



Stadtratssitzung
Donnerstag, 19.11.2020, 17.00 Uhr und 19.30 Uhr
Festhalle Bern-Expo

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Protokollgenehmigungen Stadtrat 2020 (Protokoll Nr. 14 vom 17.09.2020)	2020.SR.000053
2. Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP): Verfehlte Schulraumplanung am Egelsee: Was zieht die Stadt für Konsequenzen? (PRD: Alec von Graffenried)	2020.SR.000331
3. Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP): Kleine Anfragen Open-Source base4kids 2 an Schulen der SVP Fraktion vom 17.9.2020: Warum beantwortet der Gemeinderat die Fragen nicht korrekt? Aus Angst vor den Konsequenzen vor Wahlen im November? (BSS: Franziska Teuscher)	2020.SR.000332
4. Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP): Open-Source base4kids 2 an Schulen I: Was kommt auf den Steuerzahler zu? Was unternimmt die Stadt? (BSS: Franziska Teuscher)	2020.SR.000333
5. Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP): Open-Source base4kids 2 an Schulen II: Was kommt auf den Steuerzahler zu? Was unternimmt die Stadt? (BSS: Franziska Teuscher)	2020.SR.000334
6. Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Mehr Transparenz im Projekt Base4kids, der neuen Schulinformatik der Stadt Bern (BSS: Franziska Teuscher)	2020.SR.000336
7. Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch das Anbringen von nutzlosen Poller, welche auch noch die angespannten Finanzen unnötig belasten (TVS: Ursula Wyss)	2020.SR.000335
8. Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Fehlende Anpassung der Betriebsorganisation beim Entsorgungshof Schermen (TVS: Ursula Wyss)	2020.SR.000337
9. Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Ladestationen im öffentlichem Raum für Elektroautos und Hybrid-Autos (TVS: Ursula Wyss)	2020.SR.000338
10. Eröffnung einer neuen Kita Viktoria an der Schläflistrasse; Verpflichtungskredit (SBK: Marianne Schild / BSS: Franziska Teuscher) <i>verschoben vom 27.08.2020 und Fortsetzung der Beratung vom 22.10.2020</i>	2020.BSS.000059

- | | |
|---|-----------------|
| 11. Reglement über die Spezialfinanzierung Asyl- und Flüchtlingsbereich (RSAF); 1. Lesung
(SBK: Mohamed Abdirahim / BSS: Franziska Teuscher)
<i>verschoben vom 22.10.2020</i> | 2017.BSS.000112 |
| 12. Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Dolores Dana, FDP): Änderung Reglement KiöR (PRD: Alec von Graffenried) | 2020.SR.000297 |
| 13. Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal (Abstimmungsbotschaft)
(PVS: Michael Sutter / PRD: Alec von Graffenried) | 2014.PRD.000088 |
| 14. Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Dolores Dana, FDP): Änderung Reglement RFFV (SSSB 761.4)
(TVS: Ursula Wyss) | 2020.SR.000296 |
| 15. Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen Stadt Bern; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft)
(PVS: Laura Binz und Maurice Lindgren / TVS: Ursula Wyss) | 2000.GR.000608 |
| 16. Interfraktionelle Motion AL/GPB-DA/PdA+, BDP/CVP (Daniel Egloff, PdA/Isabelle Heer, BDP/Claudio Fischer, CVP/Manfred Blaser, SVP) vom 5. November 2009: Behindertengerechte Sitzbänke dürfen nicht auf die lange Bank geschoben werden!; Abschreibung
(PVS: Marieke Kruit / Ursula Wyss) | 2015.SR.000284 |
| 17. Motion Fraktion GB/JA! (Natalie Imboden/Karin Gasser, GB): Klimafreundliche Stadt Bern (2) vom 6. September 2007: Energieeffiziente Überbauungsordnungen; Abschreibung
(PVS: Katharina Gallizzi / PRD: Alec von Graffenried) | 2007.SR.000278 |

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 18	919
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr.....	922
Mitteilungen der Vorsitzenden	923
1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2020 (Protokoll Nr. 14 vom 17.09.2020)	923
2 Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP): Verfehlte Schulraumplanung am Egelsee: Was zieht die Stadt für Konsequenzen?.....	924
3 Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP): Kleine Anfragen Open-Source base4kids 2 an Schulen der SVP Fraktion vom 17.9.2020: Warum beantwortet der Gemeinderat die Fragen nicht korrekt? Aus Angst vor den Konsequenzen vor Wahlen im November?	924
4 Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP): Open-Source base4kids 2 an Schulen I: Was kommt auf den Steuerzahler zu? Was unternimmt die Stadt?	925
5 Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP): Open-Source base4kids 2 an Schulen II: Was kommt auf den Steuerzahler zu? Was unternimmt die Stadt?	925
6 Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Mehr Transparenz im Projekt Base4kids, der neuen Schulinformatik der Stadt Bern	925

7	Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch das Anbringen von nutzlosen Pollern, welche auch noch die angespannten Finanzen unnötig belasten	926
8	Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Fehlende Anpassung der Betriebsorganisation beim Entsorgungshof Schermen	926
9	Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Ladestationen im öffentlichen Raum für Elektroautos und Hybrid-Autos	927
10	Fortsetzung: Eröffnung einer neuen Kita Viktoria an der Schläflistrasse; Verpflichtungskredit	927
11	Reglement über die Spezialfinanzierung Asyl- und Flüchtlingsbereich (RSAF); 1. Lesung	930
12	Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Dolores Dana, FDP): Änderung Reglement KiöR	937
13	Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal (Abstimmungsbotschaft)	940
	Präsenzliste der Sitzung 19.30 bis 21.30 Uhr	946
13	Fortsetzung: Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal (Abstimmungsbotschaft)	947
	Mitteilung der Vorsitzenden	956
14	Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Dolores Dana, FDP): Änderung Reglement RFFV (SSSB 761.4)	956
15	Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen Stadt Bern; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft)	958
	Traktandenliste	970
	Eingänge	971

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsidentin Barbara Nyffeler

Anwesend

Devrim Abbasoglu-Akturan	Ueli Fuchs	Simone Machado
Mohamed Abdirahim	Katharina Gallizzi	Peter Marbet
Sophie Achermann	Eva Gammenthaler	Daniel Michel
Timur Akçasayar	Thomas Glauser	Seraina Patzen
Katharina Altas	Hans Ulrich Gränicher	Tabea Rai
Ruth Altmann	Lukas Gutzwiller	Daniel Rauch
Ursina Anderegg	Bernadette Häfliger	Simon Rihs
Elisabeth Arnold	Erich Hess	Sarah Rubin
Oliver Berger	Brigitte Hilty Haller	Rahel Ruch
Tom Berger	Michael Hoekstra	Michael Ruefer
Diego Bigger	Thomas Hofstetter	Kurt Rügsegger
Lea Bill	Matthias Humbel	Remo Sägesser
Laura Binz	Seraphine Iseli	Marianne Schild
Gabriela Blatter	Ueli Jaisli	Edith Siegenthaler
Regula Bühlmann	Bettina Jans-Troxler	Ursula Stöckli
Michael Burkard	Irène Jordi	Therese Streit-Ramseier
Francesca Chukwunyere	Nadja Kehrl-Feldmann	Bettina Stüssi
Dolores Dana	Ingrid Kissling-Näf	Michael Sutter
Bernhard Eicher	Philip Kohli	Ayse Turgul
Sibyl Martha Eigenmann	Eva Krattiger	Johannes Wartenweiler
Claudine Esseiva	Marieke Kruit	Janosch Weyermann
Alexander Feuz	Nora Krummen	Manuel C. Widmer
Barbara Freiburghaus	Maurice Lindgren	Marcel Wüthrich

Entschuldigt

Milena Daphinoff	Lionel Gaudy	Patrizia Mordini
Joëlle de Sépibus	Fuat Köçer	Niklaus Mürner
Rafael Egloff	Szabolcs Mihalyi	Zora Schneider
Vivianne Esseiva		

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD	Franziska Teuscher BSS	
--------------------------	------------------------	--

Entschuldigt

Reto Nause SUE	Michael Aebersold FPI	Ursula Wyss TVS
----------------	-----------------------	-----------------

Ratssekretariat

Jacqueline Cappis, Stv. Ratssekretärin	Sabrina Hayoz, Ratsweibelin	
Caroline Baldenweg, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat	

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

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

Mitteilungen der Vorsitzenden

Präsidentin *Barbara Nyffeler*: Ich begrüsse Sie zur heutigen Sitzung. Ich gratuliere Rafael Egloff und Lea Bill zum Geburtstag und wünsche Ihnen alles Gute. Ich bedanke mich für die Glückwünsche zu meinem Geburtstag.

1. Vizepräsident Kurt Rügsegger: Unsere Stadtratspräsidentin Barbara Nyffeler hat heute Geburtstag. Wir wünsche ihr von Herzen alles Gute und gute Gesundheit auf dem weiteren Lebensweg.

Der 1. Vizepräsident überreicht der Präsidentin einen Blumenstrauss, Applaus im Saal.

Präsidentin *Barbara Nyffeler*: Herzlichen Dank! Wir sind in der Festhalle zu Gast beim Grossen Rat. Das ist eine sehr kostengünstige Lösung. Da wir zu Gast sind, bitte ich darum, die Regeln des Gastgebers zu beachten und keine Veränderungen an den Installationen vorzunehmen. Bitte benutzen Sie das WLAN-Passwort des Stadtrats, und nicht das des Kantons. Es herrscht Maskenpflicht. Ich bitte darum, auch am Platz eine Maske zu tragen. Wer einen Gegenstand berührt bzw. benutzt, wie beispielsweise einen Drucker, soll diesen anschliessend bitte desinfizieren.

Vorstösse können ab sofort wieder physisch eingereicht werden, die elektronische Einreichung entfällt somit. Dringliche Vorstösse müssen bis 19.00 Uhr eingereicht werden, die übrigen bis 21 Uhr. Dem Wunsch des Parlaments entsprechend wird die Pause verkürzt und dauert von 19.00 Uhr bis 19.30 Uhr. Das Ratssekretariat weist darauf hin, dass die aktualisierten Antragslisten jeweils eine Woche vor der Sitzung im Internet aufgeschaltet werden. Am Mittag des Sitzungstages wird die Liste noch einmal aktualisiert und anschliessend elektronisch verschickt.

Das diesjährige Jahresschlussessen muss ich absagen. Es ist momentan nicht möglich, mit rund 100 Personen im selben Raum zu essen. Ich bitte jedoch darum, den Abend des 17. Dezembers zu reservieren. Im Anschluss an die letzte Sitzung des Jahres und der Legislatur wird vor Ort ein Ausklang organisiert.

Es folgt ein kurzer, erfolgreicher Test zum Abstimmungsprozedere.

2020.SR.000053

1 Protokollgenehmigungen Stadtrat 2020 (Protokoll Nr. 14 vom 17.09.2020)

Der Stadtrat genehmigt das Protokoll Nr. 14 vom 17.09.2020.

2020.SR.000331

**2 Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP):
Verfehlte Schulraumplanung am Egelsee: Was zieht die Stadt für Konsequenzen?**

Alexander Feuz (SVP): Ich bin mit der Antwort nicht zufrieden. Ich habe an der Einsprache-verhandlung teilgenommen, die informativer war als diese Antwort. Ich gehe davon aus, dass der Inhalt der Verhandlungen früher oder später allen Einsprechenden zur Kenntnis gebracht wird. Ich halte deshalb folgendes fest: Fünf Jahre dauert der Prozess zur Klärung der Zonen-konformität und fünf Jahre das Baubewilligungsverfahren. In zehn Jahren liegt dann allenfalls ein positiver Entscheid betreffend den Baustart vor. Die Kinder, die jetzt den Schulraum brau-chen würden, sind dann bereits in der Lehre oder im Gymnasium. Einmal mehr wurde ein Auf-trag nicht erfüllt. Es soll eine Alternative gesucht werden; wo, wird in der Antwort nicht erläu-tert. Aber mit gesundem Menschenverstand sollte man festlegen können, welche Gebiete besonders gefährdet sind und geschützt werden sollen. Die Stadt Bern baut ihre Schulhäuser stets im Grünraum, sei dies auf der Goumoëns-Matte oder am Egelsee. Ich hoffe, der Wähler merkt, wer die wahre grüne Partei ist. Das sind die Dunkelgrünen der SVP!

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2020.SR.000332

**3 Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP):
Kleine Anfragen Open-Source base4kids 2 an Schulen der SVP Fraktion vom
17.9.2020: Warum beantwortet der Gemeinderat die Fragen nicht korrekt? Aus
Angst vor den Konsequenzen vor Wahlen im November?**

Alexander Feuz (SVP): Ich fasse meine Stellungnahmen zu unseren kleinen Anfragen betref-fend Base4Kids 2 zusammen: Die Antworten des Gemeinderats sind enttäuschend. Die Wah-len stehen bevor. Wir haben mehrere kleine Anfragen zum Thema base4kids eingereicht und keine Antworten darauf erhalten. Auch heute liegt keine Antwort zu den wirklich interessanten Punkten vor. Man will die Sache möglichst lange hinauszögern. Wer das Couvert erhalten hat, wählt, und merkt erst nachher, was Sache ist. Ich bleibe an diesem Thema dran. Von meiner früheren Tätigkeit weiss ich, dass man häufig zuerst den Entwurf eines Gutachtens erhält, in dem die wichtigen Angaben enthalten sind. Anschliessend können Ergänzungsfragen gestellt werden. Ich vermute, dass der Gemeinderat bereits gewisse Informationen hat. Der Stadtrat und der Wähler sollen davon nichts wissen, also wird nicht angegeben, wann das Gutachten publiziert wird. Hier wird Wahlpolitik betrieben! Nach den Wahlen, wenn die Katze im Sack gekauft ist, kommt die Quittung. Ich hoffe, die AK wird eine Untersuchung anstrengen. Die SVP bleibt dran, wir haben immer vor den Folgen gewarnt, was wir befürchtet haben, ist ein-getreten.

In der zweiten kleinen Anfrage erkundigen wir uns nach Detailfragen und den Konsequenzen. Ich bin aus dieser Antwort nicht schlauer geworden als aus derjenigen zur ersten Anfrage. Es sind Probleme vorhanden, aber wie sie genau aussehen, wissen wir nicht. Vonseiten der Lehrkräfte und der Schulleitungen wird über Probleme berichtet. Es wird wohl ein Nachkredit benötigt.

In der dritten Anfrage erkundigen wir uns nach den Kosten. Wir erfahren heute nicht, wie sich diese Kosten aufteilen. Am Montag soll es eine Pressekonferenz geben. Böseartig könnte ich sagen, dass diese erst eine Woche später hätte einberufen werden sollen, dann wären die

Wahlen vorbei. Die Mehrheit von RGM will verschweigen, was wehtut. Die Problematik wird ausgeblendet, wir sollen nichts davon erfahren, deswegen haben wir diese Fragen gestellt. Wenn jeder Schüler und jeder Lehrer eigene Applikationen benutzen, gibt es bei einem Open Source-System Überschneidungsprobleme. Das checkt sogar ein Alexander Feuz, der wahrlich kein Informatik-Crack ist. Man lief sehenden Auges ins Verderben, weil man der Maxime Open Source oberste Priorität gab, aber eigentlich sollte es um die Kinder und um die Lehrpersonen gehen. Die BSS hat ihre Aufgabe nicht erfüllt. Wir werden sehen, wie sich die Sache weiterentwickelt. Dann müssen aber Konsequenzen gezogen werden bei einer Organisation, die Informationen erst herausgibt, wenn alles vorüber ist. Sie muss vor den Wahlen abgestraft werden!

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2020.SR.000333

- 4 Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP):
Open-Source base4kids 2 an Schulen I: Was kommt auf den Steuerzahler zu?
Was unternimmt die Stadt?**

Stellungnahme siehe Traktandum 3.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2020.SR.000334

- 5 Kleine Anfrage Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Thomas Glauser (SVP):
Open-Source base4kids 2 an Schulen II: Was kommt auf den Steuerzahler zu?
Was unternimmt die Stadt?**

Stellungnahme siehe Traktandum 3.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2020.SR.000336

- 6 Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Mehr Transparenz im Projekt
Base4kids, der neuen Schulinformatik der Stadt Bern**

Thomas Hofstetter (FDP): Ich danke dem Gemeinderat für die Beantwortung meiner kleinen Anfragen. Mit Ausnahme derjenigen auf die erste Frage, sind die Antworten qualitativ gut. Allerdings stört mich, dass sich der Gemeinderat hinter der externen Analyse versteckt, die er richtigerweise in Auftrag gegeben hat. Ich habe als Projektleiter bei noch grösseren IT-Projekten mitgearbeitet. Ich habe grosses Verständnis dafür, dass es bei solchen Projekten Probleme geben kann. Kein Verständnis habe ich jedoch dafür, dass sich dieses Projekt betreffend Kosten und Qualität im Blindflug befindet. Wenn man ein seriöses Projektmanage-

ment nach State of the Art betreibt, können Kosten und Qualität immer abgeschätzt werden. Deshalb hat hier entweder das Projektmanagement komplett versagt oder uns wird etwas verheimlicht. Vielleicht ist sogar beides der Fall. Im Zusammenhang mit Base4Kids 2 kommt mir der Flughafen Berlin in den Sinn. In der Nachbetrachtung zu diesem Debakel sagten die Verantwortlichen, dass in den ersten zehn Prozent der Gesamtarbeiten über Erfolg oder Misserfolg eines Projekts entschieden wird. Ich habe das Gefühl, dass bei Base4Kids 2 die Weichen bereits in den Anfängen des Projekts falsch gestellt worden sind. Ich bin deshalb pessimistisch und befürchte, dass dieses Projekt nicht in gewünschter Weise zum Fliegen kommen wird. Ich lasse mich gern vom Gegenteil überraschen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2020.SR.000335

7 Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch das Anbringen von nutzlosen Pollern, welche auch noch die angespannten Finanzen unnötig belasten

Thomas Hofstetter (FDP): Die Antwort des Gemeinderats hat meine Befürchtung bestätigt. Das Tiefbauamt hat zu viele Ressourcen. Nur damit kann erklärt werden, dass Geld und Man- und Frauenpower für Unnötiges investiert wird. Die Poller verringern die Wahrscheinlichkeit von Unfällen von null Unfällen in hundert Jahren auf null Unfälle in tausend Jahren. Das ist eine sinnlose Verschwendung. Ich war in allen fünf Kontinenten als Fussgänger, Velo- oder Autofahrer unterwegs; daneben habe ich auch Erfahrung als Lastwagen- und Panzerfahrer. Ich habe noch nie einen solchen Blödsinn angetroffen. Als regelmässiger und überzeugter Velofahrer fühle ich mich durch die Poller mitten auf der Velofahrspur gefährdet. Damit bin ich in der Velohauptstadt Bern nicht der Einzige!

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2020.SR.000337

8 Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Fehlende Anpassung der Betriebsorganisation beim Entsorgungshof Schermen

Thomas Hofstetter (FDP): Meine Fragen sind alle beantwortet worden, jedoch nicht mit dem gewünschten Ergebnis. Die Corona-Krise verlangt von den Unternehmen viel Flexibilität. Es entstehen Zusatzkosten. So hat der SCB viel Geld für ein Schutzkonzept ausgegeben, das er gar nicht anwenden durfte. Was für das Gewerbe der Stadt Bern gilt, soll auch für die Betriebe der Stadt gelten. Die Antwort auf meine kleine Anfrage zeigt jedoch mit fragwürdigen Argumenten auf, dass dies für den Entsorgungshof Schermen nicht gilt. Der Eindruck vieler Berner und Bernerinnen stimmt, dass der Entsorgungshof Schermen sehr freundlich und hilfsbereit, aber beratungsresistent und nicht lösungsorientiert ist. Es verwundert, dass öffentlicher Raum weiterhin problemlos genutzt werden kann und dabei der Langsamverkehr und die Fussgänger gefährdet werden.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2020.SR.000338

9 Kleine Anfrage Thomas Hofstetter (FDP): Ladestationen im öffentlichen Raum für Elektroautos und Hybrid-Autos

Thomas Hofstetter (FDP): Der Gemeinderat hat meine Fragen qualitativ hochstehend und ausgewogen beantwortet. Die Antworten zeigen aber auch auf, dass es einfacher ist, den Klima-Notstand auszurufen, als konsequent griffige Massnahmen zur Verbesserung des Klimas umzusetzen. Die Klimaziele, die ich sehr befürworte, können so nicht erreicht werden.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2020.BSS.000059

10 Fortsetzung: Eröffnung einer neuen Kita Viktoria an der Schläflistrasse; Verpflichtungskredit

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat bewilligt für die Abgeltung der Mietkosten sowie für die Inneneinrichtung und Möblierung der Räumlichkeiten an der Schläflistrasse 17 in 3013 Bern für zehn Jahre einen Verpflichtungskredit von Fr. 1 502 720.00.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 6. Mai 2020

Rückweisungsantrag 1 SVP

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage abzuklären, ob tatsächlich ein Bedürfnis nach einer KITA in diesem Perimeter besteht.

Rückweisungsantrag 2 SVP

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage abzuklären ob diese andernfalls nicht an anderen besser geeigneten Standorten errichtet werden sollten. Dies insbesondere unter dem Aspekt der Kindsgerechtigkeit, abschüssiges Gelände, wenig Ausenfläche.

Rückweisungsantrag 3 SVP

Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage abzuklären, welche Auswirkungen die Vorlage auf die Verkehrssituation (Anfahrtswege, Betrieb, Parkplätze) und die zahlreichen KMU Betriebe im Perimeter hat (Sicherheit für Kinder/Anlieferung Gewerbe etc.).

Eventualergänzungsantrag 1 SVP

Es sei sicher zu stellen, dass das Gewerbe durch die Vorlage keine Nachteile erleidet.

Eventualergänzungsantrag 2 SVP

Allfällige aufgehobene Parkplätze seien im Perimeter zu ersetzen.

Fortsetzung: Fraktionserklärungen

Claudine Esseiva (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Wir werden dieses Geschäft unterstützen, obwohl für uns wichtig ist, dass auch private Kitas geschaffen werden. Im Fall der Kita Viktoria wurde eine gute Umfrage durchgeführt. Das Quartier benötigt eine weitere Kita. Es entsteht keine städtische Konkurrenz für die Privaten. Die Koexistenz mit dem lokalen Gewerbe soll gewährleistet sein. Es darf nicht sein, dass wegen der Kita nicht mehr mit Autos und Lastwagen vorgefahren werden darf. Diese Anliegen sind jedoch ins Projekt eingeflossen, deshalb stimmen wir diesem Verpflichtungskredit zu.

Bettina Stüssi (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wie aus dem Vortrag ersichtlich wird, ist der Bedarf an Kitaplätzen im Berner Nordquartier erwiesen. Einige Kita-Projekte sind nicht umgesetzt worden. Die langen Wartelisten zeigen auf, dass es dringend mehr Kitaplätze braucht. Die SP/JUSO-Fraktion begrüsst, dass der Gemeinderat die Versorgungssicherheit in der Kinderbetreuung gewährleisten und eine zusätzliche Kita eröffnen will. Es ist nicht einfach, in der heutigen Zeit der Wohnungs- und Raumknappheit, eine bezahlbare Liegenschaft zu finden. Wir sind froh, dass die Vermieterin bereit ist, die Räumlichkeiten so anzupassen, dass sie den Anforderungen einer guten Kita entsprechen. Es ist sinnvoll, dass der Mietvertrag fünf Jahre dauert und die Möglichkeit einer Mietverlängerung besteht.

Die SP/JUSO-Fraktion geht nicht davon aus, dass sich die Anzahl Kinder in den nächsten zehn Jahren stark vermindern wird. Schon lange wissen wir, dass Chancengleichheit am effektivsten durch Frühförderung erreicht werden kann. Kitas leisten auf diesem Gebiet einen wichtigen Beitrag. Ein Beitrag zur Chancengleichheit ist es jedoch nur dann, wenn die Frühförderung nicht selber bezahlt werden muss. Ein Blick in die Forschungsergebnisse zeigt, dass alle Kinder, ungeachtet ihrer sozialen Herkunft, von der frühkindlichen Förderung profitieren. So profitieren nicht nur die einzelnen Kinder, sondern unsere ganze Gesellschaft inklusive der Wirtschaft. Die Stärkung der Bildungsmassnahmen in der frühen Kindheit, also vor dem Schuleintritt, beeinflusst die Schul- und Berufskarrieren positiv. So ist sogar der Arbeitgeberverband mit der SP einig, dass die Krippenfinanzierung eine Staatsaufgabe ist. Für uns ist es nicht nur ein Schritt zu mehr Chancengleichheit für die Kinder, sondern auch ein Beitrag zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Das trägt auch zur Chancengleichheit für Frauen bei. Die nötigen Krippenplätze müssen von der Stadt bereitgestellt werden.

Die SP/JUSO-Fraktion wird dem Verpflichtungskredit zustimmen. Es handelt sich dabei um eine Investition, denn jeder Franken, der an die Bildung und Frühförderung geht, zahlt sich um ein Mehrfaches aus. Die Rückweisungsanträge und Eventualergänzungsanträge lehnen wir ab.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Die Anträge habe ich anlässlich der letzten Sitzung begründet. Die SVP ist nicht gegen Kitas. Sie ist aber dagegen, dass diese am falschen Ort geschaffen werden, einem Ort, der nicht kindergerecht ist. Konflikte mit dem Gewerbe sind vorprogrammiert, offenbar soll dort auch eine neue Arztpraxis eröffnet werden. Es ist unbestritten, dass es diese Kita braucht, aber es stellt sich die Frage, ob sie am richtigen Ort geschaffen wird. Wir sind der Meinung, dass es dort keine Kita braucht. Die Schulraumplanung der Stadt Bern ist ein Desaster. In Schönberg Ost ging vergessen, Schulraum zu schaffen. Dafür muss im Kirchenfeld für Millionen von Franken unterirdisch gebaut werden. Unbestrittenermassen hat der Hauseigentümer ein Interesse daran, in dieser Gegend Kitaplätze zu schaffen. Cui bono – wem nützt es? Soll es den Kindern nützen oder der Pensionskasse, bei der die Stadt Bern offenbar einige Versicherungsnehmer hat? Die Standortfrage ist schlecht

abgeklärt worden. Nun muss man den Mut haben, dazu zu stehen, dass der falsche Standort gewählt wurde. Wo viel Kundenverkehr von KMU-Betrieben herrscht, soll keine Kita erstellt werden. Wahrscheinlich geht es darum, die Verkehrszahlen anschliessend so anzupassen, dass die KMU auch von diesem Ort vertrieben werden.

Mit den Eventualergänzungsanträgen fordern wir, dass das Gewerbe keine Nachteile erleiden darf. Allfällig aufgehobene Parkplätze müssen im Perimeter ersetzt werden. Es kann nicht sein, dass Schulraumplanungsvorlagen dafür benützt werden, Verkehrsberuhigungsmassnahmen durchzusetzen. In anderen Fällen hat man weniger Hemmungen und führt den Verkehr um die Schulhäuser herum, somit werden möglichst viele Probleme geschaffen, so dass die Verkehrsplanung anschliessend entsprechend angepasst werden kann.

Wird die Kita am geplanten Ort erstellt, könnte es zu unfallträchtigen Situationen kommen. Der Hauseigentümer hat unter Umständen Probleme, die Liegenschaft anderweitig zu vermieten, deshalb macht er mit der Stadt Bern einen Deal. Auch mit der Postauto-Tochter PubliBike hat man einen Deal gemacht, um ihr zu helfen, der Velofahrer stand dabei wohl weniger im Vordergrund. Dasselbe können wir bei der BLS-Werkstätte Riedbach beobachten. Es ging darum, Barbara Egger nicht im Regen stehen zu lassen, weshalb gewisse Kreise diesen Standort befürworteten. Unsere Anträge sind im Sinne der Kinder und gegen einen unmöglichen Kita-Standort. Ich bitte um Zustimmung zu unseren Anträgen.

Direktorin BSS *Franziska Teuscher*: Die gute Nachricht zuerst: Die städtischen Kitas im Spitalacker und im Breitenrain sind sehr gefragt, das ist aber auch bei den anderen Kitas in diesem Quartier der Fall. Bei allen Kitas in diesem Stadtteil gibt es lange Wartelisten. Für die Familien bedeutet das, dass sie lange keinen Betreuungsplatz in dem für sie am besten geeigneten Quartier bekommen. Unsere Umfrage bei den umliegenden privaten Kitas hat gezeigt, dass praktisch in keiner Kita freie Plätze verfügbar sind. Eine zusätzliche Kita in diesem Einzugsgebiet wird von allen positiv bewertet. Wir können uns glücklich schätzen, dass wir eine geeignete Liegenschaft zu einem akzeptablen Mietzins gefunden haben. Alle, die Kinder in der Kita betreuen lassen, wissen, wie wichtig es ist, dass sich die Kita im Wohnquartier befindet.

Ich bin davon überzeugt, dass der gewählte Kita-Standort gut ist. Das Gebäude ist mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Man kann mit Tram und Bus anreisen. Das Gebäude grenzt an ein Wohnquartier und bietet damit kindergerechte Innen- und Aussenräume. Bei der diesjährigen Beratung des Kita-Reglements wurde vom Stadtrat befürwortet, dass die städtischen Kitas von vergünstigten Mieten profitieren sollten, aber das ist grundsätzlich nicht der Fall, selbst dann nicht, wenn eine städtische Kita in einer städtischen Liegenschaft des Verwaltungsvermögens eingemietet ist, denn auch hier muss die Kostendeckung gegeben sein. Bei der Liegenschaft an der Schläflistrasse zahlen wir marktübliche Mietzinsen. Es ist gewährleistet, dass für alle, auch bei den Mietzinsen, dieselben Bedingungen gelten. Die städtischen Kitas unterliegen dem öffentlichen Recht und sind damit nicht gewinnorientiert. Sie müssen die Wirtschaftlichkeit jedoch gewährleisten, denn sie laufen unter einer Spezialfinanzierung, die am Schluss ausgeglichen sein muss. Trotz dieser Spezialfinanzierung benötigen wir einen Verpflichtungskredit über zehn Jahre für den Mietzins dieser privaten Liegenschaft. Diesen Verpflichtungskredit legt der Gemeinderat heute dem Stadtrat vor. Das Betreuungsreglement definiert, dass die Finanzkompetenz betreffend Kitas gleich gehandhabt wird wie bei allen übrigen Dienststellen. Der Mietzins, den die Kita begleichen muss, wird von ihr über die Spezialfinanzierung abgegolten. Allfällige Verluste werden nicht von der Stadt getragen. Ich bitte Sie, die Rückweisungsanträge der SVP abzulehnen und dem Verpflichtungskredit zuzustimmen. Damit kann die Kita, gemäss Planung, am 1. Februar 2021 ihren Betrieb aufnehmen. Die Eltern und Kinder, die in diesem Quartier einen Kitaplatz suchen, werden Ihnen dankbar sein.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 1 SVP ab. (8 Ja, 55 Nein, 3 Enthalten)
Abst.Nr. 002
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 2 SVP ab. (8 Ja, 57 Nein, 2 Enthalten)
Abst.Nr. 003
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 3 SVP ab. (7 Ja, 57 Nein, 3 Enthalten)
Abst.Nr. 004
4. Der Stadtrat lehnt den Eventualergänzungsantrag 1 SVP ab. (8 Ja, 53 Nein, 5 Enthalten)
Abst.Nr. 005
5. Der Stadtrat lehnt den Eventualergänzungsantrag 2 SVP ab. (8 Ja, 57 Nein, 2 Enthalten)
Abst.Nr. 006
6. Der Stadtrat stimmt dem Verpflichtungskredit zu. (59 Ja, 7 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 007*

2017.BSS.000112

11 Reglement über die Spezialfinanzierung Asyl- und Flüchtlingsbereich (RSAF); 1. Lesung

Gemeinderatsantrag

Der Stadtrat beschliesst das Reglement über die Spezialfinanzierung Asyl- und Flüchtlingsbereich (RSAF) gemäss Beilage.

Bern, 1. Juli 2020

Rückweisungsantrag 1, SVP

Es sei die Vorlage an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, die möglichen Mehrkosten für den Steuerzahler zu beziffern.

Rückweisungsantrag 2, SVP

Es sei die Vorlage an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage, abzuklären, ob dieses Vorgehen gemäss den Bestimmungen des Beschaffungsrechtes überhaupt zulässig ist (die Mehrkosten tragen bei der Lösung des Gemeinderates die Steuerzahler der Stadt - sonst jeweils die Unternehmung, die den Zuschlag erhalten hat) und es sei eine Neuausschreibung durchzuführen.

Rückweisungsantrag 3, SVP

Es sei die Vorlage an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage, abzuklären, ob hier nicht eine unzulässige Benachteiligung der Gewerbekonkurrenten durch das Vorgehen der Stadt Bern (unsauberer Wettbewerb) vorlag und es sei eine Neuausschreibung durchzuführen.

Änderungsantrag, SVP

Die Nachschussmöglichkeit gemäss Art. 3 Abs. 2 RSAF sei zu streichen.

Präsidentin *Barbara Nyffeler*: Da Anträge zum Reglement über die Spezialfinanzierung Asyl- und Flüchtlingsbereich (RSAF) vorliegen, wird eine zweite Lesung nötig sein.

Sprecher SBK *Mohamed Abdirahim* (JUSO): Im Rahmen der Neustrukturierung des Asyl- und Flüchtlingsbereichs im Kanton Bern (NA-BE) erhielt die Stadt Bern den Zuschlag für die Auf-

träge in diesem Bereich und schloss einen Leistungsvertrag mit dem Kanton ab. Der Leistungsvertrag mit der Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion (GSI) läuft vom 1. Juli 2020 bis 31. Dezember 2028, mit der Option auf Verlängerung. Er sieht eine Abgeltung der tatsächlich anfallenden Kosten für die Sozialhilfe, für situationsbedingte Leistungen und für die Unterkunft sowie pauschale Abgeltungen für die Fallführung, Betreuung und für Integrationsmassnahmen vor. Letztere werden teilweise in Abhängigkeit von der Erreichung gewisser Ziele betreffend den Spracherwerb und die berufliche Integration abgegolten. Dieses Abgeltungssystem führt zu betrieblichen und unternehmerischen Risiken. Weil die Aufwendungen und Erträge nicht zum Voraus feststehen und lediglich gestützt auf bestimmte Annahmen budgetiert werden können, werden der Stadt je nach Entwicklung jährliche Aufwand- oder Ertragsüberschüsse entstehen. Zum Ausgleich dieser Ertrags- und Aufwandüberschüsse soll eine Spezialfinanzierung eingerichtet werden.

Warum braucht es dazu eine Spezialfinanzierung? Die Stadt führt ihren Finanzhaushalt im Rahmen einer wirkungsorientierten Verwaltungsführung, der sogenannten Neuen Stadtverwaltung Bern (NSB), und gemäss den gesetzlichen Vorgaben nach dem Prinzip der Jährlichkeit. Unter- oder Überschreitungen für einzelne Produkte entlasten oder belasten den betreffenden Globalkredit. Die Stadt kann nach diesem System grundsätzlich keine Rücklagen und kein Eigenkapital für eine bestimmte Aufgabe bilden und keine Verluste auf eine neue Rechnung vortragen, wie es aus betrieblicher oder unternehmerischer Sicht an sich angezeigt wäre und in privaten Unternehmen auch gehandhabt wird. Als regionale Partnerin der GSI ist die Stadt gehalten, die ihr mit dem Leistungsvertrag übertragenen Aufgaben unternehmerisch zu erfüllen. Dies setzt voraus, dass Ertrags- und Aufwandüberschüsse für die entsprechenden Tätigkeiten nicht in die allgemeine Rechnung einfließen und am Ende des Rechnungsjahrs verfallen, sondern auf künftige Jahre übertragen werden können. Diesem Zweck dient die vorgeschlagene Spezialfinanzierung. Sie ermöglicht es, Mittel für einen bestimmten Zweck zu binden und Ertrags- und Aufwandüberschüsse über das Rechnungsjahr hinaus auszugleichen. Spezialfinanzierungen sind ein reines Finanzierungsinstrument und bewirken keine Veränderung der Ausgabenzuständigkeiten oder anderer organisatorischer Aspekte. Spezialfinanzierungen kennt die Stadt Bern auch für andere Aufgaben der BSS mit unternehmerischer Ausrichtung, zum Beispiel für das Pflegeheim Kühlewil oder für die städtischen Tagesstätten für Kinder im Vorschulalter nach Artikel 21a des Reglements über die familienergänzende Betreuung von Kindern und Jugendlichen. Das vorgeschlagene Reglement bildet die vorgeschriebene reglementarische Grundlage für die Spezialfinanzierung Asyl- und Flüchtlingsbereich. Es kann, wie andere Reglemente über Spezialfinanzierungen, verhältnismässig kurz ausfallen. Es beschränkt sich aber nicht auf den rechtlich zwingenden Mindestinhalt eines Spezialfinanzierungsreglements, sondern enthält auch eine allgemeine Grundsatzbestimmung über die selbstgewählten Aufgaben der Stadt im Asyl- und Flüchtlingsbereich. Wichtig ist folgender Kommentar zu Artikel 3 betreffend die Einlagen: In die Spezialfinanzierung werden nach Absatz 1 am Ende eines Rechnungsjahres sämtliche Ertragsüberschüsse aus der Betriebsrechnung des betreffenden Rechnungskreises eingelegt, soweit solche tatsächlich erzielt werden. Diese Überschüsse dienen als Rücklage für allfällige spätere Aufwandüberschüsse. Absatz 2 sieht die Möglichkeit vor, dass der Gemeinderat weitere Einlagen beschliesst. Diese zusätzlichen Mittel dürfen jedoch nur mit dem Zweck eingelegt werden, ein allfälliges Defizit aus der Betriebsrechnung auszugleichen, wenn dieses nicht mit vergangenen oder voraussichtlichen, zukünftigen Überschüssen ausgeglichen werden kann. Das Reglement soll am 1. Dezember 2020 in Kraft treten. Die SBK hat das Geschäft mit 8 Ja-Stimmen ohne Gegenstimmen, bei einer Enthaltung, angenommen. Zusammengefasst: Es handelt sich um eine eher technische Vorlage, die dazu dient, die Umsetzung des Leistungsauftrags des Kantons abzuwickeln.

Antragsteller *Alexander Feuz* (SVP): Der Rückweisungsantrag 1 verlangt, dass die Vorlage an den Gemeinderat zurückzuweisen sei, mit der Auflage, die möglichen Mehrkosten für den Steuerzahler zu beziffern. Ich habe grosse Vorbehalte in Bezug auf die Art, wie die Stadt Bern den Zuschlag für diese Aufgaben bekommen hat. Bevor man einem Geschäft zustimmt, muss Klarheit über die Mehrkosten herrschen, da könnte einiges auf uns zukommen. Die Fachstelle und die Stadt Bern können einmal mehr die Guten sein, zulasten unserer Steuergelder. Bevor wir einem Reptilienfonds zustimmen, möchten wir wissen, was uns das Ganze kostet. Es wird darauf hingewiesen, dass das vom Grad der Integration abhängt. Ich stütze mich hier auf Statistiken, laut denen rund 87 Prozent der Betroffenen nach einer gewissen Zeit immer noch von der Sozialhilfe abhängig sind. Das ist die Realität und ich befürchte, so wird es auch in Zukunft sein. Erweist sich die Stadt Bern als besonders grosszügig, verstehe ich jeden Anwalt, der diese Leute nach Bern schickt. Dort geht es ihnen besser als in Flamatt, Marly oder Tägerwilen. Das ist verständlich, doch es ist der bernische Steuerzahler, der dafür aufkommen muss.

Mit dem Rückweisungsantrag 2 fordern wir, dass die Vorlage an den Gemeinderat zurückzuweisen sei, mit der Auflage, abzuklären, ob das Vorgehen gemäss den Bestimmungen des Beschaffungsrechts zulässig ist. Die Mehrkosten tragen bei der Lösung des Gemeinderats die Steuerzahler der Stadt, andernfalls jeweils die Unternehmung, die den Zuschlag erhalten hat. Wir fordern zudem, dass eine Neuausschreibung durchzuführen sei. Es kann nicht sein, dass die Stadt viel günstiger als die Konkurrenz offeriert, weil sie unbedingt den Zuschlag erhalten will, und diesen deswegen auch erhält. Kaum zeichnet sich ab, dass Mehrkosten entstehen könnten, wird ein Nachkredit beantragt, beziehungsweise ein entsprechendes Reglement gemacht. Das ist unzulässig. Wird ein Auftrag für einen Brückenbau ausgeschrieben, offeriert einer für 8 Mio. Franken und der andere für 6 Mio. Franken. Aber kaum hat man den Auftrag dem günstigeren Anbieter erteilt, heisst es, dass wohl doch mehr Geld benötigt wird. Ich habe im vorliegenden Fall ein äusserst ungutes Gefühl. Es geht darum, die beste Gemeinde des Kantons zu sein. Ich habe Zweifel, dass das Vorgehen der Stadt beschaffungsrechtlich zulässig ist. Manchmal ergreift der Gewerbekonkurrent auch die falschen Rechtsmittel. Es wird mit ungleichen Ellen gemessen, was unzulässig ist. Wir hoffen, dass diese unangenehmen Fragen anlässlich der zweiten Lesung beantwortet werden.

Im Rückweisungsantrag 3 wird gefordert, abzuklären, ob hier nicht eine unzulässige Benachteiligung der Gewerbekonkurrenten durch die Vorgehensweise der Stadt Bern vorlag, im Sinne eines unsauberen Wettbewerbs. Wir fordern eine Neuausschreibung. Es geht darum zu verhindern, dass in Zukunft weiterhin solche Tricks angewendet werden, um Wettbewerbe und Ausschreibungen zu gewinnen. Der Stellenetat ist dermassen aufgeblasen, die Leute müssen beschäftigt werden. Ich bitte um Zustimmung zu diesen Anträgen. Ich habe jedoch keine Illusionen. Es stehen Wahlen bevor und man will die Guten sein.

Für den Fall, dass die Vorlage angenommen wird, stellen wir einen Änderungsantrag, laut dem die Nachschussmöglichkeit gestrichen werden soll. Ansonsten geht es in der Stadt Bern den Menschen im Asyl- und Flüchtlingsbereich besser als unseren AHV-Rentnern und Schweizer Sozialhilfebezügern, die alles selber bezahlen müssen. Dann können Sie den Leuten in Bümpliz erklären, wieso die Kinder des Nachbarn Stützkurse besuchen dürfen, aber ihre eigenen Schweizer Kinder nicht.

Fraktionserklärungen

Oliver Berger (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Das Reglement über die Spezialfinanzierung wurde in unserer Fraktion intensiv diskutiert. Wir begrüssen die Absicht des Gemeinderats, das Mandat im Rahmen der Neustrukturierung des Asyl- und Flüchtlingsbereichs im Kanton Bern (NA-BE) selbsttragend zu betreiben. Die Errichtung einer Spezialfinanzierung ist zwar

technisch möglich und zulässig, entzieht dem Parlament jedoch die direkte Einflussnahme und Steuerung. So kann man die selbstauferlegte und freiwillig ausgeführte Aufgabe der mühsamen Budget-Debatte entziehen. Eine Spezialfinanzierung ist nicht zwingend nötig, ohne sie werden die Gewinne als Erträge und die Verluste als Aufwände verbucht. Das hat allerdings für den Gemeinderat den unschönen Nebeneffekt, dass Verluste sofort ins Auge springen, da ein Nachkredit beantragt werden oder, wie es auch schon gemacht wurde, eine Defizitgarantie gewährt werden müssten. Mit einer Spezialfinanzierung wird es für die Exekutive viel einfacher, weil ein allfälliger Verlust erst am Schluss ersichtlich wird. In der Fraktion wurde Pro und Kontra sorgfältig abgewogen. Letztlich haben wir Stimmfreigabe beschlossen.

Seraina Patzen (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Das vorliegende Reglement ist nötig für eine saubere Umsetzung des Auftrags des Kantons und ist eine reine Formalität. Für eine saubere Abgrenzung der Aufwände und Leistungsabgeltungen des Kantons ist die Spezialfinanzierung sinnvoll, weshalb die GB/JA!-Fraktion dem Reglement zustimmt. Mir ist nicht klar, wie allfällige Verluste versteckt werden könnten, zumal jede Spezialfinanzierung im Budget transparent ausgewiesen wird.

Ich wiederhole, was wir schon anlässlich der Diskussion zum Verpflichtungskredit zu NA-BE gesagt haben: Das System, das der Kanton für die Unterbringung und die Betreuung von geflüchteten Personen vorgibt, unterliegt einer unmenschlichen Logik, die gefährlich ist und gegen die wir uns mit aller Kraft wehren. In diesem System können nur die Grossen unter den privaten Anbietern bestehen. In der Tendenz sind das diejenigen, welche ihre Kostenüberlegungen über das Wohlergehen der Menschen stellen. Gerade darum ist es richtig und wichtig, dass sich die Stadt an der Ausschreibung beteiligt hat. Das ist unsere einzige Möglichkeit, um ein gewisses Mass an Kontrolle über die Umstände der Betreuung und der Unterbringung geflüchteter Menschen in der Stadt Bern zu behalten. Wir sind froh, dass die Stadt Bern diesen Auftrag erhalten hat, so dass wir Einfluss auf die konkrete Ausgestaltung guter Wohnformen und Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten nehmen können.

Francesca Chukwunyere (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Um es gleich vorwegzunehmen: Die Fraktion GFL/EVP sagt Ja zum Reglement über die Spezialfinanzierung Asyl- und Flüchtlingswesen.

Nach der alten Weisheit «Wer A sagt, muss auch B sagen», akzeptieren wir nun auch die Konsequenzen des Stadtratsentscheides vom Winter 2020, als wir die Gelder für die städtischen Massnahmen im Asyl- und Flüchtlingsbereich genehmigten. Das Reglement konkretisiert lediglich die Umsetzung dieses Entscheides. Es zum jetzigen Zeitpunkt zu bekämpfen, wie das die SVP mit ihren Rückweisungsanträgen tut, ist demokratiepolitisch sinnlos. Im Übrigen sind die Argumente nicht nachvollziehbar, da sie schlicht auf falschen Fakten beruhen. Wir sagen ja zu B, im Wissen darum, dass A falsch war. Denn allein die Tatsache, dass es nun ein spezielles Reglement für den Umgang mit diesen Geldern braucht, belegt, dass der vorangegangene Prozess nicht korrekt war.

Die Verwaltung hat das Parlament zuvor nämlich regelrecht vor sich hergetrieben und immer wieder vor Entscheidungen gestellt, zu denen man im gegebenen Moment gar nicht mehr Nein sagen konnte. Sie hat den politischen Entscheid darüber, ob sich die Stadt überhaupt zu den, vom Kanton gestellten Bedingungen an dieser Ausschreibung beteiligen soll, einfach vorweggenommen; möglicherweise in der Meinung, dass im rotgrünen Bern ein entsprechender politischer Konsens bestehe. Erst als das Los des Kantons auf die Stadt Bern fiel, wurde das Parlament gefragt, ob es bereit ist, den notwendigen Finanzierungsrahmen zu sprechen. Nachdem dieser Entscheid dann zähneknirschend gefallen ist, hat man sich daran gemacht, ein Reglement zu erschaffen, das den speziellen Bedingungen gerecht wird, an die der Geldfluss in diesem Kontrakt gebunden ist.

Korrekterweise hätte man diesen Esel von der anderen Seite her aufzäumen müssen. Die Verwaltung, in diesem Falle das Kompetenzzentrum Integration (KI), hätte sich die Legitimation zur Beteiligung zuerst über einen politischen Entscheid des Parlaments abholen müssen. Die Debatte zum Reglement und auch jene, ob diese Gelder überhaupt gesprochen werden sollen, hätte man sich sodann, basierend auf diesem Grundsatzentscheid, sparen können. Die GFL/EVP-Fraktion wünscht sich, dass solche Prozesse künftig entlang der Funktionalitäten der verschiedenen Organe vorangetrieben werden, so, wie es vorgesehen ist: Das Parlament fällt den politischen Entscheid und die Verwaltung führt diesen nachher aus, und nicht umgekehrt.

Im Falle dieses speziellen Geschäftes war zudem nicht von vornherein klar, wie das Parlament entscheiden würde. Eine sachlich und fachlich kompetent geführte Diskussion hätte möglicherweise zu einem anderen Resultat geführt. Ein Teil jener Kräfte, denen es mit einer städtischen Beteiligung um eine menschenwürdige Umsetzung der Asylpolitik geht, hätte bei einer frühen Auseinandersetzung mit den Bedingungen, unter denen hier offeriert werden musste, wohl eingesehen, dass sich die Stadt damit zum Gehilfen und Umsetzer der kantonalen Asylpolitik macht, die einer auf rein rechnerischem Kalkül basierenden politischen Arithmetik entspricht, die Menschen zum Spekulationsobjekt degradiert und die Umsetzenden dazu zwingt, nur auf die «guten Risiken» zu setzen. So hätte sich möglicherweise im städtischen Parlament eine unheilige Allianz mit jenem Parlamentsflügel ergeben, welcher aus finanziellen Gründen dagegen gewesen wäre. Dies mit dem nachvollziehbaren Argument, es sei nicht an der Stadt Bern, die Asylpolitik des Kantons vorzufinanzieren und auch noch das Risiko zu tragen, für den Fall, dass die vom Kanton vorgegebenen Ziele nicht erreicht würden.

Wie dem auch sei, jetzt ist es zu spät und wir können dieses Reglement nur mehr abnicken.

In Zukunft sollten sich die Kräfte, denen es um eine menschenwürdigere Umsetzung der Integration von Asylsuchenden geht, überlegen, ob sie sich weiterhin auf diese Weise vor den Karren einer Verwaltung spannen lassen wollen, der es wie allen anderen offerierenden Organisationen, hauptsächlich darum ging, eigene Arbeitsplätze und Strukturen zu erhalten, die man in der Vergangenheit aufgebaut hatte.

Die Gelder, die für diese Spezialfinanzierung ausgegeben werden, hätte die Stadt, zusätzlich zu den Angeboten, die vom Kanton finanziert und dann durch irgendeine Organisation umgesetzt worden wären, in Massnahmen investieren können, welche möglicherweise tatsächlich zu einer besseren, nachhaltigeren Integration von Flüchtlingen beigetragen hätten. Nun sind diese Gelder weg. Ob sie jemals zurückkommen, wie es das vorliegende Reglement suggeriert, ist angesichts der sehr ambitionierten vorgegebenen Zielsetzungen höchst ungewiss.

Trotz alledem stimmt die Fraktion GFL/EVP diesem Reglement zu, denn es bleibt uns zum jetzigen Zeitpunkt nichts anderes übrig. Andernfalls ist die Handlungsfähigkeit der mandatierten städtischen Organisation nicht gewährleistet. Und das würde schliesslich auf jene zurückfallen, um die es eigentlich geht, nämlich die zu integrierenden Flüchtlinge und vorläufig Aufgenommenen.

Mohamed Abdirahim (JUSO) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion stimmt dieser Spezialfinanzierung zu. Es ist uns wichtig, dass gerade in diesem Bereich die Abgeltungen und Zahlungen lückenlos fliessen. Doch auch von unserer Seite gibt es viel Kritik am Kanton und an dessen Führung in diesem Bereich. Der Asyl- und Flüchtlingsbereich ist nicht gemacht, um Gewinne oder Profit zu generieren. Das ist menschenunwürdig. Das zeigen auch der Unmut und die Demonstrationen gegen Organisationen, wie beispielsweise die ORS Service AG. Die privaten Organisationen, die früher für die Zentren zuständig waren, haben sich bewährt. Sie haben sich menschlich um die Geflüchteten gekümmert und zusätzliche Angebote bereitgestellt. Die Herangehensweise des Kantons, diesen Bereich wie ein Unternehmen zu betreiben, kritisieren wir scharf.

Erich Hess (SVP) für die Fraktion SVP: Zum Grundsatz: Der grösste Teil dieser Leute kann nicht integriert werden. Da kann noch so viel Geld eingeschossen werden, sie wollen sich gar nicht integrieren. Diesen Teil sollte man gleich wieder zurückschicken, statt ihn zu hätscheln. Man muss den Integrationswillen dieser Leute motivieren, aber das geht nicht mit Geld! Man kann diesen Leuten noch so viel Geld «in den Hintern stossen», es kommt dabei nichts Besseres heraus. Es muss viel mehr Druck aufgebaut werden. Dazu habe ich ein Beispiel aus der Praxis, das sich vor rund vier Jahren ereignet hat: Ein eritreisches Paar, die Frau im achten Monat schwanger, bewarb sich bei mir um eine Wohnung. Ich wollte wissen, wo sie beruflich tätig seien. Beide hatten keine Arbeit. Ich sicherte dem Paar die Wohnung zu, unter der Bedingung, dass der Mann bis in einem Monat einen Lehr- oder Arbeitsvertrag vorlegen könnte. Es vergingen drei Wochen, bis er mit einem Lehrvertrag erschien. Diese Anlehre hat der Mann sogar abgeschlossen und er arbeitet noch heute im selben Betrieb. Ob der Mann Arbeit gesucht hätte, wenn ihm nicht Druck aufgesetzt worden wäre, ist fraglich. Ich glaube nicht. Ich kenne Tausende anderer Beispiele, die von der öffentlichen Hand durchgefüttert werden. Viel Geld wird in die sogenannte Integration gesteckt, doch letztlich passiert nichts, da sie nicht wollen. Viele Leute, gerade aus Eritrea, können nicht integriert werden, da ihnen der Wille dazu fehlt. Es geht ihnen gut, sie haben ein Dach über dem Kopf, genug zu Essen und zu Trinken und eine funktionierende Gesundheitsversorgung. Dazu kommt ein Taschengeld, das meist höher ist als das eines normalen «Büezers». Diese Leute machen es sich in unserer sozialen Hängematte bequem.

Die Sprecherin der GFL hat die SVP kritisiert und gefragt, wieso wir gegen das Reglement sind. Das liegt daran, dass wir von Beginn an gegen dieses Projekt waren. Es kann nicht sein, dass wir nun die Legitimation erteilen, diese Gelder auszugeben. Wir waren dagegen, dass sich die Stadt in den privatwirtschaftlichen Markt einmischt. Es kann nicht sein, dass sich die Stadt an einer Ausschreibung beteiligt. Damit konkurrenziert sie die Steuerzahlenden direkt. Dieses Problem stellt sich bei diversen städtischen Institutionen wie beispielsweise ewb. Der Staat hat das zu machen, was der private Bereich nicht machen kann. Deshalb dürfen wir keine gesetzliche Grundlage schaffen, um diese Mittel in Zukunft ausbezahlen zu können. Es kann nicht sein, dass die Stadt Bern zu günstig offeriert und der Stadtberner Steuerzahler anschliessend dafür bluten muss, weil die Stadtregierung und die Verwaltung nicht rechnen können. Ich bitte um Ablehnung des Reglements.

Einzelvotum

Ayşe Turgul (SP): Ich werde mich kurzhalten. Immer wieder wird an diesem Pult gegen die Flüchtlinge und deren Unterstützung geredet. Ob die Flüchtlinge ein Interesse haben, sich zu integrieren, sehen Sie an mir, die hier vor Ihnen steht. Bin ich integriert oder weniger integriert? Ist das, was die Stadt und die Schweizer Bevölkerung in uns investiert haben, verloren gegangen? Ich war ein Flüchtling!

Direktorin BSS Franziska Teuscher: Der Gemeinderat unterbreitet heute dem Stadtrat das Reglement über die Spezialfinanzierung für den Asyl- und Flüchtlingsbereich. Es geht nicht darum, wie diese Aufgabe in der Stadt ausgestaltet wird. Diese Frage haben wir in vorangegangenen Diskussionen bereits erläutert. Hier geht es um eine rein technische Vorlage, wie die Umsetzung des Leistungsvertrags mit dem Kanton abgewickelt werden soll. Der Kommissionssprecher hat erläutert, weshalb im vorliegenden Fall das Instrument der Spezialfinanzierung gewählt wurde.

Zur Erinnerung: Die Stadt hat im April 2019, beim Ausschreibungsverfahren zu NA-BE den Zuschlag als regionale Partnerin im Perimeter Stadt Bern und Umgebung erhalten. Im Februar

2020 hat der Stadtrat einem Eventualkredit zugestimmt, als Risikoabdeckung zur Erfüllung dieses Auftrags. Der Gemeinderat will von diesem Kredit keinen Gebrauch machen. Unser Vorgehen hat rechtliche Gründe. Seit dem 1. Juli 2020 erfüllen wir den Auftrag, durch den wir über NA-BE mit dem Kanton in einem Verhältnis stehen. Die Stadt ist für die neu dazugestossenen Gemeinden zuständig. Wir richten die Sozialhilfe aus und sind verantwortlich für die Unterbringung der Flüchtlinge und ihre Integration. Die jährlichen Aufwand- bzw. Ertragsüberschüsse haben wir im Zusammenhang mit dem Verpflichtungskredit schon erläutert. Um ein transparentes Vorgehen zu gewährleisten, ist der Entscheid zur Schaffung einer Spezialfinanzierung gefallen. Ich verstehe die Kritik der FDP nicht, die ein intransparentes Vorgehen moniert. Eine Spezialfinanzierung ist eines der transparentesten Instrumente, da jährlich ausgewiesen werden muss, ob Überschüsse oder eine Unterdeckung vorliegen. Die Vorschriften des Kantons geben vor, dass der Geldkreislauf innerhalb von acht Jahren ausgeglichen werden muss.

Ich verstehe auch die Kritik der GFL nicht, wonach das KI diese Aufgabe nicht hätte übernehmen sollen. Das KI hat diese Aufgabe für die Stadt Bern sowie Köniz und Muri zuvor schon während vieler Jahre erfüllt. Bei mir ist nie der Wunsch deponiert worden, dass die Stadt sich aus diesem Bereich zurückziehen soll. Ich habe vonseiten des Parlamentes vielmehr vernommen, dass wir uns vermehrt in diesem Bereich engagieren sollen. Der Stadtrat hat einst einen Verpflichtungskredit von 1 Mio. Franken zur Verfügung gestellt, um die Arbeitsintegration mit neuen Programmen zu ergänzen. Der Gemeinderat, und insbesondere ich als zuständige Gemeinderätin, sind davon überzeugt, dass wir über ein grosses Know-how verfügen, um diese Aufgabe weiterhin, auch für mehr Gemeinden, erfolgreich umzusetzen.

Zu den Rückweisungsanträgen der SVP: Es handelt sich um eine technische Vorlage zur Umsetzung des Leistungsvertrages, bei der möglichst grosse Transparenz gewährleistet sein soll. Eine Rückweisung der Vorlage hat nicht zur Folge, dass die Aufgabe nicht mehr oder anders gemacht wird. Die Stadt muss die Aufgabe aufgrund der kantonalen gesetzlichen Grundlagen erfüllen, dazu hat sie sich im Leistungsvertrag mit dem Kanton Bern verpflichtet. Aus dieser Vorlage entstehen keine Mehrkosten, wie von der SVP behauptet wird. Darum ist der Rückweisungsantrag 1 abzulehnen. Auch ändern die Rückweisungsanträge 2 und 3 nichts an der rechtskräftigen Vergabe. Die Eingabe der Stadt Bern wurde vom Kanton als rechtskräftig eingestuft und obsiegte im Vergabeverfahren. Das nachträgliche Gesuch einer Mitkonkurrentin um Wiedererwägung des Zuschlages wurde vom Kanton letzten September abgewiesen. Die Gesuchstellerin erhob die gleichen Vorwürfe wie die SVP. Da der Kanton diese als nicht rechters abwie, kann die Stadt Bern nun den Auftrag erfüllen.

Zum Änderungsantrag der SVP: Die Formulierung in Artikel 3 Absatz 2 sieht nur die Möglichkeit vor, diese Einlagen zu tätigen und trägt dem Stadtratsbeschluss zum Eventualverpflichtungskredit Rechnung. An der Haltung des Gemeinderats hat sich seit Februar 2020 nichts geändert. Wir sind davon überzeugt, diese Aufgabe mit den kantonalen Geldern erfüllen zu können. Die Stadt Bern ist weiterhin frei, im Bereich der Integration andere Projekte aufzugleisen, die sie selbst finanziert. Der Eventualverpflichtungskredit zur Risikoabdeckung wurde vom Stadtrat genehmigt. Mit dieser Vorlage unterbreitet der Gemeinderat die rechtlichen Grundlagen dazu. Ich bitte um Zustimmung zum Geschäft.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats vom 1. Juli 2020 betreffend Reglement über die Spezialfinanzierung Asyl- und Flüchtlingsbereich (RSAF).
2. Der Stadtrat verabschiedet die Vorlage zuhanden einer 2. Lesung.

2020.SR.000297

12 Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Dolores Dana, FDP): Änderung Reglement KiÖR

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Dringliche Motion abzulehnen.

Motionärin *Barbara Freiburghaus* (FDP): Sparen. – Das sollte eigentlich das Credo des Gemeinderats und des Stadtrats sein, bis die Jahresrechnung wieder mit einer schwarzen Null schliesst. Die Spardebatte im Herbst dieses Jahres zeigte, dass sich der Gemeinderat und die Mehrheit des Parlamentes unendlich schwertun, irgendwo zu sparen. Ehrlicher Weise müssen wir zugeben, dass insbesondere bei den Personalkosten grosses Sparpotenzial vorhanden wäre. Aber eben...

Mit vorliegender Motion soll ein Zeichen gesetzt werden. Ich weiss nicht, wie es Ihnen beim Durchlesen der Antwort des Gemeinderats ergangen ist. Der Gemeinderat scheint zu befürchten, dass mit der Annahme dieser Motion das kulturelle Leben in der Stadt völlig zum Erliegen kommt. Dem ist mitnichten so. Reden wir doch einmal darüber, wie viele Gelder die Stadt für die Kultur zur Verfügung hat. 2018 wurde der Vierjahresplan zur städtischen Kulturförderung im Stadtrat behandelt. Damals wurde der Betrag um 7 Prozent beziehungsweise um 2,3 Mio. Franken erhöht. Der Stadt stehen rund 60 Mio. Franken an Subventionsgeldern zur Verfügung, wobei 15 Prozent in die direkte Förderung fliessen; das heisst, dass die Stadt hier mitreden kann. Auch dieser Betrag wurde damals von 4 Mio. Franken auf 4,67 Mio. Franken erhöht. Es stehen also noch Gelder für kulturelle Projekte zur Verfügung.

Die Beiträge an die Kunst im öffentlichen Raum (KiÖR) generieren sich aus Strassenprojekten der TVS. Dazu gehören Projekte wie die Werkleitungen Schiferliweg, die Erneuerung von Lichtsignalanlagen und die Umsetzung von behindertengerechten, öffentlichen Räumen. Die Geschäfte der TVS werden dadurch verteuert. In den letzten 12 Monaten generierten sieben Projekte der TVS rund 250 000 Franken. Auch wenn der Gemeinderat schreibt, die Gelder seien bereits verplant, sind dennoch weitere Mittel in diesem Topf vorhanden. Er wird durch die Beiträge jährlich geäufnet. Geplante Projekte können also noch umgesetzt werden, allenfalls zu einem etwas günstigeren Preis oder sie können, für eine gewisse Zeit, durch die direkte Kulturförderung finanziert werden. 2017 wurden die KiÖR-Beiträge bereits einmal erhöht. Eine kurze Pause einzulegen, ist also gerechtfertigt. Gemäss Gemeinderat werden sich die Finanzen bald wieder im grünen Bereich befinden. Ich bin gespannt, wo der Gemeinderat in den nächsten Jahren die Einsparungen in mehrstelliger Millionenhöhe verwirklichen will, wenn er sämtliche Sparideen ablehnt.

Das KiÖR-Reglement wird durch die Strassenprojekte der TVS geäufnet, was recht speziell ist und die Geschäfte der TVS verteuert. Die Motion wird zu keinem Kahlschlag der kulturellen Tätigkeiten führen. Es geht um eine zeitlich beschränkte Sistierung, welche die notwendigen Infrastrukturprojekte der TVS etwas kostengünstiger macht, bis die Finanzen wieder im Lot sind. Wir hoffen, dass das Parlament die Haltung des Gemeinderats nicht übernimmt und der zeitlichen Sistierung zustimmt.

Fraktionserklärungen

Seraphine Iseli (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die GB/JA!-Fraktion lehnt die Dringliche Motion zur Reglementänderung ab. Sie kann sich der Argumentation des Gemeinderats im Grossen und Ganzen anschliessen. Ich erläutere, weshalb wir die Motion als das falsche Mittel erachten und warum wir den Zeitpunkt als zynisch empfinden: Es macht keinen Sinn, mit einer

Dringlichen Motion ein einzelnes Detail als Sparvorschlag herauszupicken, bevor der Gemeinderat die Möglichkeit hatte, die priorisierten Sparvorschläge darzulegen. Es ist zielführender, wenn die Sparvorschläge im Rahmen einer strategischen Haushaltsüberprüfung gemacht werden. Der Zeitpunkt für die Motion ist sehr unglücklich gewählt. Die FPD unterstützt das Gewerbe in diesen schwierigen Zeiten. Gleichzeitig macht es ihr aber offenbar nichts aus, die Mittel für die Kultur- und Kunstschaftenden dieser Stadt zu kürzen. Gerade für diese Branche ist die Situation momentan sehr schwierig. Es ist zynisch, jetzt ein solches Zeichen zu setzen.

Beim KiöR-Reglement geht es nicht nur um die Kunstschaftenden, sondern um die gesamte Bevölkerung. Der Gemeinderat schreibt in seiner Antwort, dass KiöR die demokratischste aller Kunstformen sei. Darüber kann diskutiert werden. Unbestritten ist, dass KiöR Zugang für die Menschen schafft, die sonst von herkömmlichen Kunsthäusern und Kulturangeboten ausgeschlossen sind. Diese Form der kulturellen Teilhabe ist sehr wichtig für den gesellschaftlichen Zusammenhalt. In Pandemie- und anderen Krisenzeiten kann es davon nicht zu viel geben.

Katharina Altas (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion wird die Dringliche Motion zum KiöR-Reglement ablehnen. Der Vorstoss geht von falschen Annahmen aus, da die laufenden Verpflichtungen erst Ende Jahr beglichen werden. Seit der Inkraftsetzung des Reglements werden jährlich etwa 327 000 Franken in die Spezialfinanzierung einbezahlt. Dabei fliesst ein «herziges» Prozentlein der Bausummen von Hoch- und Tiefbau in die KiöR-Kasse. Die Darlegungen von Barbara Freiburghaus, dass sich die TVS an der KiöR-Kasse gesundstösst, sind haarsträubend. Ich werde später darauf zurückkommen. Da die Mittel aus der Investitionsrechnung stammen, würde die Streichung nur in geringem Umfang Einfluss auf die Erfolgsrechnung haben. Die Einsparungen wären also marginal, die Konsequenzen allerdings gross. Uns scheint im Moment wichtig, dass die Aufträge, die die KiöR-Kommission erteilen kann, vielen Kulturschaftenden und Künstler*innen zugutekommen, die in der aktuellen Pandemielage kaum mehr Aufträge erhalten. Die Stadt Bern agiert als Auftraggeberin und zeigt sich somit solidarisch mit den selbstständigen Künstlerinnen und Künstlern. Hier den Rotstift anzusetzen, würde ein falsches Signal aussenden.

Im Moment sind wir in unserer persönlichen Lebenswelt gefangen, kein Kino, kein Theater, keine Musikveranstaltungen mehr. Im Gegensatz zu vielen kulturellen Angeboten, die im Moment nicht stattfinden, sind Kunstaktionen im Freien mit Schutzkonzept möglich. Ausserdem ist KiöR niederschwellig und spricht auch Bevölkerungsgruppen an, die nicht ins Museum oder ins Theater gehen. Es werden auch Projekte verwirklicht, die, unter dem Stichwort «Kunst am Bau», Bauprojekte um eine künstlerische Note verbessern. Mit den «Kunstplätzen» wurden die Quartierbewohner*innen in die künstlerischen Prozesse einbezogen. So können auch stadtplanerische Elemente erarbeitet werden, wodurch die Identifikation mit dem Quartier und die Vernetzung innerhalb des Quartiers gesteigert werden. Oder KiöR setzt sich mit unserer kolonialen Vergangenheit auseinander, wie beim Wandbild im Schulhaus Wylergut.

Auch wenn die FDP-Fraktion meint, mit diesem Vorschlag sehr einfallsreich zu sein: Die Spareffekte wären marginal und schaden einer Branche, die im Moment gebeutelt ist. Ausserdem wollen wir die strategische Haushaltsüberprüfung des Gemeinderates abwarten, die gerade erarbeitet wird.

Kultur ist mehr als ein Nice-to-have, sie erzielt Wertschöpfung und ist ein Standortfaktor. Kunst ist nicht nur Ablenkung und Zerstreung oder ein Lichtblick im Lockdown, sondern macht die häusliche Isolation für viele erst erträglich. Musikhören, Bücherlesen, Filmserien schauen oder Kunstaktionen im Freien beizuwohnen, ist momentan noch möglich und hilft uns, «Keep the distance» und «Stay at home» erträglicher zu machen. Darüber hinaus stellt

Kunst auch eine wichtige Auseinandersetzung mit existenziellen Fragen dar, gerade in diesen Zeiten, in denen Gewissheiten rar sind und die Einschränkungen mal so und mal anders lauten.

Kürzlich sagte Milva Stark, Schauspielerin am Stadttheater, im Regionaljournal: «Wenn wir eine lebendige Stadt wollen, dann muss man die Kultur erhalten.» Und ich füge hinzu: Wir müssen die Kultur auch über diese Pandemie und die Finanzkrise hinaus erhalten und die Kulturschaffenden besser absichern. Ich bitte darum, diesen Vorstoss abzulehnen.

Janosch Weyermann (SVP) für die Fraktion SVP: Ich danke den Motionärinnen für den hervorragenden Vorstoss. Die SVP nervt sich seit eh und je über das unnötige KiÖR-Reglement. Für uns ist es schwer nachvollziehbar, weshalb es Aufgabe der Stadt Bern sein soll, mit Steuergeldern Künstler mit Aufträgen zu versorgen und diese so künstlich über Wasser zu halten. Aus der Antwort des Gemeinderats geht hervor, dass pro Jahr rund 327 000 Franken in den KiÖR-Topf fließen. Gleichzeitig sagt der Gemeinderat, dass eine Streichung dieser Einlagen nur einen geringen Einfluss auf die Erfolgsrechnung hätte. Ich möchte den Gemeinderat daran erinnern, dass das Budget der Stadt ein Defizit von 40 Mio. Franken aufweist und die Einsparung von 327 000 Franken immerhin fast ein Prozent der Schulden ausmachen würden. Ein Schuldenberater würde dem Gemeinderat in Sachen Schuldenabbau sicher kein gutes Zeugnis ausstellen. Der Gemeinderat schreibt in seiner Antwort, dass ein KiÖR-Projekt jeweils 100 000 Franken kostet. Gleichzeitig erwähnt er, dass das Wandbild im Wylergut-Schulhaus eines der aktuellen Projekte ist. Gibt die Stadt Bern fürs Übermalen eines Wandbildes von der Grösse eines Küchenschrankes tatsächlich 100 000 Franken aus? Das muss man sich einmal vorstellen! Ein Tipp an den Gemeinderat: Hier im Rat sitzt ein Malermeister. Der würde diese Arbeit sicher für weniger als 100 000 Franken erledigen und dabei sogar noch eine persönliche Widmung an den Gemeinderat anbringen. Auch das darf Kunst genannt werden, denn dabei handelt es sich nicht um einen geschützten Begriff. Kunst liegt bekanntlich im Auge des Betrachters.

Gerne führe ich ein weiteres Beispiel an, um aufzuzeigen, welche fragwürdigen Ausmasse das KiÖR-Reglement angenommen hat. Im Rahmen einer Schulhausbegehung mit der Schulkommission Bümpliz, in der ich Mitglied bin, durfte ich den Neubau des Schulhauses Stapfenacker besichtigen. Auch dort hat man rund 80 000 bis 90 000 Franken für KiÖR ausgegeben. Investiert wurde das Geld in Türgriffe, die nicht gut in der Hand liegen und so aussehen wie das, was in ein Robidog-Säcklein gehört. Um künftig solche unnötigen Investitionen zu verhindern, und stattdessen mehr Geld für Tierfutter für den Tierpark erübrigen zu können, bitte ich um Annahme der Motion.

Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Ich danke allen für die engagierte Debatte zum KiÖR-Reglement. Es stimmt, dass wir sparen müssen. Wir versuchen aber, das aus einer ganzheitlichen Optik heraus zu tun. Wird etwas näher untersucht, kann immer Sparpotenzial entdeckt werden. Wir haben gute Erfahrungen gemacht mit dem KiÖR-Reglement, namentlich in den Quartieren und namentlich mit dem Projekt «Kunstplätze». Ich bitte um dessen Fortführung.

Es ist eine Frage der Prioritätensetzung. Wir setzen die Prioritäten so, dass die Kultur – gerade in der freien Förderung – nicht abgestraft wird. Solche Projekte sollen weitergeführt werden. Der Gemeinderat setzt sich intensiv mit dem Sparen auseinander und macht jeden Mittwoch eine Auslegeordnung mit einer ganzheitlichen Optik, um die Sparziele zu erreichen. Darin ist die vorgeschlagene Sparmassnahme zum KiÖR-Reglement nicht enthalten. Es liegt jedoch am Stadtrat, Einfluss auf die Prioritäten zu nehmen. Der Gemeinderat bittet um Ablehnung dieser Dringlichen Motion.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat lehnt die Dringliche Motion ab. (18 Ja, 49 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 008*

2014.PRD.000088

13 Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal (Abstimmungsbotschaft)

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal; Botschaft an die Stimmberechtigten.
2. Er beschliesst die Vorlage und beantragt den Stimmberechtigten der Stadt Bern den Erlass der Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal, Plan Nr. 1466/2 vom 18. August 2020 (XX Ja, XX Nein, XX Enthaltungen).
3. Er genehmigt die Botschaft an die Stimmberechtigten (XX Ja, XX Nein, XX Enthaltungen).
Bern, 16. September 2020

Antrag 1 PVS Änderungsantrag

Art. 11 Abs. 1

Es dürfen maximal ~~408~~ **80** Abstellplätze für Motorfahrzeuge gebäudeintern erstellt werden.

Antrag 2 Michael Sutter (SP/JUSO) Eventualantrag zu Antrag 1 (PVS)

Art. 11 Abs. 1

Es dürfen maximal ~~408~~ **95** Abstellplätze für Motorfahrzeuge gebäudeintern erstellt werden.

Antrag 3 PVS Änderungsantrag

Art. 11 Abs. 3

Insgesamt sind mindestens ~~435~~ **600** Fahrradabstellplätze zu erstellen, davon müssen mindestens 110 ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge sein.

Antrag 4 PVS

Art. 15 Energie

Auf den Dächern der Siedlung ist eine Solar- oder Photovoltaikanlage zu bauen.

Antrag 5 PVS Ergänzungsantrag

Es ist nochmals vertieft zu prüfen wie - trotz der Aussenraum-Flächenvorgaben für Familienwohnungen - der Anteil grosser Wohnungen (3 oder mehr Zimmer) erhöht werden kann.

Antrag 6 FDP/JF Ergänzungsantrag

Die mit dieser neuen Überbauungsordnung überführte Fläche von der bisherigen Industrie- und Gewerbezone in die neue Wohnzone muss im selben Ausmass kompensiert werden mit neuen Industrie- und Gewerbezonon innerhalb des Stadtgebiets.

Antrag 7 FDP/JF Änderung Abstimmungsbotschaft

Seite 5 unten links:

Ein Drittel des Wohnraums **in W I** ist für den preisgünstigen Wohnungsbau reserviert, **d.h. 100 % der 5.5-Zimmer-Wohnungen und 50 % der 4.5-Zimmer-Wohnungen.**

Antrag 8 SP/JUSO Ergänzungsantrag

4. Der Gemeinderat stellt sicher, dass entsprechend der Anzahl neuer (Familien-)Wohnungen ausreichend Schulraum zur Verfügung steht, sobald die Wohnungen bezogen werden. Gegebenenfalls ist dafür rechtzeitig zusätzlicher Schulraum zu erstellen.

Antrag 9 GB/JA!

Art. 12 Erschliessungsanlagen für den Verkehr

Von der Schwarztorstrasse zur Mattenhofstrasse ist eine öffentliche Fusswegverbindung zu erstellen, die durchgehend hindernisfrei zu gestalten ist.

Der Aussenraum zwischen der Schwarztorstrasse und der Mattenhofstrasse ist öffentlich nutzbar.

Antrag 10 GB/JA! Ergänzungsantrag

Die für den Unterhalt des öffentlichen Parks notwendigen Mittel werden im Budget von Stadtgrün eingestellt.

Sprecher PVS *Michael Sutter* (SP): Das Meinen-Areal befindet sich im Stadtteil 3. Es grenzt an die Brunnmattstrasse auf der Höhe der Tramhaltestellen Brunnmatt, die Schwarztorstrasse führt durch das Areal. Nördlich der Schwarztorstrasse steht die ehemalige Fleischfabrik Meinen, je nach Betrachtungsweise ein industrieller Betonklotz mitten im Wohngebiet oder aber ein architektonischer Zeitzeuge des Brutalismus. Im südlichen Teil des Areals befindet sich unter anderem der ehemalige Fabrikladen, der heute als Vintage-Möbelgeschäft zwischengenutzt wird. Das Areal umfasst ungefähr 7600 m². Das Grundstück befindet sich im Eigentum der Pensionskasse der Ärzte und Tierärzte, mit Ausnahme der beiden Strassenparzellen, die der Stadt gehören. Die Hauptparzelle im Norden liegt aktuell in der Industrie- und Gewerbezone, der Teil südlich der Schwarztorstrasse liegt in der gemischten Wohnzone. Das vorliegende Geschäft sieht eine Umzonung des Areals vor. Entlang der Brunnmattstrasse ist eine Zone für Kernnutzungen, an der Gartenstrasse eine Wohnzone und entlang der Schwarztorstrasse eine Zone für gemischtes Wohnen vorgesehen. Aufgrund der Wertsteigerung des Grundstücks ist im Fall der Umzonung eine Planungsmehrwertabgabe an die Stadt von 952 000 Franken zu leisten.

Die Eigentümerin plant, die oberirdischen Bauten auf dem Areal zurückzubauen. Die zwei Untergeschosse bleiben erhalten und werden umgenutzt. Es soll eine Überbauung mit Schwerpunkt Wohnen realisiert werden, mit rund 16'000 m² Wohnfläche und 185 Wohnungen. Die Bauherrschaft will vorwiegend kleine Wohnungen realisieren. Ein Drittel der Wohnungen muss als preisgünstiger Wohnraum erstellt und in Kostenmiete vermietet werden, wie Artikel 16b der Bauordnung vorschreibt.

Für Verkaufsgeschäfte und Gewerbebetriebe sind in den unteren Geschossen rund 2500 m² Geschossfläche vorgesehen. Es soll ein Quartierzentrum entstehen, mit Dienstleistungsangeboten und Geschäften. Auch die Migros wird dort, gegenüber von Denner und Coop, eine Filiale eröffnen. Die Realisierung der Überbauung erfolgt in zwei Etappen, zuerst wird der nördliche Teil, dann der Teil im Süden realisiert.

In den Erd- und einem Teil der Untergeschosse entlang der Schwarztor- und Brunnmattstrasse sind Gewerbe- und Verkaufsfläche vorgesehen, ab dem ersten Obergeschoss in allen Baubereichen Wohnen. Im zweiten Vollgeschoss sind grösstenteils auch nicht-störende Arbeitsnutzungen möglich. Die Bauherrschaft hat aber versichert, sie wolle dort grossmehrheitlich Wohnungen realisieren.

Zum Inhalt der Überbauungsordnung (ÜO): Es ist eine geschlossene Bauweise vorgeschrieben; für jeden Baubereich ist die Gebäudehöhe festgelegt, nicht aber die Geschosszahl. Weil

das Projekt schon weit fortgeschritten ist, weiss man, wie viele Geschosse realisiert werden sollen. Das Erdgeschoss an der Brunnmattstrasse mit den Verkaufsflächen muss mindestens vier Meter hoch sein. Es sind ausschliesslich Flachdächer zulässig und es gibt Vorgaben für die Gestaltung und Materialisierung der Fassaden. An zwei Orten sind Aufenthaltsbereiche auf dem Dach von je 15 m² möglich, und im südlichen Teil gibt es über dem vierten Stockwerk eine grosse, begrünte Dachterrasse. Auch für die Gestaltung der Vorgärten und des Innenhofs gibt es detaillierte Vorgaben, was wo gepflanzt werden darf und wie die Bereiche zu gestalten sind. 15 Prozent der Grünfläche bzw. des Aussenraums müssen als naturnahe Lebensräume gestaltet werden. Es konnte keine Einigung gefunden werden, um den kleinen Park im südlichen Teil öffentlich zu machen und es gibt auch kein öffentliches Wegrecht durch diesen Park. Der Park wird eingezäunt, soll aber öffentlich zugänglich sein.

Zum Verkehr: Das Areal ist sehr gut erschlossen, mit drei Tram- und einer Buslinien besteht alle zwei Minuten eine direkte Verbindung zum Bahnhof. Die bestehenden oberirdischen Parkplätze werden mehrheitlich aufgehoben, künftig wird es noch maximal vier Parkplätze für besondere Bedürfnisse geben. In der Einstellhalle dürfen maximal 108 neue Parkplätze erstellt werden, was 0.35 pro Wohnung ergibt, plus einige weitere Parkplätze für die Geschäfte und für die Arbeitsnutzungen. Es sind mindestens 435 Veloabstellplätze vorgeschrieben, für die Wohnnutzung ergibt das einen Abstellplatz pro Zimmer. Davon müssen mindestens 110 ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge angeordnet sein. Es ist auch festgelegt, wo die Anlieferung der Geschäfte und der Gewerbeflächen erfolgt. Das Mobilitätskonzept sieht einen Modalsplit gemäss STEK vor, was einen maximalen Anteil von 15 Prozent an motorisiertem Individualverkehr (MIV) bedeutet. Um dies zu erreichen, ist eine maximale Fahrtenzahl festgelegt, die mittels Stichproben überprüft werden soll. Falls diese Stichproben zeigen, dass zu viel Verkehr entsteht, würde ein Monitoring durchgeführt. In einem weiteren Schritt würde ein Fahrtenzähler installiert. Würde so nachgewiesen, dass es zu viele Fahrten gibt, gäbe es eine Busse für jede Fahrt, um die diese Grenze überschritten wird.

Betreffend Energieversorgung sind mindestens 75 Prozent erneuerbare Energie oder der Anschluss der Gebäude ans Fernwärmenetz festgelegt. Das ist das Maximum, das Privaten gemäss kantonalen Vorgaben vorgeschrieben werden kann. Die Eigentümerschaft plant den Bau einer Luft-Wasser-Wärmepumpe und auf den nördlichen Gebäuden die Erstellung einer Photovoltaikanlage.

Zum Projektstand: Die Eigentümerschaft und die Stadt haben mehrere Vereinbarungen abgeschlossen, beispielsweise betreffend unterirdische Transportleitungen und Baumpflanzungen. Ebenfalls wurde ein Berechnungsmodell für die Kostenlimiten für preisgünstige Wohnungen vereinbart. Die Mitwirkung, die Vorprüfung durch den Kanton und die öffentliche Auflage fanden 2019 und 2020 statt. Die wichtigsten Forderungen bei der Mitwirkung und in den Einsprachen waren folgende: Es wurde ein höherer Wohnanteil gefordert, konkret sollen im ersten Obergeschoss nur Wohnnutzungen zugelassen werden und ein höherer Anteil an grossen Wohnungen, insbesondere für Familien, gebaut werden. Diesbezüglich gab es im Projektverlauf eine Änderung, indem jetzt einige grosse Wohnungen geplant sind. Weiter wurden eine höhere Dichte, weniger Parkplätze und mehr Velo-Abstellplätze gefordert. Auch die Einführung von Tempo 30 auf der Schwarztor- und der Brunnmattstrasse war verschiedentlich ein Thema. Das kann aber nicht in der ÜO geregelt werden, sollte jedoch bei den Stadtbehörden angekommen sein, denn es gibt dazu auch Vorstösse aus dem Stadtrat. Einige Anwohnerinnen und Anwohner haben den Standort der Entsorgungsstelle sowie die Höhe der Gebäude bemängelt, da diese höher sind als diejenigen, die sie selbst bewohnen. Weiter wurde die Erstellung der nötigen Infrastruktur für E-Fahrzeuge gefordert. Zwei Parkplätze werden mit Ladestationen ausgerüstet, bei den anderen soll die Grundausrüstung vorhanden sein, damit man sie bei Bedarf nachrüsten kann.

Die kantonale Vorprüfung hat ergeben, dass der ursprüngliche Artikel 10 der ÜO, in dem es um Klimamassnahmen, konkret um das Pflanzen von Bäumen, ging, nicht genehmigungsfähig ist. Er wurde deshalb gestrichen.

Im Mobilitätskonzept wurden in der Zeit zwischen der Mitwirkung und der öffentlichen Auflage irrtümlich zwei Textpassagen gelöscht: Eine zur Fremdvermietung von Parkplätzen, die vorschreibt, dass diese nur an Nutzende vermietet werden können, die im Umkreis von 650 Metern wohnen, und die andere betreffend Installation der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Beide wurden wieder ins Mobilitätskonzept aufgenommen.

Der Terminplan sieht vor, dass die Volksabstimmung im März 2021 stattfindet, sofern der Stadtrat die ÜO rechtzeitig verabschiedet. Der nächste Schritt ist die Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR). Der Baubeginn für die erste Etappe erfolgt frühestens 2022. Bis zum Baubeginn werden die Gebäude zwischengenutzt.

Ich komme zu den Anträgen der PVS, denen die Kommission ausnahmslos mit 5 zu 4 Stimmen zugestimmt hat. Der Antrag 1 verlangt, dass maximal 80 Abstellplätze für Autos erstellt werden dürfen. Eine Reduktion der Anzahl Parkplätze wurde sowohl in der Mitwirkung als auch in Einsprachen gefordert, unter anderem von der Quartierkommission QM3. Dieser Antrag verlangt, dass die vom Gemeinderat 2019 beschlossenen Klimamassnahmen umgesetzt werden. Formaljuristisch sind diese zwar nicht bindend, aber politisch wurde das Bekenntnis abgegeben, dass bei allen laufenden Planungen maximal 0.2 Parkplätze pro Wohnung realisiert werden sollen. Das angedachte System mit den Fahrtenkontrollen gemäss Mobilitätskonzept ist sehr aufwändig und bringt in vielen Fällen unbefriedigende Resultate; entsprechende Beispiele sind beim Westside, Bauhaus in Niederwangen oder beim Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf zu beobachten. In unmittelbarer Nähe sind sehr viele freie Parkplätze in Tiefgaragen vorhanden. Wenn also mehr Parkplätze benötigt werden, können sie in der Umgebung gemietet werden.

Der Antrag 3 hängt direkt mit dem Antrag 1 zusammen. Weniger Autos bedeutet im Umkehrschluss mehr Velos. Die Erfahrungen aus autofreien Siedlungen oder Haushalten zeigen, dass gerade Familien häufig mehr als ein Velo pro Zimmer besitzen. Wenn man im Parkhaus weniger Autoparkplätze schafft, wird dadurch tendenziell mehr Platz frei, der für Veloabstellplätze genutzt werden kann.

Mit Antrag 4 wird verlangt, den Bau einer Photovoltaikanlage verbindlich vorzuschreiben. Eine solche ist zwar geplant, die Kommissionsmehrheit möchte dies aber in der ÜO festschreiben.

Mit Antrag 5 wird gefordert, zu prüfen, wie die Anzahl grosser Wohnungen erhöht werden kann. Dies ist ein Anliegen, das wiederholt vorgebracht wurde, beispielsweise in der Mitwirkung und in Einsprachen.

Die PVS hat das Geschäft lange, intensiv und detailliert diskutiert. Einig war sich die Kommission, dass der Bau zusätzlicher Wohnungen und eines Quartierzentrums mit Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen an diesem Standort sinnvoll und wünschenswert ist. Bei den Fragen betreffend Verkehr war man sich dagegen weniger einig. Diskutiert wurde auch über einen höheren Anteil an naturnahen Lebensräumen, über den erwähnten kleinen Park und über das Wegrecht.

Die PVS beantragt dem Stadtrat mit 5 zu 2 Stimmen, bei zwei Enthaltungen, der ÜO zuzustimmen. Die Abstimmungsbotschaft wird mit 7 zu 1 Stimmen, bei einer Enthaltung, ebenfalls zur Annahme empfohlen.

Antragstellerin *Barbara Freiburghaus* (FDP): Mit der ÜO zum Meinen-Areal wird wieder ein Gebiet von Gewerbe- und Industriezone in eine Wohnzone umgewandelt. Das Gewerbe wird weiter aus der Stadt gedrängt. In den jeweiligen Überbauungsordnungen der letzten Jahre war nie eine Kompensation für das Gewerbe vorgesehen. Das möchten wir mit unserem Antrag ändern. Wir sind nicht gegen die vorliegende ÜO. Die Eigentümerschaft hat lange genug

warten müssen, bis das Projekt endlich realisiert werden kann. Wir möchten lediglich sicherstellen, dass der neue Gemeinderat ist seinen Legislaturzielen das Wort «Wirtschaft» erwähnen und dem Gewerbe seinen Platz auf dem Stadtboden einräumen wird. Für die Fraktion FDP/JF ist es nicht angebracht, auf einem Flyer unter dem Stichwort Wirtschaftspolitik die SwissSkills zu erwähnen. So erfreulich diese Veranstaltung auch ist, so handelt es sich dabei doch nicht um Wirtschaftspolitik, welche dem Gewerbe helfen würde. Unser Antrag ist eine Verpflichtung an den Gemeinderat, hie und da eine Kompensation in Erwägung zu ziehen.

Den Antrag 7 auf Ergänzung der Abstimmungsbotschaft ziehen wir zurück. Er ergab sich aus der Beantwortung einer Frage in der Kommission. Mittlerweile habe ich mit der Bauherrschaft abgeklärt, dass die betreffende Aussage nicht stimmte.

Die Anträge der PVS lehnen wir ab. Diese Anträge sind nicht stufengerecht, denn der Stadtrat ist nicht zuständig, die Anzahl der Parkplätze vorzuschreiben. Es geht bei diesem Projekt mehr um die Fahrten als um die Parkplätze. Ich bezweifle, dass die Bauherrschaft mehr Veloabstellplätze zur Verfügung stellen wird, auch wenn der betreffende Antrag eine Mehrheit finden würde. Auch der Antrag der PVS, der eine Änderung des Wohnungsmix' verlangt, ist nicht stufengerecht; dafür sind wir schlicht nicht zuständig. Es entspricht einem seltsamen Rechtsverständnis, Vorschriften machen zu wollen, aber das Risiko bei den Eigentümern zu belassen. Wird diesem Antrag zugestimmt, würde das zu einer weiteren Verzögerung dieses Projekts führen. Das stünde im Widerspruch zu den Zielen von RGM, neuen Wohnraum zu schaffen. Der Antrag zur Schaffung von genügend Schulraum betrifft eine Kernaufgabe des Schulamtes, und müsste demnach nicht beantragt werden. So sympathisch der Antrag der GB/JA!-Fraktion auch ist, er würde zu einer Änderung der ÜO führen, was wiederum Verzögerungen bewirkt. Der Stadtpräsident hat ausgeführt, dass die Stadt dafür kein Geld mehr zur Verfügung hat, weshalb der öffentliche Park wieder privat wird. Auch diesen Antrag werden wir ablehnen.

Zum Geschäft: Anlässlich der Vernehmlassung haben wir mehrere Einwände und Änderungsanträge gemacht. Leider sind diese nicht aufgenommen worden. Wir hätten ein anderes Projekt bevorzugt. Wir möchten das vorliegende Projekt jedoch nicht weiter verzögern oder gar verunmöglichen, deshalb stimmen wir dem Geschäft zu.

Antragsteller *Michael Sutter* (SP): Die Begründung meines Antrags 2 deckt sich mit derjenigen zu Antrag 1. Ich habe diesen Antrag eingereicht, da der Antrag 1 offenbar nicht mehrheitsfähig ist. Dennoch soll man dem Quartier entgegengekommen, denn es hat gefordert, dass weniger Parkplätze gebaut werden. Gleichzeitig soll ein Signal gesendet werden, dass man den erweiterten Handlungsplan Klima ernstnimmt. Ich habe gehört, dass 95 Abstellplätze für die Bauherrschaft zumutbar seien.

Antragsteller *Peter Marbet* (SP): Mit dem Antrag 8 fordern wir, dass im Zusammenhang mit der neuen Wohnüberbauung auch der nötige Schulraum sichergestellt wird. Das Thema hat uns bei unzähligen anderen Vorlagen bereits beschäftigt. Mit Blick auf die anstehenden grossen Veränderungen im Stadtteil 3 muss die Schulraumplanung frühzeitig an die Hand genommen werden.

Antragstellerin *Devrim Abbasoglu-Akturan* (GB): Die GB/JA!-Fraktion hat zwei Anträge eingereicht. Freiräume sind im Stadtraum rar, dies vor allem im Quartier Mattenhof/Weissenbühl. Ich weiss nicht, wann wir wieder die Gelegenheit bekommen, in diesem Quartierteil eine Freifläche zu finden, die öffentlich zugänglich gemacht werden kann. Jetzt, bietet sich die Möglichkeit dazu auf dem Meinen-Areal, diese Gelegenheit sollten wir ergreifen. Wir fordern, dass in der ÜO in Artikel 12 eine öffentliche Fusswegverbindung von der Schwarztorstrasse zur

Mattenhofstrasse festgeschrieben wird. Eine solche Bestimmung war bereits einmal enthalten, wurde dann aber wieder gestrichen.

Zusätzlich fordern wir, dass der Aussenraum öffentlich nutzbar gestaltet wird. Wir verstehen nicht, wieso sich die Stadt in diesem Quartierteil, trotz des bestehenden Defizits, nicht für mehr öffentlich zugänglichen Freiraum einsetzt. Vielleicht kann die Bauherrschaft zulassen, dass dieser Weg und der kleine Park öffentlich benutzt werden. Aber das kann irgendwann wieder ändern: Zuerst erscheinen die Schilder, die den Durchgang verbieten, dann wird eine Tür im Zaun eingelassen. Was hat das Quartier dann noch davon? Ist es möglich, Wege und Flächen wie diese öffentlich zu gestalten? Natürlich ist das möglich! Wir wissen, dass es am Willen fehlt. Uns ist bewusst, dass die Stadt den Unterhalt bezahlen muss, wenn Wege und Freiräume öffentlich zugänglich sind. Da es sich um ein privates Grundstück handelt, müsste die Stadt dies durch eine Dienstbarkeit im Grundbuch absichern. Geregelt und vereinbart werden müsste dies in der Planungsvereinbarung und in einem Infrastrukturvertrag zwischen dem Grundeigentümer und der Stadt. Solche Arbeiten und der jährliche Unterhalt kosten Geld und erfordern Zeit. Falls unser Antrag angenommen wird, wollen wir dafür ein Budget zur Verfügung stellen. Wenn wir wollen, dass Park und Weg für die öffentliche Nutzung bereitgestellt werden, müssen bei Stadtgrün die entsprechenden Mittel eingestellt werden. Ich erwarte deswegen keine Verzögerung beim Bau.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

Die Protokollführerin

X

X

Barbara Nyffeler

Caroline Baldenweg

Präsenzliste der Sitzung 19.30 bis 21.30 Uhr

Vorsitzend

Präsidentin Barbara Nyffeler

Anwesend

Devrim Abbasoglu-Akturan	Ueli Fuchs	Simone Machado
Mohamed Abdirahim	Katharina Gallizzi	Peter Marbet
Sophie Achermann	Eva Gammenthaler	Daniel Michel
Timur Akçasayar	Thomas Glauser	Seraina Patzen
Katharina Altas	Hans Ulrich Gränicher	Tabea Rai
Ruth Altmann	Lukas Gutzwiller	Daniel Rauch
Ursina Anderegg	Bernadette Häfliger	Simon Rihs
Elisabeth Arnold	Erich Hess	Sarah Rubin
Oliver Berger	Brigitte Hilty Haller	Rahel Ruch
Tom Berger	Michael Hoekstra	Michael Ruefer
Diego Bigger	Thomas Hofstetter	Kurt Rügsegger
Lea Bill	Matthias Humbel	Remo Sägesser
Laura Binz	Seraphine Iseli	Marianne Schild
Gabriela Blatter	Ueli Jaisli	Edith Siegenthaler
Regula Bühlmann	Bettina Jans-Troxler	Ursula Stöckli
Michael Burkard	Irène Jordi	Therese Streit-Ramseier
Francesca Chukwunyere	Nadja Kehrl-Feldmann	Bettina Stüssi
Dolores Dana	Ingrid Kissling-Näf	Michael Sutter
Joëlle de Sépibus	Philip Kohli	Ayse Turgul
Bernhard Eicher	Fuat Köçer	Johannes Wartenweiler
Sibyl Martha Eigenmann	Eva Krattiger	Janosch Weyermann
Claudine Esseiva	Marieke Kruit	Manuel C. Widmer
Alexander Feuz	Nora Krummen	Marcel Wüthrich
Barbara Freiburghaus	Maurice Lindgren	

Entschuldigt

Milena Daphinoff	Lionel Gaudy	Niklaus Mürner
Rafael Egloff	Szabolcs Mihalyi	Zora Schneider
Vivianne Esseiva	Patrizia Mordini	

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD	Franziska Teuscher BSS	Ursula Wyss TVS
--------------------------	------------------------	-----------------

Entschuldigt

Reto Nause SUE	Michael Aebersold FPI	
----------------	-----------------------	--

Ratssekretariat

Jacqueline Cappis, Stv. Ratssekretärin	Sabrina Hayoz, Ratsweibelin	
Barbara Waelti, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat	

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

2014.PRD.000088

13 Fortsetzung: Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal (Abstimmungsbotschaft)

Gemeinderatsantrag

4. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal; Botschaft an die Stimmberechtigten.
5. Er beschliesst die Vorlage und beantragt den Stimmberechtigten der Stadt Bern den Erlass der Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal, Plan Nr. 1466/2 vom 18. August 2020 (XX Ja, XX Nein, XX Enthaltungen).
6. Er genehmigt die Botschaft an die Stimmberechtigten (XX Ja, XX Nein, XX Enthaltungen). Bern, 16. September 2020

Fraktionserklärungen

Devrim Abbasoglu-Akturan (GB) für die Fraktion GB/JA!: Etliche Leute finden das Fabrikgebäude Meinen unattraktiv und brutal, über dessen Abbruch werden sich einige freuen. Wichtig ist und bleibt, was danach auf diesem Areal an attraktiver Lage entsteht. Das Vorhaben, dort Wohnungen und Gewerbeflächen zu realisieren, finden wir gut. In Zukunft werden der Wohnbevölkerung der Stadt Bern 185 Wohnungen mehr zur Verfügung stehen. Ein Drittel dieser Wohnungen wird als preisgünstiger Wohnraum in Kostenmiete erstellt; diese Wohnungen werden etappenweise gebaut und befinden sich nicht alle im gleichen Gebäude. Wir begrüssen, dass diesbezüglich in der Überbauungsordnung (UeO) klare Definitionen erfasst sind. Im Mattenhofquartier mangelt es nicht an Gewerbeflächen, nichtsdestotrotz wäre es falsch, an diesem Standort eine reine Wohnsiedlung zu bauen. Erfreulich ist, dass in der neuen Siedlung Platz für Quartiernutzungen entsteht. Diese Überbauung wird das Quartier in vielerlei Hinsicht bereichern. Zu den Anträgen 1 bis 3: Der Standort ist sehr gut durch den öV erschlossen, dort verkehren vier öV-Linien im Zwei-Minuten-Takt. Den Bahnhof erreicht man von dort in 15 Minuten, mit dem Velo dauert es nur sieben Minuten. Wo, wenn nicht hier, braucht es ein geringeres Angebot an Autoparkplätzen? Wo können wir autoarmes Wohnen ermöglichen, wenn nicht an diesem Standort? – Mit der Annahme der PVS-Anträge 1 und 3 wollen wir die Anzahl der Parkplätze reduzieren und im Gegenzug zusätzliche Veloabstellplätze ermöglichen. Zum Antrag 4 der PVS: In der UeO fehlt die Vorgabe betreffend die Erstellung einer Solar- oder Photovoltaikanlage auf den Dächern der Siedlung. Es ist aber wichtig, dass dazu verbindliche Regeln bestehen. Zum Ergänzungsantrag 5 der PVS: Wir sind mit dem aktuell geplanten Wohnungsmix unzufrieden, weil einmal mehr eine Überbauung ohne ausreichenden Anteil an Familienwohnungen geplant wurde, obwohl wir dieses Anliegen bereits per Postulat eingebracht hatten. Laut aktuellem Stand wird nicht einmal ein Anteil von 30 % Familienwohnungen erreicht. Man muss nochmals über die Bücher gehen und prüfen, wie man mehr Familienwohnungen schaffen kann. Wir stimmen allen Anträgen der PVS zu; selbstverständlich unterstützen wir auch unseren eigenen Antrag sowie die Anträge 9 und 10 von GB/JA!. Den Ergänzungsantrag 6 der FDP/JF lehnen wir ab.

Brigitte Hilty Haller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Mit der Bebauung des Meinen-Areals wird ein Stück Stadt endlich umgenutzt. Ein privater Investor wird auf diesem Areal eine Siedlung mit Wohnungen und Gewerbeflächen bauen. Die Stadt hat der Bauherrschaft von Anfang

an Leitplanken in Bezug auf die Wohnnutzung und auf die Anforderungen im energetischen Bereich usw. gesetzt. Die Bauherrschaft führte die Planung unter Einhaltung dieser Rahmenbedingungen fort und setzte diese mit dem vorliegenden Projekt um. Der Referent Michael Sutter hat das Geschäft im Kommissionsvotum der PVS ausführlich vorgestellt, deswegen werde ich nur ein paar einzelne Punkte hervorheben: Auf dem Meinen-Areal entstehen 185 Wohnungen, die sich in vier Wohnungstypen für unterschiedliche Nutzungen einteilen lassen: Es entstehen kleine 1,5- bis 3,5-Zimmerwohnungen und Familienwohnungen mit 5,5-Zimmern mit einer Wohnfläche von rund 129 m². Das bedeutet, im Verhältnis zum gesamten Wohnvolumen werden ca. 27 % Familienwohnungen realisiert. Weiter entstehen Wohnungen mit Balkon im preisgünstigen Segment und Wohnungen für das Wohnen im Alter, die aufwärtskompatibel sind und aufgerüstet werden können, wenn die Bewohner*innen im Alter zusätzliche Hilfsmittel benötigen. Zudem gibt es auch sogenannte «Split-Level»-Wohnungen mit Halbgeschossen über drei Stockwerke, die mit Ateliernutzungen verbunden werden können. Alles in allem ist dieser Mix gut gewählt. Der Anteil der Familienwohnungen kann leider nicht höher sein, weil der Aussenraum nicht gross genug ist, um die erforderlichen grossräumigen Spielflächen für die Kinder bereitzustellen. Auf den Dächern wird eine Photovoltaikanlage erstellt, zudem werden die Dächer begrünt und mit grossen Dachterrassen versehen, die allen Bewohner*innen zur Verfügung stehen. Im Untergeschoss des Meinen-Gebäudes befindet sich bereits eine Tiefgarage, die weiterhin genutzt werden soll; das hat den positiven Nebeneffekt, dass die umliegenden Strassen von parkierten Autos befreit werden, was dem gesamten Perimeter zugutekommt. Michael Sutter hat kurzfristig einen Ergänzungsantrag zur Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge eingereicht, dem wir zustimmen werden. Alle anderen Anträge lehnen wir ab.

Maurice Lindgren (JGLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Unsere Fraktion unterstützt das Projekt zur Überbauung des Meinen-Areals voll und ganz. Mit diesem Projekt wird Verdichtung, beziehungsweise innere Siedlungsentwicklung nach Lehrbuch verwirklicht: Ein ehemaliges Industrieareal wird umgestaltet zu dringend benötigtem Wohnraum. Es werden Wohnungen im normalen Preissegment angeboten, ein Drittel der Wohnungen fällt ins preisgünstige Segment. Insgesamt werden 185 Wohnungen gebaut, die die städtischen Forderungen zum Wohnungsbau erfüllen. Es werden effektiv Wohnungen gebaut und es kommt nicht zu einer blossen Umverteilung. Das ist das einzige probate Mittel gegen die tiefe Leerstandsquote in der Stadt Bern. Mit der neuen Siedlung werden zentrale ökologische Forderungen erfüllt. – Zur Erinnerung, weswegen wir eine Verdichtung anstreben: Dass in den Zentren gebaut wird, also eine Verdichtung stattfinden muss, liegt daran, dass wir den Druck auf die un bebauten Flächen in der Peripherie verringern, Kulturland schützen und unsere Natur erhalten wollen. Das ist, in Anbetracht der Tatsache, dass Anträge vorliegen, die das vorliegende Projekt infrage stellen, besonders zu betonen. Mit der Realisierung dieser Siedlung werden auch verkehrstechnische Verbesserungen erzielt, da in einem bestens vom öV erschlossenen Raum gebaut wird; dazu das Stichwort «Stadt der kurzen Wege». Es werden Autoparkplätze abgebaut, und zwar bis an die Grenze der Bewilligungsfähigkeit, wie die Verwaltung meint. Da die Autoparkplätze unter den Boden verlegt werden, kann im Gegenzug die Zahl der Veloabstellplätze erhöht werden. Zudem werden mehr als 100 Parkplätze für das Zeitalter der elektrischen Mobilität vorbereitet, was leider noch viel zu selten vorkommt. Die Parkplätze werden mit elektrischen Kabeln versehen oder mit Leerrohren ausgerüstet, so dass sie bei Bedarf einfach nachgerüstet werden können. Das sieht man nicht oft im selben Ausmass wie bei diesem Vorhaben. Die Dekarbonisierung des MIV in der Stadt ist für das Erreichen der Klimaschutzziele zentral.

Es handelt sich um ein gutes Projekt: Die planenden Behörden arbeiteten mit der Bauherrschaft eng zusammen, aus dieser Zusammenarbeit ist ein Ergebnis entstanden, das sich se-

hen lassen kann. Die Behörden verhandelten mit dem Investor. Beide Seiten gingen Kompromisse ein, um ein solides Projekt auf die Beine zu stellen. Jetzt gilt es sicherzustellen, dass dieser Prozess nicht durch zusätzliche Forderungen sabotiert wird.

Einige Anträge würden dazu führen, dass die Bewilligungsfähigkeit beim Kanton infrage gestellt wäre, beispielsweise die Forderung, die Zahl der Parkplätze unter den Mindestwert von 0,35 Parkplätzen pro Haushalt zu drücken. Der Kanton sieht einen Wert von 0,5 Parkplätzen vor, aber die Stadt kann diesen Wert mittels einer Ausnahmegewilligung unterschreiten. Die Forderung nach einer weitergehenden Unterschreitung würde zu einer Verzögerung dieses Wohnbauprojekts führen, das Projekt würde dadurch verkompliziert und schlimmstenfalls sogar verhindert. Den Bau von preisgünstigem Wohnraum zu verhindern, ist sicherlich nicht im Sinne der Antragsteller. Überdies wird mit diesem Projekt die Wohninitiative erfüllt, ja sogar vorausseilend erfüllt, denn die Bauherrschaft kam noch vor deren Inkraftsetzung auf die Stadt zu. Wer auf eine Verhinderung dieses Projekts abzielt, hinterfragt somit ein Verdichtungsprojekt im stark bebauten Gebiet, was zur Folge hat, dass der auf dem peripheren, unbebauten Raum lastende Druck hoch bleibt. Das ist nicht im Sinne der ökologischen Kräfte im Parlament. Mit diesem Projekt werden so viele Parkplätze für Elektrofahrzeuge wie nie zuvor in Bern bereitgestellt, auch das würde durch die Anträge der PVS verzögert, verkompliziert oder im schlimmsten Fall verhindert. Unser Einwand gilt für alle Anträge, die auf eine wesentliche Änderung dieses Bauvorhabens abzielen, wir lehnen sie allesamt ab. Es ist auch ohne derartige Forderungen schon schwierig, im urbanen Raum ein bewilligungsfähiges Projekt zu planen. Erhebungen zur Dauer der Baubewilligungsverfahren in Schweizer Städten zeigen auf, dass sich diese über immer längere Zeiträume hinziehen. Die Baustatistiken verdeutlichen, dass im peripheren Raum mehr gebaut wird als im urbanen Raum. Das liegt nicht zuletzt daran, dass solche Projekte mit komplexen Verfahren verbunden sind und dass sich am Ende auch noch die Politik zu Wort meldet und Änderungen vornehmen will. Die Anträge betreffend die Parkplätze, über die wir hier im Rahmen der UeO diskutieren, sind ein weiteres Indiz dafür. Wir lehnen diese Anträge ab und bitten Sie, es uns gleichzutun.

Peter Marbet (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Meine Vorredner*innen haben dieses Projekt im Grundsatz gelobt. Unsere Fraktion teilt die Ansicht, dass sich mit diesem Projekt im Mattenhof eine Riesenchance für eine Veränderung im Quartier und für die Schaffung von mehr Wohnraum sowie ein neues Quartierzentrum ergibt, was in einem Perimeter, in dem es nicht viele Begegnungsorte gibt, ein wichtiger Punkt ist. Die Bebauung des Meinen-Areals ist eine riesige Chance für das Quartier und für die Stadt Bern. Nach Jahren der industriellen Nutzung und einer Zwischennutzung soll das Areal in den nächsten Jahren überbaut und neu genutzt werden. Mit Blick auf den Ergänzungsantrag 6 der FDP/JF ist darauf hinzuweisen, dass es sich nicht so verhält, dass ein privater Investor Druck auf das Gewerbe ausgeübt und ebendieses verdrängt hätte, vielmehr entschied der bisherige Nutzer, seine Produktionsanlagen aus der Stadt abzuziehen und in die Region zu verlagern. Dies geschah im vorliegenden Fall also in beiderseitigem Interesse. Wir teilen das im Vortrag beschriebene Ziel einer «qualitativ hochwertigen und nachhaltigen Wohn- und Gewerbeüberbauung mit grosszügigen Freiflächen», trotzdem sind wir der Meinung, dass noch einige weitere Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Dazu folgende Vorbemerkung: Es handelt sich um ein privates Projekt, im Sinne, dass ein privater Investor baut. Die private Bauherrschaft hält sich bei diesem Vorhaben an die übergeordneten Rahmenbedingungen, die der Stadtrat mit der UeO festlegt, also wirkt die Stadt gestaltend und nicht nur verwaltend mit. Wir verfolgen die Pläne zum Meinen-Areal seit Jahren, mittlerweile sind es schon fast zehn Jahre, in denen man über die Überbauung des Meinen-Areals diskutiert. Wir brachten uns bei der öffentlichen Mitwirkung und bei der öffentlichen Auflage der UeO ein. Im Vortrag des Gemeinderats wird darauf hingewiesen, dass zwei Einsprachen von lokalen SP-Sektionen eingingen. Unsere Fraktion reichte auch zwei Vorstös-

se zum Meinen-Areal ein, die die Erstellung von preisgünstigem Wohnraum und von grossen Familienwohnungen forderten, um welche es im Antrag 5 der PVS geht. Positiv ist, dass die Forderung nach preisgünstigem Wohnraum von der Eigentümerin schon früh in die Planung aufgenommen wurde. Mit der Wohninitiative ist dieser Punkt nunmehr fester Bestandteil der Rahmenbedingungen; aber wir würdigen es positiv, dass das Anliegen, preisgünstigen Wohnungsbau zu realisieren, zu einem frühen Zeitpunkt aufgegriffen wurde.

Mit der Überbauung wird ein Nutzungsmix mit Versorgungsfunktionen geschaffen. Wir haben uns dafür eingesetzt, dass möglichst viel Wohnraum gebaut wird, dass aber auch die nötigen Gewerbe- und Dienstleistungsflächen zugelassen werden. Wir haben uns mittlerweile davon überzeugen lassen, dass im zweiten Obergeschoss auch Arbeitsnutzungen stattfinden können, da die verschiedenen Hochparterre- und Split-Level-Wohnungen dies zulassen.

Das Projekt weist leider ein paar Schwachpunkte auf, die uns dazu veranlassen, den meisten Anträgen zuzustimmen. Der erste Punkt betrifft die Parkplätze: Mit dem Massnahmenplan zur Klimastrategie hat sich die Stadt, im Einklang mit verschiedenen grünen Parteien, die sich nun ablehnend zu Antrag 1 der PVS äussern, eine Grundlage gegeben, laut der sie den Wert von 0,2 Parkplätzen pro Wohnung anstrebt. Die Senkung von 108 auf 80 Parkplätze stellt eine Notwendigkeit dar. Für den Fall, dass der Hauptantrag abgelehnt wird, unterstützen wir den Kompromissantrag von Michael Sutter. Das Bild der kommunizierenden Röhren wurde erwähnt, das heisst: Wenn weniger Autoparkplätze erstellt werden müssen, können dafür mehr Veloabstellplätze realisiert werden. Momentan beruht die Planung auf der Grundlage von 1,3 Veloabstellplätzen pro Wohnung, der Änderungsantrag 3 fordert eine Erhöhung auf 1,5 beziehungsweise auf 600 statt 435 Veloabstellplätze. Der Gemeinderat argumentiert mit dem Mobilitätskonzept und meint, dass es weniger um die Anzahl der Parkplätze als um die Zahl der Fahrten geht. Wir begrüssen, dass mit dem Mobilitätskonzept eine gute Basis für eine sinnvolle Regulierung des Verkehrs vorliegt, nichtsdestotrotz halten wir daran fest, dass mittels zusätzlicher Rahmenbedingungen in Bezug auf die Parkplätze Nägel mit Köpfen gemacht werden müssen. Ein anderer Punkt betrifft die erneuerbaren Energien: Die Eigentümerin beabsichtigt, erneuerbare Energie zu nutzen. Sie will die Siedlung nicht ans Fernwärmenetz anschliessen, was im Sinne der Erneuerbarkeit seine Berechtigung hat. Demnach ist aber auch die Forderung der PVS nach einer Photovoltaikanlage auf den Dächern der Siedlung folgerichtig. Der letzte Punkt betrifft die Familienwohnungen: Es trifft zu, dass im Vergleich zum Stand der Vorlage zum Zeitpunkt der Mitwirkung inzwischen mehr Familienwohnungen eingepplant worden sind. Da wir ursprünglich einen Anteil von 40 % Familienwohnungen gefordert haben, unterstützen wir den Ergänzungsantrag 5 der PVS. Er ist offen formuliert und lässt der Eigentümerin viel Spielraum bei der Umsetzung.

Fazit: Der Kritik, dass gewisse Anträge zu einer Verzögerung führen würden, ist entgegenzuhalten, dass an der UeO auch noch andere Anpassungen vorgenommen werden müssen. Die UeO muss ohnehin nochmal öffentlich aufgelegt werden. In dieser Phase, in der es darum geht, technische Fehler zu korrigieren oder bei der Bearbeitung des Projekts vergessen gegangene Elemente einzuarbeiten, ist es auch möglich, die Zahl der Parkplätze und der Veloabstellplätze anzupassen, bevor das Projekt neu aufgelegt wird. Uns befremdet die Heftigkeit der Reaktionen gegen Veränderungen «im Nachhinein». Die betreffenden Forderungen liegen schon lange auf dem Tisch, zuerst in der Mitwirkung, später in Form von Einsprachen zur UeO. Die Forderungen, die die PVS einbringt, sind längst bekannt, man kann nicht behaupten, sie seien erst nachträglich formuliert worden. Die Fraktion SP/JUSO stellt sich hinter diese Vorlage. Wir begrüssen, dass mit dem Meinen-Areal die Chance entsteht, dass das Quartier ein neues Zentrum erhält. Zu den Anträgen 9 und 10 GB/JA! betreffend den Park: Das Anliegen, dass der Park öffentlich zugänglich wird, haben wir unterstützt. In den Verhandlungen mit der Eigentümerschaft sah es zunächst danach aus, dass ein öffentlich zugänglicher Park die Stadt ca. 100 000 Franken kosten würde. Schliesslich zeigte sich die Eigentümerin

aber bereit, den Park zum Nulltarif öffentlich zugänglich zu machen. Aus diesem Grund sehen wir davon ab, die Anträge der Fraktion GB/JA! zu unterstützen.

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir stellen keine Anträge zu diesem Geschäft, aber selbstverständlich müssen wir auf das Versagen der Stadt respektive des Gemeinderats zu sprechen kommen. Obwohl uns das vorliegende Geschäft nicht passt, verzichten wir darauf, Anträge zu stellen, weil der Investor anscheinend mit dem ausgehandelten Resultat arbeiten kann und wir ihm Hand dazu bieten wollen. Aber jetzt liegen im Stadtrat einige Anträge vor, auf die einzugehen der Investor wahrscheinlich nicht bereit ist. Er wird sich sagen, die Stadt habe die Zitrone schon ausgepresst, es gebe nichts mehr zu pressen. Manche Investoren wollen darauf verzichten, viele Parkplätze zu erstellen, aber eine Siedlung ganz ohne Parkplätze will niemand realisieren. Vielleicht möchten eines Tages Ärzte dort einziehen, die Pikettdienst leisten und auf ein Auto angewiesen sind; ohne Parkplätze können sie das nicht. Die PVS beantragt eine Reduktion auf 80 gebäudeinterne Parkplätze. Es wird argumentiert, die wenigen Parkplätze würden ausreichen, weil das Areal gut vom öV erschlossen sei. Nichtsdestotrotz gibt es Leute, die ein Auto besitzen, weil sie darauf angewiesen sind oder weil sie zum Beispiel Oldtimer sammeln, die der Stadtpräsident am liebsten ganz aus dem Stadtgebiet verbannen möchte. RGM macht kleinliche Vorgaben, weil man in Bern vorgeblich die Klimaziele erreichen will; nichtsdestotrotz reist man aber mit dem Flugzeug nach Südafrika oder nach Polen, um an irgendwelchen Festivitäten teilzunehmen. Jeder muss bei sich selbst anfangen. Man darf den anderen nicht Vorschriften machen, während man selbst sein Fahrzeug dort abstellt, wo man will, weil es einen nicht kümmert, da man sich damit rechtfertigt, dass es sich um eine Rikscha – will heissen, um das Wahlmobil des Stadtpräsidenten – handelt. Der Eventualantrag 2 verlangt eine Reduktion auf 95 Parkplätze. Es geht in erster Linie darum, dem Investor den eigenen Willen aufzuzwingen. Darüber hinaus beantragt die PVS, dass mindestens 600 Veloabstellplätze erstellt werden, von denen mindestens 110 ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge anzulegen sind. Die Automobilisten wollen Sie verbannen, aber die Velofahrer sollen ihre Velos überall abstellen können. – Man sehe sich dazu die Zustände im Hirschengraben an! Ihnen wäre es wohl am liebsten, wenn die Velos direkt beim Loeb-Egge abgestellt werden könnten, damit man nicht zu weit zu Fuss gehen muss. Bald wird man sich sowieso nur noch mit dem Velo in der Stadt fortbewegen können und zu Fuss gar nicht mehr. Solche extremistischen Verhältnisse lehnen wir ab! Wenigstens ist man in der Begründung ehrlich, indem man zugibt, dass sich der Modalsplit weg vom MIV, hin zum Velo bewegt, und dass es deswegen überall Veloabstellplätze braucht, am liebsten direkt vor den Hauseingängen. Die Familien müssen ihre Kinderwagen halt irgendwo anders abstellen. Solche Auflagen sind für den Investor in keiner Weise interessant. Dasselbe gilt für die Photovoltaikanlage auf den Dächern. Sie wollen unbedingt ihre Klimaziele durchsetzen, selbst wenn dies nicht überall interessant und in Bezug auf den Kosten-Nutzen-Effekt auch nicht sinnvoll ist. Auch zum Ergänzungsantrag 5 für mehr grosse Familienwohnungen kann man nur sagen, dass man das besser dem Investor überlässt. Er soll selbst entscheiden, welchen Wohnungsmix er baut. Die Stadt hat jahrelang mit dem Investor verhandelt. Dass die PVS noch weitergehende Forderungen nachreicht, beweist, dass der Stadtpräsident und seine Crew offenbar doch nicht so gut verhandelt haben. Dazu muss ich erwähnen, dass Alexander Tschäppät es jeweils zustande brachte, mit seinen Leuten zu reden, so dass sie es unterliessen, nachträgliche Forderungen zu stellen. Anscheinend fehlt es dem jetzigen Stadtpräsidenten in solchen Dingen etwas an Geschick; mit dem Resultat, dass der Investor über die neuen Auflagen erobost sein wird und möglicherweise sogar Rechtsmittel dagegen ergreift. Der Antrag 7 wurde zurückgezogen. Der Antrag 8 greift das Thema Schulraum auf: Im Umfeld des Meinen-Areals gibt es recht viel Schulraum. Es wurden schon Vorhaben realisiert, bei denen es um die Verfügbarkeit von Schulraum schlechter bestellt war, zum Beispiel die Sied-

lung Schönberg Ost. In der Tendenz trifft es zu, dass man bei Bauvorhaben auch an die Schaffung von Schulraum denken muss. Ich bezweifle jedoch, dass das beim Meinen-Areal vordringlich ist, zumal sich die Volksschulen Pestalozzi und Munzinger in der Nähe befinden. Die Fraktion GB/JA! will mit Antrag 9 Vorschriften zu den Erschliessungsanlagen festlegen und verlangt mit dem Ergänzungsantrag 10, dass Stadtgrün Bern für deren Unterhalt zuständig ist. – Das fällt jedoch unter die Aufgaben des Investors, die Stadt kann nicht für alles aufkommen.

Fazit: Ein Investor will der Stadt Bern eine Chance geben, aber der Stadtpräsident und sein Team haben die Sache vermurkst. Er hat die eigenen Leute nicht im Griff und kann nicht dafür sorgen, dass es bei der gefundenen Lösung bleibt. Mit der Vorlage in der Form, wie sie ausgehandelt ist, könnten die Bauarbeiten bald beginnen. Aber jetzt will der Stadtrat Voraussetzungen schaffen, gegen die der Investor wahrscheinlich Rechtsmittel ergreifen wird. In der Folge wird es noch lange keine Bautätigkeit geben und das Gewerbe bekommt keine Aufträge. Das haben wir RGM zu verdanken! Ich hoffe, die Leute werden die entsprechenden Konsequenzen ziehen, denn wie sich zeigt, hat die städtische Regierung auch die Wohnbaupolitik nicht im Griff. Man agiert kontraproduktiv, mit dem Resultat, dass nicht gebaut werden kann.

Einzelvoten

Manuel C. Widmer (GFL): Es ist erfreulich, dass Alexander Feuz endlich erkannt hat, wie Politik funktioniert, nämlich indem man die Wahlversprechen, die man den Leuten abgibt, in den vier Jahren, die einem zur Verfügung stehen, einhält; indem man Klimamassnahmen umzusetzen versucht und dem Veloverkehr Priorität gegenüber dem MIV einräumt. Das als Ideologie zu verurteilen ist problematisch insofern, als jede Form der Politik ideologisch ist. Die Politik und die Parteien basieren auf Ideologien, sie sind Ansammlungen von Menschen, die die gleiche Meinung teilen. Zum Meinen-Areal will ich dem Gemeinderat zwei Anregungen mitgeben: Es ist wichtig, dass die Quartierbevölkerung einbezogen wird, wenn die Bauphase startet. Ich wohne neben dem Meinen-Areal, in diesem Gebiet gab es in den letzten zehn Jahren eine rege Bautätigkeit: Die Schwarztorstrasse wurde zweimal umgestaltet und wird fast monatlich wieder aufgerissen, entweder von der Swisscom oder von ewb. Zudem wurde die Wohnüberbauung Brunnmatt-Ost mit fünf Gebäudetrakten realisiert. Jetzt steht erneut ein grosses Bauprojekt an. Ich begrüsse, dass das Quartier eine Aufwertung erfahren wird, erinnere aber daran, dass man sich überlegen muss, wie man die Bevölkerung mitnehmen kann. Ich gehöre nicht zu den Leuten, die die Zahl der Parkplätze unbedingt auf ein Minimum reduzieren wollen. Um dem Vorwurf vorzubeugen, ich sei deswegen kein Grüner, weise ich darauf hin, dass es eine Chance für das Quartier ist, wenn beim Meinen-Areal unterirdische Parkplätze entstehen, weil in der Folge oberirdische Parkplätze aufgehoben werden können. Der öffentliche Raum wird somit entlastet, das kommt dem Quartier zugute. Unser Quartier ist schon zuparkiert. Wenn zu wenige Parkplätze gebaut werden, wird der Druck auf die Parkflächen in den Quartierstrassen noch grösser, denn es werden wohl auch einige Leute in die neue Siedlung einziehen, die ein Auto haben. Kommen Sie mal ins Mattenhofquartier und sehen Sie sich die Zustände an, die morgens früh um sechs dort herrschen! Wer darauf hofft, dass dieses Quartier nicht mehr von Autos zugeparkt wird, kann den Wunsch nach mehr unterirdischen Parkplätzen nachvollziehen. Die Quartierbevölkerung würde eine Entlastung des öffentlichen Raums sehr begrüssen. Zum Ergänzungsantrag 5 betreffend die Familienwohnungen: Natürlich sind mehr Familienwohnungen wünschenswert. Erfreulicherweise gibt es neuerdings ein paar Familien im Quartier. Vor etwa fünf Jahren hat es angefangen, dass man vermehrt Familien mit Kindern begegnet, das gab es zuvor nicht. Die neue Siedlung ist zwischen der Schwarztor-, der Effinger- und der Zieglerstrasse eingebettet, die alle sehr verkehrsreich sind. Ob das ein attraktives Umfeld für Familien mit Kindern ist, ist fraglich. Ich

finde den vorgesehenen Wohnungsmix gut. Es gibt familienfreundlichere Orte zum Wohnen als auf einer «Insel» inmitten dreier Hauptverkehrsachsen. Bitte helfen Sie mit, dass die Meinen-Überbauung bald realisiert werden kann. Im Moment steht immer noch die alte Fabrik mitten im Quartier, die zwischengenutzt wird. Dass das Gelände von NATO-Draht umgeben ist, ist störend. Das ist wahrlich keine Augenweide für die Leute, die im Quartier wohnen. Es ist gut, wenn die Bauarbeiten möglichst bald starten, andernfalls sollte man über eine Übergangslösung nachdenken, damit dieser grösste Häuserblock im Perimeter nicht mehr wie eine abgeschirmte Festung aussieht. Das wäre ein Zückerchen für die Quartierbevölkerung, über das sich der Gemeinderat Gedanken machen sollte.

Alexander Feuz (SVP): Manuel Widmer hat mir einen Steilpass geliefert, indem er sagte, das Quartier sei zugeparkt. Die Leute, die in die neue Siedlung einziehen, müssen ihre Autos gezwungenermassen in der Einstellhalle abstellen, weil es im Quartier keine freien Parkflächen gibt. Fehlt diese Möglichkeit, wird es schwierig, die Wohnungen zu vermieten. Sie können schon sagen, dort seien keine Bewohner erwünscht, die auf ein Auto angewiesen sind, aber am Ende trifft es den Investor, der die Wohnungen nur schlecht vermieten kann. Ich danke dem Parteigenossen unseres Stadtpräsidenten für sein Votum, in dem er die Begründung geliefert hat, weshalb man die Anträge 1 und 2 ablehnen muss. Da das Quartier zuparkiert ist, sind die Bewohner darauf angewiesen, ihre Autos in der Einstellhalle abstellen zu können. Aber Sie wollen allem Anschein nach, dass dort nur Leute einziehen, die kein Auto besitzen, also nur Lehrer, Beamte oder Psychologen. Danke Manuel Widmer, dass Sie das Argument für die Ablehnung der rot-grünen Anträge liefern.

Michael Sutter (SP): Der Sprecher der Fraktion GLP/JGLP hat die «Bewilligungsfähigkeit» angeführt; dazu folgende Information: Nach Artikel 54a der kantonalen Bauverordnung ist in Bezug auf die Bewilligungsfähigkeit für autoarmes Wohnen entscheidend, ob eine ausreichende öV-Erschliessung besteht. Die öV-Erschliessung des Meinen-Areals ist hervorragend. Es gibt etliche Neubausiedlungen in der Stadt Bern, bei denen weniger als 0,35 Parkplätze erstellt wurden, ja sogar solche, die ganz ohne Parkplätze auskommen. Was die Parkplätze betrifft, kann die Bewilligungsfähigkeit einzig an einer ungenügenden öV-Erschliessung scheitern.

Maurice Lindgren (JGLP): Ich bin kein Jurist. Ich stütze mich auf die Aussagen der Verwaltung respektive von RGM-Gemeinderäten ab. Ich denke, sie sind eine zuverlässige Quelle, der man glauben kann, zumindest, wenn man selbst Teil dieser Mehrheit ist.

Stadtpräsident Alec von Graffenried: Danke für die gute Aufnahme dieses Projekts. Alle Sprecher*innen finden dieses Projekt cool, ich teile diese Meinung. Alle wollen, dass es realisiert wird. Die Planung hat lange gedauert und war dornenvoll. Es wird immer schwieriger, in der Stadt zu bauen, da kann ich Ihnen nur zustimmen. Aber wir wollen in der Stadt verdichten, weil es raumplanerisch sinnvoll ist. Zum Meinen-Areal ist man nach all den Jahren nun zu einem guten Projekt gelangt, jetzt wollen wir dafür sorgen, dass es realisiert werden kann. Von einer Verdrängung des Gewerberaums, wie sie moniert wurde, kann keine Rede sein. Die Meinen-Fabrik wurde in den 70er-Jahren gebaut, in einer Zeit, in der das Wohnen aus dem Mattenhofquartier verdrängt wurde. In den 70er- und 80er-Jahren hiess es, die Lebensqualität im Mattenhof sei wegen des starken Verkehrs zu schlecht, um dort zu wohnen. Im Zuge dieser Entwicklung zog die Meinen-Fabrik ins Quartier ein, aber sie blieb immer ein Fremdkörper und ist alles andere als eine Aufwertung für das Quartier. Ich habe noch erlebt, wie in dieser Fabrik gearbeitet wurde. Der Verarbeitungsprozess startete oben im Gebäude, unten kamen dann die fertigen Produkte an. Die Lastwagen fuhren über die Schwarztorstrasse zum Areal;

diese Erschliessung funktionierte für die Meinen AG. Seither wurde die Firma Meinen im Zuge der Strukturreform in der Fleischverarbeitungsindustrie von der Lüthi & Portmann Fleischwaren AG gekauft und produziert nun in einer Fleisch- und Wurstwarenfabrik in Deisswil bei Münchenbuchsee. Ihr Auszug eröffnet die Möglichkeit, dass auf diesem Areal etwas Neues entstehen kann. Die Entwicklung mit der Personalvorsorgestiftung der Ärzte und Tierärzte (PAT-BVG), die die Liegenschaft 2011 kaufte, nahm eine lange Zeit in Anspruch. Der Wettbewerb wurde schon vor rund zehn Jahren durchgeführt, zehn Jahre später geht es nun darum, die Umzonung und die UeO in der Volksabstimmung genehmigen zu lassen, damit das Bauvorhaben realisiert werden kann. Viele Anliegen sind in das Projekt eingeflossen, zum Beispiel die Wohninitiative oder die Forderung nach einer besseren Erschliessung. Wir müssen aufpassen, dass solche Prozesse nicht allzu lange dauern. Vielleicht liegt die Schwierigkeit darin, dass der Stadtrat zu spät einbezogen wird. Das ist eine Angelegenheit, die ich nächstes Jahr gerne zusammen mit dem Stadtrat angehen will, wenn ich kann. Wir müssen für integrierte Prozesse sorgen. Zurzeit laufen die Dinge so, dass ein Prozess unter Einbezug der Stadtverwaltung abläuft, die alle Anliegen aufnimmt und in die Verhandlungen einbringt, dann aber der Stadtrat ebendiesen Prozess wiederholen und weitere Forderungen einbringen will. An sich sollten diese Prozesse integriert respektive gleichzeitig ablaufen. Das bedingt, dass der Stadtrat – wie die Quartierkommissionen – früher in die Planungsprozesse einbezogen wird. So kann verhindert werden, dass in einer späten Phase eine Diskussion über Detailanträge stattfindet. Es wäre besser gewesen, wenn Sie Ihre Anliegen zu einem früheren Zeitpunkt hätten einbringen können, nämlich damals, als wir die Verhandlungen mit der Eigentümerin führten. Es geht letztlich auch darum, dass sich die Stadt als Planungsbehörde als verlässliche Partnerin für die Bauherrschaften erweist, die in Bern eine Entwicklung realisieren wollen. Daran müssen wir arbeiten. Namentlich mit den Auflagen, die den Verkehr betreffen, tendieren wir in eine Richtung, die dazu führen könnte, dass die Bauherrschaft plötzlich gegen ihre eigenen Bauvorschriften respektive ihr eigenes Bauprojekt eine Beschwerde führen muss. Das will ich um alles in der Welt vermeiden, darum werde ich zu den Parkplätzen noch einen **mündlichen Antrag** stellen.

Das Projekt ist eine Erfolgsgeschichte, denn es bringt eine grosse Verdichtung mit 185 neuen Wohnungen. Die Fabrik mit ihren Nebengebäuden werden weichen, mitsamt den bestehenden 180 oberirdischen Parkplätzen, die bis auf vier Parkplätze allesamt eliminiert werden, zugunsten von 108 unterirdischen Parkplätzen. Das ist für das Quartier, für die Überbauung und für alle Beteiligten ein grosser Erfolg. Die bestehende Einstellhalle bietet gerademal Platz für 60 Parkplätze. Aus diesem Grund schlägt die Bauherrschaft ein Doppelparkiersystem vor, das es erlaubt, auf einem Platz zwei Autos übereinander zu parkieren. So kommt man auf die Zahl von 108 Parkplätzen. Eine Reduktion der Parkplätze schafft in keiner Weise mehr Platz für die Velos, sondern bedeutet lediglich, dass das Doppelparkiersystem weniger ausgebaut wird und dass die Nachfrage nach Parkplätzen andernorts im Quartier zunimmt. Die Reduktion der Autoparkplätze ist kein zielführender Weg, um mehr Veloabstellplätze zu realisieren. Nichtsdestotrotz kann ich der Reduktion der Parkplätze etwas abgewinnen, deswegen **beantrage** ich, dass der Kompromissantrag von Michael Sutter, der eine Reduktion auf 95 Parkplätze fordert, in die Vorlage übernommen beziehungsweise dem Antrag 1 der PVS gegenübergestellt wird. Diese Änderung erfordert eine Anpassung des Mobilitätskonzepts, die wir als realisierbar erachten. Auf diese Weise kommen wir auf einen Wert von 0,3 Parkplätzen pro Wohnung, was dem Minimum entspricht, das jemals im Rahmen einer städtischen Planung genehmigt wurde; bei der Planung Mittelfeld wird vom selben Wert ausgegangen. Aber ich muss Sie warnen, dass eine weitere Reduktion der Parkplätze bei künftigen Bauvorhaben dazu führen könnte, dass keine Genehmigung erteilt wird. Ich erinnere an eine frühere Entwicklung, bei der die Stadt strengere Parkplatzvorschriften vorgeben wollte, aber vom Kanton übersteuert wurde. Bei der Reduktion der Parkplätze muss man sorgfältig vorgehen. Der Antrag auf 95

Parkplätze ist mit der Bauherrschaft abgesprochen und ist auch bewilligungsfähig. Der Forderung nach einer Erhöhung der Zahl der Veloabstellplätze kann hingegen nicht entsprochen werden. Für die Veloabstellplätze ist ebenfalls ein Doppelparkiersystem vorgesehen, manche Abstellplätze befinden sich an Orten, die von der Qualität her zu wünschen übriglassen. Als die Verkehrsplanung der Stadt Bern das Gebiet abschritt, konnte sie gerademal Platz für 30 zusätzliche Veloabstellplätze ausmachen, mehr ist einfach nicht möglich. Wenn der Stadtrat dem Änderungsantrag 3 der PVS zustimmt, führt dies dazu, dass die UeO in sich nicht mehr widerspruchsfrei ist, was Probleme bei der Genehmigung nach sich ziehen würde. Ich empfehle Ihnen dringend, diesen Antrag, der weder durchdacht noch mit der Realität verknüpft ist, abzulehnen. Als enthusiastischer Velofahrer bin ich auch ein eifriger Nutzer von Veloabstellplätzen, aber Veloabstellplätze können nur dort gebaut werden, wo es die räumlichen Gegebenheiten zulassen.

Zu Antrag 4 der PVS: Die Bauherrschaft hat eine Photovoltaikanlage vorgesehen, die seit Anbeginn im Energiekonzept erfasst ist. Die Anlage wird auf der freien Dachfläche des Nordgebäudes erstellt. Es steht Ihnen frei, den Bau der Anlage in der UeO festzuschreiben, dadurch ändert sich nichts. Diese Bestimmung ist unnötig, denn die Photovoltaikanlage wird ohnehin gebaut. Zum Ergänzungsantrag 5 betreffend die Wohnungsgrößen: Wir konnten mit der PAT-BVG bereits einige Zugeständnisse aushandeln. Aber an sich hat die Stadt keine Handhabe, um der Bauherrschaft vorzuschreiben, was für Wohnungen sie bauen soll. Sie hält sich an die Vorgaben der Wohninitiative, aber im Übrigen baut sie die Wohnungen so, wie sie es wünscht. Wir unterstützen ihre Pläne. Was die Lage und das umliegende Quartier anbelangt, ist die neue Siedlung auch für Kleinwohnungen und für Alterswohnungen geeignet. Die PAT-BVG erklärte sich freiwillig dazu bereit, einige grosse Familienwohnungen zu erstellen. Diesem Anliegen ist Genüge getan, man sollte nicht darüber hinausgehen. Den Antrag 8 der SP/JUSO nimmt der Gemeinderat selbstverständlich auf. Wir teilen das Anliegen, dass stets auch der nötige Schulraum zeitgerecht realisiert werden muss. Das ist kein einfaches Unterfangen, denn die Schulraumplanung ist volatil und hängt nicht zuletzt auch davon ab, ob die Familien in der Stadt bleiben oder in die Agglomeration wegziehen. Zum Park: Die Stadt kann den Park nicht übernehmen. Da die Bauherrschaft die Aussenflächen als Spielflächen nachweisen muss, kann sie den Park nicht an die Stadt abtreten, aber sie kann ihn öffnen. Stadtgrün Bern brachte ein, dass man den Unterhalt nicht übernehmen könne, da es an den nötigen Ressourcen mangle. Das Konzept, das die Fraktion GB/JA! mit dem Anträgen 9 und 10 vorschlägt, geht in sich auf. Meiner Ansicht nach dürfen wir es aber durchaus der Bauherrschaft überlassen, den von ihr erstellten Park zu unterhalten. Der Park wird für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Er wird eingezäunt, was aus Sicherheitsgründen von Vorteil ist, da die Schwarztorstrasse ziemlich gefährlich ist. Es ist besser, den Park der Bauherrin zu überlassen, die Stadt sollte darauf verzichten, diese zusätzliche Verantwortung sowie die Kosten für den Betrieb und Unterhalt dieses Parks zu übernehmen. So lautet die Haltung von Stadtgrün Bern, die ich unterstütze. Bitte lehnen Sie die Anträge 9 und 10 ab. Am Wichtigsten ist die Ablehnung des Antrags 3, der überhaupt nicht aufgeht. Ich bitte Sie, meinen Empfehlungen zu folgen und dieser Planungsvorlage zur Entwicklung des Meinen-Areals zuzustimmen.

Präsidentin *Barbara Nyffeler*: Nach Rücksprache mit Michael Sutter kann der mit seinem Ergänzungsantrag 2 gleichlautende, mündlich geäußerte Antrag des Gemeinderats direkt dem Antrag 1 der PVS gegenübergestellt werden.

Beschluss

1. In der Gegenüberstellung unterliegt der Änderungsantrag 1 PVS dem mündlich gestellten Antrag des Gemeinderats. (18 Ja, 51 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 009*

2. Der Stadtrat stimmt dem Antrag des Gemeinderats auf 95 Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu. (46 Ja, 24 Nein, 0 Enthaltungen) *Abst.Nr. 010*
3. Der Stadtrat lehnt den Änderungsantrag 3 PVS ab. (29 Ja, 38 Nein, 2 Enthaltungen) *Abst.Nr. 011*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 4 PVS zu. (50 Ja, 17 Nein, 2 Enthaltungen) *Abst.Nr. 012*
5. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 5 PVS zu. (37 Ja, 29 Nein, 4 Enthaltungen) *Abst.Nr. 013*
6. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag 6 FDP/JF ab. (20 Ja, 47 Nein, 4 Enthaltungen) *Abst.Nr. 014*
7. Antrag 7 FDP/JF ist zurückgezogen.
8. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag 8 SP/JUSO zu. (48 Ja, 19 Nein, 2 Enthaltungen) *Abst.Nr. 016*
9. Der Stadtrat lehnt Antrag 9 GB/JA! ab. (19 Ja, 51 Nein, 0 Enthaltungen) *Abst.Nr. 017*
10. Der Ergänzungsantrag 10 GB/JA! ist obsolet.
11. Der Stadtrat stimmt der Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse zu. (62 Ja, 5 Nein, 2 Enthaltungen) *Abst.Nr. 019*
12. Der Stadtrat stimmt der Abstimmungsbotschaft zu. (64 Ja, 3 Nein, 4 Enthaltungen) *Abst.Nr. 020*

Mitteilung der Vorsitzenden

Präsidentin *Barbara Nyffeler*: Marieke Kruit und Bernhard Eicher haben folgenden Antrag gemäss Artikel 16 Absatz 3 GRSS eingereicht: «Im Anschluss an die ordentliche Stadtratssitzung vom 17. Dezember von 17 bis 19 Uhr findet eine zusätzliche Sitzung von 19.30 bis 21.30 Uhr statt. Priorität behandelt werden soll an dieser Sitzung eine allfällige Vorlage des Gemeinderates zur Schaffung eines Corona-Fonds». Dieser Antrag wurde von mehr als 20 Stadtratsmitgliedern unterschrieben. Bitte merken Sie sich diesen Termin vor, weitere Informationen folgen.

2020.SR.000296

14 Dringliche Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Dolores Dana, FDP): Änderung Reglement RFFV (SSSB 761.4)

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Dringliche Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 11. November 2020

Motionärin *Barbara Freiburghaus* (FDP): Sparen – diese Devise wird uns in den nächsten Jahren begleiten. Wie ich schon unter Traktandum 12 ausgeführt habe, gibt es Reglemente, die Sparpotenzial aufweisen, die ihren Zweck gleichwohl erfüllen können, auch wenn ihnen in den nächsten Jahren etwas weniger Gelder zukommen. Zu diesen gehört auch das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV). Dieses Reglement startete dereinst mit 1,25 Mio. Franken pro Jahr, später wurde der Finanzierungsbetrag fast verdoppelt auf 2,45 Mio. Franken pro Jahr. Man kann festhalten, dass in den letzten Jahren rund 10 Mio. Franken für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung standen – ein schöner Betrag. Soweit mir bekannt ist, wurden diese Gelder jeweils auch bezogen, um Projekte zu lancieren und umzusetzen. Da der nächste Bericht erst 2020 fällig wird, bin ich auf Mutmas-

sungen angewiesen. In den letzten Jahren wurden viele Mittel in die Velo-Offensive gesteckt. Leider kann man nicht feststellen, wie viel genau, da sich die zuständige Gemeinderätin immer geweigert hat, eine Vollkostenrechnung vorzulegen. Die Massnahmen im Rahmen der Velo-Offensive wurden immer in Teilprojekte aufgliedert. Es ist aber bestimmt nicht falsch, zu sagen, dass schon Millionen in die Infrastruktur und in die Bekanntmachung der Velo-Offensive gesteckt wurden. Bei der Interpretation, wie viel Nutzen diese Gelder erbringen, gehen die Meinungen auseinander. Ich gehe davon aus, dass insbesondere Michael Sutter uns noch ausführlich erzählen wird, was schon alles bewirkt wurde und was noch verwirklicht werden muss. Ich habe diesbezüglich auch ein paar Fakten vorzubringen: Der Gemeinderat zitiert in seiner Antwort eine Studie aus dem Jahr 2018. Mir liegt eine aktuellere Studie vor, in der ein Vergleich unter den Städten Basel, Bern und Zürich angestellt wird in Bezug auf die Frage, welches die grössten Probleme sind, die sich den Städten stellen. Für Bern ergab sich, dass die Veloinfrastruktur an zweitletzter bzw. neunter Stelle steht, die Steuern stehen an vierter Stelle. Zum Vergleich führe ich Zürich an, wo an erster Stelle das allgemeine Verkehrsproblem steht und die Steuern erst an neunter Stelle folgen. Weiter lässt sich konstatieren, dass der Veloanteil zwar zugenommen hat, aber – verglichen mit den investierten Kosten – nicht im erwarteten Ausmass. Ich gehe mit Michael Sutter und Pro Velo einig, dass separate Velospuren eine gute Idee sind, aber innerhalb des Stadtgebiets ist für separate Spuren leider nur selten genügend Platz vorhanden. Ein weiterer Punkt, der dafür spricht, bei den Ausgaben für das Velo etwas kürzer zu treten, ist die Frage, was überhaupt noch machbar ist. Kommt hinzu, dass in Bern ein sehr gut ausgebautes öV-Netz existiert, das auch seinen Platz braucht. Eine weitere Tatsache ist, dass die Autofahrer*innen trotz der Velo-Offensive nicht aufs Velo umgestiegen sind. Der Anteil ist stabil bei rund 22 %. Umgestiegen sind eher die Fussgänger*innen, und zwar auf E-Bikes, was den Verkehr nicht sicherer macht. Die separaten Velospuren werden nicht mit Geldern aus dem RFFV gebaut, sondern meist als separate Kredite geführt, respektive als Teil von Strassensanierungen, wie man zum Beispiel im Ostwing beobachten konnte, wo eine ziemlich geglückte Version gelungen ist; diese Meinung teilen die Leute nicht, die dort gerne weiterhin ihre Autos parkieren wollten. Somit ist es gerechtfertigt, im Reglement und bei den Geldern des RFFV eine zeitlich begrenzte Sparmassnahme einzuführen, auch wenn es der Gemeinderat in seiner Antwort verneint. Wie schon bei Traktandum 12 drängt sich mir ob dieser Haltung die Frage auf, wo denn eigentlich gespart werden soll. – Wenn diese Motion erheblich erklärt wird, stehen für die Ziele des RFFV immer noch 1,25 Mio. Franken pro Jahr zur Verfügung. Für den Fall, dass die Stadtfinanzen dereinst wieder ins Lot kommen, wird der Betrag automatisch wieder auf 2,45 Mio. Franken erhöht. Wir erachten diese Motion als wichtig und danken dem Büro des Stadtrats für die Gewährung der Dringlichkeit. Der Gemeinderat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Da wir uns bewusst sind, dass es schwierig ist, im Rat Mehrheiten für Kürzungen bei den Velo-Projekten zu finden, wandeln wir die Motion in ein Postulat. Wir hoffen auf Ihre Zustimmung, so dass zumindest geprüft wird, ob sich im Bereich des RFFV Einsparungen realisieren lassen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärin Fraktion FDP/JF wandelt die Motion in ein Postulat um.
3. Der Stadtrat lehnt das Postulat ab. (22 Ja, 36 Nein, 3 Enthalten) *Abst.Nr. 021*

2000.GR.000608

15 Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen Stadt Bern; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft)

Gemeinderatsantrag

I. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen Stadt Bern; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft).

II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:

1. Für die Ausführung des Projekts Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) werden folgende Kredite bewilligt:
 - Fr. 107 877 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100464 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau;
 - Fr. 550 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB20-025 (Kostenstelle 620310) für den Projektbestandteil Wartehalle Hirschengraben;
 - Fr. 3 740 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500261 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.
 Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

IV. Er nimmt zur Kenntnis, dass sich durch die neue Passage, die neue Rolltreppe und den neuen Lift beim Hirschengraben die jährlichen Betriebsfolgekosten für den Unterhalt um rund Fr. 290 000.00 erhöhen. Diese Kosten werden zu gegebener Zeit im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) eingestellt.

Bern, 16. September 2020

Anträge

1.	GaP (Simone Machado)	<p><i>Rückweisungsantrag</i> Das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit dem Auftrag, dem Stadtrat ein Alternativprojekt zu unterbreiten, das auf die Unterführung verzichtet und die Erhaltung des Hirschengrabenparkes mit den Kastanienbäumen sicherstellt.</p> <p>Das Alternativprojekt ist zudem auf die geplanten Ausbauschritte nach 2035 abzustimmen.</p>
2.	SVP und GaP	<p><i>Rückweisungsantrag</i> Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine Gesamtplanung für die Zukunft inkl. Perimeter Bahnhof-/Bubenbergplatz und Bahnhof Wankdorf und Europaplatz zu machen.</p>
3.	SVP und GaP	<p><i>Rückweisungsantrag</i> Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage den Entscheid und die die Empfehlungen BAK (Bundesamt für Kultur) und der Denkmalpflege betr. Hirschengraben abzuwarten und in die Planung mit einzubeziehen.</p>
4.	SVP und GaP	<p><i>Rückweisungsantrag</i> Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage keine Eingriffe zuzulassen, die zu nicht wieder gut zu machenden Eingriffen in die archäologische Substanz führen.</p>
5.	SVP und GaP	<p><i>Rückweisungsantrag</i> Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage gemeinsam mit den Eigentümern der im Perimeter befindlichen Liegenschaften am Bubenbergplatz, insbesondere Bubenbergplatz 8, 3011 Bern eine städtebaulich und verkehrstechnisch bessere Lösung zu planen (z.B. Rückversetzung der Liegenschaften)</p>

6.	SVP und GaP	<i>Rückweisungsantrag</i> Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine Etappierung vorzunehmen und einen Masterplan auszuarbeiten.
7.	SVP	<i>Rückweisungsantrag</i> Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine 'Gesamtplanung Verkehr' zu erarbeiten, die sicherstellt, dass auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Richtungen mit privaten Motorfahrzeugen ermöglicht wird.
8.	SVP	<i>Rückweisungsantrag</i> Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine Gesamtplanung zu erarbeiten, die auf weitere Einschränkungen für den MIV (z.B. auf Abbiegebeschränkungen, Kapazitätseinschränkungen etc...) verzichtet und die für zu Fussgehende (z.B. durch wesentliche Verkürzung der Wartezeiten, Pflicht die unterirdischen Wegführungen zu benutzen etc..) attraktive Verbesserungen bringt.
9.	SVP	<i>Eventualrückweisungsantrag zu Antrag Nr. 8</i> Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine Gesamtplanung für den Verkehr inkl. Fussgänger zu erarbeiten.
10.	BDP/CVP	<i>Rückweisungsantrag</i> Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage, auf die «Option autofreier Bahnhofplatz» (Ziff. 5 des Vortrags) zu verzichten.
11.	BDP/CVP	<i>Rückweisungsantrag</i> Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage, dem Stimmbürger die Möglichkeit einzuräumen, über jede einzelne der fünf Massnahmen (1, 2, 3a, 3b, 4) gesondert abzustimmen.
12.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Es sei sicher zu stellen, dass in Zukunft immer auch hochstämmige, grosskronige Bäume langfristig beim Hirschengraben bleiben können.
13.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Es sei sicher zu stellen, der Boden des Hirschengraben nicht von 'Fassade zu Fassade' durch eine unterirdische Betondecke versiegelt wird.
14.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Der Hirschengraben wird nur dort gepflästert, wo es für die Zirkulation der Fussgänger*innen unabdingbar ist. Der Rest des Platzes wird wie heute mit einem Mergelbelag versehen.
15.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Im ganzen Perimeter rund um den Bahnhof, d.h. auch auf dem Bollwerk und dem Bahnhofplatz ist Tempo 30 einzuführen.
16.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Im Zuge der Planung des Abschnitts Bollwerk muss der Abschnitt Bollwerk-Bahnhof aufgewertet werden (weniger Fahrspuren, mehr Platz für Velos, sicherere Veloführung, deutlich breitere Trottoirs, Nutzung als «Flaniermeile»), damit sich die Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt verringert.
17.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Die Option autofreier Bahnhofplatz muss weiterverfolgt werden.
18.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Auf den Ersatz der beiden grösseren Bäume am südöstlichen Rand des Kleeplatzes wird verzichtet.
19.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Im gesamten Perimeter sind Umweltpuren zugunsten von Velostreifen aufzuheben, sobald das reduzierte Verkehrsaufkommen des MIV dies erlaubt. Es ist regelmässig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen dafür auf den jeweiligen Strassenabschnitten erfüllt sind.
20.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Der Masterplan Veloinfrastruktur ist im ganzen Perimeter anzuwenden, insbesondere über Knoten und auf als Velohaupttrouten vorgesehenen Strassenabschnitten.

21.	PVS	<i>Ergänzungsantrag</i> Als Sofortmassnahme für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist zu prüfen, ob der MIV-Rechtsabbieger beim Bollwerk in die Speichergasse aufgehoben werden kann. Im Rahmen der ZBB-Verkehrsmassnahmen ist eine Lösung umzusetzen, welche den Konflikt zwischen dem rechtsabbiegenden MIV und den Velos auf andere Weise verhindert.
22.	GB/JA!	<i>Ergänzungsantrag</i> Bei der Umgestaltung des Hirschengrabens wird auf das Fällen und Ersetzen der Bäume möglichst verzichtet. Falls der Ersatz unumgänglich ist, soll er möglichst zeitlich gestaffelt über mehrere Jahre erfolgen.
23.	GB/JA!	<i>Ergänzungsantrag</i> Auf dem Bollwerk soll im Bereich Schützenmatte eine Begegnungszone (Tempo 20) eingeführt werden.
24.	FDP/jf	<i>Ergänzungsantrag</i> Baustein 1 (Umfeld des Zugangs Bubenbergplatz) und Baustein 2 (Passage / Hirschengraben) sind getrennt zur Abstimmung zu bringen; die Abstimmungsbotschaft ist entsprechend anzupassen.
25.	FDP/jf	<i>Eventualergänzungsantrag (zu Antrag 24)</i> Baustein 1 ist zu sistieren, bis ein Jahr nach der Inbetriebnahme der Passage und danach ist ein neues Verkehrskonzept, basierend auf die dann-zumal aktuellen Verkehrsströme dem Stimmvolk vorzulegen.
26.	FDP/jf	<i>Ergänzungsantrag</i> Auf eine Pflästerung beim neuen Hirschengraben ist zu verzichten.
27.	FDP/jf	<i>Ergänzungsantrag</i> Nach Fertigstellung der Arbeiten um den neuen Hirschengraben(park) ist ein generelles Parkverbot für Velos und Motos einzuführen.
28.	SVP	<i>Ergänzungsantrag</i> Es sei auf Massnahmen, die Einschränkungen zum Nachteil des MIV vorsehen (Abbiegebeschränkungen, Kapazitätseinschränkungen etc.), zu verzichten.
29.	SVP	<i>Ergänzungsantrag</i> Es sei sicherzustellen, dass die oberirdische Querung des Perimeters Bahnhof-/Bubenbergplatz und Hirschengraben für Fussgänger attraktiv (kurze Wartezeiten bei Ampel) bleibt.
30.	SVP	<i>Ergänzungsantrag</i> Es sei sicher zu stellen, dass die hochstämmigen, grosskronigen Bäume des Hirschengrabenparks in Zukunft auch längerfristig bleiben können und der Hirschengraben inkl. Denkmäler seine historische Bedeutung bewahrt und die Denkmäler im Perimeter verbleiben.
31.	SVP	<i>Ergänzungsantrag</i> Es sei sicher zu stellen, dass der Hirschengraben seine Funktion als öffentlich zugänglicher Stadtpark behält und nicht zu einem ÖV-Knoten verkommt.
32.	SVP	<i>Ergänzungsantrag</i> Es sei sicher zu stellen, dass der Boden des Hirschengrabenparks nicht von 'Fassade zu Fassade' durch unterirdische Betondecken versiegelt wird.
33.	SVP	<i>Ergänzungsantrag</i> Es sei sicher zu stellen, dass der Hirschengrabenpark in der Zukunft für Flanieren und Aufenthalt genutzt werden kann und nicht als Veloparkplatz zweckentfremdet wird.

PVS-Referent *Maurice Lindgren* (JGLP): Zum Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB), und zwar dem Teil Stadt (ZBBS): Wenn das kein Jahrhundertprojekt ist, liegt dies nur daran, dass dieses Jahrhundert noch sehr lange dauert und nicht auszuschliessen ist, dass ein noch grösseres Vorhaben folgt. Im Mindesten handelt es sich bei ZBB um ein kolossales Generationenprojekt für die Stadt Bern und für die Region. Ein weiteres Indiz dafür ist nebst der Projekt-

summe und den umfangreichen Unterlagen für die Kommission und den Stadtrat, dass die PVS zwei Sitzungstermine für die Beratung dieses Geschäfts anberaumen musste, und dass sie zwei Referent*innen bestimmte. Laura Binz und ich werden uns das Kommissionsvotum teilen. Ich äussere mich zum allgemeinen Teil des Projekts und zu dessen Abgrenzung zu weiteren Projekten, zu den Forderungen aus dem Stadtrat und zu den Kosten. Laura Binz wird die einzelnen Bausteine 1 bis 4 detailliert erklären und zu den PVS-Anträgen Stellung nehmen. Sie wird auch auf die Denkmalpflege eingehen und sich zum weiteren Vorgehen äussern. Die PVS beriet am 15. Oktober 2020 und am 5. November 2020 sehr ausführlich über dieses Geschäft, es wurden diverse Anträge gestellt. Um das Wichtigste vorwegzunehmen: Die PVS beantragt dem Stadtrat, dieser Vorlage zuzustimmen.

Wie würdigt man ein Projekt, das zehn Jahre dauert und rund 112 Mio. Franken kostet? – Ich weiss es nicht, fange aber mal am Anfang an, mit der Ausgangslage: Im Rahmen von ZBB wird im Westteil des Bahnhofs, unter den Geleisen der SBB, ein neuer RBS-Bahnhof gebaut. Beim Bubenbergplatz wird ein neuer Bahnhofszugang realisiert, der ebenso wichtig, wenn nicht sogar wichtiger als der heutige Hauptzugang wird. Mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs – voraussichtlich 2027 – rechnet man mit einer Zunahme der Passantenströme am Bubenbergplatz um 160 % gegenüber heute, bis 2030 wird die Zunahme sogar 200 % betragen. Zugleich werden die Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen für den öV-, den Velo- und den Fussverkehr im Umfeld steigen. Der wichtigste Aspekt ist der Fussverkehr, der enorm zunehmen wird. Ob die Zunahme stärker oder geringer als prognostiziert ausfällt, ist nicht wesentlich, wesentlich sind die Faktoren der Zunahme: In Zukunft muss ein gegenüber heute verdoppeltes oder sogar verdreifachtes Aufkommen über den Bubenbergplatz geleitet werden, welcher schon heute belastet ist und wo es zu teilweise grenzwertigen Situationen kommt. Für diese Zunahme sind drei Haupttreiber verantwortlich: Der erste Treiber ist, dass der RBS-Bahnhof vom Osten in den Westen des Bahnhofareals verschoben wird. Somit wird ein grosser Teil der Leute, die mit der RBS anreisen, den Bahnhof beim Bubenbergplatz verlassen, umgekehrt werden Menschen aus allen Stadtteilen neu beim Hirschengraben statt auf dem Bahnhofplatz aus dem öV aussteigen, um zum neuen RBS-Bahnhof zu gelangen. Aus der Station Hirschengraben wird gewissermassen eine zweite Bahnhofstation. Der zweite Haupttreiber dieser Entwicklung ist, dass sich das Passagieraufkommen der SBB, das sich heutzutage auf den Haupteingang konzentriert, in den Westen verschieben wird, weil sich dort neue Zugangsmöglichkeiten bieten, und weil die meisten Leute den kürzesten Weg wählen. Als dritter Haupttreiber sind das zukünftige Bevölkerungswachstum und die generelle Zunahme der Passagierzahlen des öV zu erwähnen.

Die Dringlichkeit und Wichtigkeit dieses Geschäfts lässt sich nachvollziehen, indem man sich überlegt, wie die Situation aussähe, wenn das Projekt ZBB ohne das städtische Projekt ZBBS realisiert würde: Dann würde nicht nur auf den Zebrastreifen auf dem Bubenbergplatz, sondern auch bei den diversen Haltestellenkanten im nahen Bereich der nötige Platz für die aufkommenden Menschenmassen fehlen, wie Simulationen deutlich zeigen. Die Grünphasen bei den Fussgängerüberquerungen müssten verlängert werden, was aber nur bedingt möglich wäre, da noch viel anderer Verkehr über den Bubenbergplatz geleitet wird. Es entstünden richtige Staus von Menschen, manche Leute würden sich vordrängen, um noch schnell bei Rot über die Strasse zu rennen und kämen so den Autos und Velos in die Quere. Auch die Situation für den Veloverkehr würde nicht besser, sondern auch für ihn würde es noch enger werden. Die Folgen für den Auto- und Wirtschaftsverkehr wären ausgewachsene Staus, was wiederum viel Schleichverkehr im Quartier nach sich zöge, da keine Begleitmassnahmen umgesetzt würden, wie sie in der Kreditvorlage ZBBS vorgesehen sind. Der öV hätte längere Rotlichtphasen und der Fahrplan könnte nicht mehr eingehalten werden. Die Zustände beim Bubenbergplatz wären katastrophal und der Verkehr würde kollabieren, sicher in den Hauptverkehrszeiten, aber dieser Knoten ist schon jetzt auch ausserhalb der Spitzenzeiten stark

belastet. Damit es nicht soweit kommt, sind einerseits die Realisierung einer Passage und andererseits eine Reduktion des MIV um 60 % im Vergleich zu den heutigen Zahlen vorgesehen. Aus den genannten Gründen ist die neue Passage, die den Bahnhof unterirdisch mit dem Hirschengraben verbindet, kein Nice-to-have, sondern Pflicht. Es wäre unhaltbar, die vom neuen Bahnhofsausgang her kommenden Menschen sozusagen in den unvorbereiteten Strassenraum zu werfen, deswegen ist die neue Passage das Herzstück dieser Vorlage. Es braucht sie, um den Druck auffangen zu können. Das sehen nicht nur die Stadtregierung und die vorbehandelnde Kommission so, sondern auch der Agglomerationsfonds des Bundes, der die Passage und die weiteren Massnahmen als A-Projekt unterstützt.

Zur Aufteilung der Kosten: Beim Umbau des Bahnhofs werden insgesamt ca. 1 Mia. Franken, also 1000 Mio. Franken, verbaut. Die Stadt verbaut 112 Mio. Franken, der Kostenanteil, den die Stadt trägt, beträgt ca. 60 Mio. Franken, also ca. 6 % der Gesamtsumme. Bund und Kanton haben 58 Mio. Franken zugesichert, so ergibt sich das Total von 112 Mio. Franken, in dem die bislang für dieses Projekt gesprochenen Planungskredite im Umfang von 11 Mio. Franken inbegriffen sind. Als weitere Player sind ewb und Bernmobil beteiligt. ewb plant Investitionen von 17 Mio. Franken, Bernmobil investiert 18 Mio. Franken. Das Gesamtvolumen der Investitionen steigt somit auf fast 150 Mio. Franken an.

Zu den Forderungen aus dem Stadtrat und zur Abgrenzung zu anderen Projekten: Im Zusammenhang mit dem ZBB-Projekt liegen mehrere Forderungen des Stadtrats vor. Damit sind nicht die 33 Anträge gemeint, die zu ZBBS vorliegen, sondern bereits früher erhobene Forderungen an den Raum Bahnhof Bern, die nun mit dem Projekt ZBBS abgearbeitet werden. Es handelt sich um zehn Vorstösse und Anträge, von denen sieben erfüllt werden können. Aus Zeitgründen erwähne ich nur die drei Forderungen, die nicht oder noch nicht erfüllt sind: 1. Die Forderung nach durchgehenden Velospuren im gesamten Projektperimeter ist auf dem Abschnitt Schanzenbrücke stadteinwärts nicht umsetzbar, weil es dort weiterhin zwei Fahrspuren braucht, zum einen für den MIV, zum anderen, um die Wegfahrt der Busse zu ermöglichen. 2. Die Forderung nach dem Ausbau des Angebots an Veloabstellplätzen und nach einer Velostation am Hirschengraben ist nicht Teil der vorliegenden Kreditvorlage. Dies ist zu betonen, da diese Themen in der Öffentlichkeit gerne vermischt werden. Die Velostation wird geplant und das Projekt wird dem Stadtrat bald vorgelegt, und zwar terminlich abgestimmt, so dass deren Realisierung zeitlich koordiniert mit dem Projekt, über das wir heute sprechen, ablaufen kann, falls der Stadtrat und die Stimmbevölkerung diesem Projekt zustimmen werden. Das Gesamtkonzept Veloabstellplätze bleibt aus diesem Grund vorderhand noch offen. Das Konzept befindet sich in der Erarbeitung und es werden noch Abklärungen mit den SBB getroffen. Wir werden heute nicht über die Veloabstellplätze abstimmen; das bedeutet, das Problem der mangelnden Veloabstellplätze beim Bahnhof bleibt weiterhin ungelöst. 3. ist da noch der autofreie Bahnhofplatz: Der Stadtrat verlangt, dieses Anliegen zu prüfen, aber die Umsetzung erfolgt nicht im Rahmen des Projekts ZBBS. Der Stadtrat verlangt, dass die Konsequenzen eines autofreien Bahnhofplatzes ermittelt werden. Im vorliegenden Vortrag an den Stadtrat wird erklärt, welchen Weg man einschlagen will, um die verlangte Prüfung vorzunehmen. Der Hauptgrund, warum derzeit noch kein Konzept vorliegt, besteht darin, dass eine Umsetzung nur in Abstimmung mit dem Kanton und dem Bund möglich ist. Der Weg, um die nötigen Abklärungen auszulösen, führt über das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021. Das heisst mit anderen Worten: Die Bausteine 1 bis 4 dienen dazu, den MIV beim Bubenbergrplatz um 60 % zu reduzieren. Um eine Reduktion um 100 % zu erreichen, müssten die Bausteine 5, 6, 7 und 8 geschaffen werden, die als solche nicht vorliegen. Dafür braucht es weitere Planungsarbeiten und Verkehrsmonitorings, um aus dem neuen Verkehrsregime zu lernen und auf dieser Grundlage später einen umsetzbaren Vorschlag zu erarbeiten.

PVS-Referentin *Laura Binz* (SP): Bei den Projektbausteinen 1 bis 4 geht es darum, zu gewährleisten, dass die Passantenströme zwischen dem neuen Bahnhofzugang und dem öV-Knoten am Hirschengraben zirkulieren können. Der Knoten Bubenbergplatz hat Einfluss auf einen weiten Perimeter, dies zeigt sich in den verschiedenen Bausteinen des Projekts. Das Projekt basiert auf vier Bausteinen, die eng zusammenhängen und nicht voneinander losgelöst betrachtet werden können. Bei allen Bausteinen werden je nach Bedarf auch Anpassungen an den Lichtsignalanlagen, an den Werk- und Fahrleitungen und an der Beleuchtung vorgenommen. Beim Baustein 1 geht es um die Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg, also im unteren Teil der Schanzenstrasse, dem Bubenbergplatz sowie der Laupen- und der Bogenschützenstrasse. Im Zentrum stehen die Vergrösserung der Fussverkehrsfläche und die hindernisfreie Gestaltung der Bushaltestellen mit grösseren Warteräumen. Auch die Warteflächen für die Velos und die Velostreifen werden ausgebaut und vergrössert. Um den nötigen Platz zu schaffen, muss auf der Laupenstrasse und auf dem Bubenbergplatz je eine MIV-Spur abgebaut werden. Da der MIV auf dieser Achse um 60 % reduziert wird, werden die Abzweigebeziehungen am Knoten Bubenbergplatz – Schanzenstrasse - Laupenstrasse eingeschränkt. Für den von der Laupenstrasse und vom Bubenbergplatz her kommenden MIV wird es künftig Abbiegeverbote zur Schanzenstrasse geben, und umgekehrt auch von der Schanzenstrasse in Richtung Bubenbergplatz. Künftig dürfen nur der öV sowie Velos und Taxis von der Laupenstrasse und vom Bubenbergplatz in die Schanzenstrasse abbiegen. Der Wirtschaftsverkehr wird weiterhin auf der Achse Laupenstrasse – Bahnhofplatz verkehren. Autos, die von der Schanzenstrasse herkommen, dürfen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten auch künftig nach rechts in die Laupenstrasse einbiegen; somit wird zu Stosszeiten ausreichend Platz für den öV und den Veloverkehr geschaffen, und ausserhalb der Stosszeiten wird die Stadtbachstrasse vor dem Mehrverkehr geschützt. Die Kosten für den Baustein 1 belaufen sich auf 36,2 Mio. Franken, diese Mittel werden für die erwähnten Strassenraumanpassungen und die Verbesserungen für den öV und den Fuss- und Veloverkehr aufgewendet.

Im Zentrum des Bausteins 2 stehen die Personenpassage Hirschengraben und die damit verknüpfte Umgestaltung Hirschengraben. Die Personenpassage ist zwingend notwendig, um die Passantenströme in Zukunft zu bewältigen. Die Passage wird 56 m lang und 10 m breit, wegen des archäologischen Untergrunds ist es kaum möglich, sie breiter anzulegen. Sie wird ähnlich gestaltet wie andere SBB-Publikumsanlagen. Gemäss Modell werden ca. 40 % der Passant*innen die Passage benutzen, 60 % werden die Strasse weiterhin oberirdisch queren. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Zebrastreifen verbreitert und die Grünphasen für die Fussgänger*innen verlängert werden, so dass auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität und ältere Menschen die Strasse gut überqueren können. Die Anlage der neuen Passage erfordert eine Versetzung des Denkmals für Adrian von Bubenberg in die Mitte des Hirschengrabens. Diese Massnahme ist zwingend notwendig, da sich der Ausgang der neuen Passage ungefähr dort befinden wird, wo das Denkmal heute steht. Die Verschiebung des Denkmals stellt einen grossen Eingriff in die gartendenkmalpflegerische Anlage Hirschengraben dar und bedingt eine Neugestaltung des Hirschengrabens. Im Rahmen eines qualitätssichernden Workshopverfahrens wurde eine bewilligungsfähige Umgestaltung erarbeitet; der archäologische Dienst des Kantons Bern, das Bundesamt für Kultur und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) waren daran beteiligt. Sollte diese Umgestaltung nicht stattfinden, entstehen grosse Risiken im Bewilligungsverfahren von Seiten des BAK und der EKD. Auf lange Frist soll das Denkmal wieder an seinen ursprünglichen Standort auf dem Bubenbergplatz verschoben werden. Da dies nicht vor 2035 geschehen kann, entsteht zwischenzeitlich ein Problem, weil der neue Bahnhof 2027 eröffnet wird. Im Rahmen der Umgestaltung werden die Bäume anders aufgereiht. Die heutigen Rosskastanien werden durch eine Baumart ersetzt, die mit den klimatischen und spezifischen Bedingungen vor Ort gut zurechtkommt. Im qualitätssichernden Verfahren wurde zudem festgelegt, dass der Boden des Hirschengra-

benpark geplästert werden soll; diese Massnahme ist erforderlich, um die Zirkulation von Personen zu gewährleisten. Die Fugen sollen eine Versickerung ermöglichen. Auch bei diesem Baustein sind Anpassungen an den Aufenthaltsflächen im Fussgängerbereich vorgesehen, weiter werden grössere Bereiche zum Abstellen von Velos geschaffen und beim Bubenbergplatz, wo die Leute die Strasse überqueren, werden der Fuss- und der Veloverkehr voneinander entflochten. Die Tramhaltestelle in stadtauswärtiger Richtung wird leicht in südlicher Richtung verschoben, so dass die wartenden Trams den Fussgänger*innen und Velofahrenden nicht mehr den Durchgang versperren. Auch die Bushaltestelle wird nach Süden verschoben, damit sie von der geplanten Personenpassage aus gut erreichbar ist. Alle Haltestellen werden hindernisfrei ausgestaltet. Bei den Tramhaltestellen am Hirschengraben werden zwei neue Wartehallen errichtet, welche ebenfalls im qualitätssichernden Verfahren definiert wurden. Die Kosten für Baustein 2 belaufen sich auf 36 Mio. Franken, die Kosten für die Umgestaltung des Hirschengrabens betragen 3,8 Mio. Franken.

Beim Baustein 3 geht es um betriebliche Verkehrsmassnahmen, beispielsweise um die neue Programmierung der Lichtsignalanlagen und um flankierende Massnahmen im weiteren Umfeld des Bahnhofs. Es ist wichtig, dass aufgrund der Reduktion des MIV nicht andere Gebiete stärker belastet werden, insbesondere nicht die Länggasse. Geplant sind drei Umfahrrouten: Die innere Umfahrroute ist die kleine Westtangente, die vom Henkerbrännli via die Bahnhofvorfahrt in die Stadtbachstrasse führt. Für die Stadtbachstrasse wird ab 2027 kein Mehrverkehr im Vergleich zu heute erwartet, da mit einer Reduktion des MIV um 23 % bis 2027 gerechnet wird. Dazu kommen die beiden äusseren Umleitungsrouten, von denen eine über die Bremgartenstrasse und die andere über die Autobahn führt. Im Quartier werden mehrere Möglichkeiten zur Verkehrsdosierung entstehen. Es wird ein Monitoring stattfinden. Für den Fall, dass sich im Länggassquartier eine Verkehrszunahme abzeichnet, werden weitere Gegenmassnahmen ergriffen. Die Kosten für den Baustein 3a mit den Massnahmen zur Verkehrslenkung und zum Quartierschutz betragen 9 Mio. Franken. Dazu kommt der Baustein 3b, der die Anpassungen im Gebiet Bollwerk – Schützenmattstrasse – Henkerbrännli – Neubrücke umfasst, die zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems unabdingbar sind. Geplant sind Anpassungen für den öV und Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Durch die Aufhebung einer MIV-Spur können die Velos auf einer durchgehenden, von der Busspur getrennten Velospur fahren. Um vom Bahnhof in Richtung Bierhübeli zu fahren, werden der öV und der Veloverkehr künftig nicht mehr um die Reitschule herumfahren müssen, sondern können über eine Umweltspur direkt in die Neubrücke einbiegen. Im Weiteren wird der Kleeplatz aufgewertet, dort werden fünf zusätzliche Bäume gepflanzt. Die Kosten für den Baustein 3b belaufen sich auf 19,7 Mio. Franken.

Der Baustein 4 beinhaltet die Anpassungen im Umfeld des Zugangs von der Länggasse zum Bahnhof und im Bereich der oberen Schanzenstrasse. Die Quermöglichkeiten für den Fussverkehr werden verbessert und es werden sichere Zu- und Wegfahrten zur neuen Velostation angelegt. Diese Massnahmen können erst nach dem Abschluss der Bauarbeiten der SBB ab 2029 realisiert werden. Die Kosten belaufen sich auf 7,25 Mio. Franken.

Der Terminplan sieht vor, dieses Geschäft im März 2021 der Stimmbewölkerung vorzulegen, danach folgen die Auflage des Bewilligungsdossiers und 2022 die Ausschreibung. 2023 soll die vier Jahre dauernde Bauphase anlaufen. Diese Planung ist optimistisch, was in der Tatsache begründet liegt, dass die Realisierung bis 2027 abgeschlossen sein muss, wenn auch der Bahnhof fertiggestellt sein wird. Vor und während der Bauphase wird die Verkehrssituation überwacht und es wird eine Taskforce eingesetzt, die sich laufend der Probleme annimmt, die sich während der Bauphase abzeichnen.

In der PVS wurde das Projekt ZBBS intensiv diskutiert. Ich danke der Verwaltung für die schriftliche und mündliche Beantwortung der mehr als 100 von uns gestellten Fragen. Im Zentrum der Diskussion standen die Reduktion des MIV auf dem Bahnhofplatz, die Personen-

passage und die Umgestaltung des Hirschengrabens, insbesondere im Hinblick auf die Bäume und den Bodenbelag, die Veloparkierung und die Führung des Veloverkehrs sowie der Zusammenhang des Projekts mit dem Ausbau anderer Bahnhöfe, zum Beispiel im Wankdorf oder beim Europaplatz. Die in der PVS geführte Diskussion widerspiegelt sich in den Anträgen, die ich wie folgt begründe: ...

Die Vorsitzende mahnt, dass die Redezeit ausläuft.

... Die Ergänzungsanträge der PVS 12, 13 und 14 fordern, dass der Baumschutz in Zukunft gewährleistet wird, und dass der Boden des Hirschengrabens aus stadtklimatischen Gründen nicht durch eine unterirdische Betondecke versiegelt, sondern mit einer Mischung aus gepflasterten Zonen für die Fussgänger*innen und einem Mergelbelag versehen wird. Antrag 15 verlangt die Einführung von Tempo 30 im gesamten Perimeter, dadurch werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Abgas- und Lärmemissionen vermindert. Mit Antrag 17 fordert die PVS, dass die Option autofreier Bahnhofplatz weiterverfolgt wird. Antrag 18 verlangt, auf den Ersatz der beiden grossen Bäume auf dem Kleeplatz zu verzichten. In den Anträgen 19, 20 und 21 geht es um den Veloverkehr respektive um die Schaffung von Velostreifen anstelle von Umweltpuren, um die konsequente Umsetzung des Masterplans Veloinfrastruktur auf den als Velohaupttrouten vorgesehenen Knoten und Strassenabschnitten sicherzustellen, sowie um eine Sofortmassnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die darin besteht, dass die Rechtsabbiegemöglichkeit für den MIV vom Bollwerk in die Speichergasse aufgehoben wird. Dem Gesamtgeschäft unter Ziffer 1 des Antrags des Gemeinderats (GRA) betreffend den Ausführungskredit für das Projekt ZBB stimmte die PVS mit 6 Ja- gegen, 3 Nein-Stimmen, bei 2 Enthaltungen, zu. Den Ausführungskrediten für die Verkehrsmassnahmen im Rahmen des Projekts ZBBS unter Ziffer 2 GRA stimmte die PVS mit 7 Ja- gegen 3 Nein-Stimmen, bei 1 Enthaltung, zu. Mit 8 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen, bei 1 Enthaltung, beantragt die PVS dem Stadtrat, der Abstimmungsbotschaft zuzustimmen. Weiter beantragt die PVS dem Stadtrat mit 8 Ja- zu 2 Nein-Stimmen, bei 1 Enthaltung, Ziffer 4 GRA betreffend die Erhöhung der jährlichen Betriebsfolgekosten für den Unterhalt der neuen Passage mitsamt Rolltreppe und Lift zur Kenntnis zu nehmen.

Antragstellerin *Simone Machado* (GaP): Die GaP beantragt die Rückweisung dieses Geschäfts an den Gemeinderat, mit dem Auftrag, dem Stadtrat ein Alternativprojekt zu unterbreiten, bei dem auf den Bau der Unterführung verzichtet wird und der Erhalt des Hirschengrabens mit den Kastanienbäumen sichergestellt ist. Dieses Alternativprojekt ist zudem auf die nach 2035 geplanten Ausbauschritte abzustimmen. Das vorliegende Projekt ZBBS basiert mehrheitlich auf Prognosen. Man geht davon aus, dass die Zahl der Passant*innen mit dem neuen Bahnhofszugang am Bubenbergplatz um 60 % ansteigen wird. Wir stellen diese Prognosen infrage. Die aktuellen Entwicklungen – dazu das Stichwort «Homeoffice» – zeigen auf, dass sich der Zuwachs der letzten Jahre in den kommenden Jahren nicht fortsetzen wird. Auch der von Ökonom*innen prognostizierte Rückgang der bezahlten Arbeit lässt vermuten, dass die Zunahme im Bereich Mobilität sich abschwächen wird. Zudem können die Passant*innen weiterhin den Zugang bei der Welle benutzen. Die Prognosen behaupten, dass 40 % des um 60 % höheren Aufkommens an Fussgänger*innen die Passage nutzen werden. Unterführungen wurden vor allem in den 60er-Jahren gebaut und im Verlauf der letzten Jahrzehnte schrittweise wieder aufgehoben, so zum Beispiel auch die ehemalige Unterführung unter dem Bubenbergplatz. Die Menschen wollen nicht in den Untergrund verlegt werden. Die Unterführung wird nicht so stark frequentiert werden, wie es die Planung vorsieht. Die Passant*innen wollen sich oberirdisch bewegen, sie werden über den Bahnhofszugang bei der Welle zum Bubenbergplatz strömen. Falls der Bahnhofplatz eines Tages tatsächlich vom Au-

toverkehr befreit wird, braucht es die Unterführung Hirschengraben erst recht nicht. Da es dem Bau der Unterführung im Weg steht, soll das Bubenberg-Denkmal in die Mitte des Platzes versetzt werden, obschon für 2035 bereits Pläne für dessen Rückversetzung an den ursprünglichen Standort bestehen. Dieses Unterfangen ist aufwendig und sinnlos, überdies führt es dazu, dass die Bäume im Hirschengrabenpark weichen müssen: 23 80- bis 100-jährige Bäume sollen gefällt werden. Wir haben gemeinsam mit einem Bürger*innen-Komitee ein Gutachten erstellen lassen, welches zum Ergebnis gelangt, dass diese Bäume gesund sind. Mit dem Miniermottenbefall kommen sie – wie alle Kastanienbäume in Europa – gut zurecht, ...

Die Vorsitzende mahnt, dass die Redezeit ausläuft.

... dasselbe gilt für die Blattbraunfäule. Diese Bäume dienen als Wirte für eine grosse Vielfalt an Arten, seltene, vom Aussterben bedrohte einheimische Tierarten wie die zahnlose Schliessmundschnecke und die Vierpunktameise leben auf Kastanienbäumen. Bitte weisen Sie dieses Projekt zurück! Darüber, dass es Alternativen gibt, wurde auch in den Medien berichtet: Das Gebäude am Bubenbergplatz 8 bis 12 kann nach hinten, in die Bogenschützenstrasse verlegt werden, so dass an dessen Stelle ein schöner Bahnhofvorplatz gestaltet werden kann. Das von Maurice Lindgren aufgezeigte Horrorszenario wird nicht eintreten. – Im Gegenteil: Mit der Rückweisung verhindern wir ein verpfushtes Projekt.

Alexander Feuz (SVP) für die antragstellende SVP-Fraktion: Einige Bemerkungen vorab: Dass der Bahnhof erneuert werden muss, ist unbestritten, aber wir dürfen dabei keine strategischen Fehler begehen. Vor mehr als 60 Jahren stellte das «Junge Bern», eine Vorläuferin der GFL, den wegweisenden Antrag, den Bahnhof in Richtung Laupenstrasse zu verlegen. Wäre dieser Vorschlag seinerzeit umgesetzt worden, gäbe es die Probleme nicht, mit denen wir uns heute herumschlagen müssen. Ich befürchte, dass es eine strategisch schlechte Lösung ist, den neuen RBS-Bahnhof als Sackbahnhof zu bauen, anstatt die Strecke in Richtung Inselspital und Köniz weiterzuführen. Heute befinden wir uns in der gleichen Situation wie damals, auch die Fehler bleiben die gleichen. Die SBB liessen in einem Artikel in «20 Minuten» verlauten, dass man das Konzept zu den Halten der Intercityzüge überdenken muss. Die Züge könnten auch in den Vororten anhalten, zum Beispiel an den Bahnhöfen im Wankdorf oder beim Europaplatz. Das wäre eine gute strategische Entscheidung, welche sich positiv auf die Pendlerströme und auf die Gesamtsituation auswirken würde. Die Meinung ist nicht, dass die Intercityzüge zuerst in Bern Wankdorf, dann in Bern City und schliesslich in Bern Süd anhalten, vielmehr müssen die Halte koordiniert werden und gestaffelt erfolgen. Das wäre eine vernünftige Strategie. Die bestehende Ausgangslage erfordert einen grossen Wurf. In diesem Zusammenhang danke ich dem Berner Architekten Arpad Boa, der in einer späten, aber entscheidenden Phase nochmals seine Argumente von früher in die Diskussion eingebracht hat. Ein Bahnhof braucht viel Raum und Platz. Beim derzeitigen Haupteingang des Bahnhofs haben die Leute genügend Platz zum Zirkulieren, selbst wenn mal, wegen eines Unfalls, die Sanität vorfahren muss. Die Stadt Bern verhält sich wie das Kaninchen vor der Schlange: Wenn die SBB ein Projekt realisieren wollen, kuscht sie sofort und entwickelt ergänzende Massnahmen. Sie täte besser daran, für kurze Zeit ein Provisorium zu erdulden, anstatt ein schlechtes Projekt zu realisieren, mit dem sie sich für die nächsten 60 Jahre alle Möglichkeiten verbaut.

Wir unterstützen den Rückweisungsantrag 1 und schliessen uns den Ausführungen von Simone Machado an. Zu unseren Rückweisungsanträgen: Mit unserem Rückweisungsantrag 2 ist die Auflage verbunden, eine zukunftsfähige Gesamtplanung über einen weit gefassten Perimeter zu legen. Die Pendlerströme müssen genau analysiert und die Halte der Züge müssen

strategisch geplant werden. Dass ein Pendler aus Zürich, der in Ittigen arbeitet, in den Hauptbahnhof fährt und von dort über die Lorrainebrücke wieder aus dem Zentrum hinaus, ist strategisch nicht sinnvoll. Es wäre besser, wenn er im Wankdorf aussteigen könnte, um von dort mit der S-Bahn, dem öV oder dem Velo an seinen Bestimmungsort zu gelangen. Bitte stimmen Sie der Rückweisung zu. – «Il faut reculer pour mieux sauter», wenn ein schlechtes Projekt einmal realisiert ist, ist es für Reue zu spät. Als Beispiel führe ich das Projekt für den neuen Flughafen in Berlin an, das trotz zahlloser Projektänderung schiefgegangen ist. Wollen Sie auch so einen Murks oder wollen Sie eine städtebaulich sichere und gute Lösung? – Es ist besser, für einige Jahre ein Provisorium zu bauen, anstatt ein riesiges Bauvorhaben zu lancieren, das die Situation für Jahrzehnte zementiert. Laura Binz stellte den Terminplan vor, Maurice Lindgren meinte, dass rasch mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. Dabei wird jedoch ausser Acht gelassen, dass vom Projekt betroffene Parteien ihre Forderungen auf dem Rechtsweg geltend machen können. Am Ende kommt es so heraus wie bei den Projekten für die Sanierung und Erweiterung des Kirchenfeldschulhauses oder für den Neubau der Volksschule Wyssloch, die zu Planungsleichen verkommen, bei denen es Jahre dauern wird, bis gebaut werden kann. Natürlich können gewisse Projekte unter Berufung auf das Eisenbahngesetz (EBG) rascher umgesetzt werden als über ein normales Bauverfahren, da aber nicht alle Teile unter die Bestimmungen des EBG fallen, läuft man Gefahr, dass das gesamte Vorhaben blockiert wird. Im Rückweisungsantrag 3 fordern wir, dass der Entscheid und die Empfehlungen des BAK und der EKD abzuwarten und in die Planung einzubeziehen sind. Man kann nicht drauflosplanen und meinen, dass die Umgestaltung des Hirschengrabens mit der neuen Passage und die Erstellung vieler neuer Velounterstände problemlos über die Bühne gehen werden. Aber es wäre nicht das erste Mal, dass die übergeordneten Organe, weil sie von der Stadt bekümpft werden, Zusagen machen, die sie später dann doch nicht einhalten. In Bezug auf diesen wichtigen Perimeter ist der frühzeitige Einbezug dieser Gremien unabdingbar, deren Entscheide sind abzuwarten, bevor ein falsches Bauprojekt aufgelegt wird. Wenn zum Beispiel der Berner Heimatschutz oder eine ähnliche Organisation eine begründete Beschwerde einlegt, werden sich die Bundesbehörden die Sache nochmals überlegen, was dazu führen kann, dass dem Umgestaltungsprojekt alle Grundlagen entzogen sind. Wir sind bereit, mit dem Heimatschutz zusammenzuarbeiten, wenn es darum geht, Korrekturen an Dingen vorzunehmen, die schiefzugehen drohen. Mit dem Rückweisungsantrag 4 wollen wir nicht wiedergutzumachende Eingriffe in die archäologische Substanz verhindern. Es handelt sich um ein städtebaulich heikles Gebiet, das BAK und die EKD haben zu Recht Einwände deponiert. Aber der Stadt kann man nicht trauen, insbesondere nicht, wenn es um den Baumschutz geht, und ebenso wenig in Sachen Aaretalschutz, der nur für Private, aber nicht für die Stadt gilt; deswegen müssen wir eingreifen. Der Rückweisungsantrag 5 nimmt wiederum strategische Anliegen auf: Es ist ein Witz, dass eine Liegenschaft nicht in den Planungssperimeter aufgenommen wird, dadurch wird verhindert, dass ein Ensemble entstehen kann. Eine Verlagerung der Liegenschaft Bubenbergplatz 8 würde viel Raum und Platz schaffen. Der zweitgrösste Bahnhof in der Schweiz generiert ein hohes Aufkommen an Passanten und an Verkehr, alle müssen ihren Weg finden. Ein Bahnhofvorplatz ist wichtig, damit auch Familien oder Touristengruppen, die Bern besuchen, nach der Ankunft an diesem Ort verweilen können, um sich erst einmal zu orientieren. Wenn die Verhältnisse zu beengt sind, weil das Vorgelände am Bubenbergplatz fehlt, kommt es zu Staus der Passantenströme. Vielleicht denke ich diesbezüglich fortschrittlicher als mancher rot-grüner Planer, aber ich orientiere mich an den Vorbildern grosser Städte im Ausland, wo die meisten Bahnhöfe ein Vorgelände aufweisen. Fehlt dieser Platz, entsteht ein Gedränge und ein Durcheinander aus Taxis, Velos und Leuten mit Gepäck und/oder Kinderwagen. Mit dem Rückweisungsantrag 5 verlangen wir, dass die Lösung mit der versetzten Liegenschaft Bubenbergplatz 8 weiterverfolgt wird. Für den Fall, dass langfristige Mietverträge bestehen, und wenn die Eigentümerin beispielsweise Investitionen

für eine Zahnarztpraxis geleistet hat, ist ihr Interesse gering, die Mietverhältnisse vorzeitig aufzulösen. Sie muss angemessen entschädigt werden. Wahrscheinlich sind die Kosten dieser Lösung aber immer noch geringer als die Kosten, die der Stadt durch einen aufgrund eingeleiteter Rechtsverfahren entstehenden Stillstand erwachsen werden. Der Rückweisungsantrag 6 verlangt, dass eine Etappierung des Projekts vorgenommen und ein Masterplan erarbeitet werden. Eine Etappierung erlaubt es, zeitgerecht mit einem Provisorium dafür zu sorgen, dass die Passantenströme zirkulieren können, während man in der zweiten Phase eine andere, definitive Lösung entwickelt. Die Abstimmung der verschiedenen Etappen erfolgt in der Masterplanung. Bei einem Bauvorhaben dieser Grössenordnung erscheint diese Forderung als eine Selbstverständlichkeit. Mit dem Rückweisungsantrag 7 verlangen wir eine Gesamtplanung Verkehr, die gewährleistet, dass der Bahnhof für private Motorfahrzeuge aus allen Richtungen erreichbar bleibt. Der Rückweisungsantrag 8 führt noch präziser aus, dass eine Gesamtplanung ausgearbeitet wird, die auf weitere Einschränkungen des MIV verzichtet und zugleich Verbesserungen für den Fussverkehr bringt; im Eventualrückweisungsantrag 9 wird diese Forderung leicht variiert. Ohne eine funktionierende Gesamtlösung werden sich die Dinge wie folgt entwickeln: Der Zugang für Fussgänger wird unter den Boden verlegt, der MIV wird verdrängt und die Veloverbindungen werden abgeklemmt, damit beim Bahnhof und auf dem Bubenbergplatz Platz für sieben Tramgeleise entsteht. Das mag für Bernmobil ideal sein, denn für den öV sollen ja neue Warteräume und -hallen erstellt werden. Am Ende kommt es so heraus, dass dieser zentrale Raum wegen der vielen Tramgeleise zum Tramabstellplatz verkommt. Es ist zu befürchten, dass sich die Geschichte wiederholt, und dass die gleiche Entwicklung einsetzt wie nach dem Abriss des Christoffelturms. Es wird mehr Platz für mehr Trams geschaffen, wahrscheinlich wird auch die zweite Tramachse von der Innenstadt her über diese Strecke geführt. Es werden die nötigen Voraussetzungen geschaffen, um möglichst viel Tramverkehr zuzulassen, so dass es schliesslich heisst, die Fussgänger dürften überhaupt nicht mehr oberirdisch verkehren und müssten die Unterführung benutzen. Ich warne Sie davor, den Versprechungen des Gemeinderats zu glauben, dass dieses Szenario nicht eintreten werde. Sie werden meine Warnungen dereinst im Protokoll nachlesen können, wenn sich in 25 Jahren im Bahnhofsperimeter Tramgeleise neben Tramgeleise reiht. Wahrscheinlich wird man uns zusichern, dass sich ein Ausbau der Gleisanlagen zurzeit nicht aufdränge, dass man sich aber für die ferne Zukunft Optionen offenhalten müsse, wobei die zukünftigen Planungen bereits so angelegt sind, dass zum Nutzen von Bernmobil ein riesiger öV-Verkehrsknoten realisiert werden kann. Aus diesem Grund will man jetzt die richtigen Voraussetzungen für den zukünftigen Trambahnhof schaffen, indem man die Fussgänger, die Autos und sogar die Velos verdrängt. Im Eventualrückweisungsantrag 9 wird auf die Forderung, dass der Bahnhof von allen Seiten erreichbar sein muss, verzichtet, um Ihnen die Zustimmung zu erleichtern. Städte wie Florenz, Milano oder Rom zeigen exemplarisch auf, dass die Kunst des Städtebaus darin besteht, dass man aus allen Richtungen ins Zentrum gelangen kann. Der Bahnhof muss seine Zentrumsfunktion erfüllen. Es darf nicht sein, dass das Stadtzentrum nur noch aus einer Richtung erreicht werden kann. Der Hauptbahnhof Bern und das Stadtzentrum sind keine Festung, die nur über einen schmalen Weg zu erschliessen ist. Leider verunmöglicht die vorliegende Planung die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Richtungen.

Zu unseren Ergänzungsanträgen: Antrag 28 fordert den Verzicht auf einschränkende Massnahmen für den MIV. Der Verkehr fliesst wie das Wasser – wird er an einer zentralen Kapillare unterbrochen, sucht er sich einen anderen Weg und es entsteht Ausweichverkehr in den umliegenden Quartieren. Es ist nicht im Sinne der Ökologie, wenn ich meine Gäste, die mit dem Zug reisen, nach Bümpliz, Gümligen oder Kerzers fahren muss, damit sie von dort mit der S-Bahn zurück zum Hauptbahnhof reisen, um ihren Zug zu erreichen, während ich leer zurückfahre. Solche Zubringerfahrten zu Vorortsbahnhöfen sind überflüssig und keinesfalls

ökologisch. Mit Antrag 29 wollen wir sicherstellen, dass die oberirdischen Querungsmöglichkeiten für Fussgänger attraktiv bleiben, indem die Wartezeiten an den Ampeln kurz gehalten werden. Die Stadt räumt zwar ein, dass die oberirdische Querung weiterhin möglich bleiben soll, aber wenn sie die Ampelphasen so steuert, dass die Fussgänger fünf Minuten warten müssen, erreicht sie am Ende den wohl beabsichtigten Effekt, dass praktisch niemand mehr die Fussgängerüberwege nutzt, respektive dass die Leute bei Rot über die Strasse eilen. Mit dem Antrag 30 setzen wir uns für den langfristigen Erhalt der grossen Bäume des Hirschengrabens ein. Der Hirschengraben soll in seiner historischen Bedeutung bewahrt werden, dasselbe gilt für die Denkmäler, die im Perimeter verbleiben sollen. Wir wählen eine offene Formulierung, die darauf abzielt, dass zum Beispiel das Bubenberg-Denkmal im Bahnhofraum verbleibt und nicht nach Bümpliz oder in den Dählhölzliwald verlegt wird. Falls dieser Antrag abgelehnt wird und der Stadtrat somit auf die Bewahrung der historischen Bedeutung des Hirschengrabens verzichtet, werden die Prozessaussichten für die Einsprecher und Beschwerdeführer wesentlich besser. Im Perimeter des UNESCO-Weltkulturerbes gelten Rahmenbedingungen. Wenn sich die Stadt nicht daran hält, weil sie sich im irrigen Glauben, mit den SBB einen guten Deal zu machen, auf eine unterirdische Passage und die Umgestaltung des Hirschengrabens versteift, wird sich dies verhängnisvoll auswirken, so dass am Ende weder die SBB noch die Stadt Bern eine gute Lösung bekommen. Der Antrag 31 verlangt, dass der Hirschengraben seine Funktion als Stadtpark bewahrt und nicht zum öV-Knoten verkommt. Auch die Velofahrer sollten da aufhorchen, denn auch sie wird es treffen, wenn auf dem Bubenbergplatz und beim Hirschengraben eine Landschaft aus Tramgleisen entsteht, die ihnen das Queren verunmöglicht, so dass der Bahnhofsperrimeter auch für sie nicht mehr aus allen Richtungen erreichbar ist und sie nur noch über eine um den Gebäudekomplex City-West herumführende Umfahrungsroute zur Velostation gelangen können. Hören Sie meine Warnungen! Mit dem Antrag 32 setzen wir uns gegen eine Versiegelung des Bodens des Hirschenparks ein. Der Boden und die Bäume müssen atmen können, das würde ihnen mit der vorgesehenen Planung verunmöglicht. Unser Antrag 33 setzt sich für eine gute Aufenthaltsqualität des Hirschengrabenparks ein, der nicht als Veloparkplatz zweckentfremdet werden darf. Von den Automobilisten wird verlangt, dass sie ihre Autos in Tiefgaragen und in Parkhäusern abstellen. Die Stadt toleriert hingegen, dass der Hirschengrabenpark vollständig mit Velos überstellt wird. Um den Platz zu Fuss zu überqueren, muss man einen Umweg in Kauf nehmen, weil der Durchgang von Velos verstellt ist. Dabei gibt es im Raum Bahnhof einige Velostationen, die für viel Geld gebaut wurden, aber nicht genutzt werden, weil sie kostenpflichtig sind. Dass die Automobilisten fürs Parkieren bezahlen müssen, ist eine Selbstverständlichkeit, die anscheinend für Velos nicht gelten soll.

Wenn Sie für die Siedlungsstruktur und für die Aufenthaltsqualität in diesem Perimeter etwas Gutes tun wollen, müssen Sie unseren Anträgen zustimmen. Denken Sie an die kommenden Generationen! Uns bietet sich die Chance, eine gute Lösung zu realisieren, anstatt kurzfristig eine dumme Lösung umzusetzen, die sich zu einem unbefriedigenden Providurium entwickeln wird. Haben Sie den Mut, diese Planung zu stoppen, damit unter strategischen Gesichtspunkten eine Etappierung vorgenommen und ein Masterplan erarbeitet wird, der auf lange Sicht zu einer befriedigenden Lösung führt. Ihnen bleibt noch Zeit bis zur Beschlussfassung zu diesem Geschäft. Nutzen Sie diese, um sich nochmals kritisch mit dieser Vorlage auseinanderzusetzen und die von uns gestellten Anträge mit Ihren eigenen Fachleuten und Planern zu besprechen. Fragen Sie sie, ob es nicht sinnvoller wäre, die von Arpad Boa eingebrachte Variante mit dem Bahnhofraum aufzunehmen, anstatt diesen Murks, der uns mit dem Projekt ZBBS vorgeschlagen wird. Denken Sie daran, dass es im Umfeld des Bahnhofs einen Raum braucht, der den steigenden städtebaulichen und verkehrstechnischen Ansprüchen genügt.

Traktandenliste

Die Fortsetzung von Traktandum 15 und die Beratung der Traktanden 16 und 17 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

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

1. Motion Fraktion GB/JA! (Sophie Achermann, GB): Beratungsangebot für Opfer von Übergriffen im virtuellen Raum
2. Kleine Anfrage Thomas Hofstetter, Ursula Stöckli (FDP): Wann wird die Mietpreiserhebung digitalisiert
3. Kleine Anfrage Thomas Hofstetter, Ursula Stöckli (FDP): Statusbericht zum Projekt eBau
4. Kleine Anfrage Fraktion GLP/JGLP (Michael Ruefer, GLP): Tramwendschlaufe Guisanpatz – Welche Absichten verfolgt der Gemeinderat?
5. Dringliche Motion Fraktion BDP/CVP (Philipp Kohli, BDP/Sibyl Eigenmann, CVP): Bärn läbt-Wochen. Nachkredit und Lockerung Rahmenbedingungen
6. Dringliche Motion Sibyl Eigenmann (CVP): Berner Batzen
7. Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus/Bernhard Eicher, FDP): Umdenken beim städtischen Wohnungsbau: Von der Objekt- zur Subjektfinanzierung
8. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher/Alexander Feuz, SVP): Zwischennutzung des Bettenhochhauses des Zieglerspitals und dem aktuellen Bettenbedarf infolge der Corona-Pandemie: Kann das ehemalige Spital bei akutem Bedarf an Spitalbetten wieder reanimiert werden?
9. Kleine Anfrage Fraktion GLP/JGLP (Gabriela Blatter, GLP): Wie hat die Personalvorsorgekasse der Stadt Bern (PVK) bei den neusten Klimaverträglichkeitstests des Bundes abgeschnitten?
10. Kleine Anfrage Simone Machado (GaP): So aufgestellt sind Wahlplakate sinnlos!
11. Kleine Anfrage Fraktion FDP (Oliver Berger, FDP/Ursula Stöckli, FDP): Wie kann das Verkehrskonzept in der unteren Altstadt verbessert und den Interessen der Anwohner Rechnung getragen werden?
12. Kleine Anfrage Alexander Feuz (SVP), Thomas Glauser (SVP), Thomas Hofstetter (FDP): Neue Parkierungsreglung für die Altstadt von Bern I: Mit Speck fängt man Mäuse! Wie lange haben die vorgeschlagenen Vergünstigungen überhaupt Bestand? Was für Nachteile bringt die Neuregelung für Anwohner und Gewerbe?
13. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): Einhaltung von Parkvorschriften und Gewerbevorschriften in der Stadt Bern: Sind einige mehr gleich als andere?
14. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): Neue Parkregelung Altstadt Bern II: Aufhebung Laubenparkierung
15. Kleine Anfrage Thomas Glauser Alexander Feuz (SVP): Was unternimmt der Gemeinderat in der zweiten Corona Welle für die Gastromomen, Gewerbe und KMU?

andere Eingänge

- Antrag gemäss Artikel 16 Absatz 3 GRSR Marieke Kruit (SP), Bernhard Eicher (FDP): Traktandierung Zusatzsitzung 17.12.2020
- Parlamentarische Initiative: Gelebte Gemeindeautonomie – die Handlungsfähigkeit des Stadtrates wiederherstellen!
- Interfraktioneller Antrag GB/JA, FDP/JF, SVP, GLP/JGLP, GFL/EVP, AL/GaP/PdA (Regula Bühlmann, GB/Tom Berger, FDP/Alexander Feuz, SVP/Marieke Kruit, SP/Manuel C. Wid-

mer, GFL/Michael Ruefer, GLP/Eva Gammenthaler, AL/Philip Kohli, BDP): Virtuelle Teilnahme an Stadtratssitzungen und Abstimmungen für aufgrund von Pandemiesituationen abwesende Stadtratsmitglieder

Schluss der Sitzung: 21.35 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin

Die Protokollführerin

X

X

Barbara Nyffeler

Barbara Waelti