kommission das Wort, und zwar spricht für die PVS Nicole Silvestri.

Nicole Silvestri (SP) für die PVS und die Fraktion: Wir befinden heute über die Überbauungsordnung Weyermannshaus-Ost (ÜO). Es geht um eine sehr vielseitige Planung. Im Zentrum steht der Neubau des Campus' der Berner Fachhochschule BFH, in dem sich künftig 7'000 Studierende bewegen sollen. Mit dem Neubau soll die Konzentration der heute rund 20 BFH-Standorte verwirklicht werden. Der Stadtbach soll geöffnet werden. So wird eine heute brachliegende und, offen gesagt, ziemlich hässliche Fläche massiv aufgewertet. Der Zugang zum "Weyerli" soll verbessert werden und es soll mehr Grünraum entstehen. Damit diese Vorhaben durchgeführt werden können, braucht es eine Anpassung des Planungsinstruments. Das ist der Grund, warum wir uns heute mit dieser Überbauungsordnung befassen. Wir befinden heute abschliessend über die ÜO. Eine Volksabstimmung ist nicht nötig, weil sich das Mass und die Art der Nutzung nicht ändern. Ich fasse kurz die geplanten Projekte zusammen. Im Freiraum unter dem Viadukt werden mobile Gebäude ermöglicht, also zum Beispiel Containerbauten, die für Kultur, Kleingewerbe oder Freizeit Zwecke genutzt werden können. Im Süden des Perimeters wird der Zugang zum neuen BLS-Bahnhof geschaffen, wo dann auch die neue Unterführung entsteht.

Neben dem für den Campus vorgesehenen Areal befindet sich eine zusätzliche Fläche, die zu einem späteren Zeitpunkt noch bebaut werden kann. Und im Umfeld des Campus' entsteht ein Park mit vielen Grünflächen mit Spazier- und Velowegen und mit einer Spielfläche. Aus dem Skater-Park wird ein neues Beach-Center gemacht. Die Elis bleibt, ebenso die bereits realisierte Wohnüberbauung ARK. Noch nicht klar ist, was mit den EWB-Tanks passiert. Kurz zur Umwelt und Natur: Unter dem Viadukt ist kein naturnaher Raum vorgesehen. Das bleibt ein urbaner Raum. Daran angrenzend werden auf der Parzelle mit dem Stadtbach und südlich davon 30% Biodiversitätsfläche umgesetzt. Im nördlich davon gelegenen Bereich sind es aber nur 15%. Bezüglich Energie wird vorgeschrieben, dass die Neubauten an das Fernwärmenetz angeschlossen werden, sofern zum Zeitpunkt der Baueingabe eine Anschlussmöglichkeit vorhanden ist. Wenn in bestehenden Bauten die Heizung ersetzt wird, gibt es ebenfalls eine Anschlusspflicht. Die PV-Anlagen stehen zwar nicht in der ÜO, sind aber sowieso geplant. Für die Anwohnerschaft, sofern in Zukunft weiterer Wohnraum auf dem Perimeter gebaut wird, müssen pro Zimmer 1,5 Veloabstellplätze und pro Wohnung zwischen 0,1 und 0,2 Autoparkplätze erstellt werden. Für die Öffentlichkeit sind unter dem Viadukt 500 Veloabstellplätze vorgesehen und auf dem Campus-Gelände 980. Falls das nicht reicht, können weitere Plätze erstellt werden. Die 90 Autoparkplätze für das "Weyerli"

werden zum Beach-Center verlegt. Und es kommen 10 neue Plätze für das Beach-Center dazu. Im Campus-Bereich sind mindestens 20 und maximal 210 Parkplätze für Autos zugelassen. Geplant sind aber zum jetzigen Zeitpunkt 121 Parkplätze. Ich gehe noch kurz auf die Punkte ein, die in der Kommission ausführlich diskutiert wurden, und bleibe gerade bei den Parkplätzen und bei den Fahrtenzahlen, die für viel Diskussionsstoff gesorgt haben. Durch die zugelassene Anzahl Parkplätze entsteht nämlich ein Konflikt zu der Planungserklärung des Stadtrats, der maximal 120 Parkplätze für den Campus und 0,1 Parkplätze pro Wohnung gefordert hat. Es wurde versucht, dieser Zielvorgabe möglichst nahe zu kommen. Mit 121 Parkplätzen hat man das auch geschafft. Allerdings will man sich beim Kanton die nötige Flexibilität erhalten, falls der Campus später weiter ausgebaut wird. So ist die Spanne von 20 bis 210 Parkplätzen zustande gekommen. Dasselbe gilt für die Fahrtenzahlen.

Zu der Dachbegrünung hat die PVS noch einen Antrag angenommen, der festschreiben will, dass die Dachbegrünung naturnah sein soll. Dieser wurde einstimmig überwiesen, und ich bitte euch, dem auch zuzustimmen.

Dann haben wir noch darüber diskutiert, ob man auch nördlich des Stadtbachs 30% Biodiversitätsfläche umsetzen könnte. Dort steht das Beach-Center im Weg. Weil auf den Dächern Felder geplant sind, kann die Dachfläche nicht angerechnet werden. Insgesamt empfiehlt euch die PVS die ÜO einstimmig und ohne Enthaltung zur Annahme. Vielleicht gerade noch das Fraktionsvotum: Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt natürlich das Geschäft. Ich will jetzt gar nicht mehr viel ausführen. Wir haben ähnliche Punkte diskutiert. Die aus unserer Sicht sehr grosse Anzahl Parkplätze und hohe Fahrtenzahl haben ein bisschen zu Stirnrunzeln geführt. Angesichts eines Klimareglements und des hervorragenden ÖV-Anschlusses im Perimeter des Gebiets ist es uns sehr wichtig, dass jetzt nicht noch mehr Parkplätze als die geplanten auf Vorrat gebaut werden. Uns ist wichtig, dass das Projekt nicht verzögert wird, sondern bald umgesetzt werden kann. Und wir möchten deshalb den Gemeinderat bitten, beim Kanton weiterhin darauf hinzuwirken, dass von einer Erhöhung der Parkplatzzahl abgesehen werden kann, weil das Gebiet eben super erschlossen ist. Es ist wichtig, dass wir bei so grossen Projekten versuchen, ambitioniert neue Wege gehen und die Zukunftsvisionen in die Realität umsetzen. Wir erwarten deshalb, dass die Stadt versucht, in den Verhandlungen das Maximum herauszuholen.

Es ist sehr unbefriedigend, wenn der Stadtrat eine Planungserklärung verabschiedet und diese nachher nicht eingehalten werden kann. Aber wir sehen natürlich ein, dass die Stadt auch nicht zaubern kann, und haben auch Vertrauen, dass wirklich alles versucht wurde. Was wir sicher nicht wollen, ist, dem Projekt Steine ohne Erfolgsaussichten in den Weg zu legen. Wir nehmen den PVS-Antrag an und lehnen alle anderen Anträge ab, obwohl viele von uns grosse Sympathien für die Anträge vom GB und der GFL haben. Die Gründe sind eigentlich überall die gleichen: Diese Anträge würden zu Verzögerungen mit ungewissem Ergebnis führen. Einige Anträge möchten Massnahmen in die ÜO schreiben, die sowieso geplant sind, aber nicht genehmigungsfähig wären. Das betrifft zum Beispiel den Antrag zur PV-Anlage und den Antrag zur Fernwärme. Andere Anträge sind aus unserer Sicht einfach nicht sinnvoll und führen dazu, dass die ÜO nicht mehr genehmigungsfähig wäre, wie zum Beispiel der Fernkälte-Antrag.

Auch für die Parkplatz-Anträge gibt es viele Sympathien, weil wir weniger Parkplätze wollen. Das ist die Zukunft. Aber wir wollen verhindern, dass wir am Schluss massive Verzögerungen haben und dadurch an den kantonalen Richtlinien scheitern. Dann hat nämlich niemand gewonnen. Ich glaube, zu den SVP-Anträgen muss ich nichts sagen.

Die sind ganz sicher nicht das, was wir uns unter einer progressiven Entwicklung vorstellen. Wir lehnen diese ab, ebenso den Mitte-Antrag zum Wirtschaftsverkehr. Danke vielmals.

Präsidentin: Merci, Nicole. Hast du den Antrag der PVS-Minderheit begründet? Oder wird der noch von jemand begründet? – Dann gebe ich Nora Joos das Wort für die Begründung. Es ist nicht ganz die richtige Reihenfolge. Es tut mir leid.

Nora Joos (JA!) für die PVS-Minderheit: Ich begründe gerne den Antrag der PVS-Minderheit stellvertretend für Lionel Gaudy, der heute nicht hier ist.

Das Weyermannhaus-Ost Areal und der ganz Ausserholliger Perimeter werden stark verdichtet, leerstehende Asphaltbrachen werden genutzt und umgestaltet. Für die Biodiversität auf dem Areal kann das eine Verbesserung bedeuten. Dafür müssen aber durchgehend, im ganzen Perimeter, 30% naturnahe Lebensräume vernetzt, erstellt und erhalten werden. Momentan sind nördlich des Stadtbachs nur 15% geplant. Das ist aus unserer Sicht nicht genug. Die nationale Biodiversitätsstrategie schreibt klar 30% bis 2030 vor. Und gerade bei stark verdichteten und genutzten Arealen wie Weyermannhaus-Ost III ist es besonders wichtig, die ökologische Infrastruktur durchgehend aufrechtzuerhalten. Die Frage darf nicht sein, wie viel Fläche naturnahe Lebensräume auf dieser Parzelle nördlich vom Stadtbach entstehen können. Vielmehr muss die Frage sein, wie können wir die Parzellen so planen, dass 30% naturnahe Lebensräume Platz haben, denn schlussendlich entscheidet sich, ob wir die Vielfalt der Pflanzen und Tierarten national erhalten können, massgebend auch in den Städten. Merci.

Präsidentin: Nun kommen wir zu den Fraktionserklärungen. Alexander Feuz für die SVP-Fraktion.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion: Vielleicht vorab: die SVP hat nichts gegen Weyermannhaus-Ost, aber wir haben jetzt einfach Anträge, von denen ich befürchte, sie könnten je nachdem durchkommen, und von denen wir der Meinung sind, dass sie der absolut falsche Weg sind, weil man damit ein weiteres gutes Gebiet kaputtmacht. Es gibt keine Chance für Leute, die auf ein Auto angewiesen sind, in die Stadt Bern kommen zu können.

Deshalb haben wir einen Antrag gestellt. Im Gegensatz zu anderen Anträgen haben wir dieses Mal gesagt, die Bauherrin soll die Bandbreite entscheiden. Das haben wir geändert. Wenn die Bauherrin sagt "Wir sind einverstanden mit diesen wenigen", dann können wir damit leben.

Wir haben jetzt Anträge und ich bin dann gespannt, wie schlussendlich das Abstimmungsverhalten ist, wie stark man weiter einschränken will. Und ich muss euch einfach sagen, denn so konsequent bin ich, man soll immer noch mehr rot-grün werden. Hier ist ein weiterer Baustein, es so zu machen. Jetzt komme ich zum Klima. Ihr habt es gestern wieder gehört: Wir müssen uns einschränken. Man darf kein Auto mehr haben. Das Auto ist etwas ganz Böses. Aber die rot-grüne Hautevolee, Wermuth – ich gönne ihm, dass er mit der Familie in Asien gewesen ist. Ich war auch schon oft in Asien, aber ich mag es einfach nicht, wenn man dem einfachen Bürger alles einschränkt. Der soll vegan und vegetarisch essen, der soll kein Auto mehr vor dem Haus abstellen können. An Neubauorten soll es keine Parkplätze mehr geben. Das ist der falsche Ansatz und auch in der Stadtverwaltung hat es Beispiele. Sie haben gesehen, dass wir entsprechende Vorstösse eingereicht haben. Denn mich nimmt Wunder, welche nachhaltige

Wirkung die rege Flugtätigkeit des Stadtpräsidenten für die Stadt hat, ob das wirklich im Sinn der Stadt ist. Ich finde Georgien schön, in Südafrika bin ich noch nie gewesen. In Amerika bin ich noch nie gewesen. Ich gönne es ihm durchaus, aber ich habe einfach nicht gerne, wenn man von einer Seite alles einschränkt, verbietet. Am liebsten würde man wahrscheinlich noch das warme Baden verbieten. Und auf der anderen Seite, wenn es um die eigenen Sachen geht, dann fliegt man in der ganzen Welt herum. Herr Noser, Mitinitiant die Gletscherinitiative, fliegt jetzt mit seiner ganzen Belegschaft nach Amerika, um auf eine Kreuzfahrt zu gehen. Ich gönne das allen. Ich war noch nie auf einem Kreuzfahrtschiff. Ich finde durchaus, das kann man machen kann, aber dann soll man nicht dem Bauern den Elektroboiler und den Zweitaktmotor verbieten. Das ist einfach Klimaheuchelei. Und darum haben wir die Anträge gestellt, und ihr müsst genau lesen. Ich komme noch einmal darauf zurück, weil wir es eben wirklich klar formuliert haben. Wir wollen hier die Bandbreite. Sie werden nachher einander gegenübergestellt. Aber ihr seht genau, worum es uns geht: Die Bauherrin soll entscheiden, das gilt für den ersten - wir haben nachher noch einen weiteren gemacht mit 300 Abstellplätzen und einen mit 350. Das ist der Hauptantrag. Sie sehen, dass wir nicht 1'000 Parkplätze wollen.

Ich habe ein bisschen mehr verlangt als sonst. Und dort hat man eine Bandbreite. Und das ist für uns das Entscheidende. Genau das gleiche eben bei Antrag 5 und ich bin im Antrag 4 ist ein bisschen weiter unten. Wir haben ebenfalls beantragt, dass man hier eine Bandbreite hat, dass die Unternehmerin und Bauherrin den nötigen Spielraum haben.

Und wenn ihr das nicht wollt, dann zementiert ihr einfach hier wieder einmal mehr die rot-grünen Machtverhältnisse. Das wollt ihr ja, aber ich würde als Berater jedem Investor sagen: "Lasst die Hände von diesem Projekt." Natürlich ist es gut erschlossen, aber wenn ihr dann 0,0 Parkplätze habt und es kommt vielleicht die Grossmutter aus dem Oberland zu Besuch und es hat dann keinen Parkplatz, dann wird sie wahrscheinlich, wenn es um das Kinder hüten geht oder so, und sie auf den ÖV angewiesen ist, muss sie viel früher gehen. Ihr macht eine richtige Bevormundungspolitik. Und ich sage es ganz klar: Das ist ein falscher Ansatz. Genau den gleichen falschen Ansatz haben wir am Bahnhofplatz, als man nicht einmal mit den SBB gesprochen hat, bevor man die Planungen gemacht hat. Das ist der falsche Ansatz. Ich befürchte, dass der Investor vielleicht auch wieder abspringt wie beim Viererfeld. Aber ich finde diese Entwicklung äusserst unglücklich. Ich habe es hier und jetzt gesagt: Danke für die Unterstützung. Wir werden allenfalls als ein Einzelsprecher noch zu gewissen Sachen Stellung nehmen. Dass wir die grünen und rot-grünen Anträge ablehnen, ist klar. Merci für die Aufmerksamkeit.

Präsidentin: Danke, Alex. Als nächster kommt Michael Hoekstra von der GLP/JGLP-Fraktion.

Michael Hoekstra (GLP) für die Fraktion: Ich mache es kurz: Die GLP/JGLP-Fraktion – ich sage es noch so, künftig dann mit dem EVP-Anhängsel – unterstützt das vorliegende Geschäft eigentlich ausnahmslos. Ich will aber noch schnell Stellung nehmen zu unseren beiden Anträgen. Antrag Nummer 14 wird dem Antrag der GFL gegenübergestellt. Diesen finden wir in dem Sinn auch nicht schlecht, aber unseren finden wir einfach besser. Und zwar geht es um folgendes: Logisch, soll man, wenn möglich, mit Erdsonden oder anderen Möglichkeiten selber heizen. Aber es soll den Eigentümern offenstehen, und der Fernwärmezwang soll nur dann gelten, wenn man selber Wärme

aus nicht erneuerbarer Energie produzieren möchte. Deshalb bitten wir euch, in der Gegenüberstellung unseren Antrag zu unterstützen. Dann noch etwas zu unserem zweiten Antrag, Nummer 16, PV-Anlagen: Die SP hat gesagt, man könne darauf vertrauen, da passiere gar nichts, es sei ja geplant. Ich rufe hier in Erinnerung, dass man bei der Hubergasse eine Überbauungsordnung hatte. Das wurde gebaut. Dort wurde bis jetzt noch keine Solaranlage gebaut. Also Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Das ist unser Instrument, um PV-Anlagen vorzuschreiben. Ich rede da wirklich RGM deutlich ins Gewissen: Schreibt das vor. Es ist aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar, warum man Vorstösse macht, um Solaranlagen einzufordern, aber, wenn es dann darum geht, eine Überbauungsordnung, auf die man Einfluss nehmen kann, wir hier als Stadtrat sagen: Nein, es kommt dann schon gut. Nein, es kommt nicht gut. Bitte nehmt den an. Ihr müsst es vorschreiben, sonst passiert es nicht von allein. Merci vielmal.

Präsidentin: Danke, Michael. Für die GFL-Fraktion, Michael Ruefer.

Michael Ruefer (GFL) für die Fraktion: Ich sage auch nur kurz etwas zu unserer Positionierung gegenüber den eingereichten Anträgen.

Wir lehnen alle Anträge ausser dem Antrag der PVS ab. Es hat viele Diskussionen darüber – notabene zur Wärmeversorgung – gegeben, darüber, ob es tatsächlich sinnvoll ist, wenn man grossflächig nur Fernwärme prüft. Wir haben uns aber dazu entschieden, Antrag Nummer 13 zurückziehen und uns dafür mit einer Motion für das Anliegen einzusetzen, um namentlich eben die ganze Erdwärmefrage neu aufzuwerfen und auch die Anschlusspflicht zu diskutieren. Was es hier auch zu sagen gibt bei den Parkplätz-Anträgen: Ich glaube, es ist schon noch einmal wichtig zu verstehen, dass in diesem Perimeter, auf dem Areal, über das wir hier reden, die Wohnungen eigentlich alle schon gebaut sind, die ARK-Wohnungen, und man hier eigentlich nur noch über einen Campus BFH redet, das heisst, über die Gebäude und natürlich über den ganzen Park, über die ganze Grünanlage, die es gibt. Und darum machen natürlich Parkplatzbeschränkungen pro Wohnung hier nicht mehr wirklich Sinn.

Entsprechend lehnen wir alle Anträge, die gegenüber dem Gemeinderat die Parkplätze beschränken oder noch erhöhen wollen, ab. Und wie gesagt wird es bei Antrag 13 zu dieser Gegenüberstellung nicht kommen. Wir werden den zurückziehen. Wir lehnen aber auch die beiden GLP-Anträge ab, weil sie einfach nicht sinnvoll ist. Das Meinen-Areal hat gezeigt, dass, wenn man solche Vorschriften hineinnimmt, der Kanton diese sofort wieder streicht. Über die Energievorschriften kann man so etwas erreichen, und es wird hier sicher auch zu einer PV-Anlage kommen auf diesen Schulgebäuden. Merci vielmals.

Präsidentin: Danke, Michael. Dann für die FDP/JF-Fraktion Thomas Hofstetter.

Thomas Hofstetter (FDP) für die Fraktion: Ich mache es kurz. Die FDP/Jungfreisinnigen sind mit dem so präsentierten Geschäft einverstanden und werden es annehmen. Zu den Anträgen: Wir werden alle Anträge ablehnen, weil wir einmal mehr Gefahr laufen, ein Projekt unnötig zu überladen und ohne Not zu verzögern. Die Vorlage entspricht allen städtischen Konzepten und Strategien. Gebaut wird vor allem von der Stadt und vom Kanton und wir hoffen, dass sie wissen, was möglich und sinnvoll ist und was nicht. Wir haben Vertrauen in die Verwaltung. Merci.

Präsidentin: Merci, Thomas. Dann hat Milena Daphinoff von der Mitte-Fraktion das Wort.

Milena Daphinoff (Mitte) für die Fraktion: Ich spreche hier anstelle von Lionel Gaudy, die sich heute Abend leider kurzfristig entschuldigen musste.

Wir begrüßen sehr, dass es im Weyermannshaus-Ost vorwärtsgeht. Wir unterstützen selbstverständlich das Gesamtprojekt, und unser Fokus, wie ihr auch unseren Anträgen entnehmen könnt, liegt beim Gewerbe und beim Versprechen des Gemeinderates, dass es weiterhin ein verschiedenen Nutzerbedürfnissen entsprechendes Areal bleiben soll; namentlich auch mit der grossen Fussgängerzone rund um die Fachhochschule, die wir begrüßen. Und bei einer gewissen Kontingentierung bei den Parkplätzen, mit der wir leben können, liegt unser Fokus darauf sicherzustellen, dass all die Gewerbler, die dort immer noch ihre Gewerbe betreiben, weiterhin unbeschränkt hin- und wegfahren dürfen. Deswegen halten wir von der Fahrtenkontingentierung nichts, denn die mag vielleicht bei einer Wohnung à la limite funktionieren, denn wenn der, der dorthin zieht, es im Vorfeld weiss, kann er sich ja selber überlegen, ob er sich bevormunden lassen will oder nicht. Aber einem Gewerbler, der schon ansässig ist, zu sagen, du darfst heute nur viermal herausfahren, weil wir sonst schon bei 2'700 sind, der aber eigentlich 30 Kunden bedienen muss, wird es ein bisschen schwierig. Deswegen möchten wir von dieser Fahrtenkontingentierung als neuem Instrumentarium, das wir übrigens auch bei anderen Arealen wie Wifag langsam entdecken, wegkommen, und bitten euch, davon abzusehen. Wenn ihr aber an dieser Fahrtenkontingentierung festhalten möchtet, so bitte ich, unbedingt noch den Zusatz, den Wirtschaftsverkehr auszunehmen, zu akzeptieren. Denn denkt daran: Es gibt dort Gewerbler und die müssen herausfahren und zu ihren Kunden fahren und es wird verdammt schwierig, wenn es irgendwann heisst, 2'700 Fahrten pro Tag seien erreicht. So vertreibt ihr die Wirtschaft aus der Stadt.

Deswegen bitte ich euch, das mit dem simplen Satz darin zu verankern und dann kann das Mobilitätskonzept später im Detail auszuarbeiten, wie man das regeln will. Der dritte Antrag von unserer Seite betrifft Be- und Entladezonen, auch das ein hochaktuelles Thema. Das AfU prüft das aktuell mit einem Pilotprojekt. Sie suchen noch ein geeignetes Quartier, wo sie das umsetzen könnten. Be- und Entladezonen sind das Thema der Logistik. Wir wissen, dass man künftig die Fahrten runterbrechen wird. Wir möchten ja schliesslich auch verkehrsberuhigte Quartiere. Aber dann kommt diesen Umschlagsplätzen für das Gewerbe eine zentrale Rolle zu und wir möchten euch bitten, hier in diesem Quartier, das jetzt im Bau ist, sicherzustellen, dass von Anfang an daran gedacht ist, dass es solche Be- und Entladezonen gibt. Das sind unsere Anträge. Ich bitte euch, diese anzunehmen. Wir werden bei der grossen Mehrheit der anderen Anträge, namentlich bei allen von GB/JA!-Seite, nein sagen, bei jenen der SVP teils – teils. Und jenen der PVS werden wir zustimmen. Besten Dank.

Präsidentin: Merci, Milena. Dann für die GB/JA!-Fraktion Nora Joos.

Nora Joos (JA!) für die Fraktion: Die GB/JA!-Fraktion stimmt der vorliegenden ÜO zu. Es handelt sich bei der Weiterentwicklung des Gebiets um eine sinnvolle Verdichtung nach innen. Und die geplanten Nutzungen sind optimal für den Standort. Betreffend den Detailvorschriften der ÜO begrüßen wir vor allem 3 Aspekte. Erstens: Mit den aktuellen Vorschriften in der ÜO und dem PVS-Minderheitsantrag wird auf dem ganzen Perimeter 30% naturnaher Lebensraum entstehen. Das ist wichtig, gerade in einem solch verdich-

teten und urbanen Quartier wie dem ESP Ausserholligen. Die Biodiversität muss erhalten und gefördert werden und darf nicht unter dem zukünftigen Nutzungsdruck leiden. Wir begrüßen, dass die ÜO zusätzliche Vorschriften zu den Neophyten und zur ökologischen Vernetzung enthält.

Der zweite Aspekt: Im Aussenraum des Campus begrüsst die GB/JA!-Fraktion, dass der Stadtbach offengelegt wird und neue Bäume gepflanzt werden. Im Vergleich zur jetzigen grauen Fläche ist eine grosse Verbesserung zu erwarten, was die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima angeht.

Der dritte Aspekt: Die GB/JA!-Fraktion freut sich, dass unter dem Viadukt Raum für neue Aufenthaltsorte geschaffen wird und dass mit der Skater-Anlage und dem Beach-Center das Freizeitangebot in diesem Perimeter vergrössert wird.

Anders als mit dem Grün- und Freiraum ist die GB/JA!-Fraktion mit dem Verkehrsmanagement in der aktuellen Vorlage der ÜO aber nicht zufrieden. Das Klimareglement schreibt klar den Absenkpfad im Sektor Mobilität vor und der letzte Controllingbericht zeigt deutlich, dass grosser Handlungsbedarf bezüglich der städtischen Mobilität besteht. Aktuell wird die ÜO aus unserer Sicht diesem Handlungsbedarf nicht gerecht – darum unsere 4 Anträge zu dem Thema. Das Weyermannshaus-Ost-Areal ist super an das ÖV-Netz angeschlossen. Mit der geplanten Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur und dem Leistungsausbau Bern-West wird es eines der am besten erschlossenen Areale in der Stadt Bern sein. Besser geht es fast nicht mehr. Uns ist darum nicht klar, wieso in der Vorlage des Gemeinderats die Anzahl Parkplätze nicht so festgehalten ist, wie es der Stadtrat im April 2023 gefordert hat, nämlich 0,1 Parkplätze pro Wohnung und 120 Abstellplätze für den Campus. Anstatt es mit anderen alten und weniger fortschrittlichen Beispielen wie Von Roll oder der Hochschule in Rapperswil zu vergleichen, soll der Gemeinderat zukunftsfähige Mobilität planen und als Vorbild vorangehen.

Konkret zu unseren Anträgen: Antrag Nummer 3 zur Parkplatzzahl: Der Kanton plant beim Campus aktuell 121 Parkplätze. Die GB/JA!-Fraktion ist nicht einig mit dem Vorschlag und der Handhabung des Gemeinderats, dass bereits jetzt eine Aufstockung in der ÜO auf 210 Parkplätze erlaubt wird. Wenn die BFH ausbaut, soll die Stadt zu diesem Zeitpunkt wieder über die notwendigen Parkplätze diskutieren können und entsprechend die ÜO neu überarbeiten. Und ja, es stimmt: Es handelt sich um eine BFH mit einem grossen Einzugsgebiet, zu der die Studierenden zum Teil auch von weither kommen. Und zusätzlich werden ab und zu Abendveranstaltungen durchgeführt, an denen Leute auch aus ländlichen Gebieten teilnehmen können sollen. Für die Anreise aus weniger erschlossenen Gebieten plant die Stadt ja aber extra die Plattform "Mobility as a Service" und das aktuelle Park und Ride-Angebot erlaubt, verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren. Die GB/JA!-Fraktion ist entsprechend der Meinung, dass niemand, der nicht eingeschränkt ist, die letzten Kilometer zum Campus fahren muss. Die Nähe zum Bahnhof Europaplatz ermöglicht die Kombination mit dem ÖV und anderen Verkehrsmitteln nämlich hervorragend.

Jetzt noch zu den Anträgen 6 und 7, bei denen es um Parkplätze pro Wohnung geht. Aktuell sind auf dem Areal keine weiteren Wohnungen neben der bestehenden ARK 147 geplant. Falls zukünftig auf der Parzelle der Elis AG, den EWB-Tanks oder den anderen Baufeldern Wohnungen entstehen, sollen diese aber autofrei geplant werden. Das heisst, die Anzahl Parkplätze ist auf 0,0 pro Wohnung oder 0,1 pro Wohnung zu beschränken. Zu unserem Antrag Nummer 1 betreffend die Veloabstellplätze: Im Richtplan ESP Ausserholligen sind 80% ÖV-, Velo- oder Fussverkehr vorgesehen. Mit den aktuell geplanten 1'000 Veloabstellplätzen könnte aber nur knapp 15% der 7'000 Stu-

dierenden und Mitarbeitenden rollend direkt den Campus erreichen. Das ist nicht genug. Es müssen schon ab der ersten Bauphase zu den bestehenden 1'000 Abstellplätzen weitere 250 zur Verfügung gestellt werden. Die Gewohnheit, mit dem Velo zum Campus zu fahren, soll schon von Anfang an bei einem Grossteil der Studierenden und Mitarbeitenden entstehen können, und dafür braucht es mehr als 0,1 Fahrradparkplatz pro Person.

Zu unserem Antrag Nummer 10 betreffend Fahrtenzahl: Damit das Quartier nicht überlastet wird, müssen neben den Autoabstellplätzen auch die zugelassenen Fahrten pro Tag auf das notwendige Minimum reduziert werden. Aktuell sind für den Campus 1'050 Fahrten vorgesehen. Das wären mehr als 8 Fahrten pro Parkplatz. Jeder Parkplatz könnte also pro Tag viermal gebraucht werden. Das ist unserer Meinung nach sehr viel. Das gleiche gilt für das Beach Center, wo nach aktuellen Berechnungen jeder Parkplatz pro Tag mehr als dreimal besucht werden kann. Die GB/JA!-Fraktion beantragt, dass nur die Hälfte der Fahrten pro Tag zugelassen werden. Das würde im Fall des Campus' immer noch erlauben, dass pro Tag jeder Parkplatz zweimal gebraucht werden kann, hätte aber den grossen Vorteil, dass das Quartier verkehrsberuhigt und entsprechend die Aufenthaltsqualität in dem Perimeter stark zunehmen würde. Neben den 4 Anträgen zum Verkehrsmanagement stellt die GB/JA!-Fraktion noch einen 5. Antrag bezüglich der Fernwärme, den Antrag Nummer 15: Die Stadt hat als Massnahme 3b der Energie- und Klimastrategie das Ziel, Gebiete festzulegen, wo Niedrigtemperaturen und Kältenetze gefördert werden sollen. Aktuell ist die Stadt noch an der Ausarbeitung dieser Gebiete. Anstatt auf die Ausarbeitung zu warten, sollen diese Massnahmen mit unserem Antrag bei diesem Areal jetzt schon umgesetzt werden. Weyermannshaus-Ost III eignet sich nämlich mit der zukünftigen Nutzungsdichtung hervorragend für die Raumkühlung per Fernwärmenetz.

Jetzt noch zu den anderen Anträgen: Die Mitte-Anträge wird die GB/JA!-Fraktion ablehnen. Wir sind nicht der Meinung, dass das Gewerbe einen Blankoscheck erhalten soll. Auch das Gewerbe muss seine Betriebe so umstellen, dass sie möglichst CO₂-neutral unterwegs sind und ihre Fahrtenzahl reduzieren. Zudem stellt sich für uns auch die Frage, wie bei diesem Fahrtencontrolling der Unterschied zwischen Gewerbe- und Freizeitfahrten gemacht werden kann. Die GLP-Anträge wird die GB/JA!-Fraktion annehmen. Uns ist bewusst, dass das kantonale Gesetz momentan nicht erlaubt, PV-Anlagen verpflichtend vorzuschreiben und man nicht mehr als eine Vorgabe zur Energie machen kann. Wir sind aber der Meinung, dass die Stadt ihre Anliegen immer wieder beim Kanton deponieren soll, auch wenn es nachher herausgestrichen wird, um aufzuzeigen, wo das kantonale Gesetz geändert werden muss. Es muss möglich sein, nicht nur eine Energievorgabe zu machen, denn einzig und alleine auf die Fernwärme zu setzen, macht für die GB/JA-Fraktion keinen Sinn. Die Energieversorgung der Stadt Bern muss erneuerbar und divers sein und entsprechend dort, wo es sinnvoll ist, mit Solarenergie oder Erdwärmesonden ergänzt werden.

Abschliessend fordert euch die GB/JA!-Fraktion auf, unsere Anträge und die PVS-Anträge anzunehmen, inklusive Minderheitsantrag. Nur so kann in Ausserholligen ein qualitativ hochwertiges Quartier entstehen, und das trotz der erwarteten 18'000 Leuten, die sich tagtäglich dort fortbewegen werden. Innere Verdichtung braucht ein sinnvolles Verkehrsmanagement. Der Strassenraum muss kinder- und familienfreundlich ausgestaltet werden. Der MIV muss Platz machen für Grün- und Aufenthaltsflächen, wo sich Menschen begegnen und austauschen können. Das ist wichtig für eine gute Lebensqualität und soziale Durchmischung. Um all das zu erreichen, müssen die Anzahl Parkplätze und Fahrten auf ein Minimum beschränkt, die Veloabstellplätze aufgestockt und die

Biodiversität erhalten werden. Denn nur so wird die Entwicklung des Perimeters sozial, lebenswert und zukunftsfähig.

Präsidentin: Danke, Nora. Wenn es keine Fraktionsvoten mehr hat, kommen wir zu den Einzelvoten. Ingrid Kissling-Näf.

Ingrid Kissling-Näf (SP), Einzelvotum: Ich setze mich persönlich ein für einen starken Bildungsstandort und wir benötigen den Campus Weyermannshaus so schnell als möglich. Wirtschafts- und bildungspolitisch ist dieses Projekt von grosser Bedeutung für unsere Region. Und ich halte mich hier klar an mein Votum auch als Direktorin der Business School an der Berner Fachhochschule, also einer Teilschule, die in den direkten Genuss des Campus' kommt. Die Frage ist einfach: Wann? Ich selber werde wahrscheinlich nicht mehr in den Campus einziehen. Als ich meine Tätigkeit bei der BFH 2018 aufgenommen habe, hat man von einem Umzug in den Westen im Jahr 2023/2024 gesprochen. Mit meinem Kollegen Timur Akçasayar habe ich 2020 eine Kleine Anfrage dahingehend eingereicht, wann der Bezug des Campus' möglich wäre beziehungsweise: Der Bezug war damals für 2026 vorgesehen. Das Projekt hat sich aber weiter verzögert. Die BFH ist eine Bildungsstätte und ein massgeblicher Wirtschaftsfaktor in der Region Bern. Wir sind aber heute auf 36 Standorte verteilt und eine Konzentration in Weyermannshaus und im Campus Biel sind geplant und dringend notwendig. Die starke Zersplitterung erschwert nicht nur die Zusammenarbeit innerhalb der Schule, sondern sie ist auch ein ganz grosser und eigentlicher Wettbewerbsnachteil, natürlich in Konkurrenz mit der Fachhochschule Nordwestschweiz und vor allem mit Luzern.

Wir reden wenig bis gar nicht über den Wissensplatz Bern, obwohl Bern eine Studierendenstadt ist und eigentlich eine Wissensstadt. Für die Innovation und Wirtschaftskraft ist es von grosser Bedeutung, dass wir vor Ort neue Fachkräfte für Wirtschaft und Gesellschaft ausbilden, dass wir Forschungszentren haben und eine Startup-Szene, die den Namen verdient. Dazu gehört selbstverständlich auch unser grosses Medizinalzentrum mit der Inselgruppe. Die langwierigen Planungsarbeiten und die Komplexität des Projekts haben zu grossen Verzögerungen geführt. Wir können nun mit dieser Überbauungsordnung heute einen grossen Schritt vorwärts machen.

Meiner Meinung nach wurden seitens der Verwaltung alle möglichen Abklärungen getroffen. Das Projekt ist nachhaltig, ökologisch, biodivers und CO₂-neutral. Das kann also realisiert werden.

Da nur einige Beispiele: Es ist so, dass die Schwammstadt realisiert werden soll, dass es eine Offenlegung des Stadtbachs gibt. Es gibt ein Mobilitätskonzept, eine Minimierung der Parkplätze, eine Aussengestaltung und natürlich auch – das ist auch der Wunsch der BFH – die Umsetzung von Biodiversitätsaspekten. Ich selber verantworte mit meinen Kollegen zusammen eine Nachhaltigkeitsstrategie der BFH. Wir sind seit vielen Jahren in diesen Fragen sehr aktiv unterwegs, und ich denke, ich muss heute wirklich bestätigen, dass es im ureigensten Interesse der BFH selber ist, dass ein nachhaltiger Bau oder nachhaltige Bauten realisiert werden können. Und selbstverständlich gehören dort auch Biodiversitätsaspekte und der CO₂-Ausstoss dazu, der auf ein Minimum reduziert werden muss.

Bis 2030 strebt die Berner Fachhochschule Klimaneutralität an. Das haben wir uns als Ziel gesetzt. Mindestens 60% der Treibhausgasemissionen sollen reduziert werden, höchstens 40% kompensiert. Zurzeit ist eine Roadmap in Ausarbeitung, damit wir die

ambitiosen Ziele erreichen können. Nachhaltigkeitsaspekte sind absolut vorrangig. Damit dieses Ziel überhaupt erreicht werden kann, nämlich die Reduktion unserer CO₂-Abgaben beziehungsweise unseres CO₂-Ausstosses, benötigen wir diese Bauten wirklich, und wir benötigen beide, sowohl Bern als auch Biel. Wir führen heute aber die Diskussion über Bern, und ich möchte es noch einmal ganz klar herausstreichen. Wir werden auch als Hochschule unsere Klimaziele nur erreichen können, wenn wir darauf bauen können, dass der Campus bis 2030 wirklich steht. Ich möchte noch etwas zur Mobilität sagen. Wie gesagt, die Nachhaltigkeit ist seit vielen Jahren an der BFH eine ganz grosse Zielsetzung. Wir machen extrem viel, ich selber auch an der Business School. Wir haben selber auch ein Motto: Wir möchten eigentlich die nachhaltigste Business School der Schweiz werden. Wir sind auf gutem Weg, aber wir brauchen eine bessere Infrastruktur. Und wenn die Infrastruktur nicht funktioniert, können wir auch mittelfristig unsere Klimaziele in keiner Art und Weise erreichen.

Wir haben vor kurzem eine ganz grosse Mobilitätsumfrage gemacht, die zeigt, dass überdurchschnittlich viele Student*innen und Dozierende an die Berner Fachhochschule mit dem ÖV anreisen. Das einfach möchte ich noch gesagt haben. Es geht mir darum, dass wir wirklich diese Überbauungsordnung annehmen und mein Plädoyer geht ganz klar dahin, dass alle Anträge und damit alle neuen Auflagen für die Überbauungsordnung abgelehnt werden, damit der Campus in entsprechender Frist realisiert und damit auch der Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Bern gestärkt werden kann.

Präsidentin: Dann hat Alex Feuz von der SVP das Wort.

Alexander Feuz (SVP), Einzelvotum: Ich kann vieles, was Ingrid gesagt hat, unterstützen; etwa, dass Weyermannshaus-Ost III eine grosse Bedeutung hat als Schulstandort kann ich alles unterstützen. Aber jetzt kommt einfach das Aber. Ihr wollt bei den Wohnungen wieder dermassen viele Vorschriften machen und ich bin der Einzige, der hier zusammen mit Milena weniger Auflagen will. Ich will, dass die Bauherrin mehr entscheiden kann, dass die Bandbreite grösser ist. Und jetzt das Fahrtenkontrollmodell –ich muss sagen, dass ich den Antrag der Fraktion SVP klar unterstützen werde. Wir gehen davon aus, dass das eine Fehlüberlegung ist. Man schnürt einen Wirtschaftsstandort von allem Anfang an ein und macht ihn unattraktiv. Man will wahrscheinlich nur ein paar Velohändler oder ein paar, die eine Reissackproduktion mit Indien betreiben. Aber Leute, die angewiesen sind auf Kunden, oder auch Leute, die vielleicht, wenn man sie einen Ausflug unternehmen, nicht einmal mehr ein Auto dort abstellen können, und die das Auto zuerst an einem anderen Ort abstellen müssen ... Ihr schränkt alles ein und macht es unattraktiv.

Ich komme noch zur Sache Wirtschaftsverkehr. Das wurde ja ist auch immer gesagt in diesem Abkommen VCS-Wirtschaftsverbände, insbesondere HIV. Ich sehe die durchaus für den Wirtschaftsverkehr. Ich möchte euch einfach zu bedenken geben – ich werde dem Antrag zustimmen –, aber "Wirtschaftsverkehr" ist kein Begriff aus dem Strassenverkehrsrecht oder auch der Strassenverkehrsnebensetzgebung. Ihr könnt das googlen, da kommt nichts.

Wir haben durchaus Vorstellungen, was der Wirtschaftsverkehr ist. Der macht gemäss den Unterlagen, die ich bekommen habe, etwa 16,5% aus. Das kann sein, ich will das nicht bestreiten, aber denkt einfach daran, dass es dann darauf hinauslaufen kann, dass schlussendlich RGM sagen wird, dass, wer nicht Güterumschlag macht, nicht in diese Kategorie fällt. Ich habe ganz grosse Angst. Ich werde dem Antrag zustimmen. Aber ich kenne die Stadt. Ich weiss, was man verspricht. Ich habe es gesehen beim

Viererfeld. Ich glaube den Versprechungen der Stadt nicht und ich sage euch ganz klar, ich bin absolut für Weyermannshaus-Ost. Aber wenn Milenas Antrag nicht durchkommt und auch meine Eventualanträge scheitern, dann muss ich sagen: Einem zum Scheitern verurteilten rot-grünen Biotop, in dem man nur die einen Leute will, kann ich persönlich nicht zustimmen.

Präsidentin: Danke, Alex. Dann hat Milena Daphinoff noch das Wort.

Milena Daphinoff (Mitte), Einzelvotum: Ich möchte Alex ein bisschen beruhigen. Ich weiss aktuell, dass die TVS mit Hochdruck daran ist, den Begriff "Wirtschaftsverkehr" zu definieren, weil er gerade auch für das Projekt rund um den Bahnhof von höchster Bedeutung ist, dass man das entflechten kann. Sie läuft auf höchsten Touren, die Diskussion mit allen involvierten Parteien, damit man eine griffige Definition hat. Die wird in den nächsten paar Monaten stehen, und spätestens dann, wenn in Weyermannshaus-Ost alles steht, wird sie mit hundertprozentiger Sicherheit stehen. So viel Vertrauen habe ich in unsere Verwaltung. Besten Dank.

Präsidentin: Danke vielmals, Milena. Wenn es keine Einzelvoten mehr gibt, hat Alec von Graffenried das Wort für den Gemeinderat.

Alec von Graffenried, Stadtpräsident: Danke, Frau Stadtratspräsidentin, liebe Stadträtinnen und Stadträte, für die Referate. Wir sind auch dankbar für die gute Debatte in der Kommission; ein bisschen weniger dankbar für die vielen Anträge, die jetzt noch gekommen sind und die die Debatte insgesamt ein bisschen unübersichtlich gemacht haben.

Was nicht gesagt wurde, ist: Die Berner Fachhochschule ist eines der wichtigsten politischen Ziele, die die Stadt hatte. Die Ansiedlung der Berner Fachhochschule hier in Bern war ein grosser Durchbruch 2015. Es ist schon fast 10 Jahre her, seit man die Standortsicherung der Berner Fachhochschule hier in Bern machen konnte. Und es ist für den Bildungsstandort Bern von erstrangiger Bedeutung, dass man die Berner Fachhochschule hier umsetzen kann. Und jetzt stehen wir kurz vor dem Baubeginn. Und es stimmt schon: Es ist jetzt eine neue Überbauungsordnung, die wir euch vorlegen, aber die besteht ja eigentlich schon. Es ist eine Anpassung der bestehenden Überbauungsordnung an die neuen Umstände, an das Bauprojekt der Berner Fachhochschule. Aber man kann jetzt nicht der Berner Fachhochschule neue Vorschriften machen, da sie schon ein fixfertiges Projekt hat. Das ist ein riesiges Gebäude für 7'000 Leute. Ihr müsst euch mal vorstellen, jetzt dort einfach das Heizsystem zu ersetzen, ist nicht Peanuts. Das ist eine riesige Sache. Das sind riesige Kosten, aber vor allem könnt ihr eigentlich mit dem ganzen Projekt noch einmal von vorne anfangen. Die Berner Fachhochschule steht kurz vor Baubeginn. Das ist die Realität. Sie sind sehr weit in ihrer Planung und Projektierung, und das wollen wir doch ermöglichen. Ich möchte zu einzelnen Aspekten etwas sagen. Zu den Energievorschriften: Das ist komplex und man kann das halt nicht damit vergleichen, wie es bei der Hubergasse war, denn unterdessen gibt es ein neues kantonales Energiegesetz. Und ich gebe es zu, es ist kompliziert. Es ist jetzt nicht ganz einfach mit dieser gewichteten Energiezahl, die man hat und wie viele Prozent man darunter liegt. Aber es ist so, dass wenn wir dort die Werte richtig festlegen, dann entspricht das eigentlich einem Photovoltaik-Obligatorium. Wenn wir eben unter das Minimum gehen und das dort drin festlegen, kann man eigentlich gar nicht mehr anders

bauen als mit einer PV-Anlage obendrauf. Ich gebe es zu, es ist kompliziert und ich kann jetzt auch nicht sagen, dass ich euch das bis hinten hinaus erklären könnte, aber die Energiespezialistinnen und -spezialisten können das. Aber ich begreife den Effekt, der am Schluss herauschaut. Wenn man die Energiekennzahl richtig festlegt, dann hat man automatisch Photovoltaik obendrauf. Das haben wir noch gar nie gemacht, dass wir irgendwie private Labels vorschreiben in Bauvorschriften. Vielmehr wollen wir eigentlich die Energievorschriften kopieren. Wir sagen: Und jetzt halten wir uns halt an das kantonale Energiegesetz und die kantonale Energieverordnung und die Vorgaben, die im Energiegesetz und der Energieverordnung gemacht werden. Aber ich kann es versprechen, unter dem Strich kommt es nachher gut.

Ich habe es gesagt: Der Campus Bern ist kurz vor Vollendung der Projektierung. Nehmt den Campus Biel als Warnung. Also, wir wollen nicht die Geschichte von Biel wiederholen, also, solch eine never ending Story wollen wir nicht. Darum: Wenn wir jetzt mit neuen Anträgen kommen, die das Bebauungskonzept komplett auf den Kopf stellen, dann können wir sicher sein, dass wir die Planung sehr, sehr stark verzögern, dass eben einzelne Sachen neu projektiert werden müssen. Und das ist das Letzte, was wir wollen. Aus diesem Grund bitte ich euch entschieden, bitte alle Anträge abzulehnen ausser dem PVS-Antrag. Den PVS-Antrag haben wir geprüft. Die 15% Begrünung, dazu kann man vorschreiben, dass die naturnah erfolgen muss. Das ist nicht das Problem.

Das Problem bei den Parkplätzen der Berner Fachhochschule: Nora hat gesagt, dann könne man das ja einfach dann anpassen, wenn die Fachhochschule aufgestockt werde. Eine Anpassung einer Überbauungsordnung, das seht ihr jetzt hier, dauert leider in der Stadt Bern. Es tut mir leid und es ist nicht nur wegen der Stadt Bern und es ist ja auch nicht wegen euch, sondern es ist vor allem wegen der sehr komplizierten kantonalen Vorschriften. Die dauern über 3 Jahre und dann kann man nicht schnell sagen, jetzt passen wir die Vorschriften an, sondern dann dauert es einfach 3 bis 4 Jahre, bis das angepasst ist, wenn man nachher ein neues Projekt machen will. Es ist von den Bauvorschriften her bereits heute möglich, den Campus zu erweitern, und selbstverständlich inklusive der Parkplätze. Und das ist eben bereits alles eingerechnet. Es ist wichtig, das zu sehen.

Bei den Parkplätzen ist auch folgendes zu berücksichtigen, ebenso bei den Fahrten. Es sind immer auch die Parkplätze des Beach Centers und des "Weyerli" dabei. Und die Parkplätze braucht es, um eben Parkplätze bei der neuen Unterführung aufheben zu können, dort neben dem "Weyerli", und die nötigen Parkplätze für das "Weyerli" anbieten zu können. Ihr habt ja viele Erfahrungen machen können bei der Ka-We-De in Bezug darauf, was es heisst mit Hockey-Parkplätzen, die es braucht und Parkplätze für Familien, die baden gehen wollen. Zu den Parkplätzen bei den Wohnungen: Michael Ruefer hat richtig gesagt: Die Wohnungen sind gebaut, die einzigen Wohnungen, die man allenfalls noch bauen könnte, sind dort bei der Zentralwäscherei, auf dem Areal Elis.

Das Areal gehört der Stadt. Das ist überhaupt wichtig. Alle Areale, über die wir reden, gehören entweder der Stadt oder dem Kanton. Wenn wir auf dem Zentralwäscherei-Areal, dem Elis-Areal, einmal etwas anderes machen wollen, dann werdet ihr hier drin bestimmen, was dort kommt und dann könnt ihr sagen: Jetzt wollen wir dort eine autofreie Überbauung, weil das via Baurechtsvertrag sowieso in den Stadtrat kommen wird, wo man die Vorgaben dahingehend machen kann, was dort hinkommen soll. Im Moment ist überhaupt nichts vorgesehen. Es ist nichts geplant. Also, dort ist im Moment eine Zentralwäscherei und es redet im Moment noch überhaupt niemand davon, dass dort einmal Wohnungen hinkommen sollen, aber es wäre der einzige Ort, wo überhaupt

Wohnungen noch hingekommen könnten. Und alle Areale sind in öffentlicher Hand, sind im Besitz der öffentlichen Hand. Sowohl der Kanton wie auch die Stadt gehen, glaube ich, verantwortungsvoll mit ihren Liegenschaften um und berücksichtigen die Umweltvorschriften, das sehen wir hier drin, sehr weitgehend. Dann noch die Frage der Heizsysteme: Man kann halt einfach keine Heizsysteme vorschreiben. Man kann die Energiekennzahl vorschreiben nach Energiegesetz und wir wollen das auch nicht ändern. Wir finden eigentlich die Energievorschriften noch innovativ. Sie sind zwar nicht leicht verständlich, aber sie sind sehr innovativ und steuern genau auf das Richtige hin, nämlich, dass der Gesamtenergieverbrauch reduziert und weitgehend oder vollständig erneuerbar produziert wird. Das sind genau die Parameter, die wir eigentlich richtig finden. Haltet euch darum auch an die Vorschriften. Das Wichtigste noch einmal: Lehnt alle Anträge ab, ausser dem PVS-Antrag, und stimmt vor allem der Planung zu, gebt der Fachhochschule Schub, damit es rasch vorwärtsgeht. Es wäre ja ein Jammer, wenn Ingrid nicht mehr in die Fachhochschule einziehen könnte. Wenn wir uns ein bisschen beeilen, dann könnte es für sie noch reichen. Danke vielmals.

Präsidentin: Danke vielmals, Alec. Damit sind wir jetzt bei den Abstimmungen. Wir stimmen zuerst über die Anträge ab.

Nehmt bitte die Antragsliste hervor. Und bevor wir über die Änderungsanträge zur Überbauungsordnung abstimmen, stimmen wir über den GB/JA!-Antrag ab, der die zusätzlichen Veloabstellplätze schon in der ersten Bauetappe umsetzen will.

Antrag

GB/JA: Auf dem Campus sind bereits in der ersten Bauetappe die Hälfte der 500 zusätzlichen eingeplanten Veloabstellplätze umzusetzen.

Abstimmung Nr. 005

2019.GR.000131: Antrag 1 GB/JA	
Ablehnung	
Ja	19
Nein	44
Enthalten	2

Präsidentin: Ihr habt den Antrag abgelehnt. Wir kommen nun zu den Änderungsanträgen zur Überbauungsordnung. Wir haben ein neues Abstimmungsverfahren, und ich gehe davon aus, dass Artikel und Absätze, zu denen keine Anträge eingegangen sind, unbestritten sind.

Nun stimmen wir nur über die Anträge ab, die auf der Antragsliste stehen. Wir stellen zuerst den Antrag des Gemeinderates zur Begrünung der Flachdächer dem Antrag der PVS gegenüber, der zusätzlich fordert, dass das naturnah ist. Wer dem Antrag des Gemeinderates zustimmt, drückt Grün, und wer dem Antrag der PVS-Mehrheit zustimmt, drückt Rot.

Antrag

Art. 4 Abs. 4 ÜO

1 PVS: Flachdächer sind naturnah zu begrünen, soweit sie nicht durch Nutzungen belegt sind, welche nicht mit Begrünungen kombiniert werden können.

Abstimmung Nr. 006

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat vs. Antrag 1	
Antrag 1 obsiegt	
Ja	7
Nein	57
Enthalten	1

Präsidentin: Ihr habt den PVS-Antrag dem Antrag des Gemeinderats vorgezogen. Jetzt stimmen wir noch über den PVS-Antrag ab.

Abstimmung Nr. 007

2019.GR.000131: Antrag 1	
Annahme	
Ja	55
Nein	11
Enthalten	1

Präsidentin: Ihr habt den PVS-Antrag angenommen. Wir kommen zum Antrag 2 betreffend Artikel 8 Absatz 1, wo es um den Gemeinderatsantrag geht, 15% Parzellenflächen, gegenüber dem PVS-Minderheitsantrag, 30% Parzellenflächen. Wer dem Gemeinderatsantrag zustimmt, drückt Grün. Wer dem Antrag der PVS-Minderheit zustimmt, drückt Rot.

Antrag

Art. 8 Abs. 1 Bst. c ÜO

2 PVS-Minderheit: *Nördlich der Parzelle Nr. 3/2433 (Stadtbach) sind pro Parzelle mindestens 45%–30% der Parzellenfläche als naturnahe Lebensräume auszugestalten und fachgerecht zu pflegen.*

Abstimmung Nr. 008

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat vs. Antrag 2	
Antrag Gemeinderat obsiegt	
Ja	42
Nein	22
Enthalten	2

Präsidentin: Der obsiegende Antrag ist der Gemeinderatsantrag. Jetzt stimmen wir über den Gemeinderatsantrag ab.

Abstimmung Nr. 009

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat	
------------------------------------	--

Annahme	
Ja	67
Nein	0
Enthalten	0

Präsidentin: Ihr nehmt den Antrag des Gemeinderats einstimmig an. Dann sind wir bei Artikel 12 Absatz 1. Der Gemeinderat schlägt 210 Abstellplätze vor und GB/JA! und die SVP haben Anträge eingereicht.

Wir mehren die kleinste Differenz zuerst aus. Wer dem Antrag der SVP mit den 350 Abstellplätzen zustimmen, drückt Grün. Wer dem anderen SVP-Antrag zustimmen will mit den 300 Abstellplätzen, drückt Rot, und wer sich enthält, drückt Weiss. Ich hoffe, das ist klar.

Anträge

4 SVP: 1 Für die Nutzung der Baubereich A und B sind mindestens 20 und maximal 210-350 Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu erstellen. Davon dürfen maximal 20 Abstellplätze oberirdisch erstellt werden.

5 SVP: 1 Für die Nutzung der Baubereich A und B sind mindestens 20 und maximal 210-300 Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu erstellen. Davon dürfen maximal 20 Abstellplätze oberirdisch erstellt werden.

Abstimmung Nr. 010

2019.GR.000131: Antrag 4 vs. Antrag 5	
Antrag 5 obsiegt	
Ja	9
Nein	50
Enthalten	7

Präsidentin: Der erste SVP-Antrag obsiegt. Wir werden den Antrag der SVP mit den 350 Plätzen jetzt dem Antrag des Gemeinderats mit den 210 Plätzen gegenüberstellen. Wer dem Antrag der SVP zustimmt, drückt Rot, wer dem Antrag des Gemeinderates zustimmt, drückt Grün, und wer sich enthält, drückt Weiss.

Abstimmung Nr. 011

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat vs. Antrag 5	
Antrag Gemeinderat obsiegt	
Ja	59
Nein	8
Enthalten	0

Präsidentin: Ihr habt dem Antrag des Gemeinderats mit 210 Abstellplätzen zugestimmt. Jetzt werden wir den Antrag mit dem 210 Abstellplätzen dem GB/JA! -Antrag mit 150 Plätzen gegenüberstellen.

Wer dem Antrag des Gemeinderats mit den 210 Plätzen zustimmt, drückt Rot. Wer dem Antrag der GB/JA!-Fraktion zustimmt mit 150 Plätzen, stimmt Grün. Wer sich enthält, drückt Weiss.

Antrag

3 GB/JA: 1 Für die Nutzung der Baubereich A und B sind mindestens 20 und maximal ~~210~~ 150 Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu erstellen. Davon dürfen maximal 20 Abstellplätze oberirdisch erstellt werden.

Abstimmung Nr. 012

2019.GR.000131: Antrag 3 vs. Antrag Gemeinderat	
Antrag Gemeinderat obsiegt	
Ja	22
Nein	42
Enthalten	1

Präsidentin: Ihr habt dem Antrag des Gemeinderats mit den 210 Plätzen zugestimmt. Das ist der obsiegende Antrag, über den wir jetzt noch abstimmen werden.

Abstimmung Nr. 013

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat	
Annahme	
Ja	65
Nein	2
Enthalten	0

Präsidentin: Ihr habt den Gemeinderatsantrag angenommen. Dann sind wir bei Artikel 12 Absatz 2.

Es geht um Bandbreiten. Vorgeschlagen vom Gemeinderat sind 0,1 bis 0,2 Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Es sind diverse Anträge eingegangen. Alle Anträge, die eingegangen sind, haben einen Zusatz, und zwar die Ausnahmen aufgrund des Behindertengesetzes. Einfach die Bandbreite ist unterschiedlich. Auch hier werden wir wieder mit dem kleinsten Unterschied beginnen. Wir fangen an mit dem Antrag GB/JA! mit 0,0 gegenüber dem Antrag GB/JA! mit 0,1. Wer 0,0 zustimmt, drückt Grün. Wer 0,1 zustimmt, drückt Rot.

Anträge

6 GB/JA: 2 Pro Wohnung sind ~~beträgt die Bandbreite 0.1 bis 0.2~~ 0.0 Abstellplätze für Motorfahrzeuge zulässig. Für das Errichten von einzelnen Abstellplätzen aufgrund des BehiG sind Ausnahmen möglich.

7 GB/JA: 2 Pro Wohnung sind ~~beträgt die Bandbreite 0.1 bis 0.2~~ 0.1 Abstellplätze für Motorfahrzeuge zulässig. Für das Errichten von einzelnen Abstellplätzen aufgrund des BehiG sind Ausnahmen möglich.

Abstimmung Nr. 014

2019.GR.000131: Antrag 6 vs. Antrag 7	
Antrag 7 obsiegt	
Ja	19

Nein	36
Enthalten	11

Präsidentin: Obsiegend ist der GB/JA!-Antrag mit 0,1.

Dann stellen wir den GB/JA!-Antrag dem Antrag des Gemeinderats gegenüber. Wer den GB/JA!-Antrag mit 0,1 will, drückt Grün. Wer den Gemeinderatsantrag will mit 0,1 bis 0,2, drückt Rot.

Abstimmung Nr. 015

2019.GR.000131: Antrag 7 vs. Antrag Gemeinderat	
Antrag Gemeinderat obsiegt	
Ja	19
Nein	46
Enthalten	2

Präsidentin: Der Antrag des Gemeinderats mit 0,1 bis 0,2 obsiegt.

Jetzt stellen wir den Antrag des Gemeinderats 0,1 bis 0,2 dem SVP-Antrag gegenüber mit 0,3 Abstellplätzen. Wer dem Antrag des Gemeinderats zustimmt, drückt Rot. Wer dem Antrag der SVP zustimmt, drückt Grün.

Antrag

9 SVP: 2 Pro Wohnung beträgt die Bandbreite 0.1 bis ~~0.2~~ 0.3 Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Für das Errichten von einzelnen Abstellplätzen aufgrund des BehiG sind Ausnahmen möglich.

Abstimmung Nr. 016

2019.GR.000131: Antrag 9 vs. Antrag Gemeinderat	
Antrag Gemeinderat	
Ja	8
Nein	55
Enthalten	4

Präsidentin: Der obsiegende Antrag ist der Antrag des Gemeinderats.

Dann stellen wir den obsiegenden Antrag des Gemeinderats dem SVP-Antrag mit 0,5 Abstellplätzen gegenüber. Wer dem Antrag des Gemeinderates zustimmt, drückt Rot. Wer dem Antrag der SVP zustimmt, drückt Grün.

Antrag

8 SVP: 2 Pro Wohnung beträgt die Bandbreite 0.1 bis ~~0.2~~ 0.5 Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Für das Errichten von einzelnen Abstellplätzen aufgrund des BehiG sind Ausnahmen möglich.

Abstimmung Nr. 017

2019.GR.000131: Antrag 8 vs. Antrag Gemeinderat	
Antrag Gemeinderat obsiegt	

Ja	10
Nein	54
Enthalten	3

Präsidentin: Obsiegend ist der Antrag des Gemeinderats.

Dann stimmen wir jetzt noch über den obsiegenden Antrag an. Das ist der Antrag des Gemeinderates.

Abstimmung Nr. 018

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat	
Annahme	
Ja	61
Nein	6
Enthalten	1

Präsidentin: Und der Antrag des Gemeinderats wird angenommen. Wir kommen zu Artikel 12 Absatz 4. Es geht um den durchschnittlichen Tagesverkehr von maximal 2'700 Fahrten. Das wird vom Gemeinderat vorgeschlagen. Auch hierzu sind diverse Anträge eingereicht.

Und hier gibt es wieder Gegenüberstellungen. Zuerst stellen wir dem Antrag des Gemeinderats dem Antrag von GB/JA! gegenüber, der die Anzahl Fahrten ändern will auf 1'350. Wer dem Antrag des Gemeinderates zustimmt, drückt Rot. Wer dem Antrag GB/JA! zustimmt, drückt Grün. Wer sich enthält, Weiss.

Antrag

10 GB/JA: 4 Für die Nutzung im ganzen Wirkungsbereich darf der durchschnittliche Tagesverkehr (DVT) maximal 1350 ~~2700~~ Fahrten des motorisierten Individualverkehrs betragen. Verkehrsintensive Bauvorhaben sind ausgeschlossen.

Abstimmung Nr. 019

2019.GR.000131: Antrag 10 vs. Antrag Gemeinderat	
Antrag Gemeinderat obsiegt	
Ja	18
Nein	48
Enthalten	1

Präsidentin: Obsiegend ist der Antrag des Gemeinderates. Dann stellen wir den Antrag des Gemeinderates dem Antrag der Mitte gegenüber.

Dort geht es um die Ausnahmen für den Wirtschaftsverkehr. Wer dem Antrag des Gemeinderates zustimmt, drückt Grün. Wer dem Antrag der Mitte zustimmt, drückt Grün. Wer sich enthält, drückt Weiss.

Antrag

12 Mitte: 4 Für die Nutzung im ganzen Wirkungsbereich darf der durchschnittliche Tagesverkehr (DVT) maximal 2700 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs betragen. ~~Verkehrsintensive Bauvorhaben sind ausgeschlossen.~~ Davon angenommen ist der Wirtschaftsverkehr.

Abstimmung Nr. 020

2019.GR.000131: Antrag 12 vs. Antrag Gemeinderat

Antrag Gemeinderat obsiegt

Ja	29
Nein	39
Enthalten	0

Präsidentin: Ihr habt dem Antrag des Gemeinderats zugestimmt.

Dann kommt es zur Gegenüberstellung des Gemeinderatsantrags – das ist Rot – im Gegensatz zum Mitte-Antrag, also das Streichen des Absatzes. Das ist Grün.

Antrag

~~**11 Mitte:** 4 Für die Nutzung im ganzen Wirkungsbereich darf der durchschnittliche Tagesverkehr (DVT) maximal 2700 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs betragen. Verkehrsintensive Bauvorhaben sind ausgeschlossen.~~

Abstimmung Nr. 021

2019.GR.000131: Antrag 11 vs. Antrag Gemeinderat

Antrag Gemeinderat obsiegt

Ja	15
Nein	53
Enthalten	0

Präsidentin: Der obsiegende Antrag ist der Antrag des Gemeinderats. Und jetzt stimmen wir noch einmal über den Antrag des Gemeinderats ab.

Abstimmung Nr. 022

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat

Annahme

Ja	61
Nein	6
Enthalten	1

Präsidentin: Der Gemeinderatsantrag ist angenommen. Wir kommen zu Artikel 14 Absatz 1. Es geht um das Fernwärmenetz. Der GFL-Antrag ist zurückgezogen worden. Es gibt noch einen Antrag der GLP mit einem Zusatz.

Ihr findet die auf Seite 5. Wir stellen das gegenüber. Wer dem Antrag des Gemeinderates zustimmt, drückt Rot. Wer dem Antrag der GLP/JGLP-Fraktion zustimmt, drückt Grün.

Anträge

13 GFL (Zurückgezogen): Art 14 Energie

1 Neubauten sind für die Wärmeversorgung mit Erdwärmesonden ans Grundwasser anzuschliessen. Falls dies aus umwelt-technischen Gründen nicht möglich

ist, sind sie an das Fernwärmenetz anzuschliessen, sofern zum Zeitpunkt der Baueingabe eine Anschlussmöglichkeit vorhanden ist und kein unverhältnismässiger Aufwand nachgewiesen wird. Eine Ausnahme gilt für Projekte, deren Baueingabe vor dem 29. Februar 2024 erfolgt ist.

14 GLP/JGLP: 1 Neubauten sind an das Fernwärmenetz anzuschliessen, sofern zum Zeitpunkt der Baueingabe eine Anschlussmöglichkeit vorhanden ist und kein unverhältnismässiger Aufwand nachgewiesen wird. Befreit von der Anschlusspflicht sind Gebäude, die nach Minergie-A oder SNBS zertifiziert werden.

Abstimmung Nr. 023

2019.GR.000131: Antrag 14 vs. Antrag Gemeinderat	
Antrag Gemeinderat obsiegt	
Ja	27
Nein	40
Enthalten	1

Präsidentin: Obsiegend ist der Antrag des Gemeinderats. Wir stimmen über den Antrag des Gemeinderates ab.

Abstimmung Nr. 024

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat	
Annahme	
Ja	68
Nein	0
Enthalten	0

Präsidentin: Ihr habt den Antrag des Gemeinderats einstimmig angenommen. Wir kommen zum letzten Artikel, über den wir abstimmen. In Artikel 14 Absatz 3 geht es um Fernkälte. Es sind 3 Anträge eingegangen.

Zuerst werden wir den Antrag des Gemeinderates dem Antrag der GB/JA!-Fraktion gegenüberstellen. Wer dem Antrag des Gemeinderates zustimmt, drückt Rot. Wer dem Antrag der GB/JA!-Fraktion zustimmt, drückt Grün.

Antrag

15 GB/JA: 3 Falls bei Einreichung des Baugesuchs vorhanden und wirtschaftlich tragbar, ist Fernkälte zu nutzen. Die Kälteversorgung für die Raumkühlung hat mittels Anschluss an das Fernkältenetz zu erfolgen.

Abstimmung Nr. 025

2019.GR.000131: Antrag 15 vs. Antrag Gemeinderat	
Antrag Gemeinderat obsiegt	
Ja	16
Nein	47
Enthalten	4

Präsidentin: Obsiegend ist der Antrag des Gemeinderats. Wir stimmen über den Antrag des Gemeinderates ab.

Abstimmung Nr. 026

2019.GR.000131: Antrag Gemeinderat	
Annahme	
Ja	67
Nein	0
Enthalten	0

Präsidentin: Ihr habt den Antrag des Gemeinderats einstimmig angenommen. Dann kommen wir zu den letzten beiden Anträgen. Dort gibt es keine Gegenüberstellung. Wir stimmen über den GLP/JGLP-Antrag ab, und zwar geht es um Solarenergie.

Antrag

16 GLP/JGLP: Art. 14 Energie

(neu) **4 Neue, auf Dauer angelegte Bauten und Anlagen sind mit Anlagen zur Produktion von Solarenergie auszustatten.**

Abstimmung Nr. 027

2019.GR.000131: Antrag 16	
Annahme	
Ja	34
Nein	32
Enthalten	1

Präsidentin: Ihr habt den Antrag angenommen.

Wir sind beim Antrag der Mitte, bei dem es um Be- und Entladungszonen geht. Wir stimmen über den Antrag ab.

Antrag

17 Mitte: Art. 14 Energie

(neu) **5 Weiter sind Be- und Entladezonen festzulegen.**

Abstimmung Nr. 028

2019.GR.000131: Antrag 17	
Ablehnung	
Ja	15
Nein	52
Enthalten	1

Präsidentin: Ihr lehnt den Antrag ab. Jetzt kommen wir noch zu der Schlussabstimmung, und zwar, ob ihr dem so bereinigten Antrag des Gemeinderats zustimmen wollt.

Abstimmung Nr. 029

2019.GR.000131: Schlussabstimmung über den so bereinigten Gemeinderatsantrag

Annahme

Ja	62
Nein	3
Enthalten	3

Präsidentin: Ihr nehmt den Antrag an.

2023.TVS.0318

4 Entsorgung + Recycling Monopol (PG870100); Ersatzbeschaffung von drei Kehrriechwagen; Kredit

Präsidentin: Dann sind wir bei Traktandum 4 den Kredit für die Ersatzbeschaffung von 3 Kehrriechwagen. Ich erteile der Kommission das Wort, Janosch Weyermann.

Janosch Weyermann (SVP) für die PVS: Ich kann es recht kurz machen. Ich führe kurz aus, worum es in diesem Geschäft geht. Es sind ein Nachkredit und ein Beschaffungskredit.

Die Stadt besitzt circa 20 Kehrriechwagen für die Sammlung von Haushaltsabfällen, Papier und Grüngut. Drei dieser Fahrzeuge haben jetzt das Ende ihrer Lebensdauer von rund 10 Jahren erreicht und müssen ersetzt werden.

Der Gemeinderat hat sich für die Beschaffung eines vollelektrischen Fahrzeugs entschieden, bei dem es sich um ein bekanntes Modell handelt, das auch bereits heute im Einsatz ist. Die Fahrzeuge sind 2,5 Meter breit und können das Volumen von circa 20 Kubik aufnehmen. Sie verfügen über ein Lesesystem für Transponder, das vor allem auch bei der Entleerung von Containern für Gewerbekunden zum Einsatz kommt. So kann das Gewicht des Abfalls direkt beim Einladen erfasst und später in Rechnung gestellt werden. Die Ladeinfrastruktur für die Elektrofahrzeuge ist bereits seit 2020 in Betrieb. Derzeit können aber nur 7 Fahrzeuge gleichzeitig aufgeladen werden. Da das eher knapp ist, haben wir bereits vor 2 Jahren hier im Stadtrat einen Kredit für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für genau diese Fahrzeuge gesprochen. Im Verlauf dieses Jahres soll auch die Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Wegen Schwierigkeiten aufgrund der aktuellen Weltmarktlage wird momentan davon ausgegangen, dass die Fahrzeuge in der ersten Hälfte 2025 geliefert werden können. Es sind jedoch auch Verzögerungen möglich. Für die Beschaffung können Beiträge aus dem Ökofonds von 75'000 Franken geltend gemacht werden. Der Gesamtkredit für die Beschaffung dieser 3 Fahrzeuge beträgt insgesamt 2'775'000 Franken und wird vollständig über die gebührenfinanzierte Sonderrechnung abgewickelt. Der städtische Finanzhaushalt wird somit nicht direkt belastet. Das Geschäft wurde von der Kommission positiv und ohne Diskussion aufgenommen. Die PVS empfiehlt euch aus diesem Grund einstimmig die Annahme des Geschäfts.

Präsidentin: Vielen Dank, Janosch. Besteht Diskussionsbedarf? Abstimmen werden wir sowieso. – Es gibt Diskussionsbedarf. Gut, dann hat Alex Feuz das Wort.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion: Ich habe gar nichts gegen neue Kehrrechtswagen. Die braucht es. Aber ich bin dagegen, dass man wieder die Breiten mit 2,5, 2,6 Metern Chassisbreite nimmt. Ich kenne die Stadt, ihre Verkehrsplanung und die Politik. Ich bin betroffen, ich gebe das zu. Man wird sagen, die Kehrrechtswagen seien zu breit, sie kämen nicht durch. Darum werde ich sicher keiner Anschaffung von Kehrrechtswagen, die viel zu breit sind, zustimmen.

Denkt daran: Wir haben in der Stadt Bern viele schmale Strassen und ich bin der Meinung, wenn wir schmalere haben, dann haben wir hier einen grösseren Handlungsspielraum, haben wir mehr Möglichkeiten, gerade jetzt, da ihr immer neue Container wollt. Dann wird es noch ein bisschen enger und noch etwas schmaler. Darum sage ich: Rückweisung mit der Auflage, dem Stadtrat eine neue Vorlage zu unterbreiten, die die Beschaffung von 3 Kehrrechtswagen von maximal 2,3 Metern Breite beinhaltet. Ihr seht, ich habe mich gemässigt, ich bin direkt ökologisch, ich mache euch keine Vorschriften, ob elektrisch oder Wasserstoff oder was auch immer. Mir geht es nur um die Breite. Aber ich appelliere an euch. Es kann ja nicht sein, dass wir wegen den Kehrrechtswagen alles umbauen müssen. Wir machen schon genügend Blödsinn in der Stadtplanung.

Präsidentin: Gibt es weitere Fraktionserklärungen? Barbara Nyffeler von der SP/JUSO-Fraktion.

Barbara Nyffeler (SP) für die Fraktion: Um es vorwegzunehmen: Wir werden dem Kredit in der vorliegenden Form zustimmen.

Die Beschaffung dieser Vollelektrofahrzeuge entspricht der Rahmenstrategie Nachhaltige Entwicklung. Man hat schon solche Fahrzeuge bestellt. Die Bestellung zum heutigen Zeitpunkt macht auch Sinn, denn die bisherigen Fahrzeuge kommen an das Ende ihrer Lebensdauer. Und wann die neuen genau geliefert werden, wissen wir nicht. Lieferverzögerungen sind fast normal. Die Finanzierung erfolgt über die Sonderrechnung, verursacherfinanziert. Ein Verzicht auf die Beschaffung würde an der Finanzlage der Stadt nichts ändern. Wir unterstützen ebenfalls die Beschaffung dieser Standard-Kehrrechtswagen, die zweieinhalb Meter breit sind, und lehnen eine Sonderlösung ab. Wir führen die Diskussion bei der Beschaffung von Fahrzeugen für Schutz und Rettung Bern, der Feuerwehr. Wir führen sie auch bei Ambulanzfahrzeugen. Wie halt die Autos heute breiter sind, sind halt auch die Nutzfahrzeuge breiter. Damit müssen wir leben und wir lehnen den Rückweisungsantrag ab.

Präsidentin: Danke vielmals, Barbara. Wenn es keine weiteren Fraktionsvoten mehr gibt, sind wir bei den Einzelvoten. – Dann hat jetzt Marieke Kruit das Wort für den Gemeinderat.

Marieke Kruit, Direktorin TVS: Frau Stadtratspräsidentin, geschätzte Stadträtinnen und Stadträte, ich kann es wirklich sehr kurz machen. Ich danke dem Referenten für das Vorstellen dieses Geschäfts. Der Gemeinderat bittet euch, diesem Investitionskredit zuzustimmen. 3 Kehrrechtswagen müssen altersbedingt ersetzt werden. Es werden neu 3 vollelektrische Kehrrechtswagen beschafft. Damit leisten wir wirklich auch einen wichtigen Beitrag an die Reduktion des CO₂-Ausstosses.

Die Ersatzbeschaffung erfolgt, wie es auch schon gesagt worden ist, vollständig über die gebührenfinanzierte Sonderrechnung. Ich sage aber gerne noch ganz kurz etwas zu dem Antrag der SVP. Elektrokehrrechtswagen ab Stange haben einfach eine Standardbreite von 2,5 Metern. Das ist nicht irgendwie die Erfindung der Stadt Bern. In einer

geringeren Breite von 2,3 Metern gibt es sie einfach nicht ab Stange. Wir haben einmal einen Versuch gemacht mit der Beschaffung dieser schmaleren Elektrofahrzeuge und sind leider gescheitert, weil sie einfach nicht die Leistung erbringen konnten. Und darum also: Wenn ihr diesen Antrag annehmen würdet, dann müssten wir mit grösster Wahrscheinlichkeit wieder Dieselfahrzeuge beschaffen. Und das würde doch den Klimazielen der Stadt wirklich widersprechen.

Und übrigens, Barbara Nyffeler hat sie auch schon erwähnt, sind es dann nicht nur die Abfallwagen, die von dieser Breite betroffen sind, sondern es sind auch die Fahrzeuge der Feuerwehr.

Präsidentin: Danke, Marieke. Wir kommen jetzt zu den Abstimmungen. Wir stimmen zuerst über den Antrag der SVP auf Rückweisung ab.

Antrag

SVP: Rückweisung: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, dem Stadtrat eine neue Vorlage zu unterbreiten, die die Beschaffung von 3 Kehrichtwagen von maximal 2,3 Meter Breite beinhaltet.

Abstimmung Nr. 030

2023.TVS.0318: Rückweisungsantrag	
Ablehnung	
Ja	5
Nein	53
Enthalten	2

Präsidentin: Ihr habt den Rückweisungsantrag abgelehnt Dann stimmen wir jetzt über den Kredit ab.

Abstimmung Nr. 031

2023.TVS.0318: Kredit	
Annahme	
Ja	54
Nein	3
Enthalten	3

Präsidentin: Ihr habt den Kredit gewährt.

2023.TVS.0317

5 Entsorgung + Recycling Monopol (PG870100): Ersatzbeschaffung Bagger Entsorgungshof Fellerstrasse: Nachkredit sowie Ersatzbeschaffung Bagger Entsorgungshof Schermen; Kredit

Präsidentin: Wir sind bei Traktandum 5. Es geht auch um einen Kredit: Ersatzbeschaffung von Baggern für 2 Entsorgungshöfe. Ich erteile der Kommission das Wort. Für die PVS ist das Janosch Weyermann.

Janosch Weyermann (SVP) für die PVS: Ich kann mich auch hier recht kurzfassen. Es geht um die Ersatzbeschaffung von 2 Baggern; zum einen für den Entsorgungshof Schermen gerade hinter der Autobahn, und zum anderen für den Entsorgungshof der Stadt an der Fellerstrasse gerade beim BLS-Bahnhof Bümpliz-Nord. Wie sich jetzt aber gezeigt hat, reicht der bereits 2022 vom Stadtrat gesprochene Kredit für die Beschaffung des seinerzeit gewählten Baggers für den Entsorgungshof Fellerstrasse nicht aus. Der Kredit hat damals 315'000 Franken betragen. Die Kosten des Geräts, das man jetzt beschaffen will, belaufen sich aber auf 565'000 Franken, weswegen jetzt eben ein Nachkredit von 250'000 Franken fällig wird. Die Bagger, um die es geht, werden verwendet, um den Kehrriech zu verteilen und zu verdichten, sodass aus dem Volumen der Sammelbehältnisse in den Entsorgungshöfen das absolute Maximum herausgeholt werden kann.

Nebst dem Nachkredit, der eben fällig wird für den Bagger im Entsorgungshof Fellerstrasse, soll gleichzeitig ein gleicher Bagger für den Entsorgungshof Schermen zum gleichen Preis von 565'000 Franken beschafft werden. Deshalb stimmen wir heute über einen Nachkredit und einen Beschaffungskredit ab.

Die beiden noch im Einsatz stehenden Bagger sind als Occasionen eingekauft worden und haben jetzt das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Mit diesen Elektrobaggern können die Betriebs- und Unterhaltskosten, wie man uns in der Kommission aufgezeigt hat, gegenüber einem Dieselfahrzeug deutlich gesenkt werden. In der Kommission hat zudem zu reden gegeben, dass für das ursprünglich offerierte Produkt bei der Ausschreibung dann schlussendlich eben gar keine Offerte mehr eingegangen ist und man aufgrund dessen jetzt eben auf ein anderes Produkt, das am Schluss teurer ist, zurückgreifen muss. Ausserdem haben wir eben über die Unterschiede zwischen Diesel- und Elektrobagger diskutiert, wobei sich herausgestellt hat, dass der Elektrobagger doch die deutlich tieferen Betriebs- und Unterhaltskosten hat.

Die PVS empfiehlt euch darum, den Nachkredit sowie den Beschaffungskredit mit 8 Ja-Stimmen bei einer Enthaltung zur Annahme. Besten Dank.

Präsidentin: Merci, Janosch. Besteht hier Diskussionsbedarf? – Das ist nicht der Fall. Ist das Geschäft bestritten? – Das ist auch nicht der Fall. Dann habt ihr den Kredit und den Nachkredit gewährt.

Stillschweigende Annahme.

2015.SR.000216

6 Postulat Fraktion GB/JA! (Seraina Patzen, JA!/Franziska Grossenbacher, GB) - übernommen durch Katharina Gallizzi (GB): Gesamtnutzungskonzept für den öffentlichen Raum in der Innenstadt; Prüfungsbericht

Präsidentin: Wir sind bei Traktandum 7. Das ist ein Postulat der Fraktion GB/JA!. Es geht um einen Prüfungsbericht. Der Prüfungsbericht ist zur Traktandierung beantragt worden. Darum erteile ich den Einreichenden das Wort. – Wollen die Einreichenden das Wort? – Lea Bill.

Lea Bill (GB) für die Einreichenden: Das Postulat stammt bereits aus dem Jahr 2015 und der Prüfungsbericht ist auch bereits aus dem Jahr 2021. Und trotzdem ist es so, dass die Forderung nach einem Gesamtnutzungskonzept für den öffentlichen Raum in der Innenstadt immer noch sehr aktuell ist. Denn auch 6 Jahre nach der Überweisung dieses Postulats gibt es heute noch kein Gesamtkonzept für die Nutzung des öffentlichen Raums in der Innenstadt.

Aus Sicht des Gemeinderates ist es auch nicht nötig. Er sagt in seiner Antwort auch, es gebe schon sehr viele Überlegungen, und weiter, es gebe auch einzelne Nutzungskonzepte für einzelne Plätze in der Innenstadt. Zudem mache das Veranstaltungsmanagement seine Sache sehr gut und darum sei es nicht nötig, ein Gesamtkonzept zu erstellen. Die GB/JA!-Fraktion sieht das anders. Wir finden zwar durchaus, dass "Bern baut" eine gute Sache ist, eine gute Herangehensweise hat. Das Konzept von "Bern baut" ist aber aus unserer Sicht vor allem auf Quartiere zugeschnitten und nicht auf die Innenstadt. Denn die Belebung des öffentlichen Raums sieht ja eigentlich auch die Mitwirkung der Anwohner*innen vor. Das finden wir natürlich eine grossartige Sache in den Quartieren, weil dort die Menschen auch ihr engstes Umfeld mitgestalten können. In der Innenstadt hingegen wird das eher ein bisschen problematisch, weil es eine riesengrosse Bandbreite von Leuten gibt, die die Innenstadt nutzen wollen, von Leuten nicht nur aus der Stadt Bern. Plus, da sind auch noch die Nutzungswünsche der Gastrobetriebe oder der Läden oder was auch immer. Und dann wird der Strauss der Anliegen ziemlich unübersichtlich. Deshalb finden wir auch, dass "Bern baut" nicht wirklich eine gute Herangehensweise für die Innenstadt hat, zumindest nicht als einzige Herangehensweise. Aus unserer Sicht ist es darum umso wichtiger, dass die Stadt für die Innenstadt die Leitlinien setzt und definiert, welche Nutzungen bevorzugt werden in der Innenstadt beziehungsweise welcher Mix an Nutzungen angestrebt wird. Und das einfach dem Veranstaltungsmanagement zu überlassen, scheint uns schwierig, auch weil es jetzt zurzeit so, ist dass das Veranstaltungsmanagement aus unserer Sicht zu wenig zwischen kommerziellen und nichtkommerziellen Nutzungen unterscheidet beziehungsweise zu wenig stark die kommerzielle Nutzung gebremst und stattdessen nichtkommerzielle Nutzungen bevorzugt. Ein ganz krasses Beispiel, das haben wir ja hier auch immer wieder diskutiert haben, sind in der Weihnachtszeit die Weihnachtsmärkte und die Fondue-Chalets. Aber es ist schon grundsätzlich so, dass halt aus unserer Sicht zu wenig unterschieden wird zwischen kommerzieller und nichtkommerzieller Nutzung. Aber auch wenn das jetzt nicht so wäre, finden wir im Grundsatz, dass es nicht einer ausführenden Behörde überlassen werden soll, Grundsätze festzulegen, wie der öffentliche Raum in der Innenstadt gestaltet wird, wie er genutzt werden soll. Das ist ganz ehrlich auch eine politische Frage, und in diesem Zusammenhang würde ein Gesamtkonzept durchaus einen Sinn ergeben.

Es geht ja hier auch nicht darum, in der Kleinräumigkeit eines Platzes zu definieren, wie ein öffentlicher Raum genutzt werden soll, sondern eben im Gesamtgebiet der Innenstadt zu zeigen, was das genau heisst. Und dann könnte man natürlich den Unterschieden von Parks oder Plätzen Rechnung tragen. Aber man würde sich mit dem Gesamtkonzept auch ein bisschen davor schützen, dass man jeden Platz als eigenständige Welt betrachtet wird und nachher aus unserer Sicht in der Tendenz alles auch ein bisschen beliebig wird. Zumindest so kommt es mir zum Teil vor. Es wird manchmal einfach das bewilligt, was beantragt wird, und am Schluss hat man ein Potpourri an irgendetwas. Und das passiert halt einfach, wenn man keine Leitlinien definiert. Aus Sicht der GB/JA!-Fraktion wäre es deshalb dringend nötig, dass der Gemeinderat endlich das Heft in die Hand nimmt, sich grundsätzlich Gedanken macht, wie die Innenstadt

genutzt werden soll, wie sie aussehen soll. Und dafür wäre eben solch ein Gesamtkonzept für die Nutzung des öffentlichen Raums in der Innenstadt nötig.

Im Übrigen lassen wir das Argument der hohen Kosten für ein Konzept auch nicht gelten, weil wir überzeugt sind, dass ein Gesamtkonzept Fragen, die sich heute im Einzelnen stellen, zum Beispiel was die Nutzung des Waisenhausplatzes anbelangt, obsolet machen würde, weil eben auch klar wäre, wohin eigentlich die Nutzung im öffentlichen Raum in der Innenstadt gehen soll.

Auch wenn die Antwort des Gemeinderates schon einige Jahre alt ist, müssen wir befürchten, dass es hier in den letzten Jahren nicht wirklich in Richtung Gesamtkonzept gegangen ist oder dass etwas daraus geworden ist und dass das auch in Zukunft nicht einfach von selbst passiert.

Darum müssen wir jetzt hier an dieser Stelle auch feststellen, dass dem überwiesenen Postulat nicht entsprochen worden ist. Wir lehnen darum auch die Antwort als Prüfungsbericht ab und bitten euch, das auch zu machen. Herzlichen Dank.

Präsidentin: Danke, Lea. Besteht Diskussionsbedarf zu diesem Prüfungsbericht? – Für die SP/JUSO-Fraktion Paula Zysset.

Paula Zysset (JUSO) für die Fraktion: Der Stadtrat hat 2018 das Postulat zum vorliegenden Prüfungsbericht für erheblich erklärt. Die Mehrheit des Stadtrates war also der Meinung, dass das Anliegen berechtigt und prüfungswert ist. Auch die SP/JUSO-Fraktion war schon damals und ist noch heute der Meinung, dass es wichtig ist, die verschiedenen Interessen im und am öffentlichen Raum zu koordinieren und sicherzustellen, dass der öffentliche Raum allen offensteht und nicht von kommerziellen und ausschliessenden Nutzungen besetzt wird und auch natürlich, dass er eben für den alltäglichen Gebrauch der Bevölkerung zugänglich bleibt und nicht überbeansprucht wird durch grosse Veranstaltungen.

Ein Gesamtnutzungskonzept, das einen Überblick schaffen und so die verschiedenen Nutzungen besser koordinieren soll, hätte vom Gemeinderat geprüft werden sollen und auch die Umsetzung eines solchen Konzepts lautete der Auftrag dieses Postulats.

Der vorliegende Bericht des Gemeinderates kann aber aus unserer Sicht nicht als Prüfungsbericht bezeichnet werden. Es ist schön, dass der Gemeinderat die Ansicht teilt, dass der öffentliche Raum in erster Linie der Bevölkerung zukommen soll und dass sich das sogar mit den Legislaturzielen deckt. Aber da hört wohl das gemeinsame Verständnis dieses Anliegens auch auf. Im Folgenden listet der Gemeinderat die bereits bestehenden Planungsinstrumente auf und beschreibt diese einzeln. Das ist zwar eine schöne Übersicht, aber inwiefern sie zur Prüfung eines Gesamtnutzungskonzepts beitragen kann, ist fraglich. Die bisherigen Regelungen sind aber nicht ausreichend, sie sind nicht ausreichend, wie das im Postulat dargelegt ist.

Im Folgenden wird auch etwas zu den einzelnen Plätzen gesagt. Es wird nämlich aufgelistet, wo es schon ein eigenes Nutzungskonzept beziehungsweise ein Nutzungsmanagement gibt und wo nicht. Die Postulant*innen verlangen die Prüfung eines Gesamtnutzungskonzepts für die Innenstadt. Was der Gemeinderat aber macht, sind mehrere Einzelaufstellungen von Instrumenten und Plätzen, ohne dass das wirklich in einen Zusammenhang gebracht wird. Damit wird das Anliegen nicht geprüft, sondern es wird eigentlich einmal mehr der Handlungsbedarf aufgezeigt, der in diesem Bereich besteht. Und auch die Aussage, dass die Umsetzung eines solchen Nutzungskonzepts zu teuer wäre angesichts der Finanzlage, ersetzt eine inhaltliche Prüfung nicht, auch wenn es

für den Gemeinderat ein Grund ist, sich nicht für eine Umsetzung auszusprechen. Das ist eine Position, die man haben kann und inhaltliche Differenzen alleine wären hier auch nicht das Problem. Für uns als SP/JUSO-Fraktion ist es vor allem beunruhigend, dass der Gemeinderat seinen Auftrag nicht umsetzt. Der Prüfungsauftrag, den wir dem Gemeinderat mit der Erheblicherklärung eines Postulats geben, ist nicht fakultativ und kann je nachdem, ob der Gemeinderat dem inhaltlich zustimmt oder nicht, erfüllt werden. Es ist ein verbindlicher Auftrag. Die SP/JUSO-Fraktion ist der Meinung, dass dieser hier nicht erfüllt ist, und wir werden den Prüfungsbericht deshalb ablehnen.

Präsidentin: Gibt es weitere Fraktionsvoten? – Gibt es Einzelvoten? – Dann hat Marieke Kruit für den Gemeinderat das Wort.

Marieke Kruit, Direktorin TVS: Geschätzte Anwesende, der öffentliche Raum ist ein kostbares Gut. Darin sind wir uns glaube ich alle einig. Die Ansprüche an diese Räume sind vielfältig, aber auch sehr divers. Der Gemeinderat teilt das Grundanliegen des Vorstosses. Der öffentliche Raum in der Stadt soll in erster Linie der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Während der Pandemie haben wir noch einmal deutlich gespürt und gesehen, wie wichtig dieser Raum für Begegnungen, Freizeit, aber auch für Erholung ist. Daneben soll es aber auch Platz für Veranstaltungen haben. Alle Menschen sollen den öffentlichen Raum gleichberechtigt nutzen können. So wird bei den Innenstadtplätzen mit dem Nutzungsmanagement darauf geschaut, dass das Verhältnis von kommerziellen und nichtkommerziellen Nutzungen möglichst ausgewogen ist. Bereits heute werden in der Stadt verschiedene Planungsinstrumente angewendet, wie zum Beispiel das Freiraumkonzept unter der Federführung des Stadtplanungsamts, aber auch unsere Planungsgrundsätze "Bern baut". Das basiert ja auf dem Ansatz, dass Menschen bei der Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums im Mittelpunkt stehen. Dabei spielen zum Beispiel soziale, städtebauliche, räumliche, ökologische sowie auch ökonomische Faktoren eine bedeutende Rolle.

Wichtig ist dabei auch die gute Vernetzung, also die Strategie "Gemeinsam für den öffentlichen Raum". Also eine kooperative, vernetzte und interdisziplinäre Zusammenarbeit ist wirklich die Voraussetzung, um diesen Herausforderungen zu begegnen und alle mitzunehmen in diesem Prozess.

Nutzungskonzepte werden auch für einzelne Plätze im Rahmen der strategischen Planung erarbeitet. Ich denke da zum Beispiel jetzt auch gerade an den Bären- und Waisenhausplatz. Wir werden ja damit in den Stadtrat kommen. Hier ist zusammen mit der Bevölkerung und mit den Stakeholdern festgelegt worden, welche Art von Nutzungen auf dem Platz stattfinden sollen. Weiter gibt es auch das Veranstaltungsmanagement, das wurde schon erwähnt. Dort werden sämtliche Anfragen für Veranstaltungen mit den zuständigen Ämtern koordiniert. Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass die bestehenden Instrumente, die wir gut finden und die aufeinander abgestimmt sind, zu guten standortgerechten Lösungen führen, und deshalb eben auf ein Gesamtkonzept verzichtet werden kann.

Präsidentin: Merci, Marieke. Dann stimmen wir jetzt über den Prüfungsbericht ab.

Abstimmung Nr. 032

2015.SR.000216: Prüfungsbericht

Ablehnung

Ja	12
Nein	42
Enthalten	3

Präsidentin: Ihr habt den Prüfungsbericht abgelehnt. Dann müssen wir eine neue Frist haben. Ich habe keine neue Frist herausgehört. Seid ihr einverstanden, dass wir die Frist auf Ende September 2024 festsetzen? – Dann würden wir darüber abstimmen.

Abstimmung Nr. 033

2015.SR.000216: Fristverlängerung bis 30.9.2024	
Annahme	
Ja	63
Nein	0
Enthalten	2

Präsidentin: Ihr habt der neuen Frist Ende September 2024 zugestimmt. Bevor wir zu Traktandum 7 kommen, haben wir einen Antrag auf Wiedererwägung.

Francesca Chukwunyere (GFL) für die Antragstellenden: Wir von der GFL würden gerne einen Antrag auf Wiedererwägung in Bezug auf das Traktandum 3 stellen, und zwar zur Abstimmung über Artikel 14, über den Antrag 16 der GLP/JGLP zu den PV-Anlagen.

Wir haben falsch abgestimmt, weil wir geistig nicht anwesend waren. Es tut uns leid. Wir würden euch wahnsinnig gerne auffordern, dass wir noch einmal darüber abstimmen könnten.

Präsidentin: Merci, Francesca. Wir werden jetzt über den Antrag abstimmen. Wenn Zweidrittel zustimmen, dann wird frühestens ab dem nächsten Sitzungstag nochmal über das Ganze diskutiert und wir werden dann noch einmal über den Artikel 14 abstimmen und nochmal die Schlussabstimmung wiederholen. Wir stimmen über die Wiedererwägung ab.

Antrag

Antrag Wiedererwägung der Abstimmung über Antrag 16 unter Traktandum 3

Abstimmung Nr. 034

2015.SR.000216: Antrag Wiedererwägung	
2/3-Quorum nicht erreicht	
Ja	38
Nein	27
Enthalten	2

Präsidentin: Das sind nicht Zweidrittel.

2019.SR.000019

7 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP/JGLP, AL/GaP/PdA, (Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Manuel C. Widmer, GFL/Melanie Mettler, GLP/Tabea Rai, AL): Förderung der Biodiversität: Für eine pestizidfreie Gemeinde Bern; Begründungsbericht

Präsidentin: Wir fahren fort mit Traktandum 7. Es ist ein Begründungsbericht zu einer interfraktionellen Motion. Der Bericht wurde zur Traktandierung beantragt, und ich erteile den Einreichenden das Wort. – Wer wird für die Einreichenden sprechen? – Timur Akçasayar von der SP/JUSO-Fraktion.

Timur Akçasayar (SP) für die Einreichenden: Ich spreche hier gerade im Namen der SP/JUSO und kann es eigentlich sehr kurz machen. Mit der Antwort, also mit dem Begründungsbericht des Gemeinderates bin ich im Grossen und Ganzen zufrieden. Er ist schon um einiges besser als die erste Antwort auf den Vorstoss.

Denn dass die Stadt Bern schon heute mit wenigen begründeten Ausnahmefällen auf die Verwendung von chemisch-synthetischen Pestiziden verzichtet, ist eigentlich richtig und auch notwendig. Auch dass sie die biologischen Pflanzenschutzmittel zurückhaltend einsetzt, ist richtig; auch dass wo möglich immer mechanische und thermische Massnahmen eingesetzt werden. Deshalb bin ich auch dem Gemeinderat dankbar für die ausführliche Antwort im Begründungsbericht und auch für die Aufführung, wo die einzelnen Stellen sind. Man muss dann einfach ein bisschen nachschauen und auch in Zukunft ein bisschen aufpassen, was an diesen einzelnen Stellen passiert. Meine Sorge ist, dass aufgrund des Ressourcen- und Spardrucks, der herrscht, aber auch wegen des Fachkräftemangels auf die arbeitsintensive Vernichtungsmethoden verzichtet wird und vermehrt zur chemischen Keule zurückgerudert wird.

Es gibt einfach noch eines zu bedenken. Es gibt sehr viele Absichten und Konzepte und auch Verpflichtungen, zum Beispiel auch bei den Schrebergärten dahingehend, dass die keine Pestizide brauchen sollen. Aber wie man so schön sagt: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Es wäre auch ein bisschen an der Verwaltung zu schauen, dass sie nicht nur Absichtserklärungen und Vereinbarungen trifft, sondern diese auch kontrolliert. Merci.

Präsidentin: Merci, Timur. Gibt es Fraktionserklärungen? – Katharina Gallizzi für die GB/JA!-Fraktion.

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion: Es geht uns ähnlich wie Timur. Wir haben den Begründungsbericht eigentlich grossmehrheitlich mit Freude gelesen. Man sieht, dass in der Stadt beim Thema Pestizide eine grosse Sensibilität vorhanden ist, und man sieht, dass die Stadt sehr bemüht ist, den Verzicht auf Pestizide weiter voranzutreiben. Das grösste Defizit besteht aus unserer Sicht aber nach wie vor bei den landwirtschaftlichen Pachtbetrieben. Deshalb haben wir im November die Motion "Landwirtschaftsbetriebe und -flächen in Bern auf biologische Nutzung umstellen" überwiesen. Das heisst, wir müssen jetzt eigentlich auch nicht mehr weiter darauf eingehen. Neben dem Landwirtschaftsteil sind mir noch ein paar andere Sachen ins Auge gestochen. Zum Beispiel scheinen Rosenrabatten die einzigen Bepflanzungen zu sein, die nicht ohne Pflanzenschutzmassnahmen unterhalten werden können. Auch wenn Stadtgrün hier nur vom

Forschungsinstitut für Biologischen Landbau (FiBL) zugelassene Substanzen verwendet, kann man sich schon irgendwie fragen, ob der Anbau von Rosen noch zeitgemäss ist. Natürlich sind Rosen schön, aber es gibt ja auch Hunderte andere schöne Blumen, die auch schön sind und ohne Pflanzenschutzmittel leben können. Daher wäre das mein Antrag. Vielleicht auch der Rosengarten: Ich weiss, ich mache mir jetzt nicht viele Freunde, aber man könnte ja auch einen Wildblumengarten oder irgendetwas daraus machen.

Es ist auch eine Freude für uns zu hören, dass bereits in einige Baurechtsverträge ein Verbot von Pestiziden aufgenommen wird. Das scheint uns ein guter Hebel zu sein und der sollte aus unserer Sicht konsequent ausgenutzt werden. Wir fordern den Gemeinderat auf, die Praxis auszuweiten und das Pestizidverbot in allen Baurechtsverträgen standardmässig festzuschreiben.

Im Bereich Beratung von Privaten und Unternehmen leistet die Fachstelle Natur und Ökologie wirklich fantastische Arbeit. Wie im Vortrag erwähnt, sollte das Handbuch "Biodiversität" eigentlich ein Standardwerk sein und in jedem Berner Haushalt vorhanden sein. Leider hat die Fachstelle ein riesiges Aufgabengebiet und nicht so wahnsinnig viele Ressourcen. Deshalb finden wir eine Stellenaufstockung nötig und sinnvoll, um die Biodiversität in der Stadt Bern weiter gezielt zu fördern. Wie gesagt, nehmen wir den Begründungsbericht positiv zur Kenntnis und wünschen uns, dass Bern den eingeschlagenen Weg konsequent weiterverfolgt.

Präsidentin: Danke, Katharina. Gibt es weitere Fraktionserklärungen? -Gibt es Einzelvoten. Dann hat Marieke Kruit für den Gemeinderat das Wort.

Marieke Kruit, Direktorin TVS: Geschätzte Anwesende, die Stadt Bern verzichtet heute grundsätzlich auf chemisch-synthetische Pestizide, ausser eben in wenigen begründeten Ausnahmefällen. Auch biologische Pflanzenschutzmittel werden nur zurückhaltend eingesetzt. Wo immer möglich werden mechanische oder thermische Massnahmen eingesetzt. Die möglichen Ausnahmen betreffen: Auf den Sportrasenflächen können Pilzkrankungen dazu führen, dass die Rasennarbe komplett abstirbt und dadurch der Spielbetrieb nicht mehr sichergestellt werden kann. Aus diesem Grund werden diese Rasenflächen in akuten Notfällen, und wirklich nur dann, mit einem Fungizid behandelt. Die Rosenrabatten, die schon erwähnt wurden, können ohne Pestizide nicht unterhalten werden. Auch hier kommen jedoch nur Mittel zum Einsatz, die wirklich für den biologischen Landbau zulässig sind, also zugelassen sind. Und dann hat mir Stadtgrün mitgegeben, dass zum Beispiel ausdauernde Wurzelunkräuter nicht mit biologischen Produkten bekämpft werden können. Falls mechanische Methoden versagen, werden darum auch Einzelstockbehandlungen mit einem Herbizid durchgeführt. Dabei wird aber gänzlich auf den Wirkstoff Glyphosat verzichtet. Also, wir geben uns wirklich sehr viel Mühe, aber es ist nicht immer überall vermeidbar.

Präsidentin: Danke, Marieke. Wir nehmen den Begründungsbericht zur Kenntnis.

2018.SR.000016

8 **Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler,**

GaP/Melanie Mettler, GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend!; Begründungsbericht

- *Gemeinsame Beratung der Traktanden 8 bis 11* –

Präsidentin: Dann sind wir beim Block der Traktandum 8 bis 11. Ich strukturiere am Anfang die Diskussion. Traktandum 8 ist ein Begründungsbericht. Traktandum 9 ist eine Interpellation. Ich gehe davon aus, dass die Diskussion über die Interpellation durch das Einreichenden gewünscht wird. – Ja. Dann stimmen wir darüber ab. Wenn 1/3 der Diskussion zustimmt, dann wird diskutiert.

Abstimmung Nr. 035

2022.SR.000016: Quorum

Quorum erreicht

Ja	41
Nein	11
Enthalten	0

Präsidentin: Ihr habt der Diskussion zugestimmt. Also 1/3 ist erreicht. Traktandum 10 ist eine Motion. Traktandum 11 ist noch einmal eine Interpellation. Auch hier stimmen wir wieder über die Diskussion ab.

Abstimmung Nr. 036

2023.SR.0117: Quorum

Quorum erreicht

Ja	41
Nein	11
Enthalten	0

Präsidentin: Auch hier ist der Drittel erreicht.

Jetzt haben für jedes Traktandum die Einreichenden das Wort. Also bitte noch keine Fraktionserklärungen machen. Wir fangen an mit Traktandum 8. – Michael Sutter.

Michael Sutter (SP) für die Einreichenden, Traktandum 8: Wenn es in Ordnung ist, würde ich für alle Einreichenden eine Erklärung abgeben. Werte Anwesende, der Weg, der uns in die Klima-Apokalypse führt, soll wenigstens gut ausgebaut sein, also mindestens 8-spurig, frisch geteert und ohne Behinderung befahrbar.

So kommt man zumindest schneller an das Ziel und hat es dabei erst noch etwas bequemer. Etwa so könnte man die Verkehrspolitik auf Bundesebene zusammenfassen, in der ein regelrechter Autobahnbauwahn um sich greift. Dass eine grosse Mehrheit in der Stadt das ein bisschen anders sieht, zeigt nicht nur, aber auch, die überdeutliche Zustimmung im Stadtrat für diesen Vorstoss.

Kein Gehör finden unsere Forderungen bis jetzt leider beim Gemeinderat. Er schöpft seine Möglichkeiten bei dieser Richtlinienmotion, den klaren Willen des Parlaments umzusetzen, nicht nur nicht ganz, sondern ganz und gar nicht aus. Ja, eine Einsprache wurde zwar gemacht, aber nicht etwa gegen das Projekt an sich, wie explizit gefordert

wurde, sondern im Gegenteil, um das Verkehrsmonster Wankdorf mit ein paar vermeintlichen oder tatsächlichen Verbesserungen wenigstens ein bisschen sympathischer aussehen zu lassen. Wenn der Wald grösstenteils gerodet wird, sollen dafür ein paar Allee-bäume mehr stehen bleiben. Und wenn der Fuss- und Veloverkehr schon auf lange Umwege mit grossen Höhenunterschieden geschickt wird, weil die unteren Verkehrsebenen den Autos vorbehalten bleiben sollen, ja, dann soll das Brückchen wenigstens ein bisschen breiter, ein bisschen weniger steil werden, deshalb dann allerdings auch wieder ein bisschen länger.

So viel zum halbwegs Konkreten in dem Begründungsbericht. Alles andere sind vage bis sehr vage Absichtserklärungen. An der Absicht des Gemeinderats ist auch nicht grundsätzlich zu zweifeln. Nur ist gut gemeint häufig das Gegenteil von gut. So heisst es zum Beispiel, die negativen Auswirkungen dieses Projekts sollen möglichst minimiert werden, und zwar im Dialog mit dem ASTRA. Aber ob das ASTRA dann selbst auch dialogbereit ist und welche Absichten der Stadt es dann zu berücksichtigen gedenkt, bleibt im Dunkeln.

Die Nutzungsaufenthaltsqualität auf der Allmend soll erhalten bleiben. Nur kann sie das halt leider nicht. Denn der heutige Wald ist eine wichtige Barriere, die die Allmend und die Leute darauf von Lärm und Abgasen abschirmt. Der Wald fällt weg, mindestens für ein paar Jahrzehnte, und von der Aufenthaltsqualität in der Bauphase fange ich jetzt gar nicht erst an.

Moment, jetzt kommt das Verkehrsmanagement. Das Verkehrsmanagement löst jetzt alle Probleme. Mit dem Verkehrsmanagement wird aus dem Mehrverkehr, der nach dem Ausbau der Autobahn von dieser abfährt – Simsalabim – plötzlich weniger Verkehr, der auf dem städtischen Netz ankommt. Das merkt ihr selbst, oder? "Dosierung" heisst das Zauberwort. Also, wenn man die Autos schön dosiert von der Autobahn auf das städtische Netz lässt, dann hat man – richtig – insgesamt immer noch mehr Verkehr auf dem städtischen Netz, aber einfach dosiert, also mehr Verkehr und weniger Stau auf jeden Fall, aber zweifellos mehr Verkehr. Mehr Verkehr ist das einzige und erklärte Ziel dieses Projekts. Ob der Mehrverkehr in grösseren Stauräumen darauf wartet, in die Stadt zu fahren oder nicht, ist letztlich irrelevant. Es bleibt Mehrverkehr. Das ist der Kern des Übels und darum helfen ein paar kosmetische Retuschen rein gar nichts. Ein bisschen grüne Farbe und ein lachender Smiley machen die geplante Betonwüste nicht besser. Der Wille des Stadtrates wird also vom Gemeinderat nicht ernstgenommen, zumindest nicht ernsthaft. Darum darf sich schon bald das Volk zum Thema äussern. Es bleibt zu hoffen, dass ein Volksentscheid über die eingereichte Initiative "Verkehrsmonster Wankdorf stoppen" ein bisschen ernster genommen wird als die vorliegenden Beschlüsse des Parlaments. Ernster genommen werden sollte auch die Kosten-/Nutzenanalyse des ASTRA zum Verkehrsmonster Wankdorf. Beim Wankdorf handelt es sich weder um einen Unfallschwerpunkt für den Fussverkehr noch um einen für den Veloverkehr. Diese Begründung fällt also schon mal weg. Kommt dazu, dass die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs mit geeigneten Sofortmassnahmen jetzt schon massiv erhöht werden könnte. Falls dies denn das prioritäre Ziel ist, braucht es dafür sicher keinen dermassen überdimensionierten Ausbau der Autobahn. Was hingegen unmissverständlich in der Kosten-/Nutzenanalyse des ASTRA steht, ist das: Es wird mehr Verkehr geben, und zwar viel mehr Verkehr und dadurch auch mehr Unfälle und dass sogar ein Umsteigeeffekt vom ÖV auf das Auto zu erwarten sei, und dass man den Mehrverkehr nur mit Rückstau auf der Autobahn vermeiden könnte, was wiederum das ASTRA um jeden Preis verhindern will.

Eine Analyse, die zeigt, wie der Mehrverkehr verhindert werden könnte, liegt dagegen nicht vor. Einfach zu behaupten, die Annahme in dieser Analyse stimme einfach nicht, denn es komme dann schon anders. Das ist jetzt auch nicht so extrem glaubwürdig. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang auch das Monitoring zum ESP Wankdorf, das auch in dieser Vorstoss-Antwort erwähnt wird. Trotz intensiverer Nutzung hat der MIV dort abgenommen. Also auch das Argument, dass es für die Weiterentwicklung des ESP den Kapazitätsausbau im Strassenverkehr braucht, wie in der anderen Antwort argumentiert wird, wird vom Gemeinderat gerade selber widerlegt und ad Absurdum geführt.

Ich komme vom Wankdorf zum Grauholz, bewege mich also in die Gegenrichtung des Mehrverkehrs, der zukünftig vom Grauholz ins Wankdorf und von dort aus dann weiter in die Stadt kommen wird. Ich danke dem Gemeinderat für seine klare Stellungnahme und die konzise Begründung seiner Einsprache. Sie hält nämlich fest: Ein Kapazitätsausbau führt zu Mehrverkehr, zu mehr Schadstoffausstossen, sie widerspricht der Klimastrategie des Bundes, zielt in die falsche Richtung, bringt zwangsläufig mehr Verkehr auf das städtische Netz, stellt das Ziel der städtischen Energie- und Klimastrategie infrage, führt zu massivem Landverlust und höheren Lärmemissionen. Logisch also, dass die rot-grüne Stadt dezidiert dagegen ist und sich auch juristisch dagegen wehrt. In dem Fall ein bisschen weniger logisch ist, dass es unlogischerweise im anderen Fall nicht so ist, obschon all die Argumente eins zu eins auch auf den massiven Ausbau des Knotens Wankdorf zutreffen und dieser entsprechend genau so vehement bekämpft werden muss. Dort fehlt dort die Einsicht, dass vermeintliche Vorteile die nachgewiesenen Nachteile nicht aufwiegen können. Dazukommt ein ganz ein wichtiger Punkt: Die schweizweit erste 8-spurige Autobahn – die längere Strecke zumindest im Grauholz – kann am einfachsten verhindert werden, wenn schon der Wankdorfausbau verhindert wird. Ohne Kapazitätsausbau im Wankdorf gibt es auch keinen im Grauholz. Das ist übrigens auch der wesentliche Unterschied zum Bypass. Die populäre Behauptung "ohne Wankdorf kein Bypass" würde nur dann zutreffen, wenn der Bypass seinerseits wiederum eine massive Kapazitätserhöhung mit sich bringen würde. Dass das nicht so sei, wird aber zum Glück immer und immer wieder beteuert. Was die anderen Punkte der Motion angeht, bedauern wir, dass die Stadt immer noch nicht konsequent auf eine angebotsorientierte Verkehrsplanung setzt. Es ist längstens erwiesen, dass genau so die Verkehrswende in den Städten auf der ganzen Welt erfolgreich umgesetzt wurde. Bern droht diesbezüglich immer mehr ins Hintertreffen zu geraten. Beim Ausbau der Veloinfrastruktur bräuchte es definitiv mehr Tempo, darin sind wir mit dem Gemeinderat einverstanden. Der Veloverkehr nimmt schliesslich sehr stark zu. Dass die Stadt die umliegenden Gemeinden nicht in die Pflicht nehmen kann, ist leider richtig. Umso mehr müsste es ihr Ehrgeiz sein, hier mit gutem Beispiel voranzugehen. Im Fokus müssen aber Projekte stehen, die den Velofahrenden wirklich etwas bringen. Baulich abgetrennte Velowege, sichere Veloführungen über Kreuzungen oder die Panoramabrücke. Nicht in diese Kategorie gehört hingegen das "Brüggli" über die Autobahn, das vor allem als Feigenblatt des Autobahnausbaus dient und weder für den Fuss- noch für den Veloverkehr wirklich alltagstauglich ist.

Präsidentin: Wir sind bei den Fraktionserklärungen. – Michael Rufer für die GFL.

Michael Ruefer (GFL) für die Fraktion: Ich bin ehrlich gesagt gerade ein bisschen verwirrt vom Debattenverlauf, aber das ist okay. Ich habe gemeint, ich spräche als Einreichender der nächsten Interpellation. Aber ich platziere jetzt einfach gerade das Fraktionsvotum zu diesem ersten Vorstoss und melde ich mich dann nicht mehr zu Wort.

Das Gezänk um den Anschluss Wankdorf oder das ASTRA-Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf (BUGAW)», um den Spaghettiteller, oder alternativ auch das Verkehrsmonster Wankdorf – es hat jetzt schon viele Namen bekommen – ist inzwischen ein paar Jahre alt. Das sieht man am Absendedatum dieser ursprünglichen Motion hier – 2018. Die 6 Jahre seither waren eine Zeit des wachsenden Widerstands gegen ein Projekt, das vor 10 Jahren, böse gesagt, noch niemanden wirklich gekratzt hat ausser ein paar Anti-Auto-Fundis. Das Projekt ist nicht zuletzt wegen seiner liebevollen Bezeichnung "Umgestaltung" so sehr unter dem Radar geflogen, dass die Stadt das Window of Opportunity, die Phase, um sich nämlich im generellen Projekt oder im Ausführungsprojekt einzubringen, ein wenig verschlafen oder zumindest ungenutzt verstreichen liess.

Ich kann mich persönlich noch gut an einen Informationsanlass im "Jardin" erinnern. Es war 2018, als BUGAW noch liebevoll als Spaghettiteller vorgesetzt wurde und nicht als bedrohliches Verkehrsmonster. Das ASTRA, die Kantonsvertretung und Gemeinderätin Ursula Wyss sind in Minne aufgetreten und nur ein paar ältere Fundis aus dem Nordquartier haben gefunden, sie müssten den Dienstagabendgottesdienst stören.

Alle anderen haben sich noch einlullen lassen durch die elegant geschwungenen Kurven der neuen Autobahnauf- und -abfahrt, die neuen Fuss- und Veloverbindung, die nicht minder geschwungen das Ensemble ergänzen, ganz zu schweigen natürlich von den klimaangepassten Bäumen, die auf dem Rendering-Bild den Allmendhügel und die Bolligenstrasse schmücken – selbstverständlich direkt nach dem Ende dieser Baustelle. Ein paar hier im Saal wünschen sich wohl die Harmonie dieses Info-Anlasses zurück, als man mit euphemistischen Worten aus der Verkehrsmottenkiste wie Verkehrsdosierung, Quartierschutz, stadtverträglicher Verkehr, Reduktion eines Unfallschwerpunkts zum besseren Sicherheitsgefühl für Fuss- und Velofahrende das Publikum im Sack gehabt hat. Wer hätte gedacht, dass der Wind innerhalb von 6 Jahren so drehen kann, dass es eine grosse Opposition gegen das Projekt gibt, dass unter anderem vor einem Monat mit 6'800 Unterschriften eine Initiative gegen das und weitergehende Projekte, die zu Mehrverkehr führen, eingereicht würde.

Eines schleckt keine Geiss weg: Der grösste Vorwurf, den man hier der Stadt machen kann, ist der Schleier der Unwissenheit. Irgendwie hat ein grosser Teil des Gemeinderates ein Projekt unterschätzt oder sogar einmal wirklich gut gefunden. Wäre man ein bisschen kritischer gewesen, hätte man sich frühzeitig beim Kanton und beim ASTRA einbringen können. Man hat das verpasst und muss sich jetzt mit Einsprachen und halbpatzigen Planungsvereinbarungen über Wasser halten. Das kann passieren und man versucht es jetzt beim Bypass Ost besser zu machen. Was ein bisschen unverständlich ist, ist die Argumentation des Gemeinderates. Statt einmal zuzugeben, dass man hier vielleicht die Gelegenheit sich einzubringen, einfach verpasst hat, argumentiert er sich jetzt um Kopf und Kragen. Der Stadtrat hat schon 2018 gezeigt, dass er das Projekt schlimm findet und auch gesagt, was er daran schlimm findet. Die Stadt wird für den Autoverkehr besser erreichbar, mehr Platz für den MIV führt dazu, dass die Leute die Strassen mehr nützen und nach ein paar Jahren wieder im Stau stehen. Das ist empirisch sehr gut belegt. Die Kosten-/Nutzenanalyse, die übrigens vom Bund selbst getragen wird, zeigt, dass der Ausbau zu Mehrverkehr führen wird, egal ob jetzt ein bisschen besser dosiert oder nicht. Die Entlastung, die man sich zum Beispiel auf

der Papiermühlestrasse erhofft, wird in ein paar Jahren durch den induzierten Verkehr sofort wieder aufgefressen sein. Der Mehrverkehr, das zeigt die Analyse auch, muss mit teuren und aufwändigen Massnahmen auf Seiten der Stadt zurückgedrängt werden. Monitoring, Verkehrsmanagement, Parkraum-Management, Quartierschutz, ÖV-Ausbau etc. Für Grossevents rollt man dem MIV mit einer Event-Strasse den roten Teppich aus, damit er unbeschwert und frei Haus auf das Bern Expo-Gelände sausen kann – notabene in einem Entwicklungsschwerpunkt, für den gemäss Richtplan strengste Modalsplitvorgaben gelten und der die höchste ÖV-Gütekategorie aufweist. Ich mache es kurz: Das ganze Argument der Verkehrsdimensionierung ist ziemlich absurd, weil das im Wesentlichen heisst, dass der Verkehr auf der Autobahn einfach ein bisschen flüssiger fließen kann – zumindest in den nächsten Jahren, bis dann die Staustunden wieder zurück sind. Das Argument, dass die Stadt durch diese Massnahmen entlastet wird, ist absolut absurd. 80% jener, die auf die Autobahn auffahren oder abfahren, haben die Stadt als Ziel oder Ausgangspunkt. Im Schnitt sind die Autofahrer*innen, die den Anschluss nutzen, 23 Kilometer unterwegs.

Nur wenige Autos würden den Weg durch die Stadt nehmen, wenn es keine Autobahn gäbe und wenn sie verstopft ist. Sie sind sowieso in der Stadt unterwegs, auf dem Weg Richtung Autobahn. Mit besseren Anschlüssen wird es für diese Leute einfach viel einfacher, viel unbeschwerter, die letzten Kilometer ihrer Route auf dem Stadtgebiet zu machen. Der Gemeinderat muss sich jetzt nicht so wahnsinnig um den Verkehrsfluss auf der Autobahn und um die Reduktion von Staustunden und Unfällen kümmern. Das macht das ASTRA schon mehr als pflichtbewusst. Ganz abgesehen davon, dass die Unfälle wegen des Mehrverkehrs, den der Ausbau auslöst, zunehmen könnten.

Und um dem Gemeinderat auf die Sprünge zu helfen, hat der Verein Spurwechsel, das habt ihr sicher alle mitbekommen, seine Initiative lanciert und eben vor einem Monat erfolgreich eingereicht. Wir fordern den Gemeinderat auf, sich noch einmal ganz genau inhaltlich mit den Vor- und Nachteilen des Anschlussausbaus auseinanderzusetzen, jetzt, da die Initiative eingereicht worden ist, und sich genau zu überlegen, wie er mit dieser Initiative umgehen will. Merci vielmals.

Präsidentin: Merci, Michael. Du hattest recht, ich habe es falsch verstanden. Ich dachte, dass Michael Sutter alle begründen wird, willst du nach der Pause noch die Interpellation begründen? – Gut, dann machen wir jetzt Pause und wir machen um 20.30 Uhr weiter. Danke vielmals.

Schluss der Sitzung: 19.01 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

26.04.2024

X 

Signiert von: VALENTINA ACHERMANN

für das Protokoll

29.04.2024

X 

Signiert von: ANITA FLESSENKÄMPER
Redaktion: Anita Flessenkämper

Anwesenheit in der Sitzung von 20.30 bis 22.30 Uhr

Stadtrat anwesend

Valentina Achermann, Präsidentin

Yasmin Amana Abdullahi	Thomas Glauser	Niklaus Mürner
Janina Aeberhard	Claude Grosjean	Dominic Nellen
Timur Akçasayar	Lukas Gutzwiller	Barbara Nyffeler
Lena Allenspach	Bernadette Häfliger	Mehmet Özdemir
Ruth Altmann	Bernhard Hess	Florence Pärli Schmid
Emanuel Amrein	Michael Hoekstra	Halua Pinto de Magalhães
Ursina Anderegg	Thomas Hofstetter	Simone Richner
Mirjam Arn	Seraphine Iseli	Mirjam Roder
Oliver Berger	Ueli Jaisli	Michael Ruefer
Tom Berger	Bettina Jans-Troxler	Mahir Sancar
Lea Bill	Anna Jegher	Judith Schenk
Laura Binz	Raffael Joggi	Nicole Silvestri
Gabriela Blatter	Nora Joos	Chandru Somasundaram
David Böhner	Barbara Keller	Ursula Stöckli
Michael Burkard	Ingrid Kissling-Näf	Irina Straubhaar
Francesca Chukwunyere	Fuat Köçer	Bettina Stüssi
Milena Daphinoff	Corina Liebi	Michael Sutter
Sibyl Eigenmann	Maurice Lindgren	Johannes Wartenweiler
Alexander Feuz	Simone Machado	Lukas Wegmüller
Jelena Filipovic	Salome Mathys	Janosch Weyermann
Sofia Fisch	Szabolcs Mihalyi	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Tanja Miljanovic	Paula Zysset
Franziska Geiser		

Stadtrat entschuldigt

Debora Alder-Gasser	Matthias Humbel	Daniel Michel
Nik Eugster	Nora Krummen	Matteo Micieli
Lionel Gaudy	Anna Leissing	Claudio Righetti
Muriel Graf	Esther Meier	Sarah Rubin

Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD	Franziska Teuscher BSS	Marieke Kruit TVS
Reto Nause SUE		

Stadtkanzlei

Nora Lischetti, Vizestadt-
schreiberin

Ratssekretariat

Jacqueline Cappis, Stv. Ratssekretärin	Mago Flück, Ratsweibel	Cornelia Stücker, Sekretariat
---	------------------------	-------------------------------

2018.SR.000016

8 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler, GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend!; Begründungsbericht

Präsidentin: Willkommen zurück, wir machen gerade weiter mit den Fraktionserklärungen zu den Traktanden 8 bis 11. Für die GLP/JGLP Claude Grosjean.

Claude Grosjean (GLP) für die Fraktion: Mit dem Gemeinderat sind wir nur gerade bezüglich dem Abschnitt Wankdorf Schönbühl einig, wo auch der Gemeinderat sieht, dass das ein Kapazitätsausbau ist, wo auch der Gemeinderat sieht, dass dieser Kapazitätsausbau zu Mehrverkehr und zu mehr versiegelter Fläche führt. Nicht einig jedoch sind wir mit dem Gemeinderat bezüglich dem Autobahnanschluss-Ausbau Wankdorf. Dort hat sich der Gemeinderat ganz klar vom ASTRA Langsamverkehr in die Augen streuen lassen. Der Gemeinderat argumentiert, dass die durchgängige Veloinfrastruktur besser werde und man deshalb die Kröte von einem Ausbau auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) schlucken könne. Der motorisierte Individualverkehr wird künftig so geführt, dass keine Spurquerungen mehr nötig sind, sondern dass von allen Seiten immer auf der richtigen Strassenseite eingebogen werden kann. Zudem werden Stauräume geschaffen und diese führen dazu oder haben das Ziel, dass eben auf der Autobahn selber keine Rückstaus mehr stattfinden sollen. Das heisst also, insgesamt kommt es auf diesem Knoten zu viel mehr Verkehr, weil der Verkehr dort viel flüssiger abgewickelt werden kann.

Jetzt kann man schon sagen, aber wir bekommen dafür auch eine gute Langsamverkehr-Infrastruktur und können diese Kröte schlucken. aber etwas geht bei dieser Diskussion immer vergessen: Das ist nicht gratis. Das heisst, wir nehmen sehr viel Geld in die Hand und mit mir meine ich den Bund, den Kanton und die Stadt, damit wir am Ende eine Verbesserung auch für den langsamen Verkehr haben. Aber diese Verbesserung könnte man auch erreichen, ohne dass man den ganzen Ausbau macht vom Wankdorf-Knoten und somit auch den individualisierten Motorverkehr oder, was auch immer, den MIV fördert. Wir sind deshalb der Meinung, dass dort ganz genau hingeschaut werden muss, und wir sind der Meinung, dass auch ohne das gigantische ASTRA-Projekt der Langsamverkehr in diesem Knoten einer besseren Lösung zugeführt werden kann.

Präsidentin: Merci Claude. Als nächstes kommt Seraphine Iseli von der GB/JA-Fraktion.

Seraphine Iseli (GB) für die Fraktion: Ich werde in diesem Votum nicht auf die Argumente eingehen, warum wir gegen den Autobahnausbau beim Wankdorf sind. Das haben wir schon ein paarmal gemacht in diesem Rat, denn selbstverständlich sind wir vehement dagegen. Aber wie gesagt, es wurde schon ein paarmal von unserer Fraktion gesagt und meine Vorredner haben das auch sehr gut begründet. Diesen kann ich mich allen anschliessen. Die Jahrzahlen auf den Vorstössen, die wir heute besprechen, zei-

gen, wie lange die gleiche Diskussion jetzt schon dauert und auch, dass sich die Mehrheiten nicht verändert haben. Noch immer spricht sich eine sehr grosse Mehrheit des Stadtparlaments gegen diesen Autobahnausbau aus, wie wir heute auch schon gehört haben. Die Stadtberner*innen wollen den Autobahnausbau im Wankdorf nicht. Wie deutlich muss es der Gemeinderat noch hören, bis er sich endlich auf seine zentrale Aufgabe besinnt, nämlich das Interesse der Stadtberner Bevölkerung zu vertreten und sich deshalb beim ASTRA ganz vehement dafür einzusetzen, dass der Anschluss Wankdorf nicht ausgebaut wird. Stattdessen bringt er auch in allen Antworten, die wir heute lesen können, fadenscheinige Argumente, warum es den Autobahnausbau braucht. Wir haben aber genug von diesen Aussagen des Gemeinderats à la: Wir sind auch kritisch, aber. Oder: Wir sind auch gegen MIV, aber. Der Gemeinderat beruft sich in seinen Antworten auf die, in Anführungszeichen, limitierten Einflussmöglichkeiten, die der Gemeinderat hat, weil es sich um ein Bundesprojekt handelt. Natürlich kann der Gemeinderat nicht beschliessen, das Projekt Anschluss Wankdorf zu stoppen. Das ist nationale Kompetenz, das wissen wir alle. Aber das ASTRA hätte mit diesem Projekt einen sehr viel schwierigeren Stand und müsste sehr viel besser begründen, warum es diesen Ausbau braucht, wenn die Zielgemeinde betonen würde, dass sie nicht einverstanden sei – was sie ja eben gerade nicht ist, wie die breite Unterstützung, zeigt die wir hier im Stadtrat haben.

All diese Opposition nimmt der Gemeinderat zwar in seinen Antworten zur Kenntnis, tut ja sogar so, als hätte er Sympathien für sie, handelt aber dem ASTRA gegenüber, als gäbe es sie nicht. Es ist heute auch schon gesagt worden vom Vorredner, im Januar 2024 ist die Verkehrsmonster-Initiative eingereicht worden und hoffentlich wird der Volksentscheid für den Gemeinderat endlich genug gewichtig sein, dass er sich beim ASTRA gegen diesen Ausbau einsetzt. Wir haben keine Lust mehr, dass sich der Gemeinderat weiterhin gegen seine eigenen Klima- und Beteiligungsziele stellt und konsequent seine wohlwollende und unkritische Zusammenarbeit mit dem ASTRA weiterführt. Es enttäuscht uns, dass der Gemeinderat alle Argumente und neuen Erkenntnisse immer mit den gleichen Floskeln zur Seite wischt und gar nicht darauf eingeht. 2024 noch einen solchen Autobahnausbau zu planen und damit den MIV zu fördern, ist einfach nur absurd. Wir fordern vom Gemeinderat, dass er jetzt seine Position ändert, dass er anerkennt, dass der Autobahnausbau Wankdorf Mehrverkehr generiert und dass dadurch die Quartiere nicht besser geschützt werden, sondern genau im Gegenteil. Jedes motorisierte Gefährt landet nämlich früher oder später in einem Wohnquartier. Wir haben es heute schon gehört von diesen 10 Autos, die heute im Wankdorf vorbeifahren, landen 8 davon in einem Stadtberner Wohnquartier. Aber auch die 2 Autos, die vielleicht heute noch nicht in einem Berner Wohnquartier enden, haben ihren Zielort in einem Wohnquartier, weil nämlich alle irgendwann nachher in einem Wohnquartier aussteigen müssen. Dieses ist zwar vielleicht nicht in der Stadt Bern, aber hier könnte man auch einmal ein bisschen über die Stadtgrenze hinausschauen, wie das der Gemeinderat ja auch in anderen Fragen propagiert. Wir wollen, dass der Gemeinderat endlich anerkennt, dass er mit seiner Haltung die Interessen der Stadtberner Bevölkerung nicht ernst nimmt, weil nämlich eine Mehrheit dieser Stadtberner Bevölkerung möchte, dass ein umweltfreundlicher Verkehr gefördert wird. Und wir wollen, dass sich der Gemeinderat mit grosser Ernsthaftigkeit für eben genau diesen umweltfreundlichen Verkehr einsetzt und für die Erreichung seiner eigenen Klimaziele und folglich gegen alle Autobahnausbauten in der Region Bern.

Präsidentin: Merci, Seraphine. Als nächstes kommt David Böhner von der AL-PdA-Fraktion.

David Böhner (AL) für die Fraktion: Ich halte mit kurz und grundsätzlich. Viele der Argumente gegen den Ausbau des Wankdorf-Verkehrsknotens sind bereits gesagt worden. Für die Fraktion AL/PdA ist es absolut unverständlich, wie sich der Gemeinderat für dieses Projekt aussprechen kann. Wenn es dem Gemeinderat ernst wäre mit den Klimamassnahmen und dem Widerstand gegen den Ausbau der A1, würde er erkennen, dass der Autobahnanschluss Wankdorf ein Schlüssel ist, um diese Verbreiterung auf 6 oder sogar 8 Spuren der A1 zu verhindern. Das ASTRA argumentiert ja damit, dass der Autobahnanschluss im Wankdorf eine Voraussetzung ist, um die Autobahn zu verbreitern. Für die Velofahrer*innen und Fussgänger*innen ist die heutige Situation im Verkehrsknoten Wankdorf alles andere als ideal und es wäre sicher wichtig, dort eine bessere Lösung zu finden. Wir erwarten vom Gemeinderat, dass er sich dafür einsetzt, ohne dass gleichzeitig der MIV gefördert wird. Für die Fraktion AL/PdA ist es auch nicht einleuchtend, weshalb bei einem Ausbau von Strassen weniger Verkehr in die Stadt kommen soll. Es liegt auf der Hand, dass mehr Strassen mehr Verkehr zur Folge haben. Aus all diesen Gründen haben die AL und die PdA auch die Volksinitiative "Verkehrsmonster Wankdorf stoppen" mit eingereicht. Wir hoffen, dass diese möglichst bald zur Abstimmung kommt und dass sie endlich zur Folge hat, dass der Gemeinderat noch einmal über die Bücher geht. Wir sehen ja hier im Saal, dass fast alle Fraktionen gegen diese Vorlage sind, und appellieren noch einmal an den Gemeinderat, das noch einmal zu überdenken. In seinem Begründungsbericht zum Traktandum 8 schreibt der Gemeinderat durch die Blume, dass es ihm vor allem um den Bypass Ost geht und er dafür bereit ist, die Kröte des Wankdorf-Ausbaus zu schlucken. Er verkauft sich also dem ASTRA, damit er die Autobahn im Osten zudecken kann. Wir finden, das ist zu wenig weit gedacht. Wir erwarten vom Gemeinderat, dass er sich für eine Reduktion des MIV und des Güterverkehrs auf den Strassen einsetzt. Nur so können wir die nötigen Klimaziele erreichen. Weitere Autobahnausbauten können wir uns schlichtweg nicht leisten.

Präsidentin: Merci David. Dann kommt für die SVP-Fraktion Thomas Glauser – der nicht da ist. Alexander Feuz, können Sie sich in dem Fall anmelden bitte?

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion: Sie wissen, die SVP setzt sich immer ganz klar ein, dass eben der Verkehr zirkulieren kann. Wir sind die, die eine 10'000'000 Schweiz bekämpfen. Sie wollen immer mehr Leute in die Schweiz hineinholen. Sie sehen die Konsequenzen. Die Stadt Bern, ein sicherer Hafen jetzt noch, da will man noch extra mehr Leute reinholen. Man überbaut die letzten Grünsachen. Aber ihr müsst klar sehen, wenn der Verkehr nicht fliessen kann, wenn wir überall Probleme haben, dann wird nachher der Verkehr schlussendlich andere Wege führen. Ich habe es schon einmal gesagt, der Verkehr ist wie Wasser, wenn ihr irgendwo verknappt, dann geht der Verkehr an einem anderen Ort durch. Und ich bin immer noch der Meinung, der Verkehr auf der Autobahn ist besser, als wenn Sie den Verkehr in den Quartieren haben. Wir werden sicher nachher über den Bahnhofplatz sprechen, da soll man ja nicht mehr durchfahren können. Dafür will man nachher einfach den Verkehr in den Quartieren haben, in der Länggasse und im Kirchenfeld, in diesen Quartieren, die Sie eigentlich zum Wohnen haben wollen, dort um das Burgerspittel, dort um den Schweizerhof, dort am Bubenbergplatz, dort habt ihr nicht viele Wohnungen, aber ihr habt die Wohnungen

in den Quartieren. Das ist eben völlig der falsche Ansatz. Darum sind wir ganz klar der Meinung, wir brauchen Kapazitäten. Ich sage Ihnen aber auch, dass ich beim Bypass noch diverse Probleme sehe, auch bei dieser Spaghettilösung oder was auch immer, denn baurechtlich und baulich, statisch ist das keine einfache Sache und auch, wie man das nachher dort machen will mit den anderen Sachen, ich habe dort grösste Bedenken. Aber dass man meint, wenn man den Verkehr verknappt und Verkehrskapazitäten beschränkt, es werde alles besser, dann machen Sie etwas Kontraproduktives. Genau das, was wir in der Stadt Bern schön haben, machen Sie kaputt. Aber RGM hat ja da eine gewisse Tradition. Man macht ein Viererfeld kaputt, das Springgarten-Areal soll kaputtgehen und auch im Gaswerkareal macht man wieder gewisse Planungen. Da ist man bereit, zu opfern, dafür rettet ihr nachher gross das Klima auf dem Helvetiaplatz mit ein paar Plastikkübeln und ein paar Bäumen. Oder was auch ganz besonders schön ist, das ist dort bei der Cremeschmitz. Dort hat man dem Quartier eine wunderschöne Baumallee versprochen, dann habt ihr ein paar magere Zweige. Ich weiss nicht, ob die Bäume überhaupt noch leben oder nicht leben. Das ist dann der falsche Weg und wenn man nachher heuchelt, das ist immer das, was mich am meisten wütend macht, wegen dem Klimaschutz oder was auch immer, wenn gewisse Exponenten der Stadtregierung in der ganzen Welt herumfliegen. Und wir werden dort jetzt einen Vorstoss einreichen, weil wir genau wissen wollen, was die Reisen effektiv für die Stadt gebracht haben. Dann muss man nachher nicht dem einfachen Arbeiter, der Familie oder den Eltern, die irgendwie da Grosskind besuchen wollen, Kapazitäten beschneiden, dass sie gar nicht mehr mit dem Auto fahren dürfen. Das ist eine rot-grüne Bevormundung, wie ihr es auch teilweise beim Essen macht, aber glücklicherweise hat ja der Stimmbürger in den Nationalratswahlen gewisse Konsequenzen gezogen. Das stimmt mich zuversichtlich, weniger in der Stadt Bern, aber gesamtschweizerisch habe ich trotzdem das Gefühl, dass die Projekte ausgebaut werden. Ob es dann genau so kommt wie jetzt, das werden wir sehen.

Präsidentin: Danke, Alex. Dann hat Oliver Berger von der FDP/JF-Fraktion das Wort.

Oliver Berger (FDP) für die Fraktion: Es ist immer eine Challenge, so in einer emotional aufgeladenen Debatte nach dem Abendessen hier noch ein paar rationale Voten zu halten. Im Namen der Fraktion FDP-Jungfreisinn möchte ich kurz Stellung nehmen zu diesem Begründungsbericht: Nein zum Kapazitätsausbau Autobahnanschluss Wankdorf. Der Titel der Motion ist tendenziös und politisch gefärbt, das schon einmal vorweg. Beim Umbau des Anschlusses Wankdorf handelt es sich eben um einen Umbau, also um eine Umgestaltung. Durch das Bauvorhaben wird der Knoten entflochten und sicherer gemacht. Besonders für den Langsamverkehr gibt es sicherere Routen, nämlich durch eine Brücke über die ganze Kreuzung. Es gibt sichere und kreuzungsfreie Veloverbindungen für eben Velo und auch Fussverkehr. Zusätzlich gibt es einen separaten Zugang für die Aussteller der BEA. Das ist aber nicht eine zusätzliche Spur, wie behauptet wird, sondern einfach eine Verlegung der bisherigen Strasse. Es gibt auch nicht zusätzliche Spuren, wie immer wieder behauptet wird. Es gibt einfach eine Umlage und einen Umbau der Strassen und eine Entwirrung dieses "Gliirs" oder eben dieses Knotens. Es gibt zusätzlich auch Rückhalteräume für das Verkehrsmanagement. Notabene die Bolligenstrasse wird künftig nur noch einspurig geführt werden. Also dort gibt es sogar eine Reduktion. Gemäss dem Monitoring des ASTRA gibt es auch keinen Mehrverkehr in der Stadt. Das wird hier bestritten, aber es ist so. Dank der funktionierenden

Hochleistungsstrassen wird der Verkehr nämlich wirkungsvoll gebündelt und kanalisiert. Die Stadtquartiere werden entlastet. Die Kosten- und Nutzenanalysen sind deshalb positiv. Es wird ein Stau- und Unfallschwerpunkt saniert. Die rationalen Argumente sprechen für diesen Umbau. Die Fraktion FDP-Jungfreisinn ist daher wie der Gemeinderat für den Umbau des Wankdorfs. Alles andere ist politisch aufgeladen und geht an der Realität vorbei, und das ist aus unserer Sicht nicht lösungsorientiert.

Ich gehe weiter zur Interpellation wegen des Mehrverkehrs und wegen der Unfälle. Die ganze Erhöhung dieser Unfallzahlen, das ist eine rein theoretische Diskussion. Sie hat nämlich mit dem Berechnungsmodell des ASTRA zu tun, das Durchschnittswerte von Strassenkategorien pro Leistungskilometer ausrechnet. Beim Umbau werden also gewisse Strassen ein bisschen verlängert und die Wegstrecke wird dadurch auch länger. Rein theoretisch wächst dadurch im Durchschnitt pro rata der Unfallkoeffizient A, aber durch die Entschärfung des Stau- und Unfallschwerpunkts wird es weniger Auffahrunfälle geben. Es wird auch weniger schwerere Unfälle geben, gerade für den Langsamverkehr. Die Kreuzung wird konfliktfrei sein und insbesondere für den Velo- und Fussverkehr sicherer werden. Durch den Umbau des Wankdorfs wird der Verkehr also zurückgeholt auf die Hochleistungsstrasse, dort, wo er nämlich hingehört, und es gibt auch nicht in dem Sinn zusätzlichen Verkehr in den Quartieren, sondern der zusätzliche Verkehr ist auf dieser Hochleistungsstrasse. Die Hochleistungsstrasse ist wie ein Magnet, das das absaugt. Dadurch werden Schleichwege künftig vermieden und die Effizienz des Knotens ist günstig für die Stadt, es gibt weniger Verkehr für die Stadt. Das kann man bestreiten, aber das sind die Modelle, die das so ausrechnen und auch die Fakten entsprechend belegen.

Wir kommen noch zum letzten Punkt, nämlich zur Motion "Kein Kapazitätsausbau der Autobahn im Grauholz". Dort geht es auch noch einmal um eine Engpassbeseitigung und dort sind wir ganz klar gegen die Motion. Wir wehren uns dagegen, dass man diesen Unfallschwerpunkt nicht entschärfen will, dass man den Stauschwerpunkt nicht entschärfen will. Die Infrastruktur notabene stammt noch aus den Neunzigerjahren. Wenn man die Zahlen einmal anschaut, dann ist seit dem Jahr 2000 die Bevölkerung um 20% gestiegen und der motorisierte Strassenverkehr sogar um 40%. Der Abschnitt Grauholz ist chronisch überlastet. Es führt zu vielen Stausituationen, zu Unfällen und Umwegverkehr, gerade bei den anderen Agglomerationsgemeinden, und das ist wirklich nicht zielführend. Zielführender wäre es, den Engpass, der in der sogenannten strategischen Entwicklungsplanung des Bundes eingebettet ist, zu beseitigen. Beim Umbau im Grauholz sind auch umfassende Sanierungen geplant, nämlich im Bereich Entwässerung und Lärmschutz. Wenn der Verkehr rollt am Grauholz, dann steht er eben nicht in der Stadt, dann verpestet er auch nicht die Quartiere oder er verstopft auch nicht irgendwelche Schleichwege wie auf der alten Bernstrasse in Zollikofen oder durch den Sand oder wo auch immer. Hier würde die Hochleistungsstrasse den Verkehr aus der Stadt absaugen, und das ist aus unserer Sicht positiv.

Noch zum Thema der neuen Arbeitsformen und Telerwork und Homeoffice. Das ist eine gute Entwicklung, aber auch das, selbst wenn sich das durchsetzen wird, das wird den Mehrverkehr nicht vollends kompensieren. Eine Engpassbeseitigung braucht es auch, wenn man die neuen Arbeitsformen in die Modelle einrechnet. Man muss also trotz allem die Infrastruktur den Realitäten anpassen. Noch zur Forderung des Road Pricing. Auch dort: Spannend, es geht nur um Road Pricing, nicht um Mobility Pricing. Es soll nur ein Verkehrsträger dezidiert bepreist werden. Das ist aus unserer Sicht nicht fair. Wenn schon, dann müsste man sämtliche Verkehrsträger bepreisen. Und gerade wenn

man ein Road Pricing macht, würden wahrscheinlich vor allem die nicht so einkommensstarken Einkommensklassen benachteiligt, und das würde, glaube ich, noch schwierig werden in einer roten Stadt, das unsolidarische Paket zu vertreten. Ich komme zum Schluss, noch einmal zusammengefasst: Der Umbau im Grauholz führt zu einer Beseitigung eines Engpasses, zu einer Entschärfung eines Stau- und Unfallschwerpunkts und er führt auch zu einer Bündelung des Verkehrs auf einer Hochleistungsstrasse und ist deshalb eine Entlastung für die Stadt.

Präsidentin: Danke vielmals, Oliver. Dann hat Michael Sutter für die SP-JUSO-Fraktion das Wort.

Michael Sutter (SP) für die Fraktion: Ich will nicht zu viel wiederholen, was schon gesagt worden ist und ich habe gar nicht genug Zeit, allem Falschen zu widersprechen, das gesagt worden ist, insbesondere jetzt gerade von meinem Vorredner. Ich würde sonst empfehlen, die Kosten-Nutzen-Analyse einmal anzuschauen, bevor man das Gegenteil davon erzählt, was drinsteht. Die SP-JUSO-Fraktion hat diese Vorstösse federführend mit eingereicht und lehnt die Autobahnausbauten im Wankdorf und im Grauholz klar ab. Auch wir zweifeln nicht an den guten Absichten des Gemeinderates, aber am eingeschlagenen Weg umso mehr. Aus der Zeit gefallen ist der Ausbau von Autobahnen, das Klimareglement ist so nicht einzuhalten und die verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Bern stehen solchen Projekten diametral entgegen. So, wie der Ausbau geplant ist, funktioniert er eben nicht wie ein Staubsauger, der den Autoverkehr aus der Stadt absaugt, wie das sinngemäss auch schon gesagt wurde, sondern vielmehr wie ein überdimensionierter Laubbläser, der den MIV mit Hochdruck in die ganze Stadt hinaus spickt, damit das Rohr - die Autobahn - immer schön frei bleibt. Das sieht man zum Beispiel daran, dass die Auffahrtrampen einspurig geplant sind, die Ausfahrten hingegen zweispurig. Möglichst schnell möglichst viel Verkehr von der Autobahn abpumpen, aber nur halb so schnell den Verkehr aus der Stadt zurück auf die Autobahn bringen. Das ist also genau verkehrt. Schulterzuckend sagen, es sei jetzt schon zu spät, ist für uns keine befriedigende Antwort und auch nicht glaubwürdig. In Biel wurde ein ähnliches Projekt zu einem viel späteren Zeitpunkt noch gebodigt. Zusammen geht es respektive zusammen ginge es. Der Gemeinderat soll alle seine Mittel ausschöpfen, um den Wankdorf-Ausbau noch zu verhindern oder wenigstens das Projekt substantiell zu verbessern. Diese Mittel sind noch lange nicht ausgeschöpft. Das würde zum Beispiel heissen, die Stadt darf ihr Land auf der Allmend nur dann zur Verfügung stellen, wenn das Projekt keinen Kapazitätsausbau bringt. Die Sicherheit kann man zweifellos auch erhöhen, ohne Mehrverkehr in die Stadt zu lassen. Ohne die Beanspruchung von städtischem Boden wäre das Projekt so auch gar nicht realisierbar. Der Schutz der Allmenden ist der SP schon immer ein wichtiges Anliegen. Mehr Strassenflächen würden die Erholungsfunktion klar beeinträchtigen, das Wegfallen des Waldes noch viel mehr. Wieso dass eine Tieferlegung und Überdachung der Autobahn, wie zum Beispiel in Brünnen und wie es beim Bypass immer als die Lösung propagiert wird, wieso so eine Lösung ausgerechnet bei den Allmenden nie ein Thema war, ist unverständlich. Würde der Anschluss Wankdorf zum Beispiel mit so etwas einen echten Mehrwert für die Stadt bringen, eine Art Stadtreparatur für die Allmenden, dann wäre der Widerstand dagegen sicher auch nicht so massiv. Mit unserem Einsatz gegen Mehrverkehr in der Stadt und gegen alle Projekte, die solchen Mehrverkehr mit sich bringen, wollen wir dem Gemeinderat nicht in den Rücken fallen, sondern im Gegenteil ihm in den Verhandlungen mit dem ASTRA den Rücken stärken. Jetzt wäre es an ihm, das Maximum

aus dieser Unterstützung herauszuholen und gegenüber dem ASTRA entsprechend selbstbewusst aufzutreten und sich klar für die Interessen der Stadt einzusetzen.

Präsidentin: Danke, Michael. Wir sind bei den Einzelvoten. Thomas Glauser von der SVP.

Thomas Glauser (SVP), Einzelvotum: Wir haben Bundesstrassen, wir haben Kantonsstrassen, wir haben aber auch ein Strassennetz, Querstrassen. Auf den Hauptachsen haben wir die meisten Bewegungen der Fahrzeuge. Wenn man nicht mitmacht, wenn man das Strassennetz allgemein nicht im Gesamtprojekt anschaut und man da wieder irgendwie Sonderzüge fährt in der Stadt Bern, haben wir eben noch mehr Strassenbelastung. In China haben wir 311'000'000 Fahrzeuge auf 1'400'000'000 Einwohner. Das heisst, je mehr Einwohner man hat, umso mehr Infrastruktur braucht es. Und wenn man auch ein bisschen zurückschaut, ist es so, dass in den letzten Jahren die Schweiz wächst, aber auch die Stadt Bern. Man hat Wohnungsnot, man macht grosse Überbauungen, aber die Infrastruktur – Strassen, Schulen, etcetera – wächst eben auch. Gerade wir von der SVP, das wisst ihr ja, bekämpfen eine 10'000'000 Schweiz. Warum? Wegen dem Klima, wegen der Natur. So, dass das weiterhin ein kleines Bergparadies bleibt, die kleine Schweiz. In Zukunft muss man halt auch schauen, dass man nicht alles überbaut und nicht noch mehr Leute und nicht noch mehr, sonst müssen wir eben auch mit der Infrastruktur. Und da reicht dann auch nicht eine 4- oder 8-spurige, das muss man plötzlich eine 16-spurige Autobahn machen.

Präsidentin: Danke, Thomas. Dann hat Oliver Berger das Wort.

Oliver Berger (FDP), Einzelvotum: Ich will es nicht in die Länge ziehen. Ich glaube, die Verkehrsthemen oder Mobilitätsthemen kann man nur mit einem kombinierten Ansatz lösen, und zwar, wenn man konstruktiv und pragmatisch handelt. Vonseiten des Fraktionssprechers der SP war das einfach ein ideologisches Votum. Das kann man so machen, es ist aber nicht weiter zielführend. Zum Thema Kosten-Nutzen-Analyse: Diese ist bekannt, sie liegt hier vor. Hier sind die Zahlen relativ deutlich. Es ist im Nutzen positiv. Ich bitte den Redner, das Blatt selber einmal hervorzunehmen und zu lesen.

Präsidentin: Merci Oliver. Es hat keine Einzelvoten mehr. Dann kommt Marieke Kruit für den Gemeinderat.

Marieke Kruit, Direktorin TVS: Zuerst ein paar Worte zum Spurausbau Grauholz. Ein reiner Kapazitätsausbau auf der Autobahn ist klima- und verkehrspolitisch falsch. Es braucht ernsthafte Bemühungen, Verkehr zu vermeiden und zu verlagern, zu vernetzen, statt einfach noch eine Spur mehr. Ein guter Ansatz, den die Stadt Bern unterstützt, ist die Förderung von multimodalen Verkehrsdrehscheiben, insbesondere natürlich auch von Shared-Mobility-Angeboten. Zu Funktion und Wirkung dieser Drehscheiben laufen zurzeit Untersuchungen beim Bund. Bevor die Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen auf dem Tisch liegen, ist ein Spurausbau, der die Landschaft und das Mobilitätsverhalten über Generationen prägt, falsch. Der Gemeinderat hat denn auch Einsprache gegen den Spurausbau beim Grauholz ergriffen. Ja, dieser Spurausbau ist ein nationales Projekt, das am wirkungsvollsten eben auch national bekämpft wird. Das Referendum wurde ja dann auch erfolgreich ergriffen. Ja, hier spielt die Musik. Dann zum An-

schluss Wankdorf: Der Gemeinderat hat Verständnis für die Skepsis. Das Projekt Anschluss Wankdorf ist für den Gemeinderat nicht ein einfaches Geschäft. Wir haben uns denn auch kritisch und lange mit dem Projekt auseinandergesetzt. Ja, aber wir dürfen die beiden Projekte Spurausbau Grauholz und Wankdorf nicht miteinander vermischen oder gar gleichsetzen. Es sind unterschiedliche Projekte mit unterschiedlichem Charakter. Auch wenn wir uns eine Welt mit einem Bruchteil des heutigen motorisierten Verkehrs wünschen, müssen wir die Bevölkerung gleichwohl vor den negativen Auswirkungen des realen Verkehrs schützen. Das heisst, wir müssen den Verkehr im Raum Wankdorf in erträgliche Bahnen lenken, entflechten und wir müssen ihn unbedingt auch sicherer machen. Der Anschluss Wankdorf ist heute ein Unfallschwerpunkt. Ich will einfach noch einmal daran erinnern, dass es auch dort einen tödlichen Unfall gegeben hat. Und die Situation vor allem auch für den Fuss- und Veloverkehr, die ist einfach gefährlich. Die Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf bringt dort halt schon eine Verbesserung. Ja, wir haben dort reale Verkehrsprobleme und ja, wir müssen diese lösen. Die Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf ist auch die Basis für einen funktionierenden ESP Wankdorf. Der ESP Wankdorf ist ein attraktiver und bestens erschlossener Lebens- und Wohnraum. Er ist einer der bedeutendsten Entwicklungsschwerpunkte des Kantons Bern und ist auch für die Stadt und die Entwicklung im Nordosten der Stadt zentral. Wenn wir die Mobilitätsbedürfnisse des ESP nachhaltig und quartierschonend abwickeln wollen, braucht es gut aufeinander abgestimmte Instrumente. Die Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf ist neben dem gut funktionierenden ÖV-Angebot sowie der ausgebauten Fuss- und Velo-Verkehrsinfrastruktur ein wichtiger Teil davon. Nur mit einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem kann der ESP seine Stärke wirklich auch entwickeln.

Ja, der Weg des Gemeinderates ist es, die Interessen der Bevölkerung und der Stadt einzubringen. Das hat er gemacht, indem er mit dem ASTRA eine Planungsvereinbarung abgeschlossen und seine Forderungen auch in einer Einsprache deponiert hat. Das hat auch schon Wirkung gezeigt. Es wurde vereinbart, dass es zu keiner verkehrlichen Mehrbelastung in den Quartieren kommen darf. Weiter wird die Fuss- und Velo-Überführung breiter gestaltet, muss auch die Baumallee auf der Bolligenstrasse Süd nicht gefällt werden. Ja, auch wenn man es nicht wahrhaben will oder wenn man es wahrhaben will, die Autobahn nimmt viel motorisierten Verkehr auf, der sonst quer durch die Stadt Bern fliessen würde. In den letzten 20 Jahren haben wir das Verkehrsaufkommen auf der städtischen Hauptachse reduzieren können und Verkehrsberuhigungen umsetzen. Das ist auch durch die Umfahrungsfunktion der Autobahn möglich geworden. Da müssen wir einfach auch ehrlich sein. Ja, und was häufig vergessen geht: Beim Anschluss Wankdorf handelt es sich um ein Autobahnprojekt, das gemäss der eidgenössischen Gesetzgebung in der alleinigen Verantwortung des Bundes liegt und bei dem die Anrainergemeinden nur beschränkte Einflussmöglichkeiten haben. Der Bund kann das Projekt innerhalb der geltenden Normen grundsätzlich so gestalten, wie es seinen Vorgaben und Ideen entspricht. Dass die Stadt mit dem ASTRA eine Planungsvereinbarung abschliessen konnte, ist deshalb alles andere als selbstverständlich. Das ist weder diffus noch unverbindlich noch zahnlos. Ja, ich komme zum Schluss: Die Verkehrspolitik hört nicht an der Stadtgrenze auf. Damit das Verkehrswachstum insgesamt gebremst und für den Raum des ESP Wankdorf eine funktionierende Lösung gefunden werden kann, braucht es Bestrebungen auf allen staatlichen Ebenen. Deshalb ist auch hier die Zusammenarbeit mit dem Bund, dem Kanton, den Nachbargemeinden und der Regionalkonferenz wichtig. Ein Alleingang und eine Fundamentalopposition der

Stadt sind hier nicht zielführend. Sie schaffen mehr Probleme, als dass sie solche lösen. Der Gemeinderat kann nicht nur Forderungen stellen, sondern muss wirklich auch Teil der Lösung sein. Die Interessen der Stadt und der Bevölkerung haben dort oberste Priorität.

Präsidentin: Danke Marieke, dann kommen wir zu den Abstimmungen Traktandum 8, das ist ein Begründungsbericht, den nehmen wir so zur Kenntnis.

Stillschweigende Annahme.

2022.SR.000016

9 Interpellation Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün PVS (Michael Ruefer): Umgestaltung Anschluss Wankdorf: Welche Auswirkungen hat der Autobahnausbau auf Klimaschutz, Lebensqualität und Naturschutz?

Präsidentin: Traktandum 9 ist der Zufriedenheitsgrad nicht zufrieden.

2022.SR.000071

10 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GLP/JGLP, GFL/EVP (Michael Sutter, SP/Seraphine Iseli, GB/Michael Ruefer, GLP/Tanja Miljanovic, GFL): Kein Kapazitätsausbau der Autobahn im Grauholz!

Bei Traktandum 10 stimmen wir ab, und zwar über die Motion als Richtlinie.

Abstimmung Nr. 037

2022.SR.000071: als Richtlinie

Annahme

Ja	44
Nein	12
Enthalten	0

Präsidentin: Ihr nehmt die Motion als Richtlinie an. Und der Zufriedenheitsgrad bei Traktandum 11? Und der Begründungsbericht, über den stimmen wir ab. Gut. Also nein, wir nehmen ihn zur Kenntnis. Moment bitte,

Wir haben gerade eine Uneinigkeit. Ich bitte ein paar Sekunden um Geduld.

Gut, wir haben uns geeinigt, weil es ein Antrag des Gemeinderates ist, dass wir den auch gerade als Begründungsbericht annehmen. Wir stimmen darüber ab.

Abstimmung Nr. 038

2022.SR.000071: Begründungsbericht

Ablehnung

Ja	8
Nein	46

Enthalten	0
-----------	---

Präsidentin: Ihr habt den Antrag abgelehnt.

2023.SR.0117

- 11 Interfraktionelle Interpellation SP/JUSO, GLP/JGLP, GB/JA, GFL/EVP, AL/PdA (Michael Sutter, SP / Claude Grosjean, GLP / Séraphine Iseli, GB / Tanja Miljanovic, GFL / David Böhner, AL): Mehr Verkehr und mehr Unfälle durch den Autobahnausbau im Wankdorf?**

Präsidentin: Dann der Zufriedenheitsgrad zu Traktandum 11 ist teilweise zufrieden.

2019.SR.000007

- 12 Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher, SVP): Nein zu Tempo 30 auf der Monbijoubrücke und der Aufhebung der Unterführung Eigerstrasse: Fragen zum heutigen Verkehrsregime bezüglich Unfallstatistik, Lärmimmissionen, negativer Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und der zu erwartenden Kosten**

Präsidentin: Gut, dann sind wir bei Traktandum 12. Das ist eine Interpellation der SVP. Hier stimmen wir darüber ab, ob wir die Diskussion gewähren. Ich gehe davon aus, die ist gewünscht. Ja. Gut, dann stimmen wir darüber ab, ob wir die Diskussion über die Interpellation gewähren wollen.

Abstimmung Nr. 039

2022.SR.000071	
1/3 Quorum erreicht	
Ja	23
Nein	37
Enthalten	0

Präsidentin: Die Diskussion ist gewährt, dann haben die Einreichenden das Wort. Alexander Feuz für die Einreichenden.

Alexander Feuz (SVP) für die Einreichenden: Ich möchte allen danken, die die Diskussion gewährt haben. Sie sehen, uns geht es ein bisschen um die Grundsätze. Ich sage immer, dort, wo der Verkehr fließen kann und muss, dort müsst ihr keine Hindernisse machen. Für mich ist eine Monbijou-Brücke eine wichtige Verkehrsachse. Ich bin selber im Kirchenfeld auch betroffen, wenn dort viel Verkehr durchgeht, aber es ist mir klar, der Verkehr muss dort fließen. Wenn man natürlich dort dann Tempo 30 einführen will oder was auch immer, was passiert dann? Dann wird man versuchen, Umwege zu machen über die Thunstrasse, durch das Quartier hindurch, und das ist eben falsch. Wir haben auch einmal einen Versuch gemacht, ihr wisst es, dass man auch allenfalls prüft,

40er-Zonen statt überall 30er-Zonen einzuführen. Auch das wären Möglichkeiten gewesen. Jetzt bin ich gespannt, was die anderen Stadtratskollegen und Staatsratskolleginnen zu dieser Sache meinen. Allenfalls melden wir uns ein zweites Mal zu Wort.

Präsidentin: Vielen Dank, Alex. Dann sind wir bei den Fraktionsvoten. Ich sehe keine Fraktionsvoten. Einzelvoten? Das hat es auch nicht, dann hat Gemeinderätin Marieke Kruit das Wort.

Marieke Kruit, Direktorin TVS: Ich habe mich jetzt doch ein bisschen auf eine längere Diskussion eingestellt, wenn ihr dem schon zugestimmt habt, aber so sei es. Der Gemeinderat hat die Interpellation ausführlich beantwortet. Ich halte mich darum kurz, sage aber gerne noch etwas zu Tempo 30 allgemein. Grundsätzlich stellt Tempo 30 eine wirksame und kostengünstige Massnahme in diversen Bereichen dar. Tempo 30 ist zum Beispiel eine günstige und sehr effektive Massnahme zur Reduktion von Lärmbelastung, aber auch zur Erhöhung der Sicherheit. Und es fördert auch die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Tempo 30 in den Städten ist auch weit verbreitet, und zwar nicht nur in Bern oder Zürich, sondern auch in den umliegenden Gemeinden wie zum Beispiel auch Münsingen. Die setzen jetzt neu auch auf Tempo 30 und machen gute Erfahrungen damit.

Präsidentin: Danke, Marieke. Ich habe jetzt gerade gehört, der Zufriedenheitsgrad ist nicht zufrieden. Dann sind wir bei Traktandum 13.

2018.SR.000185

13 Postulat Fraktion SP/JUSO (Bernadette Häfliger/Yasemin Cevik, SP): Kameraüberwachung des öffentlichen Raums durch Private; Prüfungsbericht

Präsidentin: Es geht um ein Postulat der SP-JUSO-Fraktion, um einen Prüfungsbericht. Da ist die Traktandierung beantragt worden und ich erteile den Einreichenden das Wort. Bernadette Häfliger für die Einreichenden.

Bernadette Häfliger (SP) für die Einreichenden: Ich werde das Votum für die Einreichenden mit dem Fraktionsvotum verbinden. Das Postulat ist vor über 5 Jahren eingereicht worden. Das ist ja an und für sich nichts Aussergewöhnliches in diesem Rat. Wieso ich es trotzdem erwähne: Es ist nicht so, dass das Postulat dadurch veraltet oder gar überholt wäre, im Gegenteil. Fragen des Datenschutzes sind gerade auch durch die immer besser werdenden technischen Möglichkeiten der Überwachung aktueller denn je. Das wissen wir nicht erst seit den neusten Ereignissen am Kornhausplatz. Umso erstaunlicher ist es, dass der Gemeinderat trotzdem weiterhin nicht handeln will und nicht einmal bereit ist, die dazu notwendigen rechtlichen Abklärungen zu tätigen. Es reicht nicht, wenn man beim Auffliegen einer weiteren unrechtmässigen Überwachung einschreitet. Es braucht ein klares Verbot von privaten Überwachungen im öffentlichen Raum. Unser Gemeinderat scheint aber weiterhin darauf zu warten, dass Zürich seine Arbeit macht, und merkt dabei nicht einmal, dass Zürich in der Zwischenzeit längst gehandelt hat. Wäre Bern eine kleine Gemeinde im Emmental, könnte man eine solche Haltung vielleicht noch nachvollziehen. Wieso sollte man dort irgendwelche Jurist*innen bemühen, wenn ja kaum etwas überwacht werden kann? Aber Bern ist die

Bundesstadt. Wir weisen bei jeder Gelegenheit voller Stolz auf die besondere Bedeutung dieser Stadt hin, wenn es darum geht, politische Rechte zu manifestieren. Es gibt kaum einen anderen Ort, der diesbezüglich eine grössere historische Bedeutung in der modernen Schweiz hat, als Bern. Bern ist wahrscheinlich die Stadt mit der höchsten Anzahl von Demonstrationen und politischen Manifestationen. Es ist die Stadt, in der die Verteidigung der politischen Rechte und der persönlichen Freiheit eine besondere Rolle spielen sollte. Insofern ist der Postulatsbericht des Gemeinderates nicht einfach nur peinlich, sondern er grenzt schlicht an eine Arbeitsverweigerung. Und es geht bei den im Postulat aufgeworfenen Fragen nicht um Banalitäten. Videoüberwachungen stellen immer einen schweren Eingriff in die von der Verfassung geschützten Grundrechte, nämlich in die Persönlichkeitsrechte von betroffenen Personen dar. Der Schutz vor widerrechtlichen Videoüberwachungen ist im eidgenössischen Datenschutzgesetz (DSG) geregelt. Die Forderung zur Durchsetzung des DSG auf dem Gebiet der Stadt Bern ist keine irre, sozialistische Spinnerei, wie es uns einige bürgerliche Vertreterinnen dieses Parlaments glauben machen wollen. Man nennt das Rechtsstaatlichkeit. Wenn sich jemand diesbezüglich bei ideologisch unabhängigen Expert*innen orientieren will, kann ich Ihnen die Seite des eidgenössischen Datenschutzbeauftragten wärmstens ans Herz legen. Unter dem Stichwort Videoüberwachung durch Private findet man dort sämtliche relevanten Informationen dazu.

Videoüberwachungen von Privaten im öffentlichen Raum sind immer widerrechtlich, wenn dafür kein höherrangiger Rechtfertigungsgrund, also zum Beispiel der Schutz von besonders gefährdeten Personen nachgewiesen werden kann. Was ein Rechtfertigungsgrund ist, hängt nicht von privaten Befindlichkeiten von einzelnen ab, sondern ist durch den eidgenössischen Gesetz- beziehungsweise Verfassungsgeber abschliessend geregelt. Weil es sich bei den Videoüberwachungen immer um einen Grundrechtseingriff handelt, muss jede Videoüberwachung verhältnismässig sein. Und Kameraüberwachungen von Privaten haben auch nichts mit Gewaltprävention zu tun. Dafür gibt es im Rechtsstaat immer noch staatliche Institutionen. Dagegen haben sie sehr viel mit einer leider um sich greifenden Mentalität von Denunziation und Überwachung zu tun. Aber wie wehrt man sich als Privatperson gegen eine widerrechtlich installierte Kamera beziehungsweise gegen unzulässige Videoüberwachungen – wenn man es denn überhaupt merkt, dass man überwacht wird? Dazu nur 2 Beispiele aus dem Alltag unserer lieblichen Stadt: Wenn man zum Beispiel als Student in einer Mansarde von seinem Vermieter auf dem öffentlichen Vorplatz des Hauses mit einer Kamera dauerüberwacht wird und dann immer wieder einmal schikaniert wird, weil man unerlaubterweise seine Freundin im Zimmer hat übernachten lassen. Oder wenn ein Nachbar eine Kamera aufstellt, um zu kontrollieren, wer den Abfallsack immer zu früh hinausstellt. Dass dabei auch noch sämtliche zufällig passierende Spaziergänger*innen auf dem Trottoir gefilmt werden, nimmt man als Kollateralschaden bei dieser doch sehr wichtigen Blockwartaufgabe gerne in Kauf. Der Gemeinderat verweist die Betroffenen in solchen Fällen auf einen teuren Zivilrechtsweg und verweigert so de facto seinen Bürgerinnen und Bürgern effektiv den Schutz vor Übergriffen in die Privatsphäre. Er stellt das einmal mehr quasi als alternativlos dar. Andere Gemeinden sehen diesbezüglich beispielsweise Beratungs- oder Schlichtungsmöglichkeiten vor. Der Gemeinderat der Bundesstadt erwägt eine solche Möglichkeit nicht einmal, obwohl eine solche Aufgabe durch die bereits bestehende Datenschutzstelle problemlos übernommen werden könnte. Es braucht also keine neue Fachstelle, sondern man muss die bestehende

Fachstelle einfach mit den betreffenden Kompetenzen ausstatten. Und ja, es ist offensichtlich, dass der Service Public im Rahmen der digitalen Transformation wahrscheinlich weiterentwickelt werden muss.

Wenn man Unterschriften sammelt, also ein verfassungsmässig garantiertes Recht ausübt, das notabene für das Funktionieren der direkten Demokratie nicht ganz unwichtig ist, muss man dafür in der Regel eine Bewilligung einholen. Das gilt auch bei der Organisation von Strassenfesten, bei der Organisation von Infoständen und beim Durchführen von Konzerten. Der Grund ist der sogenannte gesteigerte Gemeindegebrauch. So etwas ist in der Stadt Bern also bewilligungspflichtig, nicht aber die Dauerüberwachung des öffentlichen Raums durch Private. Der Gemeinderat will uns in seiner Antwort auf das Postulat nämlich weismachen, dass das Privatsache sei. Offensichtlich bin ich nicht ganz die Einzige, die der Meinung ist, man könnte das durchaus auch ein bisschen anders sehen. Sowohl der kantonale als auch die städtische Datenschutzbeauftragte sind nämlich der Meinung und haben das auch öffentlich geäussert, dass es zwingend eine Bewilligung braucht. Im kantonalen Polizeigesetz wird ausdrücklich festgehalten, dass die Verwaltung des öffentlichen Grunds wie auch die Bewilligung Sache der Gemeinden ist und eine Bewilligung nur erteilt werden darf, wenn kein überwiegendes öffentliches oder privates Interesse dagegenspricht. Es ist also sonnenklar, dass es a) im Minimum eine Bewilligung braucht, und b) die Stadt Bern für eine Bewilligungspflicht von privaten Überwachungskameras zuständig wäre. Es ist durchaus möglich, dass es dazu eine spezifische gesetzliche Grundlage braucht, aber es hält uns abgesehen von der gemeinderätlichen Renitenz absolut nichts davon ab, diese auch zu schaffen. Nur so am Rand: Der Stadtrat der Stadt Zürich hat in der Zwischenzeit eine Weisung erlassen, die private Videokameras im öffentlichen Raum nicht nur einer Bewilligungspflicht unterstellt, sondern grundsätzlich verbietet. Wenn man sich der Durchsetzung des DSG nicht einfach verweigern will, könnte man diese Regelung also ohne grosses Aufheben einfach übernehmen.

Die SP-JUSO erachtet, wie ich übrigens selber auch, den Postulatsbericht des Gemeinderates als völlig ungenügend. Allerdings hält sie es für unwahrscheinlich, dass der Gemeinderat fähig beziehungsweise vielmehr Willens ist, die im Postulat aufgeworfenen Fragen ernsthaft zu behandeln. Deshalb werden wir uns der Stimme enthalten, aber wir haben vor ein paar Wochen mit anderen Parteien zusammen bereits eine Motion eingereicht, die die entsprechenden Regelungen ausdrücklich fordern. Mit dem Tempo des Gemeinderats besteht so die Chance, dass wir in 10 Jahren eine griffige Regelung gegen widerrechtliche Kameraüberwachungen durch Private im öffentlichen Raum haben. Wenn die Stadt Bern wirklich in diesem Tempo den negativen Möglichkeiten der Digitalisierung, also den Möglichkeiten von irgendwelchen Geräten, entgegenwirken will, könnte das zu einem Vertrauensverlust in der Bevölkerung führen, der nachhaltige Schäden ins Vertrauen der politischen Behörden mit sich bringt – womit wir dann bei der negativen Tendenz im Rahmen der digitalen Transformation wären. Die SP-JUSO hofft, dass sich der Gemeinderat dieser Verantwortung bewusst ist und jetzt endlich handelt.

Präsidentin: Danke Bernadette. Wir sind bei den Fraktionsvoten, für die AL/PdA Raffael Joggi.

Raffael Joggi (AL) für die Fraktion: Wisst ihr, was der Unterschied ist zwischen einer Zürcher Parlamentarierin und einer Berner Parlamentarierin? Die Zürcher Parlamentarierinnen stehen hin und sagen: "Wir sind 'geili Sieche.' Wir machen einfach einmal eine

Teilrevision des Datenschutzgesetzes zur Videoüberwachung." Ich glaube, dieser Witz, dieser gemeinderätliche Qualitätswitz, verliert in Anbetracht der Tatsache, dass es wirklich passiert ist, irgendwie seine lustige Dimension. Ich lese Ihnen jetzt hier als Ergänzung zu meiner Vorrednerin ein paar Sätze aus dieser Teilrevision vor, die die Stadt Zürich gemacht hat – und sich übrigens der Gemeinderat in den letzten 7 Jahren in seinen Antworten immer darauf berufen hat, dass man warten muss, dass es rechtsunsicher ist, schauen, was die Stadt Zürich macht. Jetzt hat sie es gemacht. Jetzt steht dort drin zum Thema Videoüberwachung, zuerst einmal von öffentlichen Organen: "Das öffentliche Organ darf Videoüberwachung einsetzen, soweit keine überwiegenden schutzwürdigen Interessen entgegenstehen. Die Verhinderung oder Ahndung geringfügiger strafbarer Handlungen ist kein hinreichender Grund, um Videoüberwachung einzusetzen." Also das finde ich, könnte man dann auch gerade so übernehmen. Weiter geht es: "Bei der Videoüberwachung wird keine Technologie eingesetzt, die eine automatisierte Identifikation von Personen ermöglicht." Also geht es noch nicht einmal um Gesichtserkennung, sondern es ist einfach gerade einmal alles grundsätzlich verboten. Das grosse Thema unter Abschnitt C, Videoüberwachung des öffentlichen Grunds durch Private. Artikel 10: "Die Videoüberwachung des öffentlichen Grunds durch Private ist grundsätzlich verboten." Es gibt natürlich schon Ausnahmen. "Das zuständige öffentliche Organ bewilligt die Videoüberwachung des öffentlichen Grunds, wenn sie a) der Wahrung wichtiger privater Interessen dient oder eine erhebliche Gefahr für Leib, Leben oder Sachen mit grosser Schadenfolge besteht; b) primär Privatgrund und den öffentlichen Grund lediglich im erforderlichen Umfang erfasst und c) für die Wahrung der privaten Interessen erforderlich und geeignet ist und keine überwiegenden schutzwürdigen Interessen entgegenstehen." Kann man von mir aus so machen, aber wir müssen es einfach einmal machen. Danach geht es weiter: "Die bewilligte Videoüberwachung durch Private ist vor Ort angemessen zu kennzeichnen." Auch eine interessante Idee. Ich weiss nicht, ob das Kuba-Bar-Schild alleine reicht. Man müsste auf jeden Fall einmal schauen, wie man das vereinheitlichen könnte. Das Ding ist am 6. Dezember verabschiedet worden und ist jetzt mit der Referendumsfrist, die abgelaufen ist, am 5. Februar 2024 in Kraft getreten. Ich weiss jetzt nicht, wem ich das am besten übergebe, aber ich helfe sonst gerne mit bei diesem Prüfungsbericht, den noch einmal zu schreiben. Aber ich würde auf jeden Fall vorschlagen, dass wir es einfach so, genauso, wie es hier steht, in das Videoreglement hineinbuttern. Die AL-PdA-Fraktion lehnt den Prüfungsbericht ab, weil er einfach nicht angenommen werden kann, so wie er jetzt formuliert ist. Ich finde, es ist aber auch ein durchaus triftiger Grund, vorhanden, ihn noch einmal neu zu schreiben, denn man hat ja dann etwas zu berichten, wenn man das endlich umgesetzt hat.

Präsidentin: Merci Raffael. Dann hat für die GB/JA-Fraktion Lea Bill das Wort.

Lea Bill (GB) für die Fraktion: Es wurde auch schon gesagt, der Aufhänger dieses Vorstosses sei längst schon behoben, die Kameras beim Schweizerhof sind schon längst weg. Aber es ist eben auch heute immer noch so, dass es keine Bewilligungspflicht gibt in der Stadt Bern für Videoüberwachung durch Private, und es bis jetzt gibt es immer noch kein Register für solche Videoüberwachungen im öffentlichen Raum durch Private. Bernadette Häfliger hat auch schon darauf angesprochen, beziehungsweise beide Vorrednerinnen von mir haben den Fall im Januar 2024 angesprochen mit der Videoüberwachung der Kuba Bar, der herausgekommen ist. Das hat einmal mehr

gezeigt, dass es hier wirklich dringend eine Regulierung braucht, denn ohne Regulierung finden es offenbar ganz viele Leuten nicht datenschutzrechtlich bedenklich, den öffentlichen Raum in Bild und Ton aufzunehmen, und das am schlimmsten dann wahrscheinlich auch noch, ohne zu deklarieren. Und auch wenn der vorliegende Vorstoss nur ein Postulat ist, die Motivation des Gemeinderates, in dieser Sache wirklich aktiv zu werden, lässt sich schon etwa an der Anzahl der beantragten Fristverlängerungen für den Prüfungsbericht ablesen. Motivation: sehr gering. In der Einschätzung, was rechtlich möglich ist, sieht es die GB/JA-Fraktion ziemlich anders. Es ist durchaus möglich, das haben meine Vorrednerinnen auch gesagt, eine Bewilligungspflicht einzuführen, und auch ein Register zu erstellen wäre durchaus möglich, der Fall Zürich zeigt es ja. In der Zwischenzeit, das hat Bernadette Häfliger auch gesagt, haben wir eine Motion eingereicht, die genau diese Bewilligungspflicht fordert und ein Register. Man könnte dementsprechend auch sagen, dass wir die Antwort des Gemeinderates als Prüfungssicht durchgehen lassen. Wir verstehen dort auch ein bisschen die Haltung der SP, denn wir sind dort schon auch ein bisschen einig mit ihnen. Ehrlicherweise muss man sagen, viel Besseres kommt da wahrscheinlich nicht mehr heraus. Aber wie es vorher auch schon gesagt worden ist: Die Antwort des Gemeinderates ist zum Teil einfach auch inhaltlich falsch und konzentriert sich in erster Linie auf die Schwierigkeiten und lässt jegliche Möglichkeiten aus, die es gäbe. Darum hat die GBA-Fraktion entschieden, dass wir diesen Prüfungsbericht ablehnen.

Präsidentin: Danke Ihnen. Dann hat Thomas Glauser von der SVP das Wort.

Thomas Glauser (SVP) für die Fraktion: Wenn man so ein bisschen die Überwachungskameras anschaut, wie die in Europa verteilt sind, dann stellt man vor allem fest, dass es in Berlin – der Hauptstadt von Deutschland, unserem Nachbarland, – allein 40'000 Videokameras hat. Das hat man nicht einfach so. Wo haben die Berliner ihre Videokameras? Sie haben sie eben dort bei den Hotspots, wo man besonders gerne Sicherheit hat. Das heisst, wenn jemand eben weiss, dass es überwacht ist, videomässig, ist die Sicherheit schon bald gewährleistet. Es braucht weniger Polizeipräsenz, weil man eben weiss, dass diese Zone unter observativen Feldern liegt. Wenn Sie zum Beispiel in irgendeine Tiefgarage hineingehen am Samstagabend, das Auto parkiert haben oder das Velo oder sonst irgendetwas, insbesondere eine Frau in der Nacht, wo es gefährlich sein kann, dann ist das sicher ein sehr guter Beitrag, dass man dort eine Videokamera hat und die Sicherheit gewährleistet. Aber auch Grossbritannien, London alleine hat 1'000'000 Videokameras. Das muss man sich einmal vorstellen, 1'000'000 Videokameras, und nicht einfach so wirklich wegen der Sicherheit. Und unsere Meinung von der SVP ist eben, auch in der Stadt Bern gibt es halt einfach Hotspots, bei welchen man mehr Anzeigen hat, Körperverletzung oder Leute aus der Bevölkerung bedroht werden, wo man die Sicherheit gewährleisten muss und man nicht immer gerade die Polizei anrufen kann, weil sie eben vielleicht auch nicht gerade präsent ist. Und dort ist es sicher angezeigt, dass man dort eine Videokamera montiert zugunsten der Sicherheit, dass eben gefährdetes Leben gerettet werden kann oder dass man eben den Täter fassen kann, für einen Beweis, was dort passiert ist. Und darum ist es unserer Meinung nach eigentlich auch ein bisschen in der Handlungsfreiheit des Gemeinderates, dass man das nicht unbedingt immer rechtfertigen muss, sondern dass es eben keine Bewilligungspflicht braucht.

Präsidentin: Danke, Thomas. Dann Florence Pärli für die FDP/JF-Fraktion.

Florence Pärli Schmid (JF) für die Fraktion: Die Fraktion FDP/JF sieht die Überwachungskameras differenziert. Sie können helfen, Gewaltdelikte zu verhindern und Eigentum zu schützen, zum Beispiel gegen Sprayereien. Wenn private Kameras aber den öffentlichen Raum filmen, lehnt das die Fraktion FDP/JF ab. Damit das also wenigstens in Kenntnis und im Einverständnis mit den Behörden passiert, findet die Fraktion FDP/JF die Idee eines Registers spannend und die Prüfung von entsprechenden Kontrollmöglichkeiten wichtig. Aus der Sicht der Fraktion FDP/JF zeigt aber der Prüfungsbericht auf, inwiefern das eben schwierig sein könnte. Wir sehen keinen Grund, aus diesem Grund den Prüfungsbericht abzulehnen.

Präsidentin: Merci Florence. Dann sind wir bei den Einzelvoten – Dominic Nellen.

Dominic Nellen (SP), Einzelvotum: Wieso verlangt die private Videoüberwachung im öffentlichen Raum nach einer Regelung in unserer Stadt? Der Gemeinderat verweist in seinem Bericht lapidar darauf, dass die Zivilgerichte zuständig seien. Betrachten wir doch kurz, wie so ein Verfahren etwa ablaufen könnte. Wenn jemand wissen will, ob ein Unternehmen oder eine Privatperson im öffentlichen Raum filmt oder gefilmt wird, dann muss ich zuerst ein Auskunftsbegehren stellen. Wird das nicht oder nicht zufriedenstellend beantwortet, kann ich mein Auskunftsbegehren eben auf dem Zivilweg einfordern. Ich muss also ein Schlichtungsgesuch einreichen. Nach etwa 2 bis 3 Monaten findet dann eine Schlichtungsverhandlung statt, zu der das filmende Unternehmen oder die filmende Privatperson vielleicht erscheinen oder dann vielleicht nicht erscheinen oder sich nicht einigen wollen. Dann muss ich eine Klage einreichen beim Zivilgericht und es beginnt ein Gerichtsverfahren. Nach rund einem Jahr entscheidet dann ein Gericht über das Auskunftsbegehren. Diese Verfahren sind kostenlos, aber ich riskiere, die Anwaltskosten der Gegenanwältin zu zahlen, wenn ich unterliege. Bis ich also schon einmal eine Auskunft habe, ob ich überhaupt gefilmt wurde, sind also rund eineinhalb Jahre vergangen und ich riskiere, dass ich eine Parteientschädigung von mehreren 1000 Franken zahlen muss. Ich als Rechtsanwalt reiche häufig und gerne Klagen ein. Für einen einzelnen und für einen Laien ist das Einreichen einer Klage aber nicht nur mit finanziellen Risiken verbunden, sondern auch mit grossen praktischen Hürden. Es ist, wie ich Ihnen jetzt gerade gezeigt habe, sehr kompliziert. Falls man dann die Löschung der Daten, das Feststellen der Rechtswidrigkeit dieser Videoüberwachung, die Einstellung oder die Anpassung der Überwachung oder Schadenersatz oder Genugtuung verlangen will, geht dann das ganze Rösslispiel noch einmal von vorne los, also wieder Schlichtungsverfahren, Schlichtungsverhandlung und Gerichtsverfahren, mit wieder den gleichen Risiken. Zusammen geht es also mehrere Jahre und ist mit extrem viel Aufwand verbunden, wenn ich so, auf dem Zivilweg, zu einem Ziel kommen will. Es ist mir klar, dass das die Instrumente gemäss Datenschutzgesetz sind, aber wir müssen uns auch im Klaren sein, dass sie praktisch prohibitiv sind. Niemand tut so etwas. Auch aus diesem Grund bin ich der klaren Auffassung, dass die Videoüberwachung in unserer Stadt verboten, respektive hoheitlich reguliert und beaufsichtigt werden muss. Es braucht eine Bewilligungspflicht und eine städtische Aufsicht, sonst versteckt sich der Gemeinderat, wie auch in diesem Bericht, einfach weiterhin hinter der Zuständigkeit des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (EDÖB) – wie sich der Gemeinderat im Bericht denn auch hinter den parallelen und jetzt abgeschlossenen Abklärungen der Stadt Zürich versteckt, als wären wir in dieser Frage von Zürich abhängig. So geht es sicher nicht. Die öffentliche Videoüberwachung geht uns alle an und

braucht ein Verbot respektive eine Bewilligungspflicht in unserer Stadt, und so eben eine grössere staatliche Kontrolle und konkrete Einflussmöglichkeiten auf städtischer Ebene ohne langwieriges Zivilverfahren.

Präsidentin: Merci Dominic. Gibt es weitere Einzelvoten? Dann kommt für den Gemeinderat Reto Nause.

Reto Nause, Direktor SUE: Ich bin schon ein bisschen erstaunt über das, was jetzt heute Abend vorgetragen wurde. Die private Videoüberwachung im öffentlichen Raum ist illegal. Wenn wir Kenntnis haben von solchen Vorkommnissen, dann handeln wir, dann stellen wir die Videoüberwachungen ab. Das haben wir gemacht im Schweizerhof, das haben wir gemacht bei der Kuba-Bar, als das Tram entgleist ist und man nachher all die schönen Videos im Netz gesehen hat. Also da braucht es nicht, Herr Nellen, Ihre teure Rechtsberatung, sondern da braucht es einfach ein Telefon an das Polizeiinspektorat und nachher gehen wir hin und schauen, hängt dort eine Kamera oder nicht. Wenn sie hängt und in den öffentlichen Raum hineinfilmt dann wird sie abgestellt. Die Rechtslage ist sonnenklar und von dem her gesehen bin ich auch ein bisschen erstaunt über all die Vorwürfe, die jetzt da heute mit einer Verve vorgetragen worden sind. Wir haben gehandelt. Wir haben nicht einfach gewartet und nichts gemacht, sondern wir haben gehandelt. Wir haben die bestehenden Videoüberwachungen, die in den öffentlichen Raum hineingefilmt haben von privater Seite, wir haben die abgestellt. Also von dem her gesehen können Sie sich darauf verlassen, dass das Polizeiinspektorat und die Sicherheitsdirektion in dieser Materie sensibilisiert sind und agieren. Auch das Bauinspektorat, im Übrigen, schaut hier hin, aber wir müssen Kenntnis von diesen Überwachungen erhalten. Und sorry, Bewilligungspflicht – ich nehme nicht an, dass die Kuba-Bar das irgendwo hätte bewilligen lassen. Also das bringt gar nichts. Was Sie da fordern, ist ein bürokratischer Leerlauf. Was wir als Behörde machen müssen, ist, dass wir auf Hinweise aus der Bevölkerung reagieren müssen und den rechtskonformen Zustand herstellen müssen. Und das machen wir, das kann ich Ihnen versichern. Und darum bin ich Ihnen dankbar, wenn sie entsprechend dem Gemeinderat folgen.

Präsidentin: Vielen Dank, Reto. Dann stimmen wir über den Prüfungsbericht ab.

Abstimmung Nr. 040

2018.SR.000185: Prüfungsbericht

Annahme

Ja	22
Nein	17
Enthalten	19

Präsidentin: Ihr habt den Prüfungsbericht angenommen. Wir kommen zu den Traktanden, 14 und 15, die behandeln wir zusammen.

2018.SR.000237

14 Interfraktionelle Motion GB/JA!, SP/JUSO, AL/GaP/PdA (Franziska Grossenbacher, GB/Timur Akçasayar, SP/Tabea Rai, AL/Luzius Theiler

GAP): Keine Buebetrickli bei den verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) – gegen eine Erhöhung der Fahrtenzahl für das Einkaufszentrum Westside; Begründungsbericht

Gemeinsame Beratung der Traktanden 14 und 15.

Traktandum 14 ist ein Begründungsbericht zu einer interfraktionellen Motion und Traktandum 15 ist eine Interpellation. Wird die Diskussion gewünscht durch die Einreichenden? Dann stimmen wir darüber ab, ob die Diskussion gewährt wird.

Abstimmung Nr. 041

2021.SR.000232: Quorum Traktandum 15

1/3 Quorum erreicht

Ja	37
Nein	13
Enthalten	0

Präsidentin: Die Diskussion ist gewährt. Jetzt haben zuerst die Einreichenden von Traktandum 14 das Wort, 8 Minuten, und nachher von Traktandum 15, 8 Minuten. Für Traktandum 14 ist es Timur Akçasayar.

Timur Akçasayar (SP) für die Einreichenden: Ich spreche auch gerade für die SP-Juso-Fraktion in dieser Sache. Der Begründungsbericht ist, mild ausgedrückt, nicht wirklich zu brauchen und wird auch der städtischen Verkehrspolitik nicht gerecht. Leider ist die Geschichte schon gegessen. Die Anhebung der Fahrtenzahlen ist bewilligt. Der heutige unrechtmässige Zustand ist somit legalisiert und die Versprechungen der Abstimmung zur Überbauung Brünnen und mit dem Freizeit- und Einkaufszentrum Westside wurden gebrochen. Da muss sich der Gemeinderat nicht wundern, wenn bei den aktuellen Überbauungsordnungen den Beteuerungen der Verwaltung mit den Fahrtenzahlen und mit dem Controlling nicht geglaubt wird. In einem Punkt gebe ich dem Gemeinderat recht: Entspricht ein Baugesuch den gesetzlichen Bestimmungen, muss es bewilligt werden. Bei diesem Genehmigungsverfahren hier, bei der Erhöhung der Fahrtenzahlen beim Westside, kann aber bezweifelt werden, dass die erstellten Fachberichte sauber erstellt wurden. Die Zeitung der Bund hat aufgedeckt, dass für die Mitarbeitenden des Westside zusätzliche Parkplätze in einem Parkhaus zugemietet wurden, das ausserhalb des Perimeters des verkehrsintensiven Vorhabens Westside ist. Das Bundesgericht hat bei einem ähnlichen Verfahren festgehalten, dass Parkplätze betrieblich ein Teil eines Shoppingcenters sind, auch wenn sie ausserhalb von einem Perimeter liegen, und darum sind diese Fahrten auch einzurechnen in die Fahrtenzahlen. Diese Fahrten sind bisher weder vom Gemeinderat noch von den Behörden noch vom Westside selbst deklariert worden und das ist im Grunde genommen ein Verstoss gegen die geltenden Bestimmungen zur Erhebung der Fahrtenzahlen. Es ist daher davon auszugehen, dass sowohl die Umweltverträglichkeitsprüfung als auch die Stellungnahmen der behördlichen Fachstellen zum Baugesuch von falschen Zahlen ausgehen, und somit sind auch die Aussagekräfte zu relativieren. Aber leider interessiert das den Gemeinderat und die zuständigen Gremien nicht und sie drücken lieber ein Auge zu. Auch hier gilt wie immer: Die Kleinen werden bestraft, die Grossen kommen irgendwie davon. Weiter werden im gemeinderätlichen Bericht die Anstrengungen der Betreiberschaft

gelobt. Aber seien wir ehrlich: vieles, was dort erwähnt ist und aufgezählt ist, ist nicht neu und wird von etlichen Firmen ohne festgelegte Fahrtenzahlen umgesetzt. Persönlich finde ich die Aussagen zum Gebührenmodell der beste Witz an diesem Prüfungsbericht. Diese sind scheinbar angehoben worden oder sollen noch angehoben werden. Bei der Baubewilligung seien scheinbar in Absprache mit dem Controlling-Organ Auflagen für wirksame, aber verhältnismässige Massnahmen gemacht worden. Welche das sind, wird im Bericht nicht erwähnt. Vielleicht hören wir die ja heute Abend. Aber 2 Beispiele: Der Tagestarif im Parking Rathaus beträgt 3 Franken 60 pro Stunde und im Bahnhof ist er 4 Franken 40 pro Stunde. Die wenigsten wissen, wie viel es im Westside ist. Ich sage es euch: Es sind 40 Rappen pro Stunde. Wisst ihr, wer diesen Tarif auf 1 Franken 50 hinauf verhandelt hat mit einer Einsprache? Es waren nicht die Behörden, es war nicht das Controlling-Organ, es war auch nicht der Gemeinderat, sondern der VCS. Und noch schöner ist, dass diese Massnahme eigentlich vor 2 Wochen hätte umgesetzt werden sollen, aber man bezahlt immer noch 40 Rappen pro Stunde.

Aus unserer Sicht als SP-JUSO-Fraktion müssen die Fahrzahlen klar verbindlicher geregelt werden, zum Beispiel in der Überbauungsordnung, wie es jetzt bei den aktuellen Überbauungsordnungen des Weyermannshaus oder beim kommenden Wifag-Areal geplant ist. Aber wie gesagt, leider ist das Vertrauen nicht da und nicht gegeben, dass die Bestimmungen auch wirklich durchgesetzt werden. Wir haben eher die Befürchtung, dass sie später einmal an die Realität angepasst werden. Unsere Erfahrung ist somit eigentlich ganz einfach: Die Festlegung der Anzahl MIV-Abstellplätze ist das einzig wirksame Mittel für eine Reduktion des MIV und nur so können wir die Klimaziele wirksam erreichen.

Präsidentin: Merci vielmals Timur. Dann haben die Einreichenden von Traktandum 15 das Wort – Michael Ruefer.

Michael Ruefer (GFL) für die Einreichenden: Nachdem ja die Buebetrickli-Motion offensichtlich im Leeren verlaufen ist mit dieser Antwort vom Gemeinderat, haben wir es nachher im 21 noch einmal probiert, und zwar mit sehr offen formulierten Fragen, wie man denn jetzt nach diesem Versagen im Westside vorgehen will. Dort hat man ja diverse Massnahmen ergriffen, aber nachher halt doch gemerkt, dass man jetzt die DTV-Zahlen anheben muss auf 8'000. Dass man da dem Gemeinderat die Fragen stellt, ja wie sieht er das mit dem Fahrtencontrolling? Kann man das weiterentwickeln, wenn es ja offensichtlich nicht möglich ist, die Fahrtenkontingente wie ursprünglich vorgesehen einzuhalten? Die Antwort, muss man ganz offen sagen, ist sehr ernüchternd. Es deutet wirklich auf eine Attitüde von "keine Lust" hin, anders kann man das wirklich nicht formulieren. Was, glaube ich, noch beruhigend ist, ist zu hören, dass man jetzt auch abseits von den verkehrsintensiven Vorhaben, wenn die DTV-Zahlen unter 5'000 liegen, dass man dort zum Teil jetzt eben in die Überbauungsordnungen (ÜO) zum Beispiel so ein Fahrtenkontingent hineinschreibt oder eben, wie beim Meinen-Areal, sogar weitergeht und sagt, es gibt eine Ersatzabgabe, wenn das Fahrtenkontingent nicht eingehalten werden kann. Das ist ein Zeichen und man kann sich, glaube ich, wirklich nur wünschen, dass man bei einem neuen verkehrsintensiven Vorhaben – so viele gibt es auch nicht, muss man vielleicht auch sagen – dass auch zu dieser Massnahme von einer Ersatzabgabe gegriffen wird, dass, wenn das Fahrtenkontingent, das verbindlich festgelegt worden ist, das auch zum Beispiel für eine Abstimmung sehr massgebend ist, wenn so etwas gebaut wird, dass, wenn das nicht eingehalten werden kann, nachher eine Ersatzabgabe fällig wird, die tatsächlich auch zu spüren ist. Das ist, glaube ich, so

der den Weg, den ich da ein bisschen hineininterpretiere. aber es fehlt einfach auch ein bisschen der Wille, da tatsächlich etwas zu verändern, was erschreckend ist, wenn man sieht, wo wir hingehen, klimatechnisch und auch mit dem Verkehr, den so verkehrsintensive Vorhaben anziehen.

Präsidentin: Danke, Michael. Dann kommen wir zu den Fraktionserklärungen. Katharina Gallizzi für die GB/JA-Fraktion.

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion: Wenn etwas gebaut wird, das potenziell zu viel Verkehr führen wird, ein sogenanntes verkehrsintensives Vorhaben oder ViV, dann wird als Teil der Bewilligung festgelegt, wie viele MIV-Fahrten dadurch generiert werden dürfen. Aber nicht nur bei solchen ViV, das haben wir vorher schon gehört, auch zum Teil bei Überbauungsordnungen können Mobilitätskonzepte ausgehandelt werden mit dem Ziel, den Verkehr weg vom MIV auf verträglichere Mobilitätsformen wie ÖV, Fuss- oder Veloverkehr zu lenken. Solche Konzepte und Fahrtenkontingente können garantieren, das Bauvorhaben die Klimaziele einer Stadt nicht torpedieren und nur Vorhaben umgesetzt werden, die keine übermässigen CO₂-Emissionen generieren. In der Theorie sind die Fahrtenkontingente also potente Instrumente. Ich sage in der Theorie, denn natürlich bringt es nichts, wenn man zwar maximale MIV-Fahrten festlegt, diese aber dann einfach nicht eingehalten werden, wie zum Beispiel beim Westside, wie wir es vorher gehört haben. Dieser Konsumtempel mit Bad, Multiplex-Kino Fastfood-Restaurants und Läden liegt direkt an der Autobahn, und da kann auch die angrenzende S-Bahn-Haltestelle nichts daran ändern, dass es grundsätzlich für Autofahrende ausgelegt ist. Wie sonst würde sich erklären lassen, dass nebenan ein Parkhaus mit insgesamt 1'275 Kundenparkplätzen, so steht es auf der Seite des Westside-Parks, gebaut worden ist mit Parkierungsgebühren von 40 Rappen pro Stunde. Es ist somit eigentlich wenig erstaunlich, dass die vereinbarten Fahrtenkontingente nicht eingehalten werden konnten. Es reicht halt nicht, wenn man pro forma irgendwo auf der Webseite schreibt, kommt doch bitte mit dem ÖV, wenn man daneben ein so grosses Parkhaus hinstellt. Zudem wird auf der Seite vom Westside auch damit geworben, dass es extrem genial gelegen sei, gerade neben der A1, und übrigens, wenn man dann einkaufen gehe mit dem Auto, dann könne man während des Aufenthalts auch noch gerade sein Auto ökologisch reinigen lassen. Was eine ökologische Autoreinigung ist, weiss ich auch nicht so genau. Aber anstatt die Konsequenzen dieses Handelns tragen zu müssen, wird im Westside einfach das Fahrtenkontingent erhöht. Das ist doch absurd. Man legt etwas fest und wenn sich der Vertragspartner dann nicht an die Abmachungen hält, wird einfach die Abmachung geändert. Der Gemeinderat schreibt dann, dass es ja aus dem Quartier auch nie Reklamationen gegeben habe und dass die Baubewilligung jetzt ja mit verhältnismässigen Massnahmen gegen die Überschreitung der bewilligten Fahrten eingedämmt werden solle. Warum verhältnismässige Massnahmen? Wie wäre es beispielsweise mit wirkungsvollen Massnahmen wie der Reduktion der Parkfläche? Und es geht ja auch nicht nur um das Quartier, sondern es geht um den Klimaschutz. Es geht darum, dass wir das Klimareglement einhalten müssen und dass übermässige MIV-Fahrten verhindert werden sollen.

Da ist die Antwort des Gemeinderates schon ein bisschen erstaunlich, denn in der Beantwortung unserer Interpellation sagt er, er sehe in diesem Fall kein Behördenversagen. Es sei alles so gelaufen, wie es müsse. Die Stadt nehme doch ihre Verantwortung wahr und achte auch darauf, dass die Parkplätze auf ein sinnvolles Mass beschränkt würden. Allerdings gibt der Gemeinderat dann doch zu, dass es sich als Schwäche

erweise, wenn bei der Überschreitung der Kontingente geeignete Handlungsmöglichkeiten fehlten. Es ist deshalb wichtig, und das hat Michael Ruefer vorhin auch schon gesagt, dass der Gemeinderat, wie er in der Interpellation ausführt, solche Handlungsoptionen jetzt endlich testet. Wir begrüßen es, dass zum Beispiel beim Meinen-Areal eine Ersatzabgabe als Sanktionsmassnahme definiert worden ist, und wir fordern, dass das überall so gemacht wird, denn solche Massnahmen sind nötig, damit in Zukunft nicht mehr einfach die Hände verworfen werden, wenn die abgemachten Vorgaben nicht eingehalten werden. Ein Versagen wie beim Westside können wir uns in Zukunft einfach nicht mehr leisten.

Präsidentin: Merci Katharina. Gibt es noch weitere Fraktionserklärungen? Oliver Berger für die FDP-JF-Fraktion.

Oliver Berger (FDP) für die Fraktion: Ich will mich kurzhalten. Ja, es ist einfach in dieser Debatte, die Feindbilder sind klar, der MIV ist böse, der LV ist gut, der ÖV ist auch gut. Ich glaube, dass Mobilität nur in einer Kombinationslösung möglich ist. Es ist ein Grundbedürfnis, und das hat auch die Gemeinderätin gesagt, Marieke Kruit: Die Mobilität hört nicht an den Toren der Stadt auf, Bern ist nicht eine Insel. Es braucht einen kombinierten Verkehr und da wäre so eine Lösung wie eine Westside, ein Hub, wo man umsteigen kann, was attraktiv ist. Dort kann man vom MIV eigentlich gut umsteigen auf den ÖV oder auch auf den LV. Das ist aus meiner Sicht nicht verwerflich. Wir begrüßen solche Vorstösse wie kombinierten Verkehr und Park-and-Ride-Installationen, alles andere ist Ideologie.

Präsidentin: Merci Oliver. Wenn es keine weiteren Fraktionsvoten mehr gibt, sind wir bei den Einzelvoten. Dann hat Gemeinderat Reto Nause das Wort – er verzichtet. Traktandum 14, den Begründungsbericht, nehmen wir zur Kenntnis. Der Zufriedenheitsgrad bei Traktandum 15 ist nicht zufrieden. Dann sind wir bei Traktandum 16.

2021.SR.000232

- 15 Interfraktionelle Interpellation GB/JA!, GLP/JGLP (Katharina Gallizzi, GB/Michael Ruefer GLP): Fahrtencontrolling und Klimamassnahmen – welche Veränderungen sind nötig, welche Veränderungen sind möglich?**

Gemeinsame Beratung der Traktanden 14 und 15: siehe Traktandum 14.

2019.SR.000214

- 16 Interpellation Erich Hess (SVP) - übernommen durch Janosch Weyermann (SVP): Transparenz und Kontrolle der ambulanten Familienbegleitungen und ihre Tarife, Präsenzstunden und Kosten**

Präsidentin: Das ist eine Interpellation. Wir stimmen darüber ab, also ich gehe davon aus, dass- Ah, nicht. Eine kurze Erklärung? Also gut, zufrieden mit der Antwort, das ist super. Gut, dann machen wir weiter. Wir sind bei Traktandum 17 und 18, die werden zusammen behandelt.

2021.SR.000024

17 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Edith Siegenthaler/Timur Akçasayar, SP): Leiht EWB dem AKW Gösgen Geld?

Gemeinsame Beratung der Traktanden 17 und 18.

Präsidentin: Es ist eine Interpellation der SP-JUSO und eine Interpellation der GFL-Fraktion. Wir stimmen zuerst darüber ab, ob wir über die Interpellation in Traktandum 17 diskutieren, wenn die Diskussion gewünscht ist. Sie ist nicht gewünscht? Also, eine kurze Erklärung. Moment schnell: Traktandum 18, ist hier die Diskussion gewünscht? Dann stimmen wir darüber ab, ob wir bei Traktandum 18 diskutieren.

Abstimmung Nr. 042

2021.SR.000061: Traktandum 18

1/3 Quorum erreicht

Ja	27
Nein	26
Enthalten	0

Präsidentin: Gut, also da ist 1/3 erreicht bei Traktandum 8, dann diskutieren wir. Zuerst hat Timur Akçasayar kurz das Wort für die Einreichenden von Traktandum 17.

Timur Akçasayar (SP) für die Einreichenden: Ich weiss nicht so recht, was ich von der Haltung der zuständigen Gremien zu diesem Aktionärsdarlehen halten soll. Wie wir mit der Interpellation erfahren konnten, ist das Darlehen für die Gewährleistung der Sicherheit gedacht und nicht für die Verlängerung der Betriebsdauer. Fakt ist aber, dass nicht das Alter, sondern die Sicherheit über die Betriebsdauer eines Kernkraftwerks (KKW) in der Schweiz entscheidet. Für mich ist das ganze Handeln von EWB und des Gemeinderats ein Widerspruch und ich bin mir sicher, im Jahr 2040 wird der Gemeinderat schreiben, dass niemand die Aktienbeteiligung hat übernehmen wollen und wir weiterhin in die Sicherheit von diesem uralten KKW Geld hineinstecken müssen. Also eine nicht endende Geschichte wird das sein. Ich bin mit der Antwort nicht zufrieden.

Präsidentin: Merci vielmals Timur. Dann gebe ich den Einreichenden von Traktandum 18 das Wort, Marcel Wüthrich.

Marcel Wüthrich (GFL) für die Einreichenden: Das Aktionärsdarlehen von EWB an das AKW Gösgen liegt unterdessen schon fast 4 Jahre zurück. Da waren die Strompreise noch einiges tiefer als heute. Die Antworten zu diesen 2 Interpellationen lassen aber viele Fragen offen. Zuerst einmal staunen wir, dass der Energiedirektor bei einer politisch so heiklen Sache anfänglich offenbar nicht über die Gewährung des Darlehens durch die EWB informiert gewesen ist. Der Gemeinderat versichert, dass das Darlehen zu marktüblichen Konditionen verzinst wurde, aber trotzdem kann man sich die Frage stellen, was denn die Vorteile für das AKW Gösgen gewesen sind, wenn das Geld nicht vom freien Kapitalmarkt aufgenommen wurde oder aufgenommen werden musste. Auf

alle Fälle ist es so, es gibt keine Aktionärspflicht zur Gewährung eines Darlehens, weder durch EWB noch durch die Stadt Bern. Und ich verweise schnell auf die Stadt Zürich: Dort sind zwar die Strukturen ein bisschen anders, weil das EWZ in den Verwaltungsbetrieb integriert ist, aber die Stadt Zürich hat das Ganze dadurch viel transparenter machen können und es hat sogar im Parlament eine Abstimmung darüber gegeben.

Ich bin selber in 2 Kilometer Entfernung zum KKW Gösgen aufgewachsen und umso mehr ist mir die Sicherheit des Werkes ein riesiges Anliegen. Umso mehr gibt mir das aber auch Anlass zur Sorge, wenn man dann erfahren muss, dass Sicherheitsausgaben nicht aus den laufenden Einnahmen gedeckt werden können und dazu ein Darlehen der Aktionäre notwendig wird. Und das auch, wenn es gemäss Antwort zu Punkt 3 der GFL-Interpellation als Mix aus mehreren Finanzierungsaspekten kaschiert wird, denn auf der anderen Seite ist gemäss Antwort zu Punkt 2 der SP-Interpellation gesagt worden, dass der Finanzbedarf nicht mehr vollständig durch den operativen Cashflow gedeckt werden kann. Und begründet wird das mit Wertschwankungen der STENFO, das sind die 2 Fonds zur Stilllegung und zur Entsorgung der AKW. Ja und da stellt sich dann natürlich weiter die Frage, werden die STENFO die künftigen Kosten für Stilllegung und Entsorgung tatsächlich decken. Jetzt muss man wissen, dass diese STENFO eine relativ riskante Anlagestruktur aufweisen, und zwar haben sie einen Aktienanteil von 40%. Ihr wisst, ich bin beruflich mit der Pensionskasse in der Aufsicht tätig, und wenn man es mit Pensionskassen vergleicht, dann ist dort ein Aktienanteil von rund 30% üblich und nicht 40%, wie sie diese Fonds haben. Und was noch ganz wichtig ist, viel wichtiger noch: Die Pensionskassen, die haben Wertschwankungsreserven, und das Wort Wertschwankungsreserve finde ich in diesem Bericht, im Jahresbericht der STENFO, überhaupt nirgends. Wertschwankungen – ja gibt es eben, wenn man 40% Aktienanteil hat und noch andere riskante Anlagen. Aber diese bedingen eben wie gesagt Wertschwankungsreserven und angemessen, nach Pensionskassen-Massstäben, wären sicher mindestens 20 bis 25%. Das würde dann auch heissen, dass ein Deckungsgrad dieser STENFO von 120 bis 125% nötig wäre.

Ja und jetzt schauen wir doch einmal in die Bilanz hinein von diesen STENFO. Wo stehen sie denn? Ja, per Ende 2022 sind die in Unterdeckung gewesen, und zwar nach einer Jahresrendite von minus 15% ungefähr. Und wir reden bei diesen 2 Fonds von einer Bilanzsumme von rund 8'000'000'000 Franken. Und jetzt kann man sich ausrechnen, was das für das KKW Gösgen heisst. Mit dem Aktienanteil von 7,5% wo EWB trägt, komme ich auf ein Loch, wenn man dem so sagen will, bis diese STENFO wirklich an einem gesunden Ort wären, von 200'000'000 Franken. So. Und eine solche Anlagestrategie mit 40% Aktienanteil und ohne Wertschwankungsreserve, das ist nach meinen Begriffen eine Voodoo-Strategie. Das ist fauler Zauber. Es wäre deshalb sehr gescheit, wenn EWB darauf hinwirken würde, dass das AKW mit der ursprünglich vorgesehenen Laufzeit abgestellt werden kann und bis dann auch die STENFO-Beiträge inklusive der nötigen Sicherheitsreserven für die Kosten und inklusive der Wertschwankungsreserven voll geäufnet sind. Ich rufe heute, an dem Schalttag, den wir ja haben, wirklich dazu auf, den Schalter umzustellen. Der Atomstrom muss seine Kosten voll decken. Er ist heute viel zu billig. Die Kostenwahrheit ist nicht gegeben. Im Prinzip reden wir von einer impliziten Subvention von Atomstrom. Wo wir uns einig sind: Die verbleibende Laufzeit des AKW Gösgen darf nicht mit den getätigten Investitionen künstlich verlängert werden. Und da auch noch ein Hinweis: Gerade die STENFO rechnen nämlich nicht mit 60 Jahren Laufzeit, sondern mit 50 Jahren.

Bei der GFL-Interpellation bin ich mit der Antwort teilweise zufrieden und danke für die Antworten.

Präsidentin: Merci vielmals Marcel. Gibt es Fraktionserklärungen? Einzelvoten? Der Gemeinderat verzichtet. Die Einreichenden von Traktandum 17, von der Interpellation, sind nicht zufrieden.

2021.SR.000061

18 Interpellation Fraktion GFL/EVP (Marcel Wüthrich, GFL): Gewährung eines Aktionärsdarlehens an das KKW Gösgen?

Gemeinsame Beratung der Traktanden 17 bis 18: siehe Traktandum 17.

Präsidentin: Die Einreichenden von Traktandum 18 sind, wenn ich das richtig verstanden habe, zufrieden – oder? Teilweise zufrieden. Gut. Wir sind bei Traktandum 19.

2021.SR.000078

19 Postulat Fraktion GB/JA! (Katharina Gallizzi, GB/Eva Krattiger, JA!): Solarcity Bern; Prüfungsbericht

Präsidentin: Ein Postulat, ein Prüfungsbericht zu einem Postulat. Die Einreichenden haben das Wort. Von der GB/JA-Fraktion Katharina Gallizzi.

Katharina Gallizzi (GB) für die Einreichenden: Jetzt bin ich schon wieder hier und wenn wir durch die Traktandenliste kommen, ist es nicht das letzte Mal heute. Vor zwei-einhalb Jahren ist das vorliegende Postulat erheblich erklärt worden und schon 2019 hat der Stadtrat eine Motion angenommen, die fordert, dass Bern bis 2035 klimaneutral sein soll. 5 Jahre sind in der Zwischenzeit schon verstrichen, es bleiben nur noch 10 Jahre, um das Ziel zu erreichen. Vor diesem Hintergrund ist es doch einigermaßen erstaunlich respektive eher beängstigend, wie wenig sich in dieser Zeit bewegt hat. Wie im Postulat ausgeführt, könnten 60% vom städtischen Stromverbrauch durch lokal produzierte Solarenergie gedeckt werden. Das würde aber voraussetzen, dass auf allen geeigneten Dächern Solaranlagen gebaut werden müssten. Man muss jetzt weder ein*e Expert*in sein noch irgendwelche Berichte lesen, um zu merken, dass wir meilenweit davon entfernt sind. Es reicht, mit offenen Augen durch die Stadt zu gehen, um zu realisieren, dass Fotovoltaikanlagen in der Stadt definitiv Mangelware sind. Man kann jedoch nicht behaupten, dass der Gemeinderat das nicht wissen würde. Im Controllingbericht zu der Energie- und Klimastrategie, der im August 2022 veröffentlicht worden ist, kann man lesen, dass der Anteil erneuerbare Energie an der Stromproduktion seit 2008 gleichbleibend auf 45% vor sich hindümpelt, anstatt sich in Richtung der angestrebten 65% zu bewegen. Dazu heisst es im Bericht: "Es besteht Handlungsbedarf. Auch in der Stadt Bern existiert ein riesiges Potenzial, Photovoltaikanlagen auf Dächern zu installieren. Es muss im Hinblick auf die ungewollten Abhängigkeiten und die Versorgungssicherheit dringend genutzt werden." Und weiter heisst es: "Der Ausbau von Solaranlagen muss zur Zielerreichung jedoch deutlich gesteigert werden."

Okay, das Problem ist also erkannt. Nur leider ist nirgends eine Strategie zu erkennen, wie man das Problem lösen könnte. Im Prüfungsbericht zu unserem Postulat wird ausgeführt, dass der Kanton bisher griffige Massnahmen oder Vorschriften verhindert habe. Das ist, ich gebe es zu, extrem mühsam und macht es natürlich nicht gerade einfach für die Stadt, hier vorwärtszukommen. Aber jetzt hat sich die Ausgangslage zum Glück geändert. Vor einem Jahr ist das neue Energiegesetz in Kraft getreten, das bei Neubauten in der Regel den Bau von Solaranlagen vorsieht. Wie sich diese Regelung auf die Stadt auswirken wird und wie sie genau umgesetzt werden kann, würden wir in Zukunft gerne noch erfahren. Aber auch wenn die kantonale Gesetzgebung bis jetzt eher ungünstig gewesen ist, hätten wir uns doch ein bisschen mehr Inhalt und Fantasie bei der Beantwortung unserer Fragen gewünscht. Schliesslich hat sich der Gemeinderat mit der Energie- und Klimastrategie ja selber das Ziel gesetzt, das Potenzial der Solaranlagen in der Stadt besser zu nutzen. Und der Gemeinderat hat damals die gesetzlichen kantonalen Vorschriften gekannt, als er die Energie- und Klimastrategie ausgearbeitet hat. Da muss doch irgendein Plan vorhanden sein, wie man das Solarpotenzial in der Stadt besser nutzen kann. Ein paar Beratungen des Ökofonds reichen hier bei weitem nicht aus. Wie wäre es denn zum Beispiel, wenn man in Bern ein Modell umsetzen würde wie in Burgdorf? Dort haben sich Stadt, Burgergemeinde und private Investoren zur Solarstadt Burgdorf AG zusammengeschlossen mit dem Ziel, in einem Industriequartier so viel Solarpanels zu bauen, dass damit 10% vom Burgdorfer Stromverbrauch gedeckt werden kann. Das wären Lösungsansätze, die wir uns in der Antwort des Postulats erhofft hätten. Oder wie wäre es denn, wenn zumindest die Stadt mit gutem Beispiel voraus ginge und auf allen Gebäuden, die ihr gehören, endlich Solaranlagen installieren würde? Aber nicht einmal dazu ist man bereit. Es gibt immer irgendetwas, das dagegenspricht. Das Dach ist entweder zu klein oder zu verwinkelt oder zu schattig oder zu wenig stark. Und im Endeffekt kostet es dann halt doch zu viel. Wie bitte sollen die privaten Hausbesitzenden davon überzeugt werden, auf ihren Dächern Anlagen zu installieren, wenn sich sogar die Stadt damit schwertut? Wir müssen endlich von dieser könnte-würde-täte-Logik wegkommen und es muss sich in unseren Köpfen festsetzen, dass jedes Haus eine Solaranlage braucht. Punkt. Genauso, wie beispielsweise alle Häuser erdbebensicher gebaut werden müssen. Nur im absoluten Notfall darf darauf verzichtet werden, denn wie sonst wollen wir unsere Klimaziele erreichen? Es bleiben uns gerade noch 10 Jahre, um diese Motion umzusetzen, die wir angenommen haben. Wie man unschwer merken kann, sind wir mit dem Prüfungsbericht nicht zufrieden, denn wir hätten gern, dass zusätzliche und vor allem zielführende Wege aufgezeigt werden, wie wir hier vorwärtskommen können. Schon 2019 hat der Gemeinderat das 5 vor 12 der Klimapolitik ausgerufen. Auf diese schönen Worte müssen jetzt endlich Taten folgen und es reicht nicht mehr, sich einfach gegenseitig den schwarzen Peter hin und her zu schieben.

Präsidentin: Merci Katharina. Gibt es hier Diskussionsbedarf? Gut, dann kommen wir zu den Fraktionserklärungen oder Einzelvoten. Halua, ist das eine Fraktionserklärung? Gut, dann kommen wir zu den Fraktionserklärungen. Halua Pinto für die SP/JUSO.

Halua Pinto de Magalhães (SP) für die Fraktion: Die Ausnützung des Potenzials von Solaranlagen in der Stadt Bern ist ungenügend und auch die Entwicklung ist wenig hoffnungsvoll. Wie die Einreichenden dargelegt haben, fehlen griffige Massnahmen, übergeordnet, aber es fehlen auch Verpflichtungen, die man hier für private Immobi-

lienbesitzende einsetzen könnte. Es fehlen griffige Investitionshilfen, die man umfassend einsetzen könnte. Aber es könnte auch tatsächlich mehr Inspiration von der Stadt, von EWB kommen, indem man partizipative Modelle von Nachwärmeverbunden etcetera – Ach, jetzt sind wir ja bei Solar! – indem man partizipative Modelle von Zusammenschlüssen zum Eigenverbrauch aktiver fördern würde. Jetzt habe ich völlig den Faden verloren. Also: Wir sind nicht zufrieden, wie sich die Stadt hier hinter der Handlungslosigkeit versteckt, und wir würden uns wünschen, dass in einem neuen Postulatsbericht mehr Möglichkeiten aufgezeigt werden. Gerade die Zusammenarbeit und Kooperation mit Privaten oder der Bürgergemeinde, wie es auch die Einreichenden dargelegt haben, wäre besonders wichtig. Wir nehmen das Postulat an, lehnen aber den Begründungsbericht ab.

Präsidentin: Danke Halua. Dann hat Alex Feuz für die SVP-Fraktion das Wort.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion: Diese Solarpflicht – ich möchte einfach darauf aufmerksam machen, es gibt gewisse Liegenschaften, bei welchen ihr einfach keine Solaranlage machen könnt, weil sie dermassen unwirtschaftlich ist. Wenn Sie ein zerklüftetes Dach haben, ein sogenanntes Krüppelwalmdach, mit x Lukarnen, dann können Sie dort sinnvollerweise keine Solaranlage machen, und wenn Sie das wollen, dann verursachen Sie einfach hohe Kosten für den Hauseigentümer und schlussendlich für die Mieter. Das bringt gar nichts. Das bringt vielleicht irgendwie einer Solarfirma etwas, die dann in China die Sache produziert, ihr mag das gewisse Sachen bringen. Darum sind wir hier sehr skeptisch. Ich habe nichts gegen Solarenergie an Orten, wo es sinnvoll ist. Ich sehe das beispielsweise bei landwirtschaftlichen Unterständen, irgendwie dort für Mähdrescher-Hallen, kein Problem, aber sonst müssen Sie sagen, dann soll auch der Eigentümer entscheiden, was er darf und nicht darf. Und ich habe vorher schon gesagt, ich wiederhole mich da, ich bin ein bisschen redundant, Entschuldigung, da predigt ihr gross die Klimakatastrophe und alle ihre Grossen fliegen in der ganzen Welt herum, ohne Hemmungen, und dafür soll man dann Sachen machen, die überhaupt vom Wirkungsgrad her ganz gering sind. Und das muss man einfach jetzt ganz klar festhalten.

Präsidentin: Danke, Alex. Ich sehe keine Fraktionserklärungen mehr. Gibt es Einzelvoten? Dann hat Reto Nause das Wort für den Gemeinderat.

Reto Nause, Direktor SUE: Ich bin mit den Postulanten einverstanden. Wir müssen hier mehr machen, wir wollen mehr machen. Ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen, dass die Postulatsantwort mittlerweile dreijährig ist. Also wir haben ein neues kantonales Energiegesetz. Wir haben auf Bundesebene das Klimaschutz- und Innovationsgesetz, das in Kraft gesetzt worden ist, das neu Möglichkeiten auch anbietet und von daher gesehen machen wir eigentlich all das, was möglich und machbar ist. Wenn Ihr die städtischen Liegenschaften als Vorbilder hervorkehren wollen, dann müssten Sie einen Vorstoss machen, der Immobilien Stadt Bern (ISB) verpflichtet, sämtliche Dachflächen in der Stadt auszurüsten. Das kann nicht das Amt für Umweltschutz (AfU) machen. Dort wäre dann unsere Immobilienabteilung in der Verantwortung und müsste tatsächlich halt die Dächer nachher eindecken. Es passiert ja aber auch schon. Es passiert vielleicht nicht in dem Umfang, wie man sich das wünscht und vielleicht nicht in der Geschwindigkeit, wie man sich das wünscht. Was die privaten Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer angeht, dort haben wir mit den neuen gesetzlichen Grundlagen tatsächlich mehr

Spielraum als noch in der Vergangenheit. Aber wenn Ihr jetzt den Prüfungsbericht einfach ablehnt, dann bringt uns das eigentlich auch nicht weiter. Ich glaube, wir sind auf einem guten Weg, wir werden alle Möglichkeiten, die uns die neuen gesetzlichen Grundlagen bieten, ausnützen und gehen hier vorwärts.

Präsidentin: Merci Reto Nause. Wir kommen zur Abstimmung über den Prüfungsbericht.

Abstimmung Nr. 043

2021.SR.000078: Prüfungsbericht	
Ablehnung	
Ja	28
Nein	31
Enthalten	0

Präsidentin: Sie haben den Prüfungsbericht abgelehnt. Wir müssen eine neue Frist festsetzen. Ich habe vorher nichts gehört. Sind Sie einverstanden, dass wir darüber abstimmen, dass sie verlängert wird auf Ende September 24?

Rufe aus dem Plenum.

Also bis Ende Februar 25. Gut, dann stimmen wir über die neue Frist ab.

Abstimmung Nr. 044

2021.SR.000079: Fristverlängerung	
Annahme	
Ja	57
Nein	0
Enthalten	1

Präsidentin: Sie haben der neuen Frist zugestimmt.

2021.SR.000079

20 Motion Fraktion GB/JA! (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB): Kostendeckende Vergütungen für Photovoltaikanlagen

Präsidentin: Wir sind bei Traktandum 20, eine Motion. Es ist Annahme als Richtlinie empfohlen. Ist diese Motion bestritten? Sie ist nicht bestritten. Dann haben die Einreichenden eine Minute für eine kurze Erklärung.

Katharina Gallizzi (GB) für die Einreichenden: Es freut uns natürlich, dass das angenommen werden soll, aber es wird ja nur eine Richtlinie sein. Deshalb möchte ich dem Gemeinderat einfach noch mitgeben: Auch hier ist der Bericht sehr alt und es hat sich in der Zwischenzeit sehr viel geändert. Es ist jetzt so, dass EWB ein neues Modell hat, das an den realen Marktpreis gekoppelt wird. Das ist ganz neu, das gibt es erst seit 2024. Ich denke, hier wird man auch darauf achten müssen, ob das wirklich etwas bringt. Nicht, dass es dann, wenn das zu fest hin und her schwankt, für die Leute, die

eine Solaranlage bauen wollen, fast unmöglich wird, zu planen. Also, lieber Gemeinderat, auch hier: Achte bitte darauf, dass das wirklich dann auch zu einer Verbesserung führt.

Präsidentin: Danke vielmals, Katharina. Indem es nicht bestritten ist, haben Sie die Motion als Richtlinie erheblich erklärt.

Stillschweigende Annahme.

2021.SR.000129

21 Postulat Fraktion GB/JA! (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB): Klimabudget nach dem Vorbild von Oslo auch für Bern; Prüfungsbericht

Präsidentin: Wir sind bei Traktandum 21. Das ist ein Prüfungsbericht, hier ist die Traktandierung beantragt worden. Die Einreichenden haben das Wort, das ist nochmals Katharina Gallizzi für die GB/JA-Fraktion.

Katharina Gallizzi (GB) für die Einreichenden: Also, das ist das letzte Mal für heute. Unser Vorstoss fordert den Gemeinderat auf, zu prüfen, wie in Bern ein Klimabudget nach dem Vorbild von Oslo eingeführt werden kann und wie die dafür nötigen Emissionsdaten erhoben werden können, um das entsprechende Geld für die Erhebung dann im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) und im Budget einzustellen. Der Prüfungsbericht des Gemeinderats zu diesem Postulat ist ziemlich ernüchternd, denn entweder hat der Gemeinderat nicht begriffen, was ein Klimabudget ist, oder er wollte es nicht begreifen. Beides wäre gleichermassen schockierend. Auf der von uns verlinkten Homepage der Stadt Oslo mit dem Titel "Climate Budget for Dummies" ist die Wirkungsweise eines Klimabudgets nämlich einfach beschrieben und so kompliziert ist das jetzt auch wieder nicht. Wir müssen entsprechend davon ausgehen, dass der Gemeinderat einfach nicht begreifen wollte, worum es eigentlich geht, und seine Antwort eine Art Arbeitsverweigerung ist. Also hier, lieber dem Gemeinderat, noch einmal zum Mitschreiben: Das Klimabudget funktioniert wie ein normales Budget, nur dass es nicht um ausgegebenes Geld, sondern um ausgestossene CO₂-Emissionen geht. Für jedes Planjahr werden die zulässigen Emissionen angegeben, dazu die angestrebten Einsparungen der Emissionen in CO₂-Äquivalenten und schliesslich die geplanten Massnahmen und die angestrebte quantifizierte Reduktion der Emissionen. So kann man beispielsweise beziffern, wie viel CO₂-Äquivalente jährlich durch den Ausbau der Veloinfrastruktur, die Umstellung der Stadtbusse auf Elektrobusse oder die Ersetzung von Ölheizungen durch andere Heizformen reduziert werden können. Der Gemeinderat führt in seiner Antwort jetzt aus, dass im Klimareglement ja ein Absenkpfad definiert sei und dass man deshalb ja eigentlich schon ein Klimabudget habe. Die Absenkpfade sind aber auf 5 Jahre hinaus festgelegt und somit niemals so gut steuerbar wie ein Budget, das jährlich besprochen wird. Zudem wird lediglich angegeben, in welchem Sektor wie viel eingespart werden soll. Es fehlen konkrete Massnahmen und vor allem Zahlen dazu, wie viel durch die einzelnen Massnahmen eingespart werden kann. Und genau das ist das Problem. Im letzten Echo-Raum der Energie- und Klimastrategie wurden unzählige Massnahmen zur CO₂-Reduktion präsentiert, nirgends war aber klar, wie viel CO₂ die entsprechende Massnahme überhaupt einsparen würde. So sind keine Priorisierung und auch keine Steuerung möglich. Man befindet sich in einem Blindflug und im schlimmsten Fall in

blindem Aktivismus, der nichts dazu beiträgt, die Klimakrise auf irgendeine Art zu lindern. Der Gemeinderat führt weiter aus, dass die Steuerung und die Kontrolle der Emissionsziele über den Controllingbericht der Energie- und Klimastrategie erfolge. Das ist nicht falsch, problematisch ist dabei aber, dass der letzte Controllingbericht ganz klar aufgezeigt hat, dass wir überhaupt nicht auf Kurs sind, und der Energiedirektor letzten Monat, respektive jetzt sind es schon 2 Monate her, ins Mikrofon hinein gesagt hat: Wir in Bern sind "huere geili Sieche." Nein, das sind wir nicht! Wir hinken unseren eigenen Zielen hinterher und wenn wir nur gerade alle 4 Jahre einen Controllingbericht zur Energie- und Klimastrategie machen und seine Resultate dann noch nicht einmal ernst nehmen, werden wir es nie im Leben schaffen, unsere Klimaziele zu erreichen. Genau darum ginge es mit einem Klimabudget. Wir brauchen ein Instrument, das unsere Ziele und den Weg dorthin engmaschig begleitet und uns jährlich vor Augen führt, wo wir stehen und was wir noch machen müssen. Wir sind mit dem Prüfungsbericht überhaupt nicht zufrieden und werden ihn deshalb ablehnen.

Präsidentin: Danke, Katharina. Der Prüfungsbericht ist bestritten. Besteht Diskussionsbedarf? Fraktionsvoten? Einzelvoten? Der Gemeinderat verzichtet. Wir stimmen über den Prüfungsbericht ab.

Abstimmung Nr. 045

2021.SR.000129: Prüfungsbericht	
Ablehnung	
Ja	28
Nein	31
Enthalten	1

Präsidentin: Der Prüfungsbericht wird abgelehnt. Wir brauchen eine neue Frist. Auch ein Jahr? Also, wir stimmen darüber ab, ob wir die Frist verlängern bis Ende Februar 2025.

Abstimmung Nr. 046

2021.SR.000226: Fristverlängerung	
Annahme	
Ja	50
Nein	5
Enthalten	0

Präsidentin: Sie haben dieser Frist zugestimmt.

2021.SR.000226

22 Interpellation Fraktion GFL/EVP (Marcel Wüthrich, GFL/Tanja Miljanovic, GFL): Nicht nachvollziehbare Preiskoppelung für Biogas ans Erdgas

Präsidentin: Wir sind bei Traktandum 22, das ist eine Interpellation der Fraktion GFL. Sie ist zur Traktandierung beantragt worden. Ist die Diskussion gewünscht durch die Einreichenden? Sie ist nicht gewünscht. Dann haben Sie das Wort für eine kurze Erklärung. Für die Einreichenden Marcel Wüthrich.

Marcel Wüthrich (GFL) für die Einreichenden: Es ist eine sehr lehrreiche Antwort, die uns der Gemeinderat vorgelegt hat, und ich möchte diese bestens verdanken. Die Biogaspreise orientieren sich nicht an den Gesteuerungskosten von Biogas, das lernen wir daraus, und zwar wegen der Verhandlungsmacht der Produzenten. Diese können sich wegen der starken Nachfrage offensichtlich durchsetzen. Und damit ergibt sich auch, dass EWB eben halt eine fehlende Verhandlungsmacht hat. Aber eigentlich ist es auf eine Art auch eine gewisse Kapitulationserklärung. Irgendwie kommt es mir vor, wie wenn das so ablaufen würde, dass auch eine Preiskopplung passiert. Dass also die Aprikosenpreise zum Beispiel hinaufgehen, wenn in Neuseeland auch die Kiwipreise steigen. Also etwas, das irgendwie nicht aufgeht. Mindestens fänden wir, dass der Teil der Eigenproduktion zu den Gesteuerungskosten einfließen sollte. Mit der Antwort sind wir zufrieden.

Präsidentin: Merci vielmals, Marcel. Der Zufriedenheitsgrad ist zufrieden, wie du gerade gesagt hast.

2021.SR.000172

23 Motion Eva Gammenthaler (AL) - übernommen durch Raffael Joggi (AL): Keine Gewehre mehr im Tierpark Dählhölzli

Präsidentin: Dann sind wir bei Traktandum 23. Das ist eine Motion, die ist bestritten und die wird übernommen von Raffael Joggi. Er spricht für die Einreichenden.

Raffael Joggi (AL) für die Einreichenden: Da ich davon ausgehe, dass Sie Eva Chen genauso vermissen wie wir, ist es mir eine Freude, Ihnen jetzt hier ihr Votum, das sie eigentlich halten wollte zu den Gewehren im Tierpark, vorlesen zu können. Ich probiere es einmal.

Geschätzte Anwesende, 2020 ist im Dählhölzli als Teil eines Wildererpfads eine Gewehrattrappe beim Steinbockgehege angebracht worden. Laut Tierpark ist die Absicht dahinter eine kritische Thematisierung der Steinbockjagd in der Schweiz. Das Jahr darauf ist die Tierschutzorganisation Animal Rights auf diese Gewehrattrappe aufmerksam geworden und hat sie via Social Media kritisiert. Aufgrund von öffentlichem Druck hat der Tierpark das Gewehr innerhalb von 24 Stunden entfernt. Daraufhin hat Animal Rights Switzerland mit einer Petition mit 2'500 Unterschriften verlangt, dass der Tierpark ein Konzept vorlegt, wie man zukünftig gegen die Gewalt an Tieren sensibilisieren will. Der vorliegende Vorstoss fordert, dass unter Einbezug von Ethik und Tierschutzfachpersonen ein Sensibilisierungsprojekt erstellt und Richtlinien erarbeitet werden.

Ethik- und Tierschutzfachpersonen sollen zukünftig auch in die Entwicklung neuer Ausstellungen miteinbezogen werden. Die Antwort des Gemeinderates finden wir recht stossend. Zuerst probiert man, die Gewehrattrappe pädagogisch zu rechtfertigen, nachher bedauert man die einzelnen Leute, die das missverstanden haben. Zielgruppenspezifische Vermittlung ist nicht ganz ohne, aber faktisch muss man grundsätzlich davon ausgehen, dass erstens die primäre Zielgruppe einmal Kinder sind, und zweitens, dass nur ein Bruchteil der Besucherinnen das erklärende Schildchen liest. Als alleinstehendes kontextloses Objekt können wir, glaube ich, alle nachvollziehen, weshalb die Gewehrattrappe vielleicht nicht ganz so ideal war. Das kann vorkommen und es ist ja grundsätzlich auch positiv zur Kenntnis zu nehmen, dass der Tierpark sehr schnell reagiert hat. Umgekehrt ist es aber ein bisschen schwierig, dass man bis zum Schluss daran festhält, dass es eine gute und vertretbare Idee gewesen sei und man es quasi nur aufgrund von öffentlichem Druck entfernt habe. Wir finden, das spricht eigentlich sehr dafür, dass es punkto Sensibilisierung und vielleicht auch im pädagogischen Konzept noch Luft nach oben gibt. Deshalb werden wir an der Motion festhalten und danke für Ihre Unterstützung.

Präsidentin: Merci Raffael. Abstimmen werden wir sowieso. Gibt es Fraktionserklärungen? Alexander Feuz für die SVP.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion: Wir lehnen den Vorstoss sowohl in der Motions- als auch in der Postulatsform ab. Man kann diskutieren, ob es der richtige Weg ist, aber es gibt auch Kinder, die Freude daran hatten. Wir müssen auch sagen, die Steinböcke sind einmal ausgerottet worden. Das hat man jetzt so demonstriert. Man kann das als gut oder nicht gut anschauen, aber ich finde die Selbstgerechtigkeit, die man dann teilweise hat – und dann habt Ihr dann wieder "Der Funke", die neue kommunistische Organisation, die jetzt die Terroranschläge in Israel teilweise nicht einmal so dramatisch findet. Da muss ich einfach sagen, da fehlt mir ein bisschen die Verhältnismässigkeit. Entschuldigung, dass ich das aufbringe, aber ich bin der Meinung, dass es mit diesen Gewehrattrappen - es gehört genau gleich dazu wie auf einem Bauernhof, dass die Tiere geschlachtet werden. Ich habe dann als kleiner Bub noch zugeschaut, wie da der Störmetzger die Schweine schlachtet und nachher Würste macht. Viele Kinder hätten das vielleicht nicht schön gefunden. Mein Vater hat mich fast nicht weggebracht von dort, ich bin halt schon dann ein bisschen ein Karnivor gewesen, in jungen Jahren, aber lasst doch die Sache bleiben. Versucht nicht immer selbstgerecht, alles zu verbieten und zu schauen, was jetzt unter Gutmenschentum richtig ist, und nachher in eigener Sache seid ihr dann teilweise ganz anders. Das sieht man dann auch wiederum, wenn man irgendwie eine gewalttätige Demo hat, von der man sagt, das Volk solle sich jetzt da gegen die Repression wehren – dann ist das alles wieder gerechtfertigt. Hier ging es nicht um Gewalt gegen die Tiere, hier ging es um eine Attrappe. Meines Erachtens war es pädagogisch so vertretbar, wie man es dargestellt hat. Man hätte es auch anders machen können. Das Gewehr ist ja jetzt sogar weg. Wir müssen auch sagen, man hätte den Vorstoss auch zurückziehen können.

Präsidentin: Merci vielmals Alex. Gibt es weitere Fraktionserklärungen? Einzelvoten? Dann hat Reto Nause für den Gemeinderat das Wort.

Reto Nause, Direktor SUE: Ich wäre eigentlich froh gewesen, Sie hätten diesen Vorstoss zurückgezogen, denn das Gewehr ist längst nicht mehr dort und ich muss Ihnen

schon sagen, der Steinbock ist vom Menschen ausgerottet worden. Vielleicht wird jetzt dann der Wolf auch wieder vom Menschen ausgerottet. Insofern hat eigentlich ein Tierpark durchaus einen Auftrag, solche Geschichten zu thematisieren. Ich habe auch die ganze Empörung nicht verstanden. Aber das Gewehr ist weg und der Vorstoss überflüssig.

Präsidentin: Danke, Reto. Wir kommen zur Abstimmung, und zwar ob Sie die Motion als Richtlinie erheblich erklären wollen.

Abstimmung Nr. 047

2021.SR.000172: als Richtlinie	
Ablehnung	
Ja	13
Nein	43
Enthalten	2

Präsidentin: Sie lehnen die Motion ab. Damit sind wir am Ende unserer Sitzung, 2 Minuten vorher. Danke vielmals für die gute Diskussion. Danke, dass Sie das umgesetzt haben mit dem Lärmpegel, und schön, dass wir so vorwärtsgekommen sind. Einen schönen Abend allen zusammen.

Verschoben und eingereicht

Verschobene Traktanden

Der Stadtrat verschiebt die Beratung der folgenden Traktanden auf eine spätere Sitzung:

- 24. Motion Fraktion AL/PdA (Matteo Micieli, PdA/Jemima Fischer, AL): Die Zeit ist um – Für eine aktive und partizipative Energie- und Klimakommission
- 25. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rüegesegger, SVP): Stadt Bern und EWB: Günstige Strom- und Gaspreise für alle, die das wollen!
- 26. Postulat Fraktion SP/JUSO (Halua Pinto de Magalhães/Laura Binz, SP): Eine Kooperationsplattform für regionales Biogas

Eingereichte Vorstösse

An der heutigen Sitzung wurden folgende Vorstösse eingereicht:

- 1. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Bernhard Hess, SVP): Phase 2 im Museumsquartier. Wegweisende – und womöglich teure – Entscheidungen stehen bevor. Will die Stadt die «Brache» im Museumsgarten, u.E. wichtiger Grünraum für einen Neubau des alpinen Museums überbauen oder sollte dieser Neubau eventuell doch nicht besser im alpinen Raum erstellt werden, dies zumal der bisherige Standort den Museumsverantwortlichen nicht mehr passt? Mit welchem Kostenbeitrag darf das Alpine Museum rechnen. Ist ein grosses Popup im Kirchenfeldquartier mit seinem Wirtschaftsservitut überhaupt zulässig?
- 2. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Bernhard Hess, SVP): Die Stadt will künftig gemäss seiner Medienmitteilung mehr in Seenot geratene

Geflüchtete aufnehmen. Doch darf sie das überhaupt? Was für Kostenfolgen für die Stadt zieht dies nach sich?

3. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): Testplanung Bahnhof: Wieso plant der Gemeinderat den Abriss von Gebäuden im Eigentum der SBB, ohne mit diesen zuvor gesprochen zu haben (vgl. Schweiz aktuell vom 27.2.2024). Wer ist dafür verantwortlich? Lernt der Gemeinderat nicht aus dem Desaster Ostermündigen.

4. Kleine Anfrage Ursula Stöckli (FDP) und Simone Richner (FDP): Bauinspektorat: Untersuchung der Effektivität von Kontrollmechanismen und der Einhaltung von Fristen

5. Postulat Simone Richner (FDP), Milena Daphinoff (Mitte), Bernadette Häfliger (SP) und Maurice Lindgren (GLP): Bildung mit Integrität: Standards und Transparenz bei externen Bildungsanbietern

6. Interpellation Milena Daphinoff (Mitte) und Sibyl Eigenmann (Mitte): Stadtraum Bahnhof: Hat die Stadt Bern nicht dringlichere städtebauliche Massnahmen als die in der Testplanung vorgetragenen zukünftigen Umgestaltung des Bahnhofperimeters?

7. Interfraktionelle Interpellation FDP/JF, GLP/JGLP (Tom Berger, FDP/Corina Liebi, GLP/Mirjam Roder, GFL): Förderung von qualitativ hochstehender Nacht- und Clubkultur – wo steht die Stadt Bern?

8. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Bernhard Hess/Niklaus Mürner, SVP): In einer Bümplizer Schule finden kürzlich «Stop Hate Speech»-Workshops der Macherinnen von «Baba News» statt. Das sorgt für berechtigte Kritik. Wer hat diese Seitens der Stadt organisiert? Findet der Gemeinderat dies gut? Gibt es noch weitere Kurse? Zieht die Stadt Konsequenzen? Was kostet dies den Steuerzahler?

9. Interpellation Alexander Feuz (SVP) und Bernhard Hess (SVP): Der Bürger muss mit der Abschaffung vieler Parkplätze und Parkspuren und Werbeverbote für Autos und Flugreisen leben. Zudem soll er an städtischen Anlässen fast ausschliesslich vegetarisch und vegan verpflegt werden; der Stadtpräsident wiederum flog in der laufenden Legislaturperiode in der ganzen Welt herum: es interessiert, welche Destinationen er mit dem Flugzeug besuchte und wieviel Kilometer er dafür zurücklegte. Auch verlangen wir Aufschluss über die Nachhaltigkeit dieser Reisen und den Zweck derselben.

10. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz /Thomas Glauser, SVP): Provisorium Volksschule Kirchenfeld im Gaswerkareal: Verbesserung der Schulwegsicherheit: Bau eines Brückenprovisoriums unten an der Aare, um den Zugang zum Provisorium zu verbessern! Der Gemeinderat habe bei der Armee und den zuständigen kantonalen Stellen abzuklären, unter welchen Voraussetzungen dies möglich wäre.

11. Kleine Anfrage Simone Richner (FDP), Milena Daphinoff (Mitte), Maurice Lindgren (GLP), Bernadette Häfliger (SP) und Debora Alder-Gasser (EVP): Durchführung von Workshops durch Baba academy an Berner Schulen

12. Kleine Anfrage Barbara Keller (SP) und Judith Schenk (SP): Umgang mit den bestehenden pädagogischen Angeboten im zukünftigen Stadtbauernhof Elfenau

13. Postulat Raffel Joggi (AL): EGMR-Urteil zu Racial Profiling: Was sind die Auswirkungen für die Stadt Bern?

Schluss der Sitzung: 22.29 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

26.04.2024

X 

Signiert von: VALENTINA ACHERMANN

für das Protokoll

29.04.2024

X 

Signiert von: ANITA FLESSENKÄMPER

Redaktion: Marianne Hartmann