

Genehmigt 16. Mai 2002

Protokoll Nr. 16

Sitzung von Donnerstag, 21. März 2002, 20.35 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin Annemarie Sancar-Flückiger

Anwesend:

Hans Peter Aeberhard	Michael Jordi	Sabine Schärner
Michael Aebersold	German Kalbermatten	Doris Schneider
Raymond Anliker	Esther Kälin Plézer	Beat Schori
Thomas Balmer	Daniel Kast	Rolf Schuler
Oskar Balsiger	Rudolf Keller	Miriam Schwarz
Dieter Beyeler	Margareta Klein-Meyer	Rudolph Schweizer
Margrith Beyeler	Andreas Krummen	Peter Sigerist
Peter Blaser	Peter Künzler	Sylvia Spring Hunziker
Markus Blatter	Annemarie Lehmann	Ernst Stauffer
Jsabelle Blunschy	Liselotte Lüscher	Michael Straub
Christine Bosshardt	Anton Maillard	Barbara Streit-Stettler
Marie-Louise Durrer	Irène Marti Anliker	Ueli Stüchelberger
Rudolf Friedli	Mario Marti	Béatrice Stucki
Thomas Fuchs	Corinne Mathieu	Margrit Stucki-Mäder
Verena Furrer-Lehmann	Christian Michel	Hans-Ulrich Suter
Hans Ulrich Gränicher	Erik Mozsa	Katharina Suter
Adrian Haas	Barbara Mühlheim	Margrit Thomet
Rolf Häberli	Christoph Müller	Catherine Weber
Ueli Haudenschild	Philippe Müller	Thomas Weil
Kurt Hirsbrunner	Rosmarie Okle Zimmermann	Kurt W. Weyermann
Stephan Hügli	Lydia Riesen	Beat Zobrist
Natalie Imboden	Heinz Rub	Andreas Zysset
Urs Jaberg	Ursula Rudin-Vonwil	
Daniele Jenni	Erich Ryter	

Entschuldigt:

Peter Bernasconi	Walter Christen	Melanie Leskow
Peter Bühler	Guglielmo Grossi	Ruth Rauch
Michael Burri	Blaise Kropf	Max Suter

Vertretung des Gemeinderats:

Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Edith Olibet
Kurt Wasserfallen

Ratssekretariat:

Annina Jegher

Stadtkanzlei:

Stéphanie von Erlach

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

12 Dringliche Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Margrit Thomet, SVP): Stopp der Planung Renaturierung des Moosbaches Niederbottigen-Oberbottigen

Antrag Nr. 44

In der Zeitung BümplizWoche vom Mittwoch, 27. Februar 2002 wird die Überbauung Oberbottigen „Wohnerlebnis Oberbottigen“ vorgestellt. Unter anderem wird die idyllische ländliche Lage mit dem vor der Haustüre beginnenden Naherholungsgebiet mit Recht gelobt und gewürdigt. Der nahe gelegene grosse Forst, das noch näher gelegene Buchwäldli, das Gäbelbachgebiet und der angrenzende Spilwald ergeben zusammen ein reichhaltiges Freizeit- und Erholungsgebiet für Fussgänger und zur Ausübung von vielen verschiedenen Sportarten.

Trotzdem besteht die Absicht, den nahegelegenen Moosbach zu renaturieren und zu einem „lauschig plätschernden Bächlein“ umzugestalten wie der Zeitungstext so schön aussagt.

Laut Auskunft vom Tiefbauamt soll über dieses Projekt nun eine Studie gemacht werden, damit später ein konkretes Projekt vorgelegt werden kann. Über dieses Vorhaben wurde schon in den verschiedenen örtlichen Gremien diskutiert. Doch scheint man bis jetzt vor lauter Renaturierungseuphorie die Stimmen der Betroffenen total zu ignorieren.

Bevor Geld für eine Studie und eine Planung ausgegeben wird, sollten doch vor allem die Landbesitzer direkt informiert werden, damit sie ihre Meinung dazu äussern können. An der heutigen Hauptversammlung der Landi wurde massive Kritik gegenüber dem Vorgehen der Stadt laut.

Meine Fragen:

1. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass mit den Landbesitzern die Verhandlungen aufgenommen werden müssen, bevor in teure Studien und Planungen investiert wird?
2. Dem Gemeinderat ist bekannt, dass das Niederbottigenmoos vor gut 50 Jahren mit einem delikaten, höchst empfindlichen Drainagesystem entwässert wurde. Seither können die Landwirte erstklassiges Land bebauen. Eine Zerstörung auch nur eines Teils dieses Drainagenetzes würde das Funktionieren des ganzen Systems gefährden. Weshalb will der Gemeinderat die Renaturierung des Moosbachs durchsetzen, trotz voraussichtlicher immenser Kosten wegen der erwähnten Schwierigkeiten?
3. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass ab dem Moosweg Richtung Westen schon heute ein sehr schönes Erholungsgebiet existiert, ohne Erschaffung von künstlichen, teuren Renaturierungs- und Gestaltungsmaßnahmen?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Studie hat schon begonnen oder wird nächstens in Angriff genommen. In allen neuen Planvorlagen wird der Moosbach schon renaturiert dargestellt.

Bern, 28. Februar 2002

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: Das Wichtigste zu Beginn: Der Moosbach soll nicht in erster Linie renaturiert werden, damit ein schönes Erholungsgebiet entsteht, sondern damit der Hochwasserschutz in diesem Gebiet sichergestellt werden kann. Dass er sichergestellt werden kann,

ist eine der Forderungen des Regierungsstatthalters und Bedingung für die Baubewilligung der Überbauung „Wohnerlebnis Oberbottigen“. Die Kosten werden von Bund und Kanton subventioniert; es ist noch nicht klar, wieviel. Es kann zwischen 30 und 70% ausmachen. Zu den Antworten des Gemeinderats:

Zu Frage 1: Der Moosbach leitet das Regenwasser aus dem natürlichen Einzugsgebiet von Strassen sowie von befestigten Flächen privater und öffentlicher Grundstücke ab. Ab der Bottigenstrasse im Bereich des Weilers 'Chäs und Brot' ist er eingedeckt, d.h. in Rohre verlegt. Bei Hochwasserereignissen staut sich der Moosbach hier regelmässig auf und überschwemmt das angrenzende Gebiet, weil die Rohre für die anfallenden Wassermengen zu klein sind. Gemäss der generellen Entwässerungsplanung soll der Moosbach deshalb so geöffnet und renaturiert werden, dass er die bei Hochwassersituationen zu erwartenden Abflussmengen aufzunehmen vermag und Überschwemmungen künftig verhindert werden können. Der zu erarbeitende Wasserbauplan wird zeigen, welche Massnahmen für die Sicherstellung eines genügenden Abflusses und für die Renaturierung nötig sind. Es ist vorgesehen, mit dem Wasserbauplan die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu orientieren und die einzelnen Massnahmen mit ihnen zu besprechen.

Zu Frage 2: Zwischen dem Feuerweiher 'Chäs und Brot' und dem Pumpwerk 'Moosweg' dient der Moosbach auch für die Entwässerung des weitverzweigten Drainage-Leitungsnetzes im Bottigenmoos. Wie bereits erwähnt, staut sich der Moosbach bei Hochwasserereignissen vor dem Durchlass unter der Bottigenstrasse und überschwemmt dann das angrenzende Gebiet. Beim Einlauf in den überdeckten Bereich im Weiler 'Chäs und Brot' entsteht durch den Überstau in der gesamten Moosbachleitung auch ein Einstau im Drainagesystem; die Folge ist eine Vernässung des drainierten Gebiets im Bottigenmoos. Nach intensiven Niederschlägen bildet sich aus dieser Vernässung ein grösserer See, der vor Ort während Tagen, teilweise während Wochen beobachtet werden kann. Mit der Renaturierung des Moosbachs werden die Sickerleitungen nicht zerstört. Vielmehr werden die Anschlüsse an den Moosbach neu gefasst, was einen besseren Abfluss des Wassers aus den Drainageleitungen ermöglicht.

Für die Überbauung „Wohnerlebnis Oberbottigen“, die gemäss genereller Entwässerungsplanung ihr Meteorwasser in den Moosbach ableiten darf, wird eine Baubewilligung im Übrigen nur erteilt, wenn die Abflussmengen des Moosbachs erhöht und Überschwemmungen damit verhindert werden. Wegen der schlechten örtlichen Bodenverhältnisse kann das Meteorwasser nicht versickert werden.

Zu Frage 3: Die Stadt ist gemäss dem Gesetz über Gewässerunterhalt und Wasserbau (Wasserbaugesetz, WBG) vom 21. Februar 1989 verpflichtet, die Gewässer natürlich zu erhalten oder naturnah zu gestalten, ernsthafte Gefahren der Gewässer für Menschen, Tiere und erhebliche Sachwerte abzuwehren oder Schäden in besonderen Fällen abzugelten.

Der Moosbach soll nicht in erster Linie renaturiert werden, damit ein schönes Erholungsgebiet entsteht, sondern damit der Hochwasserschutz in diesem Gebiet sichergestellt werden kann. Die Renaturierung führt nicht zu künstlichen Massnahmen, im Gegenteil: Die künstliche Massnahme, die Eindeckung des Bachs, wird aufgehoben, und es entsteht wieder ein naturnaher Zustand. Die Landschaft westlich des Mooswegs wird heute von einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung geprägt. Sie weist praktisch keine Lebensräume für wild lebende Tiere und Pflanzen auf. Eine Renaturierung und naturnahe Gestaltung des Moosbachs wird die Landschaft ökologisch und auch gestalterisch stark aufwerten.

Die Interpellantin *Margrit Thomet* (SVP): Ich danke für die Antwort des Gemeinderats und nehme dazu Stellung. Zu Antwort 1: Wie der Gemeinderat wohl weiss, ändert die Renaturierung des Moosbachs die Überschwemmungsgefahr im Bereich von 'Chäs und Brot' überhaupt nicht, obwohl darauf Wert gelegt wurde. Wenn man die Situation kennt, stimmt es absolut nicht. Die beiden Durchlässe unter der Bottigenstrasse bei 'Chäs und Brot' genügen

nicht, um die extremen Niederschläge der letzten Jahre ableiten zu können. Der Gemeinderat und die zuständigen Mitarbeitenden kennen das Nadelöhr in diesem Bereich. Das Tiefbauamt hat oberhalb der Unterquerung Bottigenstrasse 265 sogar ein Rückstaubecken geplant. Meiner Meinung nach ist die Besprechung mit den Landbesitzern am 28. Februar recht unglücklich verlaufen. Weshalb weist der Gemeinderat nicht darauf hin, dass das Projekt besteht, mit den Landbesitzern verhandelt wurde und es schief gelaufen ist? Man weiss, wo der wunde Punkt ist, spricht jedoch nicht darüber. Zur Antwort 2: Es ist unglaublich, mit wie wenig Hintergrundwissen diese Antwort verfasst wurde. Die Renaturierung des Moosbaches verbessert das Drainagesystem des Niederbottigenmooses in keiner Art. Die jetzige Drainageleitung liegt gut 3 Meter tief im Boden. Man kann doch keinen renaturierten Bach in einem 3 Meter tiefen Einschnitt machen. Das hat mit Renaturierung nichts mehr zu tun. Die bestehende Drainageleitung muss auf jeden Fall in der jetzigen Tiefe verbleiben, da das Abfliessen des Wassers aus den Feldern gewährleistet sein muss. Bei viel Niederschlägen hat es seit Menschengedenken im Niederbottigenmoos kleine Seen gegeben. Auch das Renaturieren des Moosbaches bringt diese Seen nicht weg. In der Nutzungszonen- und Bauklassenplan Oberbottigen steht in Art. 7 Wasserentsorgung: „Zur Reduktion der Abflussspitze sind Regenrückhaltungsmassnahmen zu treffen. Offene Versickerungsmulden sind auch zulässig.“ Mit der vorgesehen Überbauung sollte also nicht bedeutend mehr Wasser in den Moosbach geleitet werden. In der Antwort steht, dass die Renaturierung auch wegen der Überbauung gemacht werden muss, dabei sollte laut dem Gesetz nicht mehr Wasser hineinkommen. Antwort 3: Bis jetzt waren noch nie Menschen oder Tiere wegen Hochwasser in Gefahr. Die Stadt musste auch noch nie für entstandene Schäden aufkommen. Die Renaturierung kann in diesem Gebiet keinen Hochwasserschutz sicherstellen. Ich möchte noch einmal betonen, dass das Renaturierungsprojekt in keiner Art die vom Gemeinderat erwähnten Ziele erfüllen wird. Es werden immense Kosten entstehen, nicht nur durch das Projekt selbst, sondern auch durch die notwendige Neuparzellierung und Brückenbau. Zudem: Der geplante Schulweg ist nicht realisierbar, da niemand die Kinder auf diesem Weg zur Schule schicken wird. Aus den Antworten des Gemeinderats ist zu schliessen, dass er mit dem Kopf durch die Wand will und das Projekt weiterverfolgen will. Ich würde ihm sehr raten, zuerst mit den Landbesitzern zu sprechen, da sonst gar nichts gemacht werden kann. Bei einem Renaturierungsprojekt in Riedbach funktioniert es vorbildlich, dort wurden die Landbesitzer einbezogen und konnten ihre Wünsche einbringen. So gibt es keinen Widerstand der Bauern. Die Bundes- und Kantonsbeiträge bezahlen zudem auch wir Steuerzahlenden, hohe Kosten lassen sich auch damit nicht rechtfertigen.

Fraktionserklärungen

Kurt W. Weyermann für die Fraktion FDP: Ich schliesse mich den Worten von Margrit Thomet an, bin gleichzeitig aber ein bisschen erstaunt über die Ausführungen des Gemeinderats. Sehr wahrscheinlich hat er den Moosbach noch gar nie gesehen. Ein Protokoll der QBB Bümpliz sagt klar, dass der Moosbach, soweit nicht schon offen, geöffnet werden soll. Ohne die Landeigentümer geht es nicht. Was die Überschwemmungen angeht, ist die Aussage des Gemeinderats nicht wahr. Wir haben Moorboden, das ganze Moos ist nicht eben, es wird immer Seen geben. Ob der Moosbach renaturiert wird oder nicht, spielt keine Rolle. Hier soll etwas in ein anderes Projekt hineingezwängt werden; das akzeptieren wir nicht. Wir müssen schauen, dass die Bauern dort arbeiten können und nicht ein Naherholungsgebiet auf bestem Landwirtschaftsboden entsteht. Zuerst muss mit den Landeigentümern gesprochen und das Drainagesystem richtig beurteilt werden.

Margrit Stucki (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Ich spreche hier als Fraktionssprecherin der SP/JUSO-Fraktion und als Präsidentin von ‚Bern bleibt grün‘ und nicht als Ehefrau des Se-

kretärs QBB. Es ist klar, dass in dieser Gegend verschiedene Interessen aufeinanderprallen. Die Bauern haben das Problem, dass ihre Parzellen mit einem offenen Bach nicht mehr so frei zugänglich sind. Wenn über diese Ebene ein Bach fliesst, kann man mit dem Traktor nicht mehr so bequem von einer Seite zur anderen. Der Bach ist für die Bauern ein Übel, er nimmt ihnen auch ein bisschen Land weg. In dieser Ebene gibt es aber auch die Wohnbevölkerung. Für uns ist dies eine Aufwertung des Naherholungsgebietes. Die Fauna und Flora wird vielfältiger. Es gibt eine ökologische und gestalterische Aufwertung. Wir haben aber heute keine Wahl: Soll nämlich gebaut werden, braucht es diese Verbesserungen bei der Abflussmenge des Meteorwassers, da nicht mehr in diese Röhre hineingeht. Wenn an der Röhre etwas getan werden muss, verlangt der Kanton mit dem Wasserbaugesetz die Wiederherstellung eines naturnahen Zustandes. Je nach Projekt finanzieren Bund und Kanton zwischen 30 und 70%. Unsere Fraktion ist erfreut, dass das Projekt Moosbach in Angriff genommen wird, für eine Renaturierung und für den Hochwasserschutz in dieser Gegend. Das Drainagesystem ist für die Bauern sehr wichtig und soll nicht zerstört werden; im Gegenteil. Ich nehme an, dass das System eher bereinigt wird und somit besser funktionieren kann.

Für den Gemeinderat Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Ich verstehe von alledem quasi nichts und gehe davon aus, dass unsere Leute sich schon etwas dabei gedacht haben. Offenbar haben die Berater der SVP andere Erkenntnisse gewonnen. Dass mit den Landeigentümern gesprochen werden muss, ist vorgesehen. Der Statthalter von Bern sagt, dass es ohne Renaturierung keine Baubewilligung gibt, das ist nicht auf dem Mist des Gemeinderats gewachsen.

Einzelvoten

Margrit Thomet (SVP): Wenn der Regierungsstatthalter der Meinung ist, man solle da machen, soll er einmal vor Ort nachsehen gehen, ob es überhaupt durchführbar ist. Es gibt Gesetze zur Renaturierung, es sollte aber in der Praxis auch umsetzbar sein. Hier ist der Schaden allgemein zu gross: Nicht nur für die Landwirte, sondern auch finanziell. Da muss abgewogen werden. Zudem: Naherholungsgebiete können nicht auf Kosten einer Bevölkerungsgruppe erstellt werden.

Peter Blaser (SP): Die Bauern haben das Glück, in der Stadt Bern zu wohnen und viel weniger Steuern als in den Landgemeinden zu bezahlen, da die Arbeitnehmenden ihnen die Steuern bezahlen. Sie haben den Vorteil von guten, nahen Schulen und halt den Nachteil der Stadt. Dass sie keine Freude haben, wenn der Bach geöffnet wird und ein Fussweg durchgeht, ist begreiflich. Andererseits ist es ein Bedürfnis der Stadtbevölkerung, dort aufs Land hinauszugehen. Man will den Bach und den Weg nicht und verhindert beides seit Jahren. Tatsache ist, dass zum Erläuterungsbericht der Planung klar gesagt wurde, dass der Bach geöffnet wird. Es wurde von einer bürgerlichen Regierung so geplant.

Kurt W. Weyermann (FDP): Was glaubt Herr Blaser, was ein Expropriationsverfahren kostet? Es ist nicht möglich. Die Bauern müssen danach eine Güterzusammenlegung machen, welche noch einmal so viel kostet. Das ergibt etwa 4 bis 6 mal soviel wie die Renaturierung des Baches kosten würde. Bleiben wir auf dem Boden. Es stimmt schlicht nicht, dass diese Renaturierung einfach so gemacht werden kann. Das Grundeigentum ist gewährleistet.

Rolf Häberli (SVP): Wir haben gehört, dass das Land unseren Bauern gehört. Wir sind nicht gegen Renaturierungen und grüne Ideen, aber nicht auf Kosten unserer Bauern. Sie haben bereits wegen der Autobahn Land verloren, sie verlieren Land wegen Brünnen, der Umfah-

rung Niederbottigen und nun wegen des Moosbaches. Das ist absolut kostbares Land, das nicht einfach kaputtgemacht werden darf. Wir wissen, dass wir uns nicht mehr selber ernähren können und deshalb immer mehr Nahrungsmittel vom Ausland importieren müssen. Tragt Sorge zu unserem besten Kulturland und zerstört die Bauern nicht aufgrund von irgendwelchen komischen grünen Ideen.

Ueli Stückelberger (GFL): Ich habe alles Verständnis für die Anliegen der Bauern. Es ist nur interessant, was die Aufzählung von verlorenem Kulturland zeigt: Ich habe nie ein Votum der SVP gegen die Umfahrung Niederbottigen, nie eines gegen die Überbauung im Schermenareal. Quadratmetermässig ist das ein Vielfaches der landwirtschaftlichen Fläche, die nun angeblich wegen dieser kleinen Renaturierung verloren gehen soll. Man muss hier die Verhältnismässigkeit wahren. Nun muss der Moosbach hinhalten für alles, das dem Strassenbau geopfert wurde. Das ist eine unfaire Diskussion.

Die Interpellantin ist von der Antwort nicht befriedigt.

13 Motion Planungs- und Verkehrskommission (PVK) (Oskar Balsiger, SP / Ueli Stückelberger, GFL): Schulweg Weissenstein grundeigentümergebunden sichern

Antrag Nr. 37

Voraussichtlich am Abstimmungswochenende vom 24./25. November 2001 (Anm.: 2. Dezember 2001) werden die Stimmberechtigten der Stadt Bern über die Überbauungsordnung Weissenstein mit Änderung des Nutzungszonenplans und des Bauklassenplans abstimmen können. Zur Frage des Schulwegs der neuen Siedlung zum Eisenbahnerquartier wird in der Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten ausgeführt:

"Von der Eisenbahnersiedlung her führen zwei Fuss- und Radwege durch das Sportgebiet in das neue Wohnquartier. Für den Motorfahrzeugverkehr ist keine Verbindung vorgesehen."

Die betreffenden Verbindungen befinden sich leider ausserhalb des Perimeters der Überbauungsordnung. Sie sind somit nicht Gegenstand der rechtsverbindlichen Bauvorschriften, sondern nur Teil eines nicht grundeigentümergebundenen Gestaltungsplans (Anm.: gemeint ist das vom Gemeinderat am 13. Juni 2001 genehmigte Planungskonzept Weissenstein/Neumatt). Die Bereitstellung des sicheren Schulwegs auf den Zeitpunkt des Bezugs der ersten Wohnbauten ist jedoch Voraussetzung für den Familienzuzug in das neu entstehende Wohngebiet.

Der Gemeinderat wird aus diesem Grunde beauftragt:

- die rechtsverbindliche Sicherstellung mindestens einer der in Aussicht gestellten Fuss- und Radwege unverzüglich an die Hand zu nehmen;
- dem Stadtrat eine Kreditvorlage – ev. verbunden mit einer Planungsvorlage (Überbauungsordnung) – zu unterbreiten, betreffend die Realisierung des fehlenden Schulwegs auf den Bezug der ersten Wohnungen im neuen Wohngebiet.

Es wird angeregt, im Zusammenhang mit der Realisierung dieses Schulwegs ebenfalls im Bereich der Brunnmattstrasse, Abschnitt Weissensteinstrasse–Kyburgstrasse (Anm.: gemeint ist vermutlich die Kirchbergerstrasse), Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit in die Wege zu leiten. Das fragliche Strassenstück weist eine enge Bahnunterführung und mehrere Einmündungen querender Strassen auf. Es ist zudem relativ steil und verleitet zu schnellem Fahren.

Antwort des Gemeinderats

Das vom Gemeinderat am 13. Juni 2001 genehmigte, in Artikel 10 der Überbauungsvorschriften als „wegweisend für die Lage der Bauten und die Gestaltung der Aussenräume“ bezeichnete Planungskonzept Weissenstein/Neumatt sieht zwei Fuss- und Radwegverbindungen zur Eisenbahnersiedlung vor:

- eine Verbindung innerhalb der geplanten Quartiergrünfläche zum Siedlungsweg;
- eine Verbindung entlang dem Sportplatz Wander zum Gotthardweg.

Die erstgenannte, als Schulweg bedeutungsvollere Verbindung findet ihre Fortsetzung in der Brunnmattstrasse, welche via BLS-Unterführung zur Weissensteinstrasse und zu den Schulhäusern Munzinger und Pestalozzi führt.

Forderung 1: Rechtsverbindliche Sicherstellung

Mit der Burgergemeinde soll ein Baurechtsvertrag für das Sportflächenareal abgeschlossen werden, durch den die Stadt Bern Baurechtnnehmerin für das Areal zwischen der Freifläche Fb* ("Schwimmzentrum") an der Könizstrasse und dem Sportplatz Wander an der Schwarzenburgstrasse wird. Die erstgenannte Fuss- und Veloverbindung liegt in ihrer vollen Länge im Baurechtsperimeter, die zweite grösstenteils.

Die Stadt kann gestützt auf den Baurechtsvertrag die erstgenannte Verbindung im Baubewilligungsverfahren zu dem von ihr gewählten Zeitpunkt realisieren; eine planungsrechtliche Sicherstellung ist nicht nötig. Auch eine Überbauungsordnung würde die Realisierung des Fuss- und Velowegs nicht erzwingen, sondern nur ermöglichen.

Für die zweite Verbindung sind Verhandlungen mit dem Sportverein Wander als Baurechtnnehmer des Sportplatzareals erforderlich. Diese werden aufgenommen, sobald das Weiterbestehen dieses Vereins sichergestellt ist. Wenn sich die Stadt mit dem Sportverein Wander einigt, kann auch der über das Wander-Areal führende Fuss- und Radweg erstellt werden. Andernfalls müsste die Verbindung hier mit einer Überbauungsordnung rechtlich durchgesetzt werden.

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass in erster Priorität die als Schulweg wichtigere Verbindung zum Siedlungsweg realisiert werden muss und auf eine Überbauungsordnung für die andere Fuss- und Radwegverbindung vorläufig verzichtet werden kann.

Forderung 2: Kreditvorlage

Der Gemeinderat beabsichtigt, die Verbindung zum Siedlungsweg im Rahmen der Rekultivierung der Kiesgrube zu verwirklichen. Gemäss Rekultivierungskonzept soll unterhalb des bestehenden Fussballfelds eine quartierbezogene Grünzone erstellt werden, die sowohl dem Eisenbahnerquartier als auch dem neuen Quartier Weissenstein dient. Ein Vorprojekt wurde von der Stadtgärtnerei bereits erarbeitet. Für die Realisierung der Grünzone mit Fuss- und Veloweg wurden die Kosten auf ca. 1,8 Mio. Franken geschätzt. Der entsprechende Betrag konnte noch nicht in die mittelfristige Investitionsplanung aufgenommen werden, da andere Projekte priorisiert werden mussten. Der Gemeinderat ist bereit, dem Stadtrat zu gegebener Zeit eine Kreditvorlage für die Grünanlage mit dem Fuss- und Radweg zu unterbreiten. Eine vorgezogene Erstellung dieser Verbindung wäre jedoch wenig sinnvoll.

Was die Anregung bezüglich der Brunnmattstrasse im Abschnitt Weissensteinstrasse bis Kirchbergerstrasse betrifft, so weist der Gemeinderat darauf hin, dass das ganze Quartier in einer Tempo 30-Zone liegt. Er ist aber bereit prüfen zu lassen, ob das genannte Strassenstück mit geringem Aufwand so umgestaltet werden könnte, dass Autos und talwärts fahrende Velos gebremst werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 der Motion (rechtliche Sicherung) abzulehnen und Punkt 2 der Motion (Kreditvorlage) erheblich zu erklären.

Ueli Stückelberger (GFL) für die PVK: Die Planung stiess in der PVK und im Stadtrat auf Wohlwollen. Es ist eine gute Planung. Wir haben in der PVK lediglich festgestellt, dass der Planungssperimeter zu eng gefasst ist und die Sicherung dieses Schulweges nicht gewährleistet ist. Der Gemeinderat will diesen Schulweg erstellen, mit dieser Motion holen wir nach, was rechtlich nicht sichergestellt ist. Es geht darum, dass das Versprechen des Gemeinderats, den Schulweg zu erstellen, auch wirklich eingehalten wird. Nach Rücksprache mit Oskar Balsiger sind wir mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden. Der Baurechtsvertrag ist inzwischen abgeschlossen, rechtlich ist die Verbindung somit sichergestellt. Es geht nun noch darum, dass der entsprechende Kredit vom Stadtrat gesprochen wird. Deshalb sind wir einverstanden, dass die Motion in Punkt 2 erheblich erklärt wird; Punkt 1 ist nicht mehr notwendig. Schulwegsicherung ist wichtig, es soll jedoch präventiv geschehen und nicht im Nachhinein. Deshalb ist es notwendig, dass der Gemeinderat die entsprechende Kreditvorlage präsentiert, damit die Fussgänger- und Veloverbindung gebaut werden kann, bevor die ersten Häuser gebaut werden. Ich bitte, die Motion im Umfang des Gemeinderatantrags erheblich zu erklären.

Beschluss

Der Antrag des Gemeinderats wird mit 62 : 0 Stimmen angenommen.

14 Motion Oskar Balsiger (SP): Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse

Antrag Nr. 36

Die Busverbindungen von Bern nach Köniz und umgekehrt sollen schneller und attraktiver werden. So das Ziel des neuen Buskonzepts der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz, des Kantons Bern und der Regionalen Verkehrskonferenz, welches mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Juni 2001 neu eingeführt wurde. Seither ist die Buslinie 10 zweigeteilt: Bus Nr. 10 entspricht einer Eilbusstrecke (von Schliern über Bern Hbf. nach Ostermündigen), die neue Linie Nr. 17 erschliesst die Könizer Quartiere Buchsee, Möösli und Gartenstadt-Liebefeld und verbindet diese mit dem Bahnhof Bern. Die neue Buslinie ist gemeinsam mit der bequemsten und attraktivsten Veloverbindung zwischen Bern (530 M.ü.M.) und Köniz (570 M.ü.M.) auf der Könizstrasse geführt. Im Gegensatz zu den Alternativen Morillonstrasse und Schwarzenburgstrasse weist diese dem Gewässerlauf des Könizbachs folgende Strasse nämlich durchgehend eine angenehme Steigung auf.

Im Abschnitt Loryplatz–Kirchbergerstrasse entzieht Längsparkierung jedoch der Strasse jene Fläche, die eigentlich dem Veloverkehr zusteht, und setzt dadurch Velofahrende grossen Gefahren aus. Die Situation verschärfte sich seit der Einführung der Buslinie 17: Die parkierten Autos verstellen Velofahrenden den Weg, sie verengen den Strassenquerschnitt von 7.80 m auf 5.95 m. Weil es für Motorfahrzeuge nicht möglich ist, Velos bei Gegenverkehr korrekt zu überholen, werden Velofahrerinnen und Velofahrer in den Gefahrenbereich der aufgehenden Autotüren gedrückt, gejagt und gestresst und in die Rolle gezwängt, Behinderer insbesondere der Richtung Köniz fahrenden Busse zu sein.

Diese Verkehrssituation ist sowohl für Velofahrende wie für den öffentlichen Verkehr untragbar. Aus diesem Grunde wird der Gemeinderat beauftragt, dem Stadtrat eine Planungsvorlage folgenden Inhalts vorzulegen:

1. Könizstrasse, Abschnitt Loryplatz–Kirchbergerstrasse: Aufheben der Längsparkierfelder im Bereich der Strasse.
2. Realisieren einer Velokriechspur oder Neuaufteilen der Strasse als Kernfahrbahn (= zwischen Radstreifen verlaufender Verkehrsbereich für den Gegenverkehr von Motorfahrzeugen von max. 5.5 m Breite ohne markierte Mittellinie) innerhalb des bestehenden Strassenraums ab Loryplatz bis Fischermätteli.
3. Erstellen und planungsrechtliches Sicherstellen eines Projekts für den Abschnitt Fischermätteli–Gemeindegrenze betreffend die Umgestaltung und, soweit erforderlich, den Ausbau der Könizstrasse als Strasse mit Radstreifen in beiden Richtungen sowie, wo überall möglich und sinnvoll, mit inselgesicherten Fussverkehrsübergängen.

Es bleibt dem Gemeinderat überlassen zu prüfen, ob und wenn Ja in welcher Form für wegfallende Abstellflächen eine Ersatzlösung zu realisieren ist. Insgesamt sind entlang der Könizstrasse 46 Plätze markiert: Abschnitt Loryplatz–Tramwendeschlaufe–Fischermätteli stadtauswärts, rechte Seite auf der Strasse: 1 weisses Feld (2 PW), 3 blaue Felder (15 + 15 + 2 = 32 PW); Abschnitt Tramwendeschlaufe Fischermätteli–Kirchbergerstrasse stadtauswärts, linke Seite rittlings über dem Trottoirrandstein: 1 blaues Feld (6 PW). Abschnitt Loryplatz–Mündungsbereich Könizstrasse stadtauswärts, linke Seite auf dem Trottoir 1 gelbes Feld (2 PW), 1 weisses Feld (4 PW).

Bern, 16. August 2001

Antwort des Gemeinderats

Die Könizstrasse, auf städtischem Gemeindegebiet vom Loryplatz bis zum Bahnübergang der BLS-Linie Bern–Schwarzenburg, ist Bestandteil des Basisnetzes. Sie wird im öV-Grundangebot alle zehn Minuten von der Buslinie 17 nach Köniz-Weiermatt befahren und ist auch eine Hauptroute im Richtplan Velo. Die derzeitige Verkehrsbelastung entspricht derjenigen einer Quartiersammelstrasse. Für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen keine baulich geschützten Quermöglichkeiten.

Abschnitt Loryplatz bis Kirchbergerstrasse

Die Situation zwischen Loryplatz und Kirchbergerstrasse ist in der Tat problematisch. Für stadtauswärtsfahrende Fahrzeuge steht auf diesem recht langen, ansteigenden und engen Strassenabschnitt mit der Längsparkierung bis auf die Höhe der Kirchbergerstrasse bei Gegenverkehr nicht genügend Platz für ein korrektes Überholen von Velofahrerinnen und Velofahrern zur Verfügung, was zu riskanten Kreuzungsmanövern und Behinderungen des Busverkehrs führt.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, diese Situation zugunsten des Langsamverkehrs zu ändern:

Variante 1: Alle Abstellplätze werden aufgehoben und in privat erstellten unterirdischen Sammelgaragen auf privatem Terrain untergebracht. Der auf der Strasse frei werdende Platz kann für einen bergwärts führenden Radstreifen verwendet werden. Wenn das überbreite Trottoir rückgebaut wird, sind sogar zwei Radstreifen möglich.

Variante 2: Der Strassenraum wird innerhalb des bestehenden Querschnitts neu aufgeteilt. Mit einer Reduktion der Trottoirbreiten auf 2.00 m und der Verlegung der Längsparkierung von der West- auf die Ostseite kann genügend Platz gewonnen werden für einen Radstreifen stadtauswärts. Bei der Markierung einer Kernfahrbahn ohne Mittelstreifen und Trottoirbreiten von 1.80 m können sogar auf beiden Strassenseiten Velostreifen markiert werden.

Variante 3: Mit einer Verbreiterung des Strassenquerschnitts um 0.5 m bis 1.0 m können die Lösungen gemäss Variante 2 grosszügiger gestaltet werden. Bei den Fussgängerstreifen sind dann auch Mittelinseln möglich.

Für die Realisierung der beschriebenen Varianten ist keine Planungsvorlage (Überbauungsordnung) nötig, es sei denn, bei Realisierung der Variante 3 wäre ein freihändiger Landerwerb nicht möglich und das Land für die Strassenverbreiterung müsste enteignet werden. Sonst aber können die Varianten via Baubewilligungsverfahren bzw. mittels Publikation realisiert werden. Je nach Lösung fallen sehr unterschiedliche Kosten an, sowohl für die Stadt als gegebenenfalls auch für die privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Es ist deshalb offen, ob dem Stadtrat zu gegebener Zeit ein Baukredit beantragt werden muss oder ob eine Lösung in der Finanzkompetenz des Gemeinderats realisiert werden kann. Der Gemeinderat hat die Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau bereits beauftragt, die oben skizzierten Lösungsvarianten näher zu prüfen.

Kreuzung Könizstrasse/Weissensteinstrasse

Nach Fertigstellung des Neubaus der über die Könizstrasse führenden Brücke der Bahnlinie Bern–Belp (Doppelspurausbau) wird die provisorische Haltestelle Fischermätteli der Buslinie 17 auf die Seite der Tramwendeschleife verlegt und definitiv erstellt. Dabei ist auch die Lichtsignalanlage an dieser Kreuzung den neuen Gegebenheiten anzupassen. Gleichzeitig werden in diesem Bereich die Verhältnisse zugunsten der Velofahrerinnen und Velofahrer verbessert.

Abschnitt Kirchbergerstrasse bis Gemeindegrenze

Im Abschnitt Kirchbergerstrasse bis Gemeindegrenze ist der Bau von neuen Strassenanschlüssen für die Erschliessung der Neuüberbauung Weissenstein-Neumatt und für die an die Könizstrasse zu verlegenden Familiengärten nötig. Dabei soll auch die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden; vorgesehen sind beidseitige Radstreifen und Fussgänger-schutzinseln.

Die nötigen planungsrechtlichen Absicherungen sind in der Überbauungsordnung Weissenstein enthalten; für die Realisierung der Massnahmen kommt das Baugesuchungsverfahren zur Anwendung. Bei der Verabschiedung der Überbauungsordnung Weissenstein hat der Stadtrat einen Kredit gesprochen, in dem auch der Ausbau der Könizstrasse enthalten ist. Nach Artikel 13 Absatz 3 der Überbauungsvorschriften bestimmt der Gemeinderat den Zeitpunkt dieses Ausbaus, der abhängig ist von der Erschliessung und Bebauung des Gebiets auf dem Hunzikerareal und der GWB-Parzelle.

Fazit

Die Prüfung der zweckmässigsten Lösung für den Abschnitt Loryplatz–Kirchbergerstrasse ist eingeleitet; im Teilstück Kirchbergerstrasse–Gemeindegrenze sind die Massnahmen bereits beschlossen. Eine Planungsvorlage, wie die Motion sie fordert, ist voraussichtlich nicht nötig. Aus diesem Grund lehnt der Gemeinderat die Motion ab. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen und dem Stadtrat im Prüfungsbericht über die Ergebnisse der Variantenstudien und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen Auskunft zu geben.

Antrag

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

Der Motionär *Oskar Balsiger* (SP): Die Motion hat 3 Punkte und im Anhang noch einen vierten. Punkt 1 behandelt die Aufhebung der Längsparkierung im Abschnitt Loryplatz–Fischermätteli, Punkt 2 die Markierung einer Velo-Kriechspur oder Umwandlung der bestehenden Strasse in eine Kernfahrbahn. Eine Kernfahrbahn ist eine Fahrbahn für den Gegenverkehr von Motorfahrzeugen, die auf beiden Seiten durch einen Radstreifen begrenzt ist,

jedoch nicht eine Breite von 6 Metern aufweist; deshalb gibt es keine Mittellinie. Das Problem bei der Kernfahrbahn ist, dass sie nur möglich ist, wenn die Parkfelder verschwinden. Punkt 3 betrifft den Abschnitt vom Fischermätteli bis zur Gemeindegrenze, dort verlange ich vollwertige Radstreifen auf beiden Seiten, das bedeutet einen Ausbau der Strasse auf 8,5 bis 9 Meter. Der Gemeinderat schreibt zu Punkt 3, dass er dies im Zusammenhang mit der Überbauung Weissenstein vorhat und dass für die Verbreiterung dieser Strasse kein Landerwerb von Dritten notwendig ist. Es braucht also dort keine Überbauungsordnung. Insofern bin ich einverstanden, dass Punkt 3 als Postulat überwiesen wird. Bei Punkt 2 schlägt der Gemeinderat 3 Varianten vor, sie sind auf Seite 2 der Motionsantwort zu finden. Variante 1 ist die Aufhebung der Abstellplätze und bergwärts die Kriechspur zu machen; Variante 2 wäre die Kernfahrbahn und Variante 3 die Verbreiterung der Strasse zu Lasten der Trottoirs. Diese würden dann sehr schmal und die Verbreiterung entsprechend teuer. Ich bin der Meinung, dass Variante 3 vor dem Hintergrund der Stadtfinanzen eher nicht in Frage kommt. Für Variante 1 und 2 braucht es keinen Landerwerb, deshalb wäre auch hier die Form des Postulats richtig zur Überweisung. Der Anhang meiner Motion dreht sich um die Frage, wohin die Autos gestellt werden können, wenn sie in der Könizstrasse nicht mehr erwünscht sind. Die Könizstrasse ist einer der Strassenräume, wo die Anzahl der Abstellplätze bereits heute zu knapp ist. Entsprechend müssen die Autos irgendwo abgestellt werden, es braucht eine Einstellhalle. Man muss die Grundeigentümer dazu bringen, an einer solchen Anlage zu partizipieren. Das ist der Grund, weshalb ich vor der Diskussion die Motion nicht in ein Postulat umwandle. Die parkierten Autos müssen weg, da die Strasse heute für den Veloverkehr sehr gefährlich ist.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion SVP/JSVP *Rolf Häberli* (SVP): Mit der Einführung der Buslinie 17 hat die Verkehrsbelastung auf der Könizstrasse zugenommen. Aber wir erachten dies nicht als gravierend. Für Velofahrende können möglicherweise Schwierigkeiten auftreten. Eine für alle Seiten befriedigende Lösung muss gefunden werden, jedoch ohne Aufhebung der Parkplätze. Den Vorschlag des Motionärs und des Gemeinderats, die Autos in unterirdischen Sammelgaragen unterzubringen, erachten wir insbesondere aus finanziellen Gründen als unrealistisch. Ein unterirdischer Garagenplatz kostet mindestens 40 000 Franken. Hat der Motionär abgeklärt, an welchen Standorten solche Garagen im Bereich der Könizstrasse gebaut werden könnten? Wie hoch sind die Kosten? Ist die Garagenidee überhaupt durchführbar? Die Variante 2 des Gemeinderats mit der Markierung einer Kernfahrbahn ohne Mittelstreifen und einer Trottoirbreite von 1.8 Metern scheint uns die beste, wenn auch nicht die billigste Lösung zu sein. Unsere Fraktion lehnt die Motion ab, kann aber einem Postulat zustimmen.

Hans-Ulrich Suter für die Fraktion FDP: Unsere Fraktion lehnt die Motion ab, unterstützt den Vorstoss aber als Postulat. Wir haben ein gewisses Verständnis für das Anliegen von Oskar Balsiger, sind jedoch der Ansicht, dass die Verhältnisse auf der Könizstrasse doch nicht so dramatisch wie dargestellt sind. Jedenfalls pendeln nicht Legionen von Radfahrenden zwischen Bern und Köniz, wie ein persönlicher Augenschein ergeben hat. Die relativ engen Platzverhältnisse zwischen Loryplatz und Tramendstation Fischermätteli kommen indirekt auch den Radfahrenden zu Gute, da so wesentlich vorsichtiger gefahren wird. Nicht zustimmen könnte die FDP der geforderten Aufhebung der Längsparkierung im erwähnten Abschnitt. Es ist paradox, die Hauseigentümer für den Ersatz der Parkplätze verpflichten zu wollen. Akzeptabel wäre die Variante 2 der gemeinderätlichen Antwort, also die Reduktion der Trottoirbreite. Die nach dem Neubau des Bahnviaduktes bei der Endstation Fischermätteli vorgesehene Verlegung der Bushaltestelle Fischermätteli von der Könizstrasse auf die Höhe der Tramwendeschleife wird die heutige Situation wesentlich verbessern, nicht zuletzt für die Um-

steigenden. Aufgrund dieser Überlegungen bitten wir, die Motion nach Antrag des Gemeinderats abzulehnen. Wenn Oskar Balsiger seinen Vorstoss in ein Postulat umwandelt, stimmen wir diesem zu.

Für die Fraktion GFL/EVP *Ursula Rudin-Vonwil* (GFL): Der Gemeinderat hat in der Antwort auf die Motion bestätigt, dass die Situation zwischen Loryplatz und Kirchbergerstrasse problematisch ist. Hans-Ulrich Suter sollte einmal per Velo zur Stosszeit einen Augenschein nehmen, dann würde er merken, dass die Situation sehr prekär ist. Wir sind der Meinung, dass es sogar kriminell ist. Die GFL/EVP-Fraktion unterstützt den Vorstoss als Motion. Wir sind der Meinung, dass der Gemeinderat die Planungsvorlage dem Stadtrat unterbreiten soll und somit auch die zeitliche Beschränkung gesichert ist. Wenn es auf lange Diskussionen hinauslaufen würde, könnte es sein, dass wieder der schwächste Verkehrsteilnehmer auf die lange Bank geschoben würde. Wir wollen mit der Motion auf jeden Fall vermeiden, dass die Verkehrslösung an der Könizstrasse verlängert wird. Eigentlich hätten die flankierenden Massnahmen bereits bei der Einführung der Buslinie 17 ergriffen werden sollen. Aus unserer Sicht ist die Überlegung, ob die Parkplätze wegkommen, wichtig, da eine sich öffnende Autotüre bereits ein Horror für jeden Velofahrenden ist. Auch der vorgesehene Radstreifen im Abschnitt Kirchbergerstrasse-Gemeindegrenze müsste unbedingt vor der Bautätigkeit im Weissenstein erstellt werden. Der Grund: Bautätigkeiten bringen immer erschwerende Verkehrssituationen, ganz besonders sind wieder die Velofahrenden im Nachteil. Diese Beobachtungen haben die meisten Velofahrenden beim Neubau der Frauenklinik machen können; dort war die Verbindung zwischen Bern-West und Bern-Süd zeitweise nicht passierbar. Wir würden aus diesen Gründen die Motion unterstützen.

Für den Gemeinderat Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Das Problem Velo und Auto auf zu engen Strassen ist zweifellos vorhanden. Wenn wir dramatisieren wollen, gibt es auch andere solche Strassen, beispielsweise die Thunstrasse. Das Problem muss dennoch angegangen werden, deshalb hat der Gemeinderat 3 Varianten vorgeschlagen, die er näher prüfen und dem Stadtrat in einem Postulatsbericht vorlegen möchte. Was hier aber losgeht, ist bereits die Diskussion Autos weg gegen Verschmälerung der Trottoirs. Das Verschwinden der Parkplätze würde bedeuten, dass diese Autos an einem anderen Ort parkiert werden müssen. Einen Teil dieser unterirdischen Parkmöglichkeiten liesse sich vielleicht aus der Parkplatzeratzordnung finanzieren, doch der Rest des Geldes würde fehlen. Daher ist die Möglichkeit der Aufhebung der Parkplätze für das Velo sicher eine Lösung, es ist jedoch keine für das Quartier. Ich möchte Oskar Balsiger bitten, den Vorstoss in ein Postulat umzuwandeln, damit die 3 Varianten genau geprüft und ein Postulatsbericht gemacht werden kann, und danach hier zu diskutieren, welches die beste Variante ist. Wenn Oskar Balsiger bereits sagt, dass die Autos eigentlich verschwinden müssten, stehen wir vor einer schwierigen Aufgabe im quatierveträglichen und auch finanzpolitischen Sinne. Wir sind gerade daran, die Bestellungen des Stadtrats zusammenzustellen und die Kosten zu errechnen. Das ist eine mehr davon. Es würde zur Seriosität der Arbeit des Gemeinderats gehören, wenn er Gelegenheit hätte, vor einer Motion mit einem verbindlichen Auftrag die Varianten zu prüfen. Das Anliegen ist anerkannt und auch politisch als Postulat breit abgestützt. Ein Postulat bedeutet nicht, dass man das Anliegen nicht ernst nehmen würde. Ein breit abgestütztes Postulat würde auch im Quartier mindestens so viel Akzeptanz erhalten wie mit einer knapp angenommenen Motion. Die Stadt hat hier durchaus einen Auftrag zu erfüllen; in welcher Form, soll die Verwaltung prüfen. Wenn der Bericht dem Parlament nicht gefällt, besteht immer noch die Möglichkeit einer Ablehnung. Wir brauchen keine Planungsvorlage, deshalb ist die Motion nicht zwingend. Vielleicht wird es einmal eine Kreditvorlage brauchen. Wenn in ein Postulat umgewandelt wird, würde für einmal Konsens herrschen, wenn nicht, werden wir trotzdem versuchen, eine

quartier- und finanzverträgliche Lösung zu finden.

Der Motionär *Oskar Balsiger* (SP): Ich hätte die Zustimmung der bürgerlichen Seite zu einem Postulat, aber ich habe auch gehört, wie schwierig es ist, die Autos zu ordnen. Meine Motion zielt nicht darauf ab, die Autos in Wohlgefallen aufzulösen, sondern sie an einem anderen Ort unterzubringen, wenn nötig, auch in einer Einstellhalle. Es ist jedenfalls ein Effort nötig. Denn wo sie jetzt sind, können sie nicht bleiben, sie müssen zumindest auf die andere Seite. Wegen den Autos kostet die Sache mehr, egal für welche Möglichkeit. Die 3 Varianten des Gemeinderats – ich möchte jedoch beliebt machen, dass Variante 3 gar nicht geprüft wird, da sie Land braucht – sollten weiter bearbeitet werden. Das geht auch mit einer Motion. Gerade weil es Diskussionen braucht und nicht jeder seinen Parkplatz vor dem Haus haben kann, möchte ich an der Motion festhalten, da es dem Vorstoss mehr Boden gibt.

Beschluss

Die Motion wird mit 35 : 31 Stimmen bei 3 Enthaltungen überwiesen.

15 Postulat Oskar Balsiger (SP): Veloverbindung Länggasse – Hinterkappelen: Im „Bremer“ lauert die Gefahr

Antrag Nr. 39

Die Halenstrasse, unter Velofahrenden als Raserstrecke bekannt, ist wichtigste Zufahrt des Veloverkehrs zum Stadtzentrum für die nördlich des Bremgartenwalds gelegenen Gemeinden Wohlen und Kirchlindach. Auf ihr führt die Aare-Route Nr. 8 Richtung Wohlensee, ein touristisches Markenprodukt des Velolands Schweiz. Die vorherrschende Verkehrssituation steht nicht im Einklang mit diesen Netzfunktionen im Bereich Veloverkehr. Die mitten im Wald gelegene Einmündung des Radwegs Wohlen ist unübersichtlich, nachts unbeleuchtet und gefährlich. Die Zahl der Velofahrenden, die auf dem Weg in die Stadt und umgekehrt das Trottoir benutzen, nimmt Jahr für Jahr zu. Sie alle handeln aus Angst, von einem ausser Kontrolle geratenen Fahrzeug um- oder angefahren zu werden. Die Halenstrasse, die eigentlich für den Motorfahrzeugverkehr längst geschlossen sein sollte, scheint eine Art rechtsfreier Raum geworden zu sein.

Erklärtes Ziel des Gemeinderats ist es, Veloverkehr zu fördern. Die Stadt hat grosses Interesse daran, möglichst viele Personen, welche Bern als Arbeits- oder Einkaufsort gewählt haben, als Velofahrende statt als Autopendler zu empfangen. Veloverkehr fördern heisst im vorliegenden Fall dafür zu sorgen, dass sich Velofahrende sicher fühlen, dass sie nicht um ihr Leben bangen müssen.

Ein in der vergangenen Legislaturperiode durchgeführter Versuch, die Strasse für Motorfahrzeuge gänzlich zu sperren, scheiterte vorerst am Widerstand der Gemeinden nördlich des Bremgartenwalds. Das Ziel, die Strasse für motorisierten Verkehr zu schliessen und damit auch die Länggassstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten, bleibt jedoch bestehen. Leider ist zu befürchten, dass seine Erfüllung noch mehr als 5 Jahre Zeit in Anspruch nehmen wird.

Der nachstehende Massnahmenkatalog bezweckt, die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer kurzfristig, in erster Linie auf der Strasse, zu gewährleisten. Angesichts des Erholungswerts der Wege im Bremgartenwald, insbesondere des Radwegs nach Wohlen (Aare-Route Nr. 8), ist jedoch Radwandernden und Kindern die Benützung des Trottoirs zu ge-

statten. Wir ersuchen den Gemeinderat zu handeln und zum Schutze der Velofahrenden nachstehende Verbesserungen in die Wege zu leiten:

- a) Erstellen einer Strassenbeleuchtung im Abschnitt Abzweigung Radweg Wohlen.
- b) Unterstellen der Halenstrasse auf ganzer Länge – eventuell Abschnitt Einmündung Radweg Wohlen bis Kreisverkehr Hintere Länggasse – unter Höchstgeschwindigkeit 60.
- c) Öffnen des einseitigen Trottoirs für den Veloverkehr
 - ab Halenbrücke nur Richtung Stadt (Steigung!),
 - ab Einmündung Radweg Wohlen bis Kreisverkehr Hintere Länggasse für beide Richtungen.
- d) Periodische Durchführung von Kontrollen betreffend Einhalten der Sicherheitslinien und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Eventuell Aufstellen einer ständigen Einrichtung zur Durchführung periodischer Radarkontrollen.
- e) Realisieren einer Abbiegehilfe (lokale Verbreiterung der Strasse) für linksabbiegenden Veloverkehr von der Halenstrasse in den Radweg Wohlen.
- f) Anbringen von Radstreifen als Velokriechspuren im Bereich der Rampen hinauf zur Brücke über die Nationalstrasse.

Bern, 16. August 2001

Antwort des Gemeinderats

Die im Postulat erwähnten Probleme sind bekannt. Verbesserungen wurden bereits vorbereitet:

- Sobald die Wetterverhältnisse es gestatten, werden im Bereich der Brücke über die A1 Änderungen an der Markierung vorgenommen. Mittels einer Doppellinie (Art. 73 Signalisationsverordnung) wird der brückenaufwärts fahrende Verkehr in beiden Richtungen wegen der Sichtbeschränkung durch die Kuppe im Überholverbot behalten, während für den abwärts fahrenden Verkehr eine Überholmöglichkeit markiert wird.
- Auf den Frühling 2002 hin sollen an verschiedenen Stellen der Halenstrasse weitere Überholmöglichkeiten und Radstreifen markiert werden.
- Abschnittsweise sollen Velofahrende künftig das Trottoir benützen dürfen. Entsprechende Massnahmen vor allem im Bereich der Steigungen sind in Prüfung; sie werden im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten im Frühling 2002 realisiert.

In beiden am 3. März zur Abstimmung gelangenden Varianten zur Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau ist die Sperrung der Halenstrasse für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Durch diese Sperrung wird sich die Situation entscheidend verbessern.

Zu den einzelnen Verbesserungsvorschlägen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

- a) Wird im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen Länggasse geprüft.
- b) Wird im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen Länggasse geprüft.
- c) Umsetzung im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten im Frühling 2002.
- d) Eine Erfolgskontrolle wird vorgesehen.
- e) Wird im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen Länggasse geprüft.
- f) Für Radstreifen zusätzlich zur Mittellinie ist auf den Rampen und auf der Brücke selbst kein Platz. Der brückenaufwärts fahrende Verkehr soll in beiden Richtungen wegen der Sichtbeschränkung durch die Kuppe jeweils im Überholverbot behalten werden, während für den abwärts fahrenden Verkehr mit entsprechenden Markierungen eine Überholmöglichkeit markiert wird. Der aufwärtsfahrende Veloverkehr wird soweit möglich auf die Trottoirs verlagert (siehe c).

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Der Postulant *Oskar Balsiger* (SP): Danke für die Behandlung des Vorstosses. Es handelt sich um die Verbindung zwischen Stadt und einer Vorortsgemeinde. Wir sind froh, wenn die Leute von dort mit dem Velo kommen und damit in der Stadt weniger Platz in Anspruch nehmen. Mitten im „Bremer“ gibt es eine sehr gefährliche Stelle: Die Linksabzweigung des Radwegs von der Halenstrasse Richtung Wohlen. Es ist eine Frage der Zeit, bis dort etwas ganz Schlimmes passiert. Der Grund des Vorstosses ist nicht nur die Situation der Pendlerinnen und Pendler von Wohlen nach Bern, auf dieser Achse ist auch die nationale Velowanderoute. Dort verkehren Leute, die mit unseren Verhältnissen nicht vertraut sind. In diesem finsternen Wald ist das Abbiegen beim Eindunkeln sehr gefährlich. Ich habe verlangt: a) eine Strassenbeleuchtung des kritischen Punktes, b) eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h, c) die Öffnung des Trottoirs für den Veloverkehr vor allem stadtwärts, d) den Vollzug von Kontrollen. Es ist eine Rennstrecke wie vor 50 Jahren, da dort nie kontrolliert wird. Weiter habe ich verlangt: Eine Abbiegespur und letztlich Kriechspuren auf der Rampe. Der Gemeinderat will das im Zusammenhang mit den Massnahmen Länggasse prüfen. Ich möchte ihm doch beliebt machen, dass vor allem die Beleuchtung dieses Punktes rasch zur Hand genommen wird. Ich habe Abklärungen geführt: Die Nationalstrasse hat bei der Überführung der Halenstrasse über die Autobahn Strom; dort könnte also die Beleuchtung angeschlossen werden. Es wäre also eine kleine Massnahme. Im übrigen bin ich einverstanden mit der Antwort des Gemeinderats und deren Annahme als Prüfungsbericht.

Heinz Rub (FDP): Das Problem Halenstrasse wird Herrn Tschäppät wohl noch relativ lange verfolgen. Ich habe bei den 2 Varianten den Antrag gestellt, das Fahrverbot zu dieser Abzweigung zu nehmen. Ich unterstelle Ihnen nicht, mir damals bewusst eine falsche Antwort gegeben zu haben. Sie haben gesagt, die Burgergemeinde wolle den Parkplatz dort renaturieren. Es ist wirklich eine viel benutzte Strasse dort. Die Burgergemeinde sagte mir, sie habe in Gesprächen mit der Stadt immer signalisiert, dass sie den Parkplatz und die Velowege aufrechterhalten wolle. Die Sache mit der Renaturierung stimmt nicht. Ich bitte, die Leute, welche mit der Halenstrasse beauftragt sind, im Sinne des Postulats von Oskar Balsiger und auch im Sinne der Wohnbevölkerung der Länggasse die Sache nun richtig durchzuführen.

Für den Gemeinderat Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Von einer Renaturierung der Burgergemeinde habe ich nie gesprochen. Es wurde damals diskutiert, wo das Fahrverbot anfangen solle und wo die verschiedenen Parkplatzsituationen sind. Wir können gerne im Protokoll nachsehen. Wie die Halenstrasse genau gestaltet werden soll, ist eine Sache der Länggassplanung. Das Problem ist bekannt. In der Frage der Parkplätze ist das letzte Wort noch nicht gesprochen, es wird Gegenstand der Gesamtplanung sein.

Beschluss

Das Postulat wird einstimmig überwiesen. Die Antwort des Gemeinderats gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

16 Postulat Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Öffnen der Belpstrasse zwischen Schwarztorstrasse und Eigerplatz in beiden Fahrtrichtungen für den Individualverkehr als Konsequenz der geplanten Sperrung des Hirschengrabens

Antrag Nr. 38

Heute besteht für den motorisierten Individualverkehr aus dem Gebiet der Länggasse über den Hirschengraben eine direkte Fahrverbindung. Infolge der geplanten Sperrung des Hirschengrabens wird der Individualverkehr zu grossen Umwegen gezwungen. Als einzige legale Verkehrsachse bleibt die Strecke Belpstrasse–Effingerstrasse–Zieglerstrasse. Im Gegensatz zum Hirschengraben tangiert diese Route sehr viele Wohngebiete. Die SVP/JSVP-Fraktion erachtet dies als Unsinn. Wir erachten es als unfair, den Privatverkehr zu Umwegfahrten zu zwingen und gleichzeitig mehr Anwohnende durch Verkehrslärm zu belasten.

Die Sperrung des Hirschengrabens ist als eine der umstrittenen, vom Volk beschlossenen KÜL-Massnahmen zu vollziehen. Damit sich aber die negativen Auswirkungen dieses Beschlusses in Grenzen halten, bitten die Unterzeichnenden, als Alternative die Belpstrasse für den Durchgangsverkehr im Teilstück zwischen der Schwarztorstrasse und dem Eigerplatz zu öffnen. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen ist auf bauliche Investitionen nach Möglichkeit vollständig zu verzichten und die Öffnung lediglich signaltechnisch zu realisieren.

Bern, 16. August 2001

Antwort des Gemeinderats

Die Sperrung des Hirschengrabens für den privaten Motorfahrzeugverkehr ist Bestandteil der kurzfristigen Übergangslösung KÜL. Dieses Massnahmenpaket zur Reduktion des Durchgangsverkehrs im Gebiet des Bahnhofs Bern wurde 1997 in einer Volksabstimmung angenommen.

Die Sperrung des Hirschengrabens, dessen Bedeutung mit der geplanten Verlängerung der SBB-Perrons und der Realisierung des Projekts Bahnhof-West mit dem neuen Perronzugang West schon in naher Zukunft markant zunehmen wird, dient primär der Aufwertung dieses öffentlichen Raums zu einem innerstädtischen Platz und attraktiven Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs. Die bereits jetzt starken Fussgängerströme am Hirschengraben werden in den nächsten Jahren noch weiter anwachsen. Deshalb müssen die knappen Räume für Fussgängerinnen und Fussgänger vergrössert werden.

Die Belpstrasse gehört gemäss dem städtischen Verkehrskonzept 1995 im nördlichen Abschnitt zwischen Laupenstrasse und Schwarztorstrasse zum Basisnetz: Sie dient hier der Verbindung des Basisnetzes im Westen mit demjenigen im Norden der Stadt.

Im südlichen Teil ist die Belpstrasse jedoch Bestandteil des Quartiernetzes. Um den quartierfremden Verkehr auf das Basisnetz zu lenken und gleichwohl die Erschliessung der örtlichen Gewerbebetriebe sicherzustellen, wurde hier ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge signalisiert, der Zubringerverkehr jedoch zugelassen. Die Basisnetz-Verbindung zum Eigerplatz wird über die Zieglerstrasse sichergestellt. Für den öffentlichen Verkehr ist die Belpstrasse auf ihrer ganzen Länge eine wichtige Strecke.

Die Auswirkungen der Hirschengraben-Sperre auf das umliegende Strassennetz wurden schon im Planungsstadium eingehend untersucht. Verkehrserhebungen zeigten, dass der grösste Teil der via Hirschengraben ins Monbijou verkehrenden Autos und Motorräder nicht via Mühlemattstrasse Richtung Eigerplatz fährt, sondern über die Monbijoustrasse Richtung Sulgenau oder via Schwarztorstrasse/Sulgeneckstrasse Richtung Marzili. Erwartungsgemäss stellte sich denn auch nach der effektiven Sperrung des Hirschengrabens eine deutliche

Mehrbelastung auf der Achse Laupenstrasse–Belpstrasse–Schwarztorstrasse ein. Zurzeit werden deshalb noch kleine Interventionen zur Verbesserung des Verkehrsabflusses von der Belpstrasse Richtung Schwarztorstrasse und zur Minimierung der Behinderungen des öffentlichen Verkehr auf der Belpstrasse vorbereitet und realisiert.

Eine Wiedereröffnung des südlichen Abschnitts der Belpstrasse für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr als Konsequenz aus der Sperrung des Hirschengrabens drängt sich aufgrund der bisherigen Erfahrungen nicht auf: Von einer Öffnung der Belpstrasse in Fahrtrichtung Nord–Süd würden nur wenige Fahrzeuge profitieren, und die Öffnung in Fahrtrichtung Süd–Nord hätte ohnehin keinen Zusammenhang mit dem Hirschengraben, der ja vor der Sperrung nur in Nord–Süd-Richtung durchgehend befahrbar war.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass sich aus einer Öffnung der Belpstrasse für den allgemeinen motorisierten Individualverkehr neben quartierplanerischen und ökologischen Nachteilen auch solche verkehrstechnischer Art ergäben: Eine Aufhebung des Fahrverbots in der südlichen Belpstrasse führte mit Sicherheit zu Überlastungen an den Knoten Belpstrasse/Schwarztorstrasse und Belpstrasse/Zieglerstrasse (Eigerplatz Nord). Dabei wären auch erhebliche Behinderungen des öffentlichen Verkehrs zu erwarten.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Der Postulant *Hans Ulrich Gränicher* (SVP): Wenn man ein Postulat einreicht, muss man damit rechnen, dass der Gemeinderat es ablehnt. Hätte ich dasselbe als Motion eingereicht, hätte der Gemeinderat vielleicht die Motion abgelehnt, den Vorstoss aber als Postulat geprüft. Die Antwort des Gemeinderats lässt feststellen, dass die konzeptionellen Massnahmen zur Verkehrsplanung im Mattenhof unter die Räder geraten sind. Es gibt sie offenbar nicht. Das gibt mir zu denken. Der Gemeinderat schreibt zwar, nach der Sperrung des Hirschengrabens sei ein wenig mehr Verkehr auf der Achse Laupenstrasse-Schwarztorstrasse zu erwarten gewesen, zur Zeit seien aber keine Interventionen zur Verbesserung des Verkehrsabflusses und zur Minimierung der Behinderung des öffentlichen Verkehrs auf der Belpstrasse geplant. Man lässt es einfach so, wie es kommt, dazu braucht es auch kein Postulat. Man sollte den Gemeinderat zum Beispiel fragen, wie man mit dem Auto von der Länggasse in die Monbijoustrasse kommt. Es gibt keine legale Strasse mehr, man muss zu einem Schleichweg greifen. Es ist interessant, wenn man hört, dass die Sperrung der Belpstrasse eine KÜL-Massnahme sei. Dann muss man allen Stimmberechtigten recht geben, die den Schanzentunnel abgelehnt haben. Bei einer Zustimmung wäre die Ausfahrt des Tunnels direkt auf die Belpstrasse ins Fahrverbot gekommen. Eigentlich eine sensationelle Fehlleistung. Man stellt heute fest, dass jedes 3. Auto gerade Richtung Eigerplatz fährt, wie wenn es kein Fahrverbot gäbe. Legal müssten sie alle nach links abbiegen. Wenn sie es täten, wäre die Behinderungen so stark, dass auch der Bus nicht mehr passieren könnte. Da macht sich der Gemeinderat die Sache sehr einfach, wenn er nicht einmal die Verkehrssituation prüfen will. Ich bin gespannt, was der Gemeinderat zu meinen Ausführungen zu ergänzen weiss.

Fraktionserklärungen

Liselotte Lüscher (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Ich möchte Herrn Gränicher vorschlagen, das Tram zu nehmen, um an die Monbijoustrasse zu gelangen. Ich habe mich gefragt, weshalb ausgerechnet Herr Gränicher, der am Robinsonweg wohnt, die Belpstrasse wieder öffnen will. Welche Autofahrenden wollen das nützen? Wer ins Marzili will, fährt über die Laupenstrasse und zweigt in die Schwarztorstrasse ab. Wer nach Wabern will, macht es gleich. Soll

der Eigerplatz, der bereits ein grosses verkehrstechnisches Problem darstellt, zusätzlich belastet werden? Mit einem Auto durch die enge Belpstrasse zu fahren wäre ohnehin kein Vergnügen. Es soll auch keines sein. Nach dem städtischen Konzept ist das Strassenstück untere Belpstrasse ein Stück Basisnetz, das den quartierfremden Verkehr ausschliesst und damit anders kanalisiert. In der Stadt mit dem Auto herumkurven wird damit ein bisschen weniger attraktiv. Das Konzept soll umgestossen werden durch die absurde Forderung, wenn der Hirschengraben geschlossen sei, müsse irgendwo ein anderes Strassenstück aufgehen, auch wenn es keinen Sinn ergibt. Es kommt mir vor wie eine Trotzreaktion eines Autofahrers. Von uns aus gesehen gehört der Verkehr ohnehin nicht in die Stadt, sondern auf die Autobahnen, davon hat es ja genug. Wir wollen die Wohnqualität in der Stadt fördern und damit die Leute anziehen, die hier wohnen wollen. Das erreichen wir sicher nicht, indem wir verkehrsberuhigte Quartierstrassen für den Durchgangsverkehr wieder eröffnen. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Für die Fraktion FDP *Christoph Müller*: Das Volk hat den KÜL-Massnahmen seinerzeit zugestimmt. Der Schanzentunnel wurde nicht gebaut und die KÜL nachgebessert zu KÜL plus. Mit der Schliessung des Hirschengrabens sind unzweifelhaft weitere umweltbelastende Umwegfahrten notwendig geworden, dazu über Routen durch Wohnquartiere. An der Belpstrasse befinden sich dagegen nur Geschäftshäuser. Das vorliegende Postulat ist ein legitimer Vorschlag für eine Nachbesserung des KÜL. Auch hier wäre Dazulernen nicht verboten. Die FDP-Fraktion unterstützt den Vorschlag, die Verkehrsmassnahmen aus der heutigen Situation und nach Fahrrichtungen getrennt seriös zu prüfen.

Einzelvoten

Oskar Balsiger (SP): Zwei Bemerkungen: Diesem Vorstoss nachgeben, bedeutet nicht eine Nachbesserung von KÜL, sondern einen Rückfall in das Chaos, das wir dort schon hatten, bevor die heute geltende Regelung eingeführt wurde. Es gab vorher in beide Richtungen eine stehende Kolonne. Diesen Zustand wünschen wir uns nicht zurück. Wir haben die Tramhaltestelle Hasler mit Aufwand in eine Kaphaltestelle verwandelt, damit die Fussgänger von Trottoir einsteigen können. Wenn nun der Verkehr wieder über die Belpstrasse laufen würde, müsste man diese Kaphaltestelle wieder aufheben und eine Traminsel bauen, sonst würde das Tram nicht mehr funktionieren. Die Lichtsignalanlage am Eigerplatz hat heute 136 Punkte, wo der Verkehr zur Steuerung erfasst wird. Wenn die Belpstrasse wieder mit Verkehr belastet würde, müssten dort noch etliche Punkte dazu genommen werden. Das Postulat muss abgelehnt werden.

Erich Ryter (SVP): Oskar Balsiger meint, die Kaphaltestelle an der Belpstrasse müsste zurückgebaut werden, wenn dort Verkehr durchfliessen würde. Ich frage mich, weshalb sie an der Thunstrasse nicht zurückgebaut werden muss. Dort und auch an der Muriallee funktioniert es trotzdem.

Für den Gemeinderat Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Wenn Herr Gränicher eine Motion eingereicht hätte, hätten wir einem Postulat auch nicht zugestimmt. Wenn wir es nun nicht wollen, dann nicht, weil wir zu faul zum Prüfen sind, sondern weil klar ist, was wir mit dieser Verkehrslösung bezwecken. Es ist ein klarer politischer Wille, die Strasse geschlossen zu halten. Es ist geprüft und überlegt. An alle Autofahrerinnen und -fahrer: Solange ich Planungsdirektor bin, werden sie noch des öfteren erleben, dass es nicht das höchste Ziel sein muss, in gerader Linie von A nach B zu fahren. Das ist heute schon nicht möglich und durchaus gewollt. Es hat in wesentlichen Teilen etwas zur Lebensqualität in dieser Stadt beigetragen.

gen. Wer das Gefühl hat, dem sei nicht so, soll einmal die alten Pläne hervornehmen, in denen vier bis sechs Spuren über den Bärenplatz vorgesehen waren. Diese Vorstellungen sind noch nicht sehr alt, und es ist nicht so schlecht, dass sie verhindert wurden. Ich bin durchaus der Meinung, dass unser Verkehrsnetz durchlässig sein muss; das bedeutet aber nicht ungebremst auf dem kürzesten Weg. Die Sperrung am Hirschengraben hat mit Schikane nichts zu tun. Er ist der am zweitmeisten begangene Platz in Bern, eine der wichtigsten Umsteigebeziehungen in Bern auch ohne die Westplattform oder das Tram Bern-West. Wir brauchen den Hirschengraben als Verkehrsfläche für Fussgänger und öffentlichen Verkehr, da wir sonst die Umsteigebeziehungen nicht mehr garantieren können. Bezüglich der Belpstrasse hat die Verkehrslösung einiges gebracht. Es gibt bedeutend weniger Verkehr. Dort wohnen noch Leute. Es hat sicher dem Autofahrer keine Erleichterung gebracht. Es bedeutet keinen Kampf gegen das Auto, sondern gegen den Anspruch der Autofahrenden, es immer am bequemsten und schnellsten haben zu wollen.

Beschluss

Das Postulat wird mit 37 : 28 Stimmen abgelehnt.

17 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Andreas Zysset, SP): Einrichtung von Tempozonen vereinfacht – auch in der Stadt Bern?

Antrag Nr. 40

Die Stadt Bern darf bezüglich Einführung von Tempo 30 in den Quartieren als Pionierin bezeichnet werden. Allerdings konnte in der Vergangenheit zahlreichen Wünschen aus den Quartieren und Begehren im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung nicht entsprochen werden, weil die eidgenössische Gesetzgebung den Gemeinden den dafür notwendigen Freiraum nicht gewährte. Immer wieder wurden Vorstösse aus dem Parlament mit dem Hinweis auf die Signalisationsverordnung abgelehnt.

Der Bundesrat hat nun einer Änderung der Signalisationsverordnung auf den 1. Januar 2002 zugestimmt. Diese erlaubt die vereinfachte Einrichtung von Zonen mit Tempobeschränkungen. Dabei wird den Gemeinden und Kantonen in Zukunft die grösstmögliche Freiheit in der Anordnung von Massnahmen, welche die signalisierten Tempobeschränkungen unterstützen sollen, eingeräumt. Mit der Änderung soll die Einrichtung von Tempo-Zonen vereinfacht werden. Es ist vorgesehen, dass anstelle der bisherigen Wohnstrassen neu Begegnungszonen geschaffen werden, in denen Tempo 20 und Fussgängervortritt gilt. Diese Zonen sollen anders als die bisherigen Wohnstrassen neu auch in Quartieren mit überwiegend gewerblicher Nutzung eingeführt werden können. Die geänderte Verordnung ermöglicht die vereinfachte Einführung von Zonen mit Tempobeschränkungen, indem den Kantonen und Gemeinden bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen die grösstmögliche Freiheit gelassen wird. Anstelle von detaillierten Weisungen werden in einer Verordnung des Uvek nur noch minimale Vorgaben über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen (Tempo 20) festgelegt. Der Bundesrat stimmte überdies auch der Möglichkeit zu, dass Hauptstrassenabschnitte ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Verhältnissen in Tempo 30-Zonen integriert werden können.

In den letzten Jahren hat der Gemeinderat bei einer Vielzahl von Vorstössen für Tempo 30 immer wieder argumentiert, dass die eidgenössische Signalisationsverordnung die jeweils vorgeschlagenen Massnahmen nicht erlaube und deshalb abzulehnen sei. Beispielsweise war dies am 9. September 1999 bei der Diskussion um Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse der

Fall. Angesichts der neuen rechtlichen Möglichkeiten bitten wir den Gemeinderat, um die Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Wie gedenkt der Gemeinderat die neu geschaffenen Möglichkeiten für Tempo-Zonen in der Stadt Bern umzusetzen?
2. Bei welchen parlamentarischen Vorstössen der letzten fünf Jahre wurde seitens des Gemeinderats die Umsetzung von Tempobegehren mit Hinweisen auf die eidgenössische Signalisationsverordnung abgelehnt?
3. Wie gedenkt der Gemeinderat angesichts der neuen rechtlichen Möglichkeiten auf hängige Vorstösse aus dem Stadtrat zu reagieren?
4. Ist der Gemeinderat bereit, in den einzelnen Quartieren die Tempo-Zonen aufgrund der neuen gesetzlichen Möglichkeiten rasch zu optimieren und den Vollzug an die neue Ausgangslage anzupassen?

Bern, 1. November 2001

Antwort des Gemeinderats

Die neue Signalisationsverordnung des Bundes über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen (Tempo 20) ist seit 1. Januar 2002 in Kraft. Ausführungsweisungen des Bundesamts für Strassen (Astra) sind vorgesehen, liegen aber noch nicht vor. Gegenüber den bisher gültigen Vorschriften entfällt künftig die Beschränkung der Zonengrösse auf 0,4 km². Tempo 30- und Tempo 20-Zonen können auf Nebenstrassen und neu ausnahmsweise auch auf Hauptstrassen errichtet werden. Nicht mehr zulässig ist die Zonensignalisation Tempo 40.

Nach wie vor gilt, dass die in einer Tempozone liegenden Strassenzüge möglichst gleichartig sein sollen und dass die Ein- und Ausgänge der Zonen als Tore zu gestalten sind.

Begegnungszonen mit Tempo 20 funktionieren nur, wenn der Strassenraum intensiv genutzt (Aufenthalt, Spielen, Flanieren) und die Tempolimits eingehalten wird; andernfalls ist die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, vor allem der Kinder, nicht gewährleistet. Wie der Versuch mit der Flanierzone in Burgdorf und die Erfahrungen mit Begegnungstrassen (vormals Wohnstrassen) in der Stadt Bern weiter gezeigt haben, vermögen Signalisationen und Markierungen allein nicht zu bewirken, dass die Grundanforderungen – intensive Nutzung, Einhaltung der Tempolimits – erreicht werden. Eine echte Koexistenz der verschiedenen Benutzerinnen und Benutzer einer Tempo 20-Zone kann nur zustandekommen, wenn das Erscheinungsbild des Strassenraums die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zum angestrebten Verhalten animiert.

Dies erfordert in der Regel auch bauliche und gestalterische Massnahmen. Für die Wohngebiete in der Stadt Bern typisch sind Quartierstrassen mit beidseitigen Einfriedungen und Trottoirs, verhältnismässig schmale Vorlandstreifen und eine Bebauung, die sich auf den Strassenraum hin orientiert. An vielen Orten wären sehr umfangreiche, kostspielige und städtebaulich teilweise fragwürdige Gestaltungsmassnahmen erforderlich, wenn die nötigen Voraussetzungen für eine funktionierende Begegnungszone geschaffen werden sollten.

In den 55 Tempo 30-Zonen in der Stadt Bern konnte eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeit und der Unfallhäufigkeit erreicht werden. Einzelne Strassenzüge bedürfen jedoch zwingend weiterer Massnahmen, damit das Geschwindigkeitsniveau auf das anvisierte Minimalziel (= 85% der Motorfahrzeuge fahren höchstens 35 km/h) gesenkt und die noch bestehenden Unfallschwerpunkte eliminiert werden können. Mit reinen Markierungen kann die Geschwindigkeitslimits in bestimmten Verhältnissen nicht durchgesetzt werden.

Zu Frage 1: Für den Gemeinderat bilden die Tempo 30-Zonen nach wie vor den Normalfall der Verkehrsführung in den Quartieren. Begegnungszonen mit Tempo 20 können für stark belebte Quartierzentren und für einzelne, von Kindern intensiv zum Spielen genutzte oder

sonst dem Aufenthalt dienende Strassenzüge (Nebenstrassen) und Quartierplätze vorgesehen werden. Entsprechend der bisher verfolgten Politik für einen stadt- und umweltverträglichen Verkehr unterstützt der Gemeinderat die Optimierung bestehender und die Einführung von neuen Tempo 20- und Tempo 30-Zonen im Rahmen der (engen) finanziellen Möglichkeiten und unter der Voraussetzung, dass die Tempo-Zonen aus Sicht des Städtebaus und des Verkehrs zweckmässig sind und die Nutzung von Quartierstrassen als Begegnungsstrassen einem grossen, ausgewiesenen Bedürfnis entspricht.

Zu Frage 2: Vorstösse, deren Entgegennahme der Gemeinderat explizit mit dem erwähnten Hinweis abgelehnt hat, konnten in den Archiven der zuständigen Verwaltungsstellen keine aufgefunden werden. Die folgenden Motionen hatten die Schaffung bzw. Erweiterung von Tempo 30-Zonen zum Inhalt:

- Motion Silvia Aepli (JBFL)/Peter Stucki (EVP) vom 19. September 1996: Tempo 30 im Bereich des Kirchenfeldschulhauses zu den Schulanfangs- und Schlusszeiten; vom Stadtrat erheblich erklärt am 15. Mai 1997.
- Motion Michael Jordi (SP) vom 17. September 1998: Quartierschonender Guisanplatz, (Tempo 30 auf der Kasernenstrasse und der Rodtmattstrasse); vom Stadtrat erheblich erklärt am 6. Mai 1999.
- Motion Andreas Zysset (SP) vom 9. September 1999: Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse; vom Stadtrat erheblich erklärt am 27. April 2000.
- Motion Andreas Zysset (SP) vom 17. August 2000: Kasernenwiese auch für Kinder und Bevölkerung aus dem Quartier (Tempo 30 auf der gesamten Kasernenstrasse); vom Stadtrat erheblich erklärt.

Zu Frage 3: Vorweg ist festzuhalten, dass die Anordnung von Tempolimiten und Zonen generell in die abschliessende Kompetenz des Gemeinderats fallen.

Bezüglich der Kirchenfeldstrasse stellen die neuen rechtlichen Bestimmungen keine geänderte Grundlage für die geforderte Einführung einer Tempo 30-Zone dar. Der Gemeinderat lehnt auf diesem Abschnitt des Basisnetzes Tempo 30 nach wie vor ab.

Für die Breitenrainstrasse und die Kasernenstrasse werden gemäss dem vom Stadtrat durch die Überweisung der erwähnten Motionen erteilten Auftrag im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und Prioritäten Projekte und Kreditvorlagen ausgearbeitet.

Die Einführung von Tempo 30 auf der Rodtmattstrasse wird im Rahmen der Erarbeitung des Richtplans MIV Stadtteil V geprüft. Den Erlass von Fahrbeschränkungen im jetzigen Zeitpunkt hat der Gemeinderat schon in der Motionsantwort abgelehnt.

Zu Frage 4: Siehe Antwort auf Frage 1.

Der Interpellant *Andreas Zysset* (SP): Generell begrüssen wir, dass der Gemeinderat Tempo 30-Zonen in Quartieren als Normalfall und Tempo 20-Zonen dort, wo es Sinn macht, unterstützt. Weniger Freude bereitet die immer wiederkehrende Haltung zu teuren, technokratischen Lösungen, die sich teilweise auch an städtebaulichen Idealvorstellungen misst, die heutzutage aus finanzieller Sicht nicht umsetzbar sind. Ich wohne an einer Strasse, die seinerzeit relativ kostengünstig und nachhaltig beruhigt wurde; in erster Linie mittels Markierungsmassnahmen. An der Beundenfeldstrasse und der Militärstrasse hat man die Parkplätze quer zur Strasse markiert, es wurde teilweise eine Velospur eingerichtet und es wurden Blechblenden verwendet. Das Ganze funktioniert zufriedenstellend für die Anwohnenden. Es wäre an der Zeit, dass der Gemeinderat in allen Quartieren prüft, wo Tempo 30-Zonen noch zu ergänzen sind. Ein paar Beispiele aus dem Breitenrain: Kasernenstrasse, Rodtmattstrasse, Moserstrasse, Stauffacherstrasse und teilweise die Breitenrainstrasse. Sicher hat es in den anderen Quartieren auch solche Beispiele. Innerhalb der Wohnquartieren muss Tempo 30 die Regel und Tempo 50 die absolute Ausnahme werden. Faktisch ist es ja so, dass in den Stosszeiten nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann. Zum Zweiten müsste der Ge-

meinderat, wenn er die Stadt als Wohnstadt ernst nimmt, in allen Quartieren Stadtplätze schaffen. Sie müssten nicht absolut verkehrsfrei sein, Flanierzonen mit Tempo 20 sind auch denkbar. In den Wohnstrassen ist die Errichtung von Begegnungszonen zu fördern und offensiv zu unterstützen. Eine Auseinandersetzung mit den neuen Möglichkeiten ist gefragt, vor allem mit Phantasie und Kreativität und als Folge davon kostengünstig verkehrsberuhigte Quartiere in der Stadt. Damit kann auch die Stadtflucht der Familien nachhaltig gebremst werden. Es sind keine teuren Lösungen gefragt. Es ist auch denkbar, dass einmal etwas einigermaßen improvisiert getan wird und bei einer allfälligen Sanierung der Strasse die baulichen Massnahmen definitiv ausführt werden. Aus der Antwort ist von einem solchen Umdenken zu wenig erkennbar. In diesem Sinne bin ich nicht ganz zufrieden. Ich danke allerdings für die signalisierte Bereitschaft, auf Begehren im Breitenrain einzutreten. Ich nehme das soweit als Versprechen, dass da etwas passiert. Wir sind mit der Antwort teilweise zufrieden.

Der Interpellant ist von der Antwort teilweise befriedigt.

Eingänge

Es werden ein Postulat und sechs Interpellationen eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

Postulat Fraktion GFL/EVP (Verena Furrer-Lehmann, GFL): Bern als Bundesstadt: Verhandlungen über die Bundesstadt-Abgeltungen auf der Basis eines Inventars der städtischen Leistungen

Seit Jahren spricht der Gemeinderat davon, dass die Leistungen der Stadt im Zusammenhang mit ihrer Stellung als Bundesstadt korrekt abgegolten werden sollten. Als Basis für konkrete Verhandlungen verlangt die Fraktion GFL/EVP ein Inventar aller direkten und indirekten Leistungen, welche die Stadt für den Bund erbringt.

Die Stadt Bern erbringt für die Organe des Bundes eine nicht zu unterschätzende Zahl von Leistungen. Zusätzlich erbringt sie eine Vielzahl von Dienstleistungen, von denen – nicht nur aber auch – der Bund und seine Angestellten direkt und indirekt profitieren. Zu Anfang ihrer neuen Stellung als Bundesstadt waren diese Leistungen im Wesentlichen kompensiert durch die Wohnsitznahme von Beamten, die aus der ganzen Schweiz nach Bern umzogen und in der Stadt Steuern zahlten. Inzwischen wohnt eine grosse Mehrheit der Angestellten des Bundes längst ausserhalb der Gemeindegrenzen. Wohl bringt Berns Stellung als Bundesstadt nach wie vor gewisse finanzielle Vorteile für die Bevölkerung, nicht aber für die Stadtkasse.

Wie zu hören war, hat der Gemeinderat die Absicht, in nächster Zeit erneut Verhandlungen aufzunehmen. Für diese konkreten Verhandlungen ist es dringend notwendig, dass die Stadt über ein eigentliches Inventar all der Aufwendungen verfügt, die sie für den Bund tätigt. Es sind dabei sämtliche Angebote der Stadt aufzulisten, auch solche, die bereits ganz oder teilweise abgegolten werden; aufzuführen sind nicht bloss zusätzliche oder besondere Ausgaben, sondern auch Verluste auf der Einnahmenseite. Das Inventar soll das Angebot generell, die Leistungen im Detail und die finanziellen Auswirkungen aufführen. Ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit denken wir an Kulturelle Angebote (inkl. Weltkulturerbe), polizeiliche Mehraufwendungen aller Art (inkl. nationale Demonstrationen), Bildungsbereich, Verluste an Steuereinnahmen (Botschaftsresidenzen und -kanzleien, Bundesverwaltungsgebäude). Manche Leistungen sind bezifferbar, andere weniger, wie etwa das „Image der Schweiz“, das die Bundesstadt generell zu schaffen und zu repräsentieren hat (Sicherheit, Kundenfreundlichkeit, Kultur, Bildung, Infrastruktur etc.)

Der Gemeinderat wird aufgefordert, mit dem Bund baldmöglichst Verhandlungen zu führen über die Abgeltung der Leistungen, welche die Stadt in ihrer Eigenschaft als Bundesstadt erbringt. Zu diesem Zwecke soll er ein umfassendes Inventar aller Leistungen ausarbeiten. In diese Liste sollen sämtliche Angebote und Leistungen einbezogen werden: Ausgaben wie auch nicht-realisierte Einnahmen, heute nicht-abgegoltene wie auch bereits ganz oder teilweise abgegoltene Aufgaben. Als Grundlage für die politische Diskussion ist das Inventar dem Stadtrat zur Kenntnis zu bringen; es bildet die Basis für die Verhandlungen mit dem Bund.

Bern, 21. März 2002

Fraktion GFL/EVP (Verena Furrer-Lehmann, GFL), Ueli Stüchelberger, Barbara Streit-Stettler, Michael Straub, Peter Künzler, Ursula Rudin-Vonwil

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Thomas Fuchs, SVP): Gemeinderat setzt sich über Volkswillen hinweg, verursacht unnötige Kosten und verzögert die seit langem eingereichte Volksinitiative „Der Berner Bär muss bleiben“. Wann wird nun endlich abgestimmt?

Eine von 24 Stadträtinnen und Stadträten unterzeichnete Kleine Anfrage wurde am 21. März 2002 eingereicht und stellte dem Gemeinderat sechs klare Fragen. Die Antworten darauf sind schulmeisterlich, überheblich und absolut ungenügend. Einziges Ziel des Gemeinderats ist es, die Volksinitiative möglichst lange einem Volksverdikt zu entziehen.

Über 8'800 Stimmberechtigte warten also weiterhin ungeduldig auf den Abstimmungstermin. Dabei ist die Fragestellung klar und es sind keine Studien oder Vorarbeiten und Abklärungen notwendig.

Die Unterzeichnenden Ratsmitglieder verlangen vom Gemeinderat folgende Auskünfte und werden weitere Fragen an künftigen Stadtratssitzungen nachfolgen lassen:

1. Der Gemeinderat äusserte sich dahingehend, dass die Initiative „keine Vorwirkung habe“ und „der eingeschlagene Weg“ weitergeführt werde. Was heisst dies konkret und klar verständlich?
2. Wird die Volksinitiative wider besseres Wissen ignoriert, weil sie einer Volksbewegung gleichkommt?
3. Was wurden seit dem Entscheid zum neuen Logo für Anschaffungen getätigt, um das neue Logo in der Stadtverwaltung einzuführen?
4. Was haben diese Anschaffungen gekostet?
5. Wieso ist es in der Stadt Zug möglich, innert Wochen nach Einreichung der Volksinitiative einen Abstimmungstermin für genau dasselbe Anliegen (Logowechsel) festzulegen? Ist die Stadt Zug innovativer und unbürokratischer als die Bundeshauptstadt oder ist der Zuger Gemeinderat volksnaher?
6. Wieso will der rot-grün dominierte Gemeinderat nicht einen raschen klaren Entscheid vom Volk? Hat der Gemeinderat Angst vor den Stimmberechtigten, welche dem neuen Logo an der Urne mit Sicherheit den Garaus machen werden?

Begründung der Dringlichkeit:

Es geht darum wachsenden Schaden zu verhindern. Die Stadt Zug hat aus diesem Grunde sofort einen Abstimmungstermin festgelegt (in Zug kann die Behörde rechnen!). Eine rasche Abstimmung bringt zudem Klarheit und erspart weitere Kosten für anstehende Anschaffungen, welche lediglich unnötige Präjudizien schaffen.

Bern, 21. März 2002

Fraktion SVP/JSVP (Thomas Fuchs, SVP), Rolf Häberli, Rudolf Friedli, Margrit Thomet, Thomas Weil, Erich Ryter, Kurt Hirsbrunner, Rudolph Schweizer, Beat Schori

Die Dringlichkeit wird vom Rat an seiner Sitzung vom 4. April 2002 abgelehnt.

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Thomas Weil, SVP): Antifaschistisch, antidemokratisch, antiparlamentarisch oder die Bewegung des Nihilismus

Am 28. Februar 2002 drangen meist jugendliche Personen in das Berner Rathaus ein. Angeblich handelte es sich um Vertreter der Sans-Papier-Bewegung. Offenbar sind sie problemlos ins Parlamentsgebäude gelangt, konnten herumschreien, Parlamentarier bespucken sowie

Fenster und Böden mit Klebern verunstalten. Aufgrund dieser Vorgänge wurden mehrere Straftatbestände verwirklicht (Hausfriedensbruch, Sachbeschädigung, Beschimpfung, Tötlichkeit). Nach der Pause ist der Ratsbetrieb – wie wenn nichts geschehen wäre – weitergeführt worden. Stillschweigend wurden anschliessend die Toiletten gereinigt. Die im letzten Herbst (aufgrund der Ereignisse im Zuger Parlament) eingeführten Sicherheitsvorkehrungen wurden zu Beginn des Jahres 2002 ersatzlos aufgehoben.

Am Samstag, 18. März 2002, fand unter der harmlosen Bezeichnung „antifaschistischer Abendspaziergang“ eine Aggressionskundgebung ohnegleichen statt (siehe Bund vom 18. März 2002). Dabei kostete diese Ausübung von Grundrechten allein für den angerichteten Sachschaden über Fr. 100 000.00. Dass solche Vorkommnisse mit einer legitimen Wahrnehmung von Grundrechten in einem demokratischen Rechtsstaat natürlich nicht im Entferntesten zu tun haben, liegt auf der Hand und bedarf keiner weiteren Erklärung. Die Rädelsführer solcher Kundgebungen unterscheiden sich weder in ihrem Benehmen noch im Auftreten von den von ihnen bekämpften Faschisten. Wieder einmal mehr gilt: „Les extrêmes se touchent“. Wie erwähnt, geht es hierbei nicht um Wahrnehmung demokratischer Rechte, sondern viel eher um die systematische Aushöhlung und Lähmung des Rechtsstaates und seiner Einrichtungen. Sofern die Polizei die öffentlichen Güter Sicherheit und Ordnung gegen Gewalt und Chaotismus schützen will, richtet sich die anschliessende Kritik des „Bündnisses alle gegen Rechts“ natürlich gegen Polizistinnen und Polizisten. Die Organisatoren liessen auch verlauten, dass es nicht angehe, wenn die Polizei mit Wasserwerfern das UNESCO Kulturgut Bern bespritzt. Die Sprayereien von Demonstrantinnen und Demonstranten gehören mittlerweile offensichtlich zum Bestandteil der stadtbernischen Kultur. Es handelt sich immer um die gleiche (glücklicherweise leicht durchschaubare) Logik.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgenden Fragen zu beantworten:

1. Was werden konkret für Massnahmen ergriffen, damit in Zukunft derartige Vorfälle unterbleiben?
2. Werden die Organisatoren entsprechend zur Rechenschaft gezogen?
3. Gilt für den Sachschaden von rund Fr. 100 000.00 das Verursacherprinzip oder muss die Stadt Bern für die Kosten aufkommen?

Begründung der Dringlichkeit:

In kürzester Zeit sind jetzt derart unerfreuliche Ereignisse vorgefallen. Die grosse Mehrheit der Berner Bevölkerung fühlt sich verunsichert. Eine weitere Stadtflucht – insbesondere von finanzkräftigen Steuerzahlen – muss endlich verhindert werden. Es liegt auf der Hand, dass weitere Ausschreitungen zu erwarten sind.

Bern, 21. März 2002

Fraktion SVP/JSVP (Thomas Weil, SVP), Rolf Häberli, Hans Ulrich Gränicher, Rudolph Schweizer, Margrit Thomet, Thomas Fuchs, Erich Ryter, Kurt Hirsbrunner, Rudolf Friedli

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Interpellation Fraktion FDP (Christine Bosshardt): Kunden werden zu Gefahrgut: Sicherheit für Kunden und Personal in Trams und Bussen von BernMobil

In der BZ vom 7. März 2002 wird in einem Artikel unter dem Titel „Kunden werden zu Gefahrgut“ festgehalten, dass Übergriffe auf das Zugpersonal massiv steigen. Zugbegleiter werden angepöbelt und gar angegriffen und mit Waffen bedroht. Nach den Vorkommnissen vom

17. März 2002 während des antifaschistischen Abendspazierganges stellt sich verstärkt die Frage, wie weit sind das Personal von BernMobil aber auch Benützer und Benützerinnen des öV solchen Angriffen ausgesetzt. Wir bitten den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Massnahmen gegen die Gewalt in öffentlichen Verkehrsmitteln werden vorgesehen?
2. Ist eine Zusammenarbeit mit den SBB, RBS und BernMobil im Bereich des Hauptbahnhofes zur Verbesserung der Sicherheit vorgesehen?
3. Werden tätliche Angriffe auf Personal und Passagiere statistisch erfasst? Welches sind die Ergebnisse?

Bern, 21. März 2002

Fraktion FDP (Christine Bosshardt), Adrian Haas, Philippe Müller, Kurt W. Weyermann, Heinz Rub, Thomas Balmer, Hans Peter Aeberhard, Hans-Ulrich Suter, Christoph Müller, Markus Blatter, Stephan Hügli, Ueli Haudenschild, Mario Marti, Katharina Suter

Interpellation Fraktion FDP (Philippe Müller): Abendkrawalle – wie lange noch?

Am letzten „antifaschistischen Abendkrawall“ vom Samstag, 16. März 2002 wurden von den Demonstranten einmal mehr gewaltsam Personen gefährdet und verletzt und Sachen beschädigt. Diese Gewaltanwendungen waren von Anfang an geplant. Jedenfalls hatten die Teilnehmer die für diesen Zweck nötige Aus-Rüstung von Beginn weg dabei. Die Veranstalter hatten keine Bewilligung, sie weigerten sich angeblich, überhaupt um eine solche nachzusehen. Neuerdings wurden nun offenbar sogar „lebende Schutzschilder“ in Form von – gemäss Presse „verängstigten“ – Kleinkindern und (ungeborenen) Babys mitgeführt. Diese menschenverachtende Vorgehensweise war in der Schweiz bisher nur aus ausländischen Pressberichten bekannt.

1. Wie gedenkt der Gemeinderat inskünftig für Demonstrationen die (für alle erst ermöglichende) Bewilligungspflicht durchzusetzen?
2. Weiss der Gemeinderat, wie sich die Teilnehmer über die bevorstehende Demo informierten?
3. Weiss der Gemeinderat, wie und wo sich die Teilnehmer bereitmachten und versammelten?
4. Weiss der Gemeinderat, woher die Teilnehmer kamen?
5. Ist der Gemeinderat bereit, inskünftig solche erkennbar primär auf Gewaltanwendung zielende Veranstaltungen im Keime zu ersticken?
6. Ist der Gemeinderat bereit, inskünftig konsequent mit allen rechtlichen Mitteln gegen die gesetzlichen Vertreter der an solchen Demos mitgeführten und bewusst einer erheblichen Gefährdung ausgesetzten Kinder vorzugehen?

Begründung der Dringlichkeit:

- Weitere ähnliche Veranstaltungen zu erwarten.
- Eskalationsgefahr.

Bern, 21. März 2002

Fraktion FDP (Philippe Müller), Ueli Haudenschild, Christine Bosshardt, Urs Jaberg, Katharina Suter, Christoph Müller, Stephan Hügli, Hans-Ulrich Suter, Hans Peter Aeberhard, Mario Marti, Kurt W. Weyermann, Heinz Rub, Thomas Balmer, Annemarie Lehmann, Adrian Haas

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Interpellation Lydia Riesen / Dieter Beyeler (SD): Antifaschistischer Abendspaziergang

Eine angeblich friedlich geplante, jedoch unbewilligte, Kundgebung „Antifaschistischer Abendspaziergang“ gegen Rechtsextremismus sei geplant gewesen, ertönt es lautstark. Sicher wäre diese Kundgebung bei Berns Bevölkerung auf Verständnis gestossen, wäre die Debatte über den Rechtsextremismus nicht total missbraucht worden. Denn leider muss erneut festgestellt werden, dass sich die 1500 bis 2000 Teilnehmer, Vermummte, Herumtobende, Faschistoide, Chaotische und Pseudoantifaschisten zu gesetzlosen, gewalttätigen Zerstörern entwickelten, welche die Stadt Bern einmal mehr terrorisierten.

Und genau diese Randalierer verlangen härtere Massnahmen gegenüber dem Extremismus; beklagen sich jedoch über einen unverhältnismässig gewalttätigen Polizeieinsatz und über Wasserwerfer gegen Kulturerbe.

Die Schweizer Demokraten lehnen nach wie vor jede Art von Gewalt und politischen Extremismus ab, sei dies von rechts oder von links. Deshalb sind umgehend griffige Massnahmen einzuleiten!

Wir bitten den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Sieht der Gemeinderat ebenfalls dringenden Handlungsbedarf in dieser Sache?
2. Wenn Ja, welche griffigen Massnahmen wird er einleiten, um eine weitere Verschandelung in der Stadt zu vermeiden? (Schutz des Unesco-Weltkulturerbe Bern-Stadt)
3. Ist der Gemeinderat bereit in Zukunft sämtliche vermummte Teilnehmer einer Demo zu neutralisieren, notfalls mittels vorsorglicher Festnahme?
4. Oder bedarf es eines noch engeren Kontakts mit der kantonalen Berner Regierung, um zukünftig ähnliche Vorfälle zu vermeiden?
5. Hat sich der Gemeinderat schon Gedanken gemacht, wie er die Bewilligungspflicht für Demos regeln und durchsetzen will?
6. Welche Hilfe und Unterstützung kann die Berner Bevölkerung von der Stadtregierung erwarten, bevor unreparable Schäden entstanden sind oder Stimmen lauter werden, welche behaupten, Berns Gemeinderäte seien unfähig – ausser Polizeidirektor Kurt Wasserfallen – in der Stadt Bern für Ruhe und Ordnung zu sorgen?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Bevölkerung ist beunruhigt und erwartet Hilfe und Unterstützung. Vor allem will sie wissen, wie sie gewährleistet wird und wann endlich die Sprayer und Chaoten oder deren Eltern mit drastischen Bussen belegt werden.

Bern, 21. März 2002

Lydia Riesen / Dieter Beyeler (SD)

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Interpellation Fraktion GB/JA!/GPB (Erik Mozsa, JA! / Catherine Weber, GB): Politisch motivierter Polizeieinsatz?

Die beim „antifaschistischen Abendspaziergang“ vom 16. März 2002 entstandenen Sachschäden sind für die Betroffenen sicherlich unangenehm und ihr Ärger ist verständlich. Die Reaktion der Polizeikräfte in der unteren Altstadt – vor allem aber am Bollwerk – stehen hingegen in keinem Verhältnis zu den hinterlassenen Sachschäden, die zum allergrössten Teil in gesprayter Form sichtbar sind. Weder kann von „schweren Ausschreitungen“ die Rede sein noch haben die Demonstrationsteilnehmenden in irgend einer Art und Weise Personen bedroht.

Mehr als nur bedenklich ist auch, dass sich der Polizeidirektor zitieren lässt, die „Brut aus der Reitschule terrorisiere einmal mehr die Stadt Bern“.

Aufgrund verschiedener Zeugenaussagen und uns vorliegender Video-Aufnahmen bleiben viele Fragen zum Polizeieinsatz offen, ganz besonders was die Strategie der Einkesselung am Bollwerk betrifft. Hierzu muss festgehalten werden, dass die Situation nur dank dem Verhalten der am Boden sitzenden Demonstrierenden nicht eskaliert ist. Hätten sie sich vehementer gegen die Abführung von einzelnen Personen zur Wehr gesetzt – z. B. gegen die brutale Verhaftung einer jungen Frau – wäre die Situation von der Polizei nicht mehr kontrollierbar gewesen und es hätte tatsächlich zu Ausschreitungen kommen können.

Wir fragen deshalb den Gemeinderat:

1. Wann genau (bereits im Vorfeld der Kundgebung oder ad hoc während der Kundgebung?) ist das polizeiliche Einsatzdispositiv erarbeitet worden, insbesondere die Massnahmen wie die Blockaden Altstadt/Bollwerk, die weiträumige Strassenabspernungen Bollwerk/Lorrainebrücke, Neubrücke/Bahnhofplatz?
2. Wie war die Einsatzleitung organisiert: Welche Kompetenzen hatte der Einsatzleiter vor Ort, welche der Polizeikommandant in der Zentrale und an welchem Punkt hat sich der Polizeidirektor als politisch Verantwortlicher persönlich eingeschaltet und welche Befehle hat er erteilt?
3. Bestand ein Kommunikationskonzept der Polizei gegenüber den Demonstrierenden und wenn Ja, wie sah dieses aus: Wer sollte allfällige Verhandlungen führen oder den Kundgebungsteilnehmenden die Entscheide der Polizei klar mitteilen?
4. Wer anlässlich der Blockade in der Gerechtigkeitsgasse gab den Befehl, die Personalien von allen rund 2000 am Boden sitzenden Demonstrierenden aufzunehmen und was hätte die Polizei (es besteht keine Ausweistragepflicht in der Schweiz) mit denjenigen Demonstrierenden gemacht, die sich nicht genügend hätten ausweisen können?
5. Wer, wann und weshalb gab den Befehl zum jeweiligen Einsatz von Tränengas und Gummischrot und nach welchen Kriterien wurden die insgesamt 33 Personen verhaftet?
6. Warum wurde auf die Verhandlungsangebote seitens der Demonstrierenden – bei den Polizeiblockaden in der unteren Altstadt und beim Bollwerk – nicht eingegangen resp. wer hat entschieden, nicht darauf einzugehen?
7. Bei den Verhaftungen am Bollwerk gab es Verletzte: Hat die Polizei bei Ankunft in der Polizeikaserne umgehend ärztliche Hilfe beigezogen – wenn Nein, weshalb nicht?
8. Stimmt es, dass u.a. eine Art Beruhigungsspray zum Einsatz kam (direkt in den Mund) und wenn Ja, worum handelt es sich dabei genau?
9. Welche Einschätzung hat die Polizei bezüglich der von mehreren Zeugen gesehenen, anwesenden Neonazis?
10. Wieviele Polizeibeamte waren im Einsatz – wieviele in Uniform, wieviele zivil und was genau war die Aufgabe der Polizeibeamten in Zivil?
11. Was hat der ganze Polizeieinsatz gekostet?

12. Wie genau geht die Polizei vor, dass sie jeweils innert kürzester Zeit Auskunft über den entstandenen Sachschaden geben kann, resp. wie erfasst und berechnet sie die Schäden?
13. Ist der Direktor für Öffentliche Sicherheit bereit, seine Aussage über die „Brut der Reitschule“ zurückzunehmen und sich öffentlich zu entschuldigen – wenn Nein, weshalb nicht?

Bern, 21. März 2002

Fraktion GB/JA!/GPB (Erik Mozsa, JA! / Catherine Weber, GB), Natalie Imboden, Peter Sigrist, Michael Jordi, Doris Schneider, Daniele Jenni, Blaise Kropf

Schluss der Sitzung: 21.50 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Annemarie Sancar-Flückiger*

Die Protokollführerin: *Anna Tschannen*