

Genehmigt am 17.1.2002

Protokoll Nr. 62

Sitzung von Donnerstag, 22. November 2001, 20.45 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Christoph Stalder

Anwesend:

Michael Aebersold
Raymond Anliker
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Peter Bernasconi
Dieter Beyeler
Margrith Beyeler
Peter Blaser
Markus Blatter
Jsabelle Blunschy
Christine Bosshardt
Annette Brunner
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Rudolf Friedli
Thomas Fuchs
Verena Furrer-Lehmann
Hans Ulrich Gränicher
Guglielmo Grossi
Adrian Haas
Rolf Häberli
Ueli Haudenschild
Kurt Hirsbrunner
Stephan Hügli
Natalie Imboden
Urs Jaberg

Daniele Jenni
Michael Jordi
German Kalbermatten
Esther Kälin Plézer
Daniel Kast
Rudolf Keller
Margareta Klein-Meyer
Blaise Kropf
Andreas Krummen
Peter Künzler
Melanie Leskow
Liselotte Lüscher
Edith Madl Kubik
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Mario Marti
Corinne Mathieu
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Philippe Müller
Rosmarie Okle Zimmermann
Ruth Rauch
Lydia Riesen
Heinz Rub
Ursula Rudin-Vonwil

Erich Ryter
Annemarie Sancar
Sabine Schärer
Doris Schneider
Beat Schori
Rolf Schuler
Miriam Schwarz
Rudolph Schweizer
Peter Sigerist
Sylvia Spring Hunziker
Ernst Stauffer
Michael Straub
Barbara Streit-Stettler
Ueli Stüchelberger
Béatrice Stucki
Margrit Stucki-Mäder
Hans-Ulrich Suter
Katharina Suter
Margrit Thomet
Eva von Ballmoos
Catherine Weber
Thomas Weil
Kurt W. Weyermann
Beat Zobrist
Andreas Zysset

Entschuldigt:

Peter Bühler

Annemarie Lehmann

Max Suter

Vertretung des Gemeinderats:

Edith Olibet
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Kurt Wasserfallen

Ordentliche Traktanden

12 Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenberglplatzes und der Christoffelunterführung; Projektierungskredit (Anteil Stadt)

Antrag Nr. 191

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag betreffend Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenberglplatzes und der Christoffelunterführung.
2. Für den auf die Stadt Bern entfallenden Anteil an den Projektierungskosten bewilligt er einen Kredit von Fr. 3 050 500.00. Dieser wird wie folgt aufgeteilt:
 - Für das Tiefbauamt wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 540.501.220.0, gesprochene Kredit von Fr. 90 000.00 um Fr. 1 252 000.00 auf Fr. 1 342 000.00 erhöht;
 - für das Hochbauamt wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 560.503.016.1, gesprochene Kredit von Fr. 300 000.00 um Fr. 1 126 500.00 auf Fr. 1 426 500.00 erhöht;
 - für die Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung / Gasleitungen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 820.501.226.0, Fr. 100 000.00;
 - für die Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung / Wasserleitungen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 821.501.998.0, Fr. 34 000.00;
 - für das Elektrizitätswerk / Netzanlagen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 810.503.999.0, Fr. 104 000.00;
 - für das Elektrizitätswerk / öffentliche Beleuchtung gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 810.501.999.0, Fr. 44 000.00.
3. Die Projektierungskredite sind später in den Baukredit aufzunehmen.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.
5. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Artikel 51 Ziffer 3 der Gemeindeordnung.

Der *Vorsitzende* teilt mit, dass zu diesem Geschäft eine Eintretensdebatte geführt wird, da 2 Rückweisungsanträge von der Fraktion FDP und von Daniele Jenni (GPB) gestellt sind.

Eintretensdebatte

Oskar Balsiger (SP) für die PVK: In der PVK sei das Glasdach bachab geschickt worden und sie werde heute dem Rat beantragen, auf das Glasdach zu verzichten: Dies eine Meldung aus dem „Bund“ vom 8. November 2001. Ich möchte erklären, wie es zu den PVK-Anträgen gekommen ist. Seit es Eisenbahnen gibt, hat Bern ein Problem mit seinem Bahnhofplatz. Bis in die Sechzigerjahre führte die wichtigste Hauptstrasse T1 vom Bodensee an den Genfersee über diesen Platz. Der Verkehr im Zentrum von Bern war unerträglich. Als man dem Platz anfangs der Siebzigerjahre das heutige Gesicht verpasste, haben alle fest daran geglaubt, dass unter diesem Platz einmal ein zweigeschossiger Autotunnel durchführen werde. Es ist mir ein Anliegen, dass die Geschichte sich wiederholt. Um jederzeit den Tunnel bauen zu können, wurden damals zwei parallel verlaufende, 60 cm dicke Betonschlitzwände in den Boden getrieben, auf die das heutige Bollwerk von der Bahnhofunterführung abgestützt ist. Damit ist sichergestellt, dass die Fussgängerebene zu einem späteren Zeitpunkt untertunnelt werden kann, ohne dass dabei der Fussverkehr behindert wird. Diese Vorleistung hat sich bis heute nicht ausgezahlt. Die Idee eines Tunnels von der Schützenmatte in die Laupenstrasse

flackert manchmal wieder auf; ich hoffe, dass wir sie heute endgültig begraben können. Dank einem fast geschlossenen Autobahnring rund um die Stadt ist eine Transitachse quer durch die Stadt überflüssig geworden. Mit radial auf das Zentrum zulaufenden Expressstrassen und einem hoch entwickelten Netz von öffentlichen Verkehrsmitteln erfreut sich Bern City einer Standortgunst, die ihresgleichen sucht. Am 5. April 2001 hat die Stadtregierung voller Stolz ein 130 Meter langes, 30 Meter breites und 15 Meter hohes Glasdach präsentiert, Hauptmerkmal des Siegerprojektes aus einem vorhergegangenen Projektwettbewerb. Die Jury hat dazu die Empfehlung abgegeben, der Verkehr sei orthogonal und nicht transversal über den Platz zu führen. Die Emotionen gingen hoch, der Gemeinderat hat bald eingesehen, dass die Idee dieses Glasdaches zerbrechlich ist und dass sie heute kaum eine Mehrheit finden würde. Um das Dach später doch ohne weiteres realisieren zu können, unterbreitet er uns einen Projektierungskredit für ein etappiertes Projekt. Die heutige Vorlage beschränkt sich darauf, den Bahnhofplatz, den Bubenbergplatz und die Christoffelunterführung neu zu gestalten, wobei für das Dach lediglich Vorkehrungen einzuplanen seien, damit seine spätere Verwirklichung nicht verbaut werde. Der Kreditvorschlag gemäss Gemeinderat umfasst somit auch den Aufwand für die Projektierung von Vorleistungen in der Grössenordnung von 1,5 Mio. Franken, die nötig sind, damit die Option Dach später aufrechterhalten werden kann. Als damals projektierender Ingenieur dieser Betonschlitzwände ist mir daran gelegen, zu vermeiden, dass es heute wieder zu Vorleistungen kommt, denen das gleiche Schicksal blüht. Aus diesem Grund habe ich der PVK einen Gegenvorschlag unterbreitet. Er hätte darin bestanden, den Gemeinderat mit einer Parallelprojektierung zu beauftragen: einer Gestaltung mit Dach und einer ohne Dach. Bei diesem Vorgehen wäre die Diskussion für und wider Dach auf später vertagt worden mit dem Vorteil, dass dann in Kenntnis aller Konsequenzen diskutiert hätte werden können. Die PVK hat anlässlich einer zweiten Lesung diese Lösung abgelehnt, den Ausschlag dazu hat insbesondere der Umstand gegeben, dass der Kredit von 3,6 Mio. um mindestens 0,5 Mio. aufgestockt hätte werden müssen. Die PVK hat auch das vom Gemeinderat beantragte Vorgehen der Etappierung als nicht geeignet erachtet. Mit 8 : 0 : 1 ist der Entscheid gefallen, dem Rat sei ein Projektierungskredit ohne Dach zu unterbreiten, aber auch auf die Vorleistungen für das Dach sei zu verzichten. Die vom Gemeinderat beantragte Kreditsumme von 3,05 Mio. Franken erfahren dadurch keine Reduktion, zum einen, da die Projektierung des Daches selber nicht in diesem Betrag inbegriffen ist, und zum andern, da die von der PVK gestellten Anträge einen Mehraufwand verursachen, der bei der Projektierung wieder berücksichtigt werden muss. Eine Rückweisung des Geschäfts wurde in der Kommission von keiner Seite beantragt, deshalb hat die Kommission auch nicht darüber befunden. Kritische Fragen gab es trotzdem, beispielsweise, ob das Zentrum im Bereich der Investitionsplanung mit dem vorliegenden Projekt nicht zu stark bevorzugt bzw. die anderen Stadtteile nicht zu stark benachteiligt werden. Oder ob die Gleiserneuerung über der Christoffelunterführung tatsächlich bereits bis 2005 nötig sei? Oder ob die Sanierung der Christoffelunterführung nicht zu einem späteren Zeitpunkt vorzunehmen sei? Dem Protokoll der PVK ist zu entnehmen, dass alle der Meinung sind, dass es Verbesserungen auf dem Bahnhofplatz und eine ehrliche Vorlage brauche. Der Handlungsbedarf ist vorhanden. Wenn wir auf den Kredit nicht eintreten, laufen wir Gefahr, dass Tramschienen erneuert werden müssen, wie sie heute verlaufen. Dann gibt es die nächsten 30 Jahre keine Änderung auf dem Bahnhofplatz. Zur Sprache kam in der PVK erneut, ob die Trams nicht in einer Tieflage und durch eine andere Gasse als die Spitalgasse geführt werden können. Die PVK hat sich vom Gemeinderat überzeugen lassen, dass solche Lösungen zu wenig stadtverträglich sind. Gemeint sind Rampen, die es für eine Tieflage brauchen würde. Eine Verlegung in andere Gassen würde eine vollständige Neuplanung in der oberen Altstadt bedeuten, für die weder Ressourcen noch politischer Wille festzustellen ist. Die Stadt steht zudem bei verschiedenen Partnern im Wort, beispielsweise investieren die SBB 500 Mio. Franken in die Neugestaltung des Bahnhofes.

Eine neue Führung des strassen- und schienengebundenen Verkehrs, die Anordnung der Treppenaufgängen, die Erweiterung der kommerziellen Nutzung in der Unterführung Christoffelgasse, die Organisation der Anlieferung in die Unterführung, die Öffnung des Bahnhofes gegen den Platz hin – all das ist voneinander abhängig, so dass eine zeitliche Staffelung nicht zulässig ist.

Der hochfliegenden Idee des alles überspannenden Glasdaches hat die PVK wenig Sympathie abgewinnen können. Das Dach sei nach unten verspiegelt, die Bewegungen auf dem Platz würden dadurch nicht nur akustisch, sondern auch optisch reflektiert, aufgrund der Dimension werde die Sicht auf die historischen Bauten empfindlich beeinträchtigt, die Heiliggeistkirche optisch entzweigeschnitten. Es sei zu erwarten, dass mit dem ungenügenden Witterungsschutz des Daches auf einer 2. Ebene noch einmal Dächer eingezogen werden müssten. Die PVK hat sich mit der Glasdachidee auch im funktionellen Sinne nicht identifizieren können und hat sich die Freiheit genommen, dem Vortrag des Gemeinderats einen anderen gegenüber zu stellen, der von einem klaren Verzicht auf das Glasdach ausgeht: Antrag 2.a) „Auf die Weitere Ausarbeitung des Siegerprojektes (mit Dach) wird verzichtet.“ Antrag 2.b) „Unter Einbezug der weiteren rangierten Teams (falls diese dies wünschen) ist eine Vorlage auszuarbeiten, welche mit einfachen, konstruktiven Mitteln und kostengünstiger die angestrebte raumbildende Wirkung erzielt und den Witterungsschutz der Warteflächen zu Haltestellen sowie der Treppen bzw. Rampen zur Unterführung sicherstellt.“ Dieser Antrag wurde in der PVK mit 10 : 0 : 1 Stimmen dem Antrag des Gemeinderats vorgezogen. Ich habe mich erkundigt, ob das Siegerteam Entschädigungsansprüche geltend machen könnte, falls das Parlament dem Antrag der PVK folgt. Nach meinen Informationsquellen soll dies nicht der Fall sein; ich bitte den Direktor PVT, dies zu bestätigen. Das Bauwerk, das es zu projektieren gilt, beläuft sich nach den Korrekturen der PVK auf Fr. 73,297 Mio., zuzüglich 7 Mio. für die Velostation, die teilweise entlang von Bubenbergrplatz und Bahnhofplatz projiziert werden muss, damit die Abhängigkeiten berücksichtigt werden können.

Ich möchte die Änderungen in der Vortrag des Gemeinderats aufzeigen, welche die Anträge PVK zur Folge hat: *Seite 5, Kostenschätzung:* Die Kostenschätzung geht von Gesamtkosten im Endausbau von 73,297 Mio. Franken (vorher: 83,297 Mio. Franken) aus; davon werden ca. 31 Mio. Franken (vorher: 40 Mio. Franken) das Verwaltungsvermögen belasten.

Kosten zulasten des Verwaltungsvermögens (Vollausbau) 31,073 Mio. Franken (vorher: 40,073 Mio. Franken)

Die Kostenaufteilung auf die einzelnen Beteiligten präsentiert sich wie folgt:

Tiefbauamt (TAB)	19,915 Mio. Franken (vorher: 16,530 Mio. Franken)
Hochbauamt (HAB)	11,158 Mio. Franken (vorher 23,543 Mio. Franken)
Total	73,297 Mio. Franken (vorher: 82,297 Mio. Franken)

Die restlichen Zahlen auf Seite 5 bleiben gleich.

Seite 8, ganz unten, Projektierungskosten:

Verkehrsanlagen (TAB) Fr. 1 317 000.00 (vorher: Fr. 810 000.00)

Sanierungen der Unterführungen (HAB) Fr. 550 000.00 (vorher: Fr. 1 057 000.00)

Soweit die Korrekturen Seite 8. Seite 9: Projektierungskredit Sanierung Total bleibt gleich.

Im Einzelnen setzt sich der Projektierungskredit wie folgt zusammen:

Verkehrsanlagen (TAB)

- Projektierung Fr. 1 317 000.00 (vorher: Fr. 810 000.00)
- Bau- und Baugrunduntersuchungen bleibt gleich
- Öffentlichkeitsarbeit Fr. 74 000.00 (vorher: Fr. 50 000.00)
- Dokumentation und Unvorhergesehenes Fr. 104 000.00 (vorher: Fr. 66 000.00)

Weiter unten: Sanierung Unterführung und Neubau Dach (HAB)

- Projektierung Fr. 550 000.00 (vorher: Fr. 1 057 000.00)
- Bau- und Baugrunduntersuchung bleibt gleich

- Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 31 000.00 (vorher: Fr. 55 000.00)
- Dokumentation und Unvorhergesehenes	Fr. 43 000.00 (vorher: Fr. 81 000.00)
Total	Fr. 857 500.00 (vorher: Fr. 1 426 500.00)

Auf Seite 12 gibt es auch Änderungen: Antrag 2, 1. Lemma: Für das Tiefbauamt wird der zu-
lasten der Investitionsrechnung, Konto 540.501.220.0, gesprochene Kredit von Fr. 90 000.00
um Fr. 1 821 000.00 (vorher: 1 252 000.00) auf Fr. 1 911 000.00 (vorher: 1 342 000.00) er-
höht.

2. Lemma: Für das Hochbauamt wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto
560.503.016.1, gesprochene von Fr. 300 000.00 um Fr. 557 500.00 (vorher: Fr. 1 126 500.00)
auf Fr. 857 500.00 (vorher: 1 426 500.00) erhöht.

Im Zusammenzug bleibt der Betrag (auf Seite 10) von Fr. 3 050 500.00 gleich.

Auf die nächsten Punkte der PVK werde ich in der Detailberatung eingehen.

Thomas Balmer begründet den folgenden *Rückweisungsantrag* der Fraktion FDP:

Der Kreditantrag wird zurückgewiesen mit der Auflage folgende Punkte gemäss dem Pflich-
tenheft als Grundlage für die Projektierung festzulegen:

1. Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz
2. Vorgaben an das Planungsteam für das entmaterialisierte Dach
3. Definition der Christoffelunterführung mit Flächenangaben für die wirtschaftlich relevanten
Nutzungen: Verkaufsflächen, Verkehrsflächen, Infrastrukturräume
4. Vorgaben für Kapazität und die Standorte der relevanten Nahverkehrsmittel wie:
 - öffentlicher Verkehr (Bus, Tram, Taxi)
 - Vetoabstellplätze (Vetostation)
5. Angaben zur Organisation des Projektierungsteams aus den 3 erstplazierten Architekten,
Projektleitung und Begleitgruppe

„Ein grosser Aufwand schmäählich ist vertan.“ Den Ausspruch stammt von Goethes Mephisto
und umreisst ziemlich passend das Ergebnis der langjährigen Bemühungen der Projektleitung
Masterplan Bahnhof Bern. Der Berg hat eine Maus geboren, muss sich das Parlament nach
all den bisherigen Projektierungskrediten sagen. Nichts wurde umgesetzt, das Siegerprojekt
ist nicht realisierbar. Wir stehen vor einem Scherbenhaufen, der die zentralste Lage Berns
betrifft. Weder sind die funktionalen oder die technischen Details klar umrissen, noch ist eine
klare Vorgabe an die Organisation des Projektierungsteams gegeben. Eigentlich ist der Kredit
so nicht bewilligungsfähig. Das Parlament würde bei der Zustimmung zu diesem Kredit der
Verwaltung und der Projektleitung einen Blankoscheck übergeben und darauf hoffen, dass
etwas Vernünftiges entsteht. Eine Hoffnung, die wir mit unseren bisherigen Erfahrungen mit
diesem Projekt nicht mehr haben. Uns fehlt das Vertrauen, weshalb wir der Auffassung sind,
dass der Planungskredit mit der Auflage, die Parameter genauer zu definieren, zurückgewie-
sen werden sollte. Damit wird es dem Parlament erst möglich, über die Art und die Ziele, die
mit dem Projektierungskredit erreicht werden sollen, zu entscheiden. Ohne die ergänzenden
Informationen kann man dem Kredit nicht zustimmen. Es macht wenig Sinn, über grosse Ges-
ten und offene Lösungen zu philosophieren, wenn sämtliche kritischen Probleme völlig unbe-
achtet bleiben. Aus diesem Grund gehen wir auf die Vorlage des Gemeinderats nicht ein, mit
Ausnahme der Bemerkung, dass die orthogonale Verkehrsführung nicht Bestandteil des Sie-
gerprojektes war. Der Antrag PVK, auf Projektierung des Daches zu verzichten, ist sachlich
richtig, da es kaum möglich ist, es je zu realisieren. Wir bitten, den Rückweisungsantrag der
Fraktion FDP zu unterstützen und wir weisen den Vorwurf von uns, dass das Geschäft durch
die Rückweisung verzögert wird. Die Verzögerung entsteht nicht durch das Parlament, das
seinen Auftrag wahrnimmt, sondern durch die Verwaltung, die eine nicht bewilligungsfähige
Kreditvorlage abgibt. Die Verantwortung liegt auch bei der Projektleitung und der Jury des

Wettbewerbs, die eine nicht realisierbare Lösung vorschlägt. Die Stadt wurde damit nicht überrumpelt, da von den 35 Jurymitgliedern 18 Leute im Auftrag der Stadt delegiert wurden. Falls der Rückweisungsantrag abgelehnt wird, werden wir den Kredit ablehnen.

Daniele Jenni (GPB) begründet seinen *Rückweisungsantrag* wie folgt:

Trennung der Vorlage in Umbau des Bahnhofs und Kosten für das Ladenzentrum.

Eventuellantrag: Ablehnung

Der Kredit entspricht schlechtesten bernischer Tradition. Man gibt extrem phantasielose Vorgaben für einen Wettbewerb, darunter auch die, dass eine Ladenstrasse im Bahnhof gemacht wird, ohne abzuklären, was für Folgen es hat und ob dies die Funktion eines Bahnhofs ist. Dann wundert man sich, dass gewisse Dinge passieren, die nur als tragikomödiantisch zu bezeichnen sind: Man hat zuerst ein Dach, eine Wettbewerbslösung, die aus diesen schlechten Vorgaben resultiert, das man danach ändern muss. Ist das die Attraktivität des Bahnhofraumes der Stadt Bern? Wie kann man eine Vorlage annehmen, die innerhalb von 6 Monaten von Euphorie in totale Depression verfällt? So ist die Planung extrem gefährdet. Ich gebe zu, dass am Bahnhofplatz etliche Sachen gemacht werden müssen, aber ich möchte beantragen, dass die Vorlage in dieser Form zurückgewiesen wird. Sie muss seriöser ausgearbeitet werden und die Dinge, die so verhängt sind, müssen ein bisschen getrennt werden. Das Volk soll über Vorlagen entscheiden, die den Umbau des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes betreffen, aber nicht gleichzeitig über den ganzen Ausbau und den Einbau von Geschäften, die enorme Mittel der Liegenschaftsverwaltung bedingen. Ich bitte, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen und aus dieser Vorlage etwas zu machen, das in klare Bausteine aufgeteilt werden kann und das seriös geplant ist.

Für die PVK ihr Präsident *Hans Ulrich Gränicer* (SVP): Oskar Balsiger hat das Geschäft sehr kompetent vorgestellt, hat uns letztlich fast ein bisschen verwirrt, indem er die neuen Zahlen so detailliert bekanntgegeben hat. Es war jedoch eine Bestellung, welche die PVK gemacht hat. Wir haben das Geschäft sehr ausführlich beraten und beschlossen, auf das Dach zu verzichten. Die PVK hat auch beschlossen, dass es keine Etappierung mehr braucht. Dies hat Konsequenzen auf den Vortrag. Das Dumme ist, dass die zeitliche Vorgabe sehr knapp war, die Zahlen stehen mittlerweile der PVK und der Stadtkanzlei zur Verfügung. Das hat zur Folge, dass die Referentinnen und Referenten der Fraktionen vermutlich nicht mit den korrekten Zahlen arbeiten, da sie diese nicht kennen. Das kann man als Fehler ansehen. Wenn genügend Vorlaufzeit von der PVK bis in den Stadtrat vorhanden gewesen wäre, hätten die Zahlen mit ihren Konsequenzen auch in den Fraktionen besprochen werden können. Das war nun nicht der Fall, ich bitte trotzdem, dass wir uns weiter mit dem Geschäft auseinandersetzen. Wir sind in der Lage, das Geschäft zu beraten, da die Zahlen bei allen PVK-Mitgliedern verfügbar sind. Wenn die PVK-Mitglieder anderer Meinung sind, sollten sie es nun vor den Fraktionserklärungen vorbringen, da die Zahlen in der PVK nicht beraten werden konnten.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion SP/JUSO *Sabine Schärner* (SP): Das Problem Bahnhofplatz ist alt, das zeigen auch die Bilder. Masterplan und Schanzentunnel hätten Abhilfe schaffen sollen, KÜL war das Resultat. Sie hat uns gezwungen, im Rahmen des Masterplanes zur Strategie der kleinen Schritte überzugehen. Verschiedene Sanierungs- und Umbauprojekte sind im Entstehen, Vorstudien und Abklärungen zu fast allen Teilprojekten sind gemacht worden. Vor diesem Hintergrund wurde für die grossen Brocken Bahnhofplatz, die darunterliegenden Geschäfts- und Verkehrszonen ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben, phantasielos und mit vielen

Rahmenbedingungen behaftet. Ganz bescheiden haben die Lober zum Wettbewerb geschrieben: „Ziel ist eine städtebauliche und gestalterische Verbesserung des Stadtraumes unter Gewährleistungen der Verkehrsfunktionen.“ Die Hoffnungen waren also von Anfang an nicht allzu hoch gesteckt; das schliesslich ausgewählte Siegerprojekt hat bei der Jury und auch bei uns die Hoffnung aufleben lassen, dass sich die viel zitierte grosse Geste am Eingang von Bern schliesslich doch realisieren liesse. Der zweite Blick hat gezeigt, dass die Geste doch ein wenig aufgesetzt und künstlich ist, angesichts der Tatsache, dass die betriebliche und verkehrstechnische Situation darunter ein Kompromiss ist. Der Verzicht auf das Wettbewerbsobjekt gemäss Antrag PVK ist problematisch. Er schadet der Glaubwürdigkeit der Stadt als Auftraggeberin und der Kultur des Wettbewerbswesens generell. Aber wenn bereits im Jurybericht nur Wenn und Aber steht, von schwerwiegenden funktionellen Mängeln die Rede ist und im Vortrag, den wir heute vor uns haben, dem Siegerprojekt die orthogonale statt diagonale Verkehrsführung implantiert wird, muss sich niemand wundern, wenn auch in unseren Reihen die Begeisterung in Grenzen hält und wir geneigt sind, den finanziellen Aspekten oberste Priorität zu geben. Unsere Fraktion steht hinter der orthogonalen Verkehrsführung, gemeinsam mit den geplanten Verbesserungen auf beiden Ebenen ist zu erwarten, dass zwar nicht der grosse Wurf, jedoch eine wesentliche gestalterische und betriebliche Verbesserung resultiert. Wir wollen, dass das Projekt heute einen grossen Schritt vorwärts machen kann, und sind deshalb gegen allfällige Rückweisungsanträge.

Etwas stört uns: Wir sind hier aufgefordert, einen Planungskredit zu sprechen, der die Kosten für die Weiterbearbeitung bis zu Baubewilligungsverfahren, Kredit und Abstimmungsvorlage umfasst. Der Planungskredit wird wie üblich prozentual zu den zu erwartenden Gesamtbaukosten abgeleitet. Der heutige Kostenstand wird jedoch mit einer Genauigkeit von +/- 25% angegeben, deshalb ist auch die detaillierte Kostenspielerei nicht so wahnsinnig wichtig. Konkret heisst das, dass sich die Kosten für ein Projekt inklusive Dach zwischen 61 und 102 Mio. Franken bewegen würden, die Kosten für ein Projekt ohne Dach zwischen 47.5 und 88.5 Mio. Franken. Auch in dieser Phase geht das so nicht. Im Hochbau ist man sich unterdessen längst an die Arbeit mit Kostendächern gewohnt. Ein Investor setzt bereits sehr früh die Kostenlimite als entscheidende Planungsgrösse fest. Die Planung hat sich danach daran zu halten. Im Tiefbau, der mehr für die öffentliche Hand arbeitet und sich mehr an Sicherheit und Standards orientiert, werden die Kosten immer noch eher als Ergebnis verstanden. Wir müssen jedoch in Anbetracht der Finanzlage hier langsam ein Umdenken auslösen, das als Konsequenz der neuen politischen Steuerungsinstrumenten mit Globalbudget verstanden werden kann. Abstriche am Programm sind nicht auszuschliessen und grösste Kostendisziplin ist gefragt. Unsere Fraktion will nicht einfach ein Dach, sondern ein Kostendach. Wir unterstützen den Antrag der PVK mit ein paar Ergänzungen, die in der Detailberatung vorgetragen werden.

Ueli Stückelberger (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion ist gegen eine Rückweisung des Geschäfts. Wir sind für einen gut gestalteten Bahnhofplatz und haben deshalb auch beide Phasen des Verkehrsversuches unterstützt. Wir müssen deshalb die Vorlage heute behandeln. Wir sind überzeugt, dass der Stadtrat heute einen politischen Entscheid fällen muss. In diesem Sinne betrachten wir den Antrag des Gemeinderats. Unsere Fraktion hält von diesem Antrag nicht viel. Er ist unklar und zögernd. Der Gemeinderat unterstützt zwar das Siegerprojekt, es besteht aber einzig noch aus dem grossen Dach, das man in der ersten Etappe nicht umsetzen will. Die Etappierung ist unklar, der Gemeinderat hält nur noch pro forma an diesem Dach fest und glaubt selber nicht an die Realisierung. Er hat vielleicht so einen Antrag stellen müssen. Tatsache ist aber, dass das Glasdach gestorben ist. Vielmehr braucht es ein Kostendach. Wir müssen Klartext sprechen und sagen, was wir wollen. Es geht nicht darum, ob man persönlich ein Glasdach schön findet, sondern darum, dass das Dach realistisch gesehen zuwenig Akzeptanz hat. Deshalb müssen wir den Mut haben, das Projekt Dach zu be-

graben. In diesem Sinne ist der Antrag der PVK gut, der den Einbezug der besten Teams aus dem Wettbewerb vorschlägt, die ein neues Projekt ohne Dach ausarbeitet. Es ist auch gut, dass die PVK einen Wurf will und nicht ein Projekt, dass erst in langer Zeit umgesetzt ist. Wir hoffen deshalb, dass dieser Antrag Unterstützung findet.

Zu den Rückweisungsanträgen: Der Antrag der FDP kommt heute ein wenig erstaunlich, da der PVK-Antrag in der Kommission auch von freisinnigen Stimmen unterstützt wurde. Inhaltlich teilen wir die Ansicht des Freisinns, dass gewisse Punkte unklar sind. Es reicht aber für uns nicht, um die Vorlage heute zurückzuweisen. Wir glauben auch, dass es nicht einfach einen Scherbenhaufen gibt, da mit dem Antrag PVK in einzelnen Punkten klar gesagt wird, wo es langgeht. Wir würden aber einen allfälligen Zusatzantrag, der die Punkte der FDP untersuchen und der PVK Bericht erstatten würde, unterstützen, mit Ausnahme von Punkt 1 des Antrages. Da sind wir der Meinung, dass der Entscheid zugunsten der orthogonalen Verkehrsführung heute gefällt werden muss. Zu Daniele Jenni: Wir glauben nicht, dass es möglich ist, das Projekt zwischen Unterführung und Gestaltung oben aufzuteilen. Es ist richtig, dass beide Teile in einem Projekt vorgebracht werden. Wir bitten den Rat, die PVK-Anträge grösstmöglich zu unterstützen und so die Verantwortung wahrzunehmen, dass auf dem Bahnhofplatz etwas passiert.

Für die Fraktion GB/JA!/GPB *Blaise Kropf* (JA!): Als im April dieses Jahres die Stadtbehörden das Siegerprojekt für die Sanierung des Bahnhofplatzes präsentierten, löste dies in Bern bemerkenswerte Reaktionen aus: „Bern wäre fortan die Stadt mit dem grossen Dach, das zwar viele aufregt, an das man sich aber erinnert und über das man spricht. Die Schweiz würde wieder mit einem anderen Auge nach Bern schauen“, kommentierte der „Bund“. Die BZ hielt fest, es gehe einzig darum, „sich diesen Moment, den spätere Geschichtsschreiber zweifellos als einen historischen erkennen werden, richtig zu vergegenwärtigen.“ Die sehr euphorische Aufnahme des Bahnhofplatzprojektes erfolgte klar vor dem Hintergrund der anderen grossen architektonischen Vorhaben in Bern. Erst wenige Monate vor dem Bahnhofprojekt hat die Migros bekanntgegeben, dass der Stararchitekt Daniel Libeskind die Überbauung Brünnen realisieren wird, die Präsentation des Klee-Zentrums war auch noch nicht allzu lange her. In dieser Stimmung war der Blick auf die Realitäten und effektiven Bedürfnisse oft ein wenig vernebelt. Die exorbitanten Kosten des Gesamtprojektes wurden plötzlich zu Kröten, die es auf dem Weg zu mehr Attraktivität zu schlucken gelte. Heute hat sich der Nebel wieder verzogen und einer nüchterneren Betrachtungsweise Platz gemacht. Was braucht es eigentlich auf dem Bahnhofplatz? Die Decke der gesamten Christoffelunterführung ist undicht und muss saniert werden. Die Sanierung ist dringend nötig, wenn den Besuchenden des Bahnhofes einigermaßen zumutbare und attraktive Verhältnisse zugestanden werden sollen. Dasselbe gilt für die Ausgestaltung der Unterführung selbst, die alles andere als attraktiv ist. Weiter ist die Sanierung der Tramgeleise bis 2005 nötig, darüber muss nicht diskutiert werden. Es geht weiter darum, auf dem Bahnhofplatz ein gewisses Platzgefühl entstehen zu lassen. Es muss Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Velofahrende und Leute, die mit dem Zug in Bern ankommen geschaffen werden. Das Ziel kann mit verkehrspolitischen Massnahmen (KÜL) und auch mit gestalterischen Massnahmen, also der Verkehrsführung, erreicht werden. Weiter braucht es attraktive Umsteigebedingungen für den öffentlichen Nahverkehr. Dazu gehören auch die entsprechenden Unterstände. Schliesslich sollte der Bahnhofplatz auch ein einigermaßen attraktives Gesamtbild bieten. Die Prioritätensetzung macht klar, um was es aufgrund der effektiven Bedürfnisse geht. Aus dieser Perspektive stellt das Dach ein gestalterisches Supplement dar, besonders im Hinblick auf die finanzielle Situation der Stadt. Das Vorgehen des Gemeinderats besagt, dass die nötigen Arbeiten im Untergrund schnell gemacht werden müssen. Wenn nun aber die gestalterische Klammer des Projektes – das Dach – erst in einer 2. Etappe in 8 Jahren realisiert werden kann, erachten wir diese Haltung als reichlich naiv.

Auch in 10 Jahren werden sich die finanziellen Verhältnisse der Stadt nicht so weit erholt haben, dass die Investition von über 14 Mio. Franken in ein Dach sich einfach rechtfertigen liesse. Wer also glaubt, dass in einer Volksabstimmung ein Kredit von Fr. 15 Mio. für das politisch heftig umstrittene Dach genehmigt würde, tut dem Prinzip Hoffnung zu viel Ehre an. Die Konsequenz ist klar: Wenn wir auf dem Bahnhofplatz eine kohärente Lösung wollen, müssen wir heute von diesem Dach Abschied nehmen. Nur so können wir verhindern, dass eine Reihe Provisorien auf diesem Perimeter entstehen wird, die in 10 Jahren zu Providurien werden. Vor diesem Hintergrund ist die Forderung nach einer Variantenabstimmung obsolet, da die Realisierung dieses Daches nicht möglich ist. Was wir heute brauchen, ist ein abgespecktes Projekt, das in einer Etappe realisiert werden kann.

Unsere Fraktion ohne GPB beurteilt die von der PVK bereinigte Vorlage als sinnvoll und gut. Der Rückweisungsantrag der FDP bringt dagegen überhaupt nichts ausser Verzögerungen bei einem grundsätzlich nötigen Projekt. Es ist nicht so, dass mit dem von der PVK und Gemeinderat vorgeschlagenen Vorgehen der Verwaltung einen Blankoscheck austeilen. Viele zentrale Bereiche sind bereits festgelegt. Wir geben bei der Gestaltung einen gewissen Blankoscheck, dort haben wir aufgrund der Diskussionen in der PVK und der Vorarbeiten des Gemeinderats das nötige Vertrauen in den Gemeinderat, dass er eine gute, realisierbare Vorlage ausarbeiten wird. Wenn die Erwartungen nicht erfüllt werden sollten, würden wir uns auch nicht scheuen, bei der definitiven Vorlage des Projektes eine Rückweisung zu beantragen. Wir legen besonderen Wert auf die Veloabstellplätze und auf die orthogonale Verkehrsführung. Die GB und JA! lehnen aus den gleichen Erwägungen auch den Rückweisungsantrag von Daniele Jenni ab. Zusammenfassend wird GB und JA! sämtliche Anträge der PVK unterstützen, zu den Anträgen der SP warten wir auf die weiteren Ausführungen in der Detailberatungen.

Daniel Kast (CVP) für die Fraktion CVP/ARP: Ohne die Entfernung des Miefs wird der Bahnhofplatz nicht attraktiv. Die Lösung wäre der abgelehnte Schanzentunnel, ich glaube jedoch nicht, dass dieser nie kommen wird. Wir werden uns für diese Lösung engagieren. Das Siegerprojekt Dach gefällt uns nicht, wir wollen es deshalb nicht. Das Geld könnte sinnvoller investiert werden, zum Beispiel in die Renovation der Heiliggeistkirche. Das Projekt ist überhaupt unausgegoren, wir lehnen auch die orthogonale Verkehrsführung grundsätzlich ab. Wir unterstützen deshalb den Antrag der FDP. Zum Antrag von Herrn Jenni, der sich gegen die Vergrösserung der Ladenflächen richtet: Wir sind für die Vergrösserung. Die Lösung wie mit dem Shopville in Zürich fänden wir attraktiv. Den Antrag lehnen wir deshalb ab.

Für die Fraktion SVP/JSVP *Peter Bernasconi* (SVP): Vom Grossprojekt Schanzentunnel zum Grossprojekt Sanierung Bahnhofplatz/Bubenberglplatz/Christoffelunterführung. Eine konzentrierte Bauweise von 9 Monaten wird in der Vorlage vorgegeben, die Projektierung selber würde 12 Monate dauern. Ich könnte mir vorstellen, dass eine konzentrierte Projektierung nicht länger dauern würde als der Bau. Die Kosten betragen in Wirklichkeit 5.3 Mio. Franken, die Stadt muss nicht für den ganzen Betrag aufkommen. Der Laie wird sich fragen, warum es nicht möglich sei, die Vorlage mit einer Kostenschätzung auf der Basis des Siegerprojektes dem Volk zur Abstimmung zu unterbreiten, bevor die Projektierungskosten ausgegeben werden. Da man es in ein paar Jahren sowieso besser weiss und neu zu planen beginnt, lehnt die Fraktion SVP/JSVP die Vorlage in dieser Form ab und sie ist gegen die Realisierung des Daches. Wir bitten, mitzuhelfen, dass die Vorlage nicht realisiert werden kann.

Einzelvoten

Urs Jaberg (FDP): Den beiden Rückweisungsanträgen stimme ich zu. Es ist kein Zufall, dass die Antwort auf meine Interpellation zum Thema Bahnhofplatz und Umgang mit Wettbewerben noch nicht beantwortet wird. Ich muss aber heute dazu Stellung nehmen. Es geht offenbar darum, den Projektierungskredit heute durchzupauken. Bei diesem Geschäft habe ich das Gefühl, das Prinzip Architekturwettbewerbe würden nicht ernst genommen. Dieser Wettbewerb ist zu einer Farce verkommen. Ich habe selber nicht an diesem Wettbewerb teilgenommen. Um Missverständnissen vorzubeugen: Es geht nicht um das Wettbewerbsresultat, sondern um den Umgang mit diesem Resultat. Ich habe nicht die Jury im Visier, sondern die Veranstalter. Das Resultat wurde nach der Jurierung von der Stadtregierung und den rot-grünen Parteien überschwänglich gelobt, umso mehr ist nun verblüffend, wie man sich nun von den damaligen Aussagen absetzt. Vom Wettbewerb ist praktisch nichts mehr übriggeblieben. Hauptbestandteil des Ergebnisses war das Dach, davon hat man sich heute vollständig distanziert. Wenn man ehrlich wäre, würde man zugeben, dass es am politischen Widerstand der direkt Betroffenen und der städtischen Bevölkerung scheiterte. Weshalb wurden die Kosten damals nicht sorgfältiger ermittelt, weshalb wurden ständig neue Zahlen herausgegeben? Die Verkehrsführung ist mal diagonal, mal rechtwinklig. Glaubt man tatsächlich, dass sich Wettbewerbsresultate derart leichtfertig umfunktionieren lassen? Ich bin der Meinung, dass die Teilnehmenden sich Gedanken gemacht haben, weshalb ihr Vorschlag so aussieht und nicht anders. Ich bin dagegen, dass mit solchen Fragen in einer Art Jekami-Verfahren gespielt wird. Die wettergeschützten Umsteigestellen waren im Wettbewerb nirgends ersichtlich, heute spricht man wieder davon und von einem virtuellen Dach. Wir haben keine Ahnung, wie das Resultat aussehen wird.

Meiner Auffassung nach ist der Architekturwettbewerb ein kostbares Gut, mit dem nicht leichtfertig umgegangen werden darf. Wir stehen vor einem Scherbenhaufen, deshalb muss dieser Projektierungskredit heute unbedingt zurückgewiesen werden.

Adrian Haas (FDP): Das Dach stand im Zentrum der Diskussion; offenbar interessiert sich der Stadtrat eher für höhere Sphären als für die Geschehnisse am Boden. Ich hätte eine seriöse Erörterung zum Thema Verkehrsführung erwartet. Auch in der PVK wurde das nicht gemacht, dort wurden nicht einmal anständige Pläne zum Vorhaben vorgelegt. Was versteckt sich hinter dem Wort „orthogonal“? Das ist eine Slalomstrecke entlang des Burgerspitals und dem Bahnhofgebäude mit Kurvenradien, die für Lastwagen und Velofahrer zu einer wahren Mutprobe werden. Es kommt nicht von ungefähr, dass das Burgerspital als wichtige Betroffene diese Verkehrsführung ablehnt. Sie ist höchst fragwürdig.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Es war eigentlich eine clevere Lösung mit dem riesigen Dach, das von den Hauptproblemen abgelenkt hat. Ich bin froh, dass die PVK sich mehrheitlich durchgerungen hat und das Dach abgelehnt hat. Damit ist klar, dass die PVK und auch das Parlament das grosse Dach nicht wünschen. Das zweitplatzierte Team hat mehr Bestandteile von dem zur Diskussion stehenden als das erstplatzierte. Deshalb haben wir den Antrag gestellt, dass auch die anderen platzierten Teams mitarbeiten sollen. Das ist wohl missbräuchlich umgegangen mit der Wettbewerbsordnung des SIA. Aus dieser Überlegung muss grundsätzlich überprüft werden, wie wir mit Wettbewerbsergebnissen umgehen. Deshalb aber erscheint Punkt 2 des Rückweisungsantrags FDP-Fraktion sinnlos. Die Kosten für ein entmaterialisiertes oder virtuelles Dach können wir uns gleich sparen. Das Hauptproblem, welches den Scherbenhaufen provoziert hat, war der Volksentscheid, den Schanzentunnel zu verwerfen. Nun können wir den Privatverkehr nicht umleiten. Das führt dazu, dass eine gute Lösung nur schwer realisiert werden kann. Andere Städte haben einen anderen Weg beschrit-

ten, das Tram in den Untergrund verbannt und die Fussgängerinnen und Fussgänger an die Luft geholt. Damit haben sie die Oberfläche sehr schön gestalten können. Ich würde jedoch nie einen solchen Antrag stellen, da es dazu 15 Jahre zu spät ist. Wir haben die ganze Innenstadt saniert und vergessen, zukunftsweisende Entscheide zu fällen. Das führt dazu, dass wir heute mit diesem Projektierungskredit keinen Schritt vorwärts kommen, was eigentlich bedenklich ist.

Der *Vorsitzende* informiert, dass das Geschäft bis Ende dieser Sitzung fertig debattiert sein muss.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Ich staune über heute Abend. Es gab einmal einen Wettbewerb, bei dem ein Sieger bestimmt wurde. Der Sieger hatte klare Auflagen, wie der Verkehr zu führen sei. Der Gemeinderat hat nichts anderes gemacht, als sich an die Abmachungen eines öffentlichen Wettbewerbs zu halten und mit dem Siegerprojekt in die Projektierung zu gehen. Das macht die Fairness bei Wettbewerben aus. Wir bringen nun nichts anderes als das Siegerprojekt. Ich staune, wenn hier gesagt wird, der Gemeinderat habe sich verabschiedet und stifte Verwirrung. Der Gemeinderat will das Siegerprojekt mit einem Dach realisieren. Ganz viele Leute haben seit der Vorstellung des Siegerprojektes reagiert, und wie es in der Schweiz so geht, reagierten diejenigen, die etwas dagegen hatten, am schnellsten und heftigsten. Die Burger, die Denkmalpflege und alle Bürgerinnen und Bürger, die Angst hatten, so ein Dach sei schwer zu putzen, haben sich sofort verlauten lassen. Positives von einem Architekturverband, einem SIA und all denen, die sich heute so ins Zeug legen, habe ich nie gehört. Heute nun der grosse Katzenjammer. Das Gedächtnis einiger Leute ist ein wenig kurz. So neu und brillant ist die Idee der orthogonalen Verkehrsführung auch wieder nicht. Und nun soll der Gemeinderat den Sündenbock darstellen. Die Frage, wie man mit einem Wettbewerb umgeht, stelle ich der Legislative: Wir legen ein Siegerprojekt mit einer Etappierung vor. Wenn es mit dem Wettbewerb ernst sein sollte, muss das Parlament verlangen, die Etappierung wegzulassen. Ich glaube nach wie vor daran, dass das Berner Stimmvolk den Mut zu so einem Projekt hätte. Es ist eine leichte Vermischung der Realitäten, wenn die PVK, die Parteien und Verbände sich vom Siegerprojekt distanzieren und danach sagen, der Gemeinderat gehe schlecht mit Wettbewerben um.

Zu orthogonal und diagonal: Für die Velofahrer ist es nur so lange eine Mutprobe, wie Herr Haas an seiner Beschwerde festhält; danach sind die Velofahrer auf einer Umweltspur.

Wir waren für das Siegerprojekt, weil die Jury das Gefühl hatte, das Dach könnte eine Chance sein, neben dem Entstehen architektonischer Höhenflüge der Innenstadt zu neuem Leben zu verhelfen. So könnte man das Dach interpretieren: Verbindung von Stadt und Region, ein Miteinander von Einwohnenden, Ankommenden und Abreisenden oder eine symbolische Verbindung von Schweiz und Ausland. Man kann das so sehen, es aber auch blöd finden. Das waren jedenfalls die Ideen, weshalb dieser Juryentscheid gefällt wurde. Der Gemeinderat hat in einer klaren Umsetzung einer fairen Abmachung zwischen Wettbewerbsbedingungen und Umsetzung das Projekt als Grundlage genommen und eine Lösung zu erarbeiten versucht. Der Grund für die Etappierung ist relativ einfach: Es stehen andere Grossprojekte in dieser Stadt an. Der Gemeinderat hat mit den engen finanziellen Möglichkeiten nicht einfach das Ganze machen können. Alle, die den Architekturwettbewerb hochhalten, sollen heute antreten und das Siegerprojekt durchziehen. Das wäre konsequent. Das Siegerprojekt in die Wüste zu schicken und zu sagen, der Gemeinderat nehme es nicht ernst, ist nicht korrekt. Wir nehmen zur Kenntnis, dass offenbar das verantwortliche Handeln des Gemeinderats im Bezug auf die Finanzen, die Etappierung, als Schlaumeierei betrachtet wird. Wenn man dem Stimmvolk nicht zutraut, in 8 oder 10 Jahren das Dach zu beschliessen, weiss ich nicht, weshalb im Louvre in Paris eine Glaspypamide gebaut werden konnte. Es ist klar, dass niemand das Dach will

und es heute zu Grabe getragen wurde, jedoch nicht vom Gemeinderat. Für mich ist es keine Prestigefrage, ob das Dach gebaut wird. Ich möchte aber bitten, dazu zu stehen, wenn man das Dach nicht will. Es ist das gute recht der Legislative, ein Projekt zu verwerfen, doch soll sie nicht so tun, als wäre der Gemeinderat daran schuld.

Zu den Rückweisungsanträgen: Wenn der Freisinn ein Kleid will, muss er zuerst ein Schnittmuster bestellen. Damit ist weder der Stoff gekauft noch das Kleid gewählt. Aber damit bestimmt man eine Vorgabe, was man später will. Wenn der Freisinn meint, er müsse nichts geben, aber schon bestimmen, was zu liefern ist, beisst sich damit die Katze in den eigenen Schwanz. Die Rückweisungs begründung des Freisinns entbehrt hier jeglicher sachlicher Grundlage. Punkt 1: Die Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz ist sowohl nach Jurybericht wie nach Antrag PVK klar. Man will eine Projektierung auf der Basis einer orthogonalen Verkehrsführung. Ob sich das bewährt, wäre Sache des Projektierungskredites. Es wäre auch Sache des Verkehrsversuches, herauszufinden, ob sich die Form bewährt. Wenn der Rückweisungsantrag durchkommt, können wir nicht einmal diese Prüfung vornehmen, so lange die Beschwerde hängig ist, kann der Verkehrsversuch nicht getestet werden. Gerade der Freisinn hat vorhin gesagt, man solle den Architekten nicht zu viel hineinreden. Gebt also den Siegerteams die Chance, selber zu zeigen, was sie sich vorstellen und verlangt einen Zwischenentscheid. Hier aber den Gemeinderat zu beauftragen, die Vorstellung des entmaterialisierten Daches bereits zu liefern, bedeutet eine Überschätzung des Gemeinderats und eine Geringschätzung der Architekten. Zur Definition der Christoffelunterführung: Der Fonds und der Wettbewerbsbericht sagen genau, was es braucht: Optimierte Verkaufs-, Nutz- und Lagerflächen, damit sich das Geld überhaupt rechnen lässt. Damit das möglich ist, muss es projiziert werden. Vorgaben für Kapazitäten für Nahverkehrsmittel: Wir sprechen von einem Wettbewerb, der relativ rudimentäre Vorgaben hat und letztlich Hinweise zur Projektierung gibt. Wenn nun vor der Projektierung die Lösung gefordert ist, ist das falsch. Im jetzigen Zeitpunkt kann man keine Details verlangen, da wir es noch gar nicht erarbeiten konnten. Zu den Angaben zum Projektierungsteam: Ich gehe nicht mit den Architekturteams sprechen, so lange ich noch den Eindruck habe, es gebe ein Siegerprojekt zu verwirklichen. Wenn der Rat entschieden hat, werden wir mit den Architekten sprechen.

Zu Daniele Jenni: Ich weiss nicht, ob es schlechte Berner Tradition ist. Ich gebe zu, dass nicht abgeklärt wurde, ob die Ladenstrasse nötig ist und welche Auswirkungen sie hat. Es gibt sie ja bereits. Bis jetzt herrschte die Vorstellung vor, dass die Ladenstrasse erhalten und optimiert werden soll und längerfristig dazu beitragen soll, die Kosten des Bahnhofes mitzutragen. Ich bitte, die Rückweisungsanträge in jedem Fall abzulehnen. Das Siegerprojekt hätte realisiert werden können. Wenn das der Wille ist, soll das Projekt heute beendet werden, man soll aber dem Gemeinderat nicht vorwerfen, er sei unfair im Umgang mit Wettbewerbssiegern.

Daniele Jenni (GPB): Die beiden Rückweisungsanträge sind einander nicht gegenüber zu stellen. Ich stelle den Antrag, beide Anträge separat dem Hauptantrag gegenüberzustellen. Weiter möchte ich einen Ordnungsantrag stellen: Ich finde es seltsam, wenn nach diesem Hin und Her behauptet wird, das Geschäft sei bis in die späte Nacht zu Ende zu verhandeln. Wir haben auch ein Recht, über die Dinge nachzudenken und sie ohne Zeitdruck zu diskutieren. Mein Antrag lautet: Der Rat hört um die normale Zeit auf und vertagt die Debatte auf später.

Beschlüsse

1. Der Rückweisungsantrag Daniele Jenni wird mit 43 : 29 : 4 Stimmen abgelehnt.
2. Der Rückweisungsantrag der Fraktion FDP wird mit 43 : 33 Stimmen ebenfalls abgelehnt womit das Eintreten beschlossen ist.

Der *Vorsitzende* bestimmt angesichts der späten Stunde, dass die Sitzung aufgehoben wird und das Geschäft in einer späteren Sitzung zu Ende beraten wird.

- Die Traktanden 2 bis 11 und die Traktanden 13 und 14 werden ebenfalls auf eine spätere Sitzung verschoben und es sind keine Eingänge eingereicht worden. -

Schluss der Sitzung: 22.25 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Christoph Stalder*

Die Protokollführerin: *Anna Tschannen*