

mit, der Unterschied bestehe darin, dass man heute ernsthaftere Abklärungen als früher vornehme, um zu entscheiden, ob eine Motion einer Richtlinie entspricht. Ungeachtet davon, ob eine Forderung in Form einer Richtlinienmotion überwiesen wird oder nicht, fühle ich mich in beiden Fällen ähnlich verpflichtet, insbesondere, wenn eine Forderung in solcher Deutlichkeit geäussert wird wie im Fall der Könizstrasse. Wir stehen hier vor der Situation, dass ein Nutzungskonflikt besteht, indem nicht nur der öV und der MIV sondern auch Velos über diese Strecke fahren, die von der Stadt und von der Regionalkonferenz (RK) als Veloroute definiert ist. Im Schlussbericht der RK wird dieser Abschnitt als mangelhaft beschrieben und als problematisch bezeichnet. Diese Problematik ist nicht losgelöst, sondern eingebettet in eine jahrelange Diskussion über den Verlauf von Velorouten zu betrachten. In Bezug auf diese Routen wägt man ab, welche Variante den geringsten Nutzungskonflikt mit sich bringt. Über lange Zeit war man sich einig, dass es sich um eine wichtige Strasse handelt, wobei ein Nutzungskonflikt mit den Parkplätzen bestand. Wir wollten die Parkplätze nicht in der in Punkt 1 vorgeschlagenen Form ohne Kompensation aufheben. Eine Kompensation könnte darin bestehen, dass die Parkkartenzone entsprechend angepasst wird, damit man im näheren Umfeld der aufgehobenen Parkfelder parkieren kann. Wenn man einem Verkehrsträger mehr Platz einräumen will, liegt dies in Konflikt mit den Interessen anderer – um diese Auseinandersetzung kommt man nicht herum. In Bern sind die Strassen eng gebaut, es gibt leider sehr wenige Boulevards, wo wir mit Leichtigkeit zusätzlichen Raum schaffen können. Wir müssen uns mit den baulichen Gegebenheiten arrangieren und den zwischen den Häuserfassaden beidseits der Strasse zur Verfügung stehenden Platz bestmöglich aufteilen. Ich lese die Geschichte der Diskussion, die in den letzten zwölf Jahren über diesen Abschnitt der Könizstrasse geführt worden ist, in dem Sinne, dass die deutliche Mehrheit in der Stadt und im Stadtrat sich für eine Priorisierung der Velos ausspricht.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Motionärinnen Fraktionen SP, GB/JA!, GFL/EVP ziehen Punkt 1 zurück.
3. Der Stadtrat erklärt Punkt 2 der Motion als Richtlinie erheblich (39 Ja, 25 Nein, 4 Enthaltungen). *Abst.Nr. 018*

2014.SR.000114

## **20 Dringliche Motion Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün PVS (David Stampfli, SP): Veloverträglichkeit beim Tram Region Bern**

### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Dringliche Motion als Richtlinienmotion erheblich zu erklären.

Bern, 28. Mai 2014

PVS-Präsident *David Stampfli* (SP): Vielleicht muss man von Glück sprechen, dass seit den heissen Debatten zum TRB vor den Sommerferien ein paar Wochen vergangen sind und die Gemüter nicht mehr so erhitzt sind – aber vielleicht befinde ich mich ja im Irrtum. Die PVS hat sich im Zusammenhang mit der Planung TRB über die Auswirkungen des Trams auf den Veloverkehr Gedanken gemacht. Die Mehrheit entschied sich dafür, eine Kommissionsmotion einzureichen, weil sie der Meinung war, der Veloverkehr käme beim TRB schlecht weg, zumal die Tramlinie mit vielen gefährlichen Situationen einhergeht. Ich vertrete die Motion hier als Kommissionspräsident, will aber offenlegen, dass ich selbst in der PVS den Vorschlag ein-

brachte, einen solchen Vorstoss einzureichen. In der Motion wird in fünf Punkten ausgeführt, welche konkreten Verbesserungen beim TRB notwendig sind, um zu gewährleisten, dass die Velofahrenden in Bern sicher unterwegs sind, wenn das Tram gebaut wird. Es handelt sich um sehr offensichtliche Forderungen, die beispielsweise den Viktoriaplatz oder die Kreuzungen der Ostermundigenstrasse mit der Laubeggstrasse oder dem Pulverweg betreffen, aber auch allgemeine Dinge, beispielsweise, dass Velofahrende die Tramgleise in einem Winkel von mindestens 30 Grad überqueren können und dass keine unnötigen Tramampeln aufgestellt werden sollen, durch die Velofahrende unnötig aufgehalten werden. Falls das TRB kommt, wird es in der Stadt Bern deutlich mehr Tramschienen geben. Die Kommission ist von der Notwendigkeit des TRB überzeugt, gleichzeitig ist sie der Überzeugung, dass es flankierende Massnahmen braucht, damit die Velos sicher und ungehindert vorwärts kommen. Ich bitte Sie, der Kommissionsmotion zuzustimmen. Es geht darum, die Sicherheit der Velofahrenden in der Stadt Bern zu gewährleisten, denn nur so bringt das TRB auch den Velofahrenden in dieser Stadt einen Gewinn.

### Fraktionserklärungen

*Alexander Feuz* (SVP) für die SVP-Fraktion: Ich betone, dass diese Motion von der Kommissionsmehrheit stammt. Ebenso wird das TRB nur von der Kommissionsmehrheit unterstützt, während die Kommissionsminderheit dagegen ist. Beim TRB wird mit gezinkten Karten gespielt: Die vorliegende Motion steht fälschlicherweise unter dem Titel der Veloverträglichkeit, stattdessen sollte sie „Privilegierung der Velos in Zusammenhang mit dem Projekt TRB“ oder „Veloprivilegierungsmotion“ heissen. Interessant ist vor allem die Ziffer b, die den Velofahrenden bei den Tramampeln eine maximale Durchlässigkeit garantieren soll. Die vom Tram ebenfalls massiv beeinträchtigten Autos sowie die Fussgängerinnen und Fussgänger werden in dieser Motion mit keinem Wort erwähnt. So wie die Forderungen daher kommen, wird deutlich, dass es vor allem darum geht, dass Pro Velo möglichst viele Vorteile herausholen will. Die Organisation Pro Velo hat Stimmfreigabe beschlossen. Ein grosser Teil ihrer Mitglieder weiss sehr wohl, dass nicht alle der versprochenen Massnahmen umgesetzt werden können und es am Ende die Velofahrenden sein werden, die stürzen, weil die Situation mit den Tramgleisen unbefriedigend gelöst sein wird. Zum Vergleich kann man zum Beispiel die Unfallstatistik der Glattalbahn konsultieren, aus der deutlich hervorgeht, dass das Tram kein sicheres Verkehrsmittel darstellt, wie man immer vorgibt. Diese Feststellung machte auch der Fahrlehrer und Verkehrsexperte Peter Baumann, der im Rahmen einer Reportage des *Blick am Abend* die Linie des TRB abfuhr und kommentierte. Der Bremsweg ist beim Tram um einiges länger als beim Bus. Von den Wirtschaftsverbänden bis zu den Automobilverbänden wollte man alle Organisationen ins Boot holen, beispielsweise auch den TCS. Wenn die massgeblichen Leute der betreffenden Organisationen vernehmen, welche Forderungen man hier einzubringen versucht, werden sie bestimmt hellhörig. Einem Artikel in der *NZZ am Sonntag* zufolge ist der TCS bereits hellhörig geworden. Ich habe heute eine Anfrage zu diesem Thema eingereicht. Es ist abzusehen, dass es zu einem Verteilungskampf um die Gelder für das TRB kommt. Die Sache kann kritisch werden, es ist gut möglich, dass für die zweite Tramachse keine Mittel mehr übrig bleiben. Die Automobilverbände scheinen langsam zu merken, was auf sie zukommt. Bei der Analyse der gemeinderätlichen Antwort fällt auf, dass der Privatverkehr, der mit massiven Beeinträchtigungen rechnen muss, mit keinem Wort erwähnt wird. Die vorliegende Richtlinienmotion stellt ein Placebo dar, dank dem sich die Velofahrenden in Sicherheit wiegen sollen. An die Adresse der Wirtschaftsverbände wird indes kommuniziert, es handle sich lediglich um eine Richtlinie. Da heisst es: Aufpassen, was man glaubt! Der Gemeinderat macht am Ende sowieso, was er will. Es liegt auf der Linie des Gemeinderats, alle Massnahmen, die zu einer massiven Verschlechterung der Situation für die Automobilistinnen und Au-

tomobilisten führen, umzusetzen. Dies wird auch anhand der Aufhebung der Parkplätze an der Könizstrasse deutlich, die beschlossen wird, obwohl es diese Parkplätze braucht. Diese Entwicklung wird mit dem TRB fortgesetzt. Im Zusammenhang mit der zweiten Tramachse gibt es Vorstösse, welche fordern, dass in der Nägeli- und Speichergasse beidseitig Velostreifen von je 2,5 Metern Breite angelegt werden. Da fragt sich, wo da die Autos bleiben. Die SVP hat immer betont, dass alle Verkehrsträger gleichberechtigt behandelt werden müssen, damit ein gutes Miteinander stattfinden kann. Eine bestimmte Gruppierung glaubt jedoch, sich darüber hinwegsetzen zu können. Man muss erkennen, dass die zu Fuss Gehenden auf dem Bubenbergplatz oder dem Viktoriaplatz gegenüber den Velos, die maximale Priorität geniessen, benachteiligt werden. Diese Motion ist zugegebenermassen raffiniert, aber sie ist zugleich ein bössartiger Vorstoss, der die Privilegierung der Velos dazu nutzen will, den Privatverkehr weiter einzuschränken. Für gewisse Leute ist dies allein schon Grund genug, dem TRB zuzustimmen. Aber denken Sie an den Preis, den sie bezahlen müssen: In der Innenstand wird eine undurchlässige Tramwand entstehen, Baumalleen werden gefällt und viele Velofahrende werden bei der Überquerung der Tramgleise stürzen. Nicht zuletzt folgt ein finanzielles Abenteuer, weil Bund und Kanton nicht in dem Umfang Mittel beisteuern werden, wie man glaubt. Zur Vertiefung dieser Fragen haben wir kleine Anfragen eingereicht. Gehen Sie bitte auf die vorliegende Mogelpackung nicht ein und lehnen Sie diese Motion ab. Im Falle einer Annahme hoffe ich, dass zumindest die Vertreter der Wirtschaft und der Automobilverbände merken, dass man sie aufs Glatteis führen will.

*David Stampfli* (SP) für die SP-Fraktion: Die SP-Fraktion unterstützt die Kommissionsmotion. Die SP-Sektionen Stadt Bern, Köniz und Ostermundigen haben für die Abstimmung zum TRB gemeinsam und fast einstimmig die Ja-Parole gefasst. Es gibt in allen drei Ortsparteien sehr viele Velofahrerinnen und Velofahrer, die sich durchaus bewusst sind, dass das TRB ein paar heikle Stellen aufweist. Und darum geht es in der PVS-Motion: Wir wollen die heiklen Stellen anpacken und für eine Verbesserung der Situation sorgen, damit das TRB möglichst veloverträglich wird. Ich greife folgende Argumente von Alexander Feuz auf: Er hat Punkt b als Übervorteilung der Velos bezeichnet. Es fragt sich, ob es einer Übervorteilung gleichkommt, wenn Velos bei Grünlicht parallel mit dem Tram mitfahren können. Ich erkenne darin keine Privilegierung der Velos, sondern eine sinnvolle Verkehrsregelung. Im von Alexander Feuz zitierten Artikel im *Blick am Abend* kritisiert Peter Baumann auch die Kreuzung Ostermundigenstrasse/Laubeggstrasse. Mit Punkt d greift die Kommissionsmotion genau diese Stelle auf, um dafür zu sorgen, dass sie für Velofahrende befahrbar gestaltet wird. Unsere Fraktion empfiehlt, die Motion der PVS zu unterstützen.

*Bernhard Eicher* (FDP) für die FDP-Fraktion: Als ich ihn durchlas, bewirkte dieser Vorstoss bei mir ein spöttisches Grinsen, weil er sich besonders eignet, um aufzuzeigen, welche Mechanismen im Stadtrat allgemein und insbesondere in Bezug auf die Abstimmung zum TRB ablaufen. Wie in der Motion aufgezeigt wird, bringt das TRB nicht nur Vorteile, sondern auch Nachteile mit sich. Wenn man an die Debatte zur Abstimmungsbotschaft zurückdenkt, fällt einem auf, dass darin seltsamerweise keine Nachteile genannt werden, obwohl es offensichtlich welche gibt. Da muss man sich fragen, inwiefern die Botschaft objektive Informationen liefert. Die massiven Nachteile des TRB zeigen sich nicht nur im Vorstoss der PVS, sondern auch in der Tatsache, dass Pro Velo Bern Stimmfreigabe beschlossen hat. Ausserdem zeigt die Motion auf, wie weit der Velofundamentalismus gewisser Ratsmitglieder geht. Indem sie die Mängel des TRB aufzeigen, helfen sie den Leuten, die sie eigentlich nicht unterstützen wollten, nämlich den Tramgegnern. Durch eine solche Motion riskieren sie, die Abstimmung zu gefährden, zumal sich manche Velofahrerin oder mancher Velofahrer überlegen könnte, das TRB sei keine gute Sache, weil man mit dem Velo allzu leicht in die Tramschienen gera-