

Genehmigt am 17.1.2002

Protokoll Nr. 56

Sitzung von Donnerstag, 8. November 2001, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Christoph Stalder

Anwesend:

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

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

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

Entschuldigt:

Annette Brunner
Guglielmo Grossi
Esther Kälin Plézer

Daniel Kast
Liselotte Lüscher
Max Suter

Catherine Weber
Andreas Zysset

Vertretung des Gemeinderats:

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

Entschuldigt:

Alexander Tschäppät

Traktanden

1.	Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Stopp dem Konfliktgrün bei Schul- und Sportanlagen (Tschäppät)	207
2.	Motion Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter): Planvorlagen für die ESP-Gebiete (Tschäppät)	165
3.	Interpellation Natalie Imboden (GB): Neue Autobahn für die Stadt Bern? Was steckt hinter dem Nationalstrassenprojekt „Südumfahrung Bern“? (Tschäppät)	163
4.	Interpellation Margrit Thomet (SVP): Wie wichtig ist dem Gemeinderat der öffentliche Verkehr im westlichen Gebiet der Gemeinde Bern? (Tschäppät)	183
5.	Dringliche Interpellation Fraktion GB, JA!, GPB (Peter Sigerist, GB): Wildwuchs im Antennenwald (Baumgartner)	208
6.	Verbesserung der Situation im Pflegebereich; Nachkredit (Thomet/Begert)	188
7.	Interpellation Barbara Mühlheim (SP): Sexueller Übergriff ist kein Kavaliersdelikt (Begert)	196
8.	Postulat Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger: Parkhäuser in der Stadt Bern: Mehr Transparenz (Auslegeordnung und Strategie) (Frösch)	178
9.	Dringliche Interpellation Fraktion GB, JA!, GPB (Peter Sigerist, GB): Steuergeschenk für die ZLB Bioplasma – Wirtschaftsförderung oder (un)heimliches Geschenk? (Frösch)	209
10.	Dringliche Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Geheime Steuergeschenke der Berner Regierung von 80 Millionen Franken, auf die Stadt und Kanton in den nächsten 8 Jahren verzichten wollen oder sollen (Frösch)	210
11.	Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern: Teilrevision Marktgebühren (Rub/Wasserfallen)	100
12.	Interpellation Melanie Leskow (JUSO): Zwangsausschaffungen durch die städtische Fremdenpolizei (Wasserfallen)	168
13.	Interpellation Rudolph Schweizer (SVP): Polizeistunde nicht gleich Polizei-stunde oder vor dem Gesetz ist nicht jeder gleich (Wasserfallen)	167
14.	Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Vorgehen bei Straftaten bei der Direktion für Öffentliche Sicherheit (DSI) und der Direktion für Bildung, Umwelt und Integration (BUI) (Wasserfallen)	173
15.	Interpellation Peter Bühler (SD): Drogenbrennpunkte: Heiliggeistkirche, Spitalgasse, Guayas! Wie lange schaut der Gemeinderat noch tatenlos zu? (Wasserfallen)	182
16.	Interpellation Béatrice Stucki (SP): Sparen wider besseres Wissen - streichen des Erlasses der Hundesteuer für blinde und sehbehinderte Hundehalterinnen und -halter (Wasserfallen)	195
17.	Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Besteuerung der Blindenhunde in der Stadt Bern (Wasserfallen)	192
18.	Interpellation Fraktion FDP (Christoph Müller / Hans-Ulrich Suter): Sleeper und gewalttätige Demos – wie weiter? (Wasserfallen)	194
19.	Interpellation Peter Bühler (SD): Muss die Bevölkerung der Stadt Bern mit weiteren linksextremen Ausschreitungen in den nächsten Wochen rechnen? (Wasserfallen)	193

Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ich habe an der letzten Sitzung mitgeteilt, dass wir allenfalls am 29. November 2001 bereits um 15.00 Uhr beginnen werden. Der Grosse Rat hat ebenfalls ein reich befrachtetes Programm und tagt auch am 29. November 2001. Wir haben uns darauf geeinigt, falls es nötig sein wird, die SR-Sitzung um 16.00 Uhr zu beginnen. Dies sehen wir erst am Schluss der Sitzung vom 22. November 2001.

Traktandenliste

Die Traktanden 9 + 10, sowie die Traktanden 16 + 17 werden gemeinsam behandelt.

Ordentliche Traktanden

1 Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Stopp dem Konfliktgrün bei Schul- und Sportanlagen

Antrag Nr. 207

Am 9. März 2000 wurde die Motion Stucki „Kinder in der Stadt Bern: Mehr Sicherheit auf Schulwegen – auch bei Lichtsignalanlagen!“ eingereicht. Damit wurde der Gemeinderat aufgefordert, dem Stadtrat einen Kreditantrag für die kinderverträgliche Sanierung aller Lichtsignalanlagen vorzulegen. Mit dem vom Gemeinderat am 7. Juni 2000 beschlossenen „Massnahmenpaket zu Verkehrssicherheit bei Lichtsignalanlagen“ ist diese Motion jedoch nicht erfüllt.

Obschon die Schulkinder während den Stoss- und Stresszeiten unterwegs und am meisten gefährdet sind und trotz der vor rund 19 Monaten eingereichten Motion ist das Konfliktgrün noch immer nicht von Berns Strassen verschwunden (z.B. Schulhaus Sonnenhof, Kreuzung Ostring). Störend sind in diesem Zusammenhang zudem folgende Punkte:

- Aufgrund einer Nachfrage bei der Verwaltung ist davon auszugehen, dass die Motion in einer Schublade verschwunden ist.
- Besorgte Elternräte werden nicht ernst genommen. Ihre Anliegen werden mit der Begründung fehlender Finanzmittel zurückgewiesen (im Konkreten Fall standen Fr. 30 000.00 zur Diskussion!).
- Zum Teil werden mit Minimalvarianten neue Gefahren geschaffen: So können kurze Grünphasen (z.T. nur 5 Sekunden) dazu verleiten, das Rotlicht zu missachten oder die Strasse zu betreten, ohne auf den Verkehr zu achten.

Gerade das Argument fehlender finanziellen Mittel ist im Zusammenhang mit der Sicherheit der Schülerinnen und Schüler inakzeptabel. Wir stellen dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wo wurde seit einreichen der Motion Stucki das Konfliktgrün beseitigt?
2. Welche Massnahmen wurden realisiert und wieviel haben sie gekostet?
3. Wo besteht heute noch Konfliktgrün resp. sind die Grünphasen für die Fussgängerinnen und Fussgänger weniger als 15 Sekunden?
4. Bis wann gedenkt der Gemeinderat diese Gefahrenherde zu beseitigen?
5. Welche Kosten sind dafür zu veranschlagen?
6. Ist der Gemeinderat bereit, in Zusammenarbeit mit der Planungs- und Verkehrskommission des Stadtrats den jeweiligen Verhältnissen angepasste Verbesserungen (z.B. Steuerung der Verkehrsampeln, Minimalzeit für die Überquerung der Strassen, Bewegungsmelder) auf Schulwegen sowie bei Schul- und Sportanlagen auszuarbeiten und umzusetzen?

Begründung der Dringlichkeit:

- Die Wiederaufnahme der Schule nach den Herbstferien sowie die Wetterbedingungen und die damit verbundenen schlechten Sicht- und Verkehrsbedingungen im Herbst und im Winter.
- Die im März 2000 eingereichte Motion wurde im Gemeinderat noch nicht behandelt und konnte bis heute im Stadtrat nicht traktandiert werden. Gemäss Artikel 57 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Stadtrats von Bern muss der Gemeinderat eine Motion innerhalb von sechs Monaten zuhänden des Stadtrats verabschieden.

Bern, 18. Oktober 2001

Alexander Tschäppät, Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: Das Anpassen der Lichtsignalsteuerungen an die stetig sich verändernden Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist in der heutigen Zeit klar eine Daueraufgabe. Im Zentrum steht in erster Linie die Verbesserung der Verkehrssicherheit, namentlich auch zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger und ganz besonders der Kinder. Die entsprechenden Massnahmen werden aufgrund einer Mehrjahresplanung ausgeführt, welche die finanziellen und personellen Ressourcen, aber auch die technischen Gegebenheiten berücksichtigt.

Im Sommer 2000 wurde ein weiteres Massnahmenpaket in Angriff genommen, das vor allem der Sanierung von Lichtsignalanlagen auf Schulwegen gilt. Die Motion Margrit Stucki-Mäder (SP) betreffend „Kinder in der Stadt Bern: Mehr Sicherheit auf Schulwegen – auch bei Lichtsignalanlagen“ ist keineswegs in einer Schublade verschwunden. An der Sache wird laufend gearbeitet. Der Gemeinderat wird demnächst zum Vorstoss Stellung nehmen. Er hat die Überprüfung des Konzepts zur Schulwegsicherung/Verkehrsinstruktion und das Erstellen sicherer Schulwege als Kernmassnahmen in die Legislaturrichtlinien 2001 bis 2004 aufgenommen. Es ist uns bewusst, dass es eine wichtige Aufgabe ist, deshalb wurden sie in den doch stark reduzierten Zielsetzungen als eine der wichtigsten Massnahmen festgehalten.

Die in der Motion geforderte Aufhebung von Konfliktgrün-Situationen hat neben dem unbestrittenen Vorteil der zeitlichen Trennung von Verkehrsströmen den Nachteil, dass sie in der Regel zu verlängerten Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden führt. Dies wiederum zieht nach sich, dass es vermehrt zu Rotlichtmissachtungen kommt. Am Knoten Schlossstrasse/Huberstrasse z.B. entfällt ein Drittel aller Fussgänerbewegungen auf Rotlichtmissachtungen! Solche treten, wie Erhebungen zeigen, vor allem bei Übergängen parallel zu stark befahrenen Hauptachsen mit geringem Abbiegeverkehr und generell bei den Fussgängerstreifen auf Zugängen zu öV-Haltestellen auf.

Missachtet werden Rotlichter nicht nur von Fussgängerinnen und Fussgängern, sondern, in allerdings geringerem Umfang, auch von den anderen Verkehrsteilnehmenden. Teilweise entschärft werden könnte diese Situation nur durch die Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren mit entsprechenden Strassenausbauten, die an sich aber nicht erwünscht und in innerstädtischen Verhältnissen oft gar nicht realisierbar sind.

Die Verlängerung von Wartezeiten durch die Aufhebung von Konfliktgrün-Situationen beeinträchtigt auch die Kapazität des Basisnetzes. Auf diesem kommt es vermehrt zu Staus und in der Folge zu Verlagerungen des Verkehrs auf das Quartierstrassennetz, in schlimmeren Fällen zu gravierenden Funktionsstörungen auf Teilen des Basisnetzes, von denen dann auch der öffentliche Verkehr betroffen ist. Auf der RBS-Buslinie A z.B. sind seit der Aufhebung des Konfliktgrüns am Knoten Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse in den Spitzenzeiten Verspätungen von 4 bis 8 Minuten zu beobachten.

Zu den Fragen 1 und 2:

Das Konfliktgrün wurde an den folgenden Lichtsignalanlagen aufgehoben:

Winkelriedstrasse/Sempachstrasse, Huberstrasse/Schlossstrasse, Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse, Bümplizstrasse/Brünnenstrasse, Bernstrasse/Morgenstrasse und Bernstrasse/Bethlehemstrasse.

Am Knoten Länggass-/Neufeldstrasse wird parallel zu den Baumpflanzungen entlang der Länggassstrasse gegenwärtig eine Verbesserung der Verkehrssteuerung vor allem zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert. Dazu muss das alte Steuergerät ersetzt werden. Die Kosten dafür betragen rund Fr. 115 000.00.

Am Knoten Viktoriastrasse/Gotthelfstrasse wurden als Sofortmassnahme in Absprache mit der Elternvertretung Warnblinker installiert. In einem weiteren Schritt ist die Schaffung eines zusätzlichen, lichtsignalgesicherten konfliktfreien Fussgängerstreifens über die Viktoriastrasse vorgesehen.

Der Knoten Ostring/Buchserstrasse ist in Realisierung; die Inbetriebnahme voraussichtlich Ende Januar 2002. Die Aufhebung des Konfliktgrüns ist hier mit grösseren Eingriffen in die Steuerung verbunden. Zusätzlich werden gleichzeitig weitere Massnahmen ausgeführt: eine verbesserte Ausfahrt für Velos aus der Egelgasse, ein verbesserter Zugang zur Tramhaltestelle, Massnahmen zur Vermeidung von Auffahrunfällen auf dem Ostring. Die betroffenen Elternräte wurden darüber orientiert, dass der erforderliche Kredit im September 2001 bereitgestellt worden ist.

Für den Knoten Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse werden ergänzende Massnahmen vorbereitet, um die langen Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Rückstaubildung und damit die Behinderung des öffentlichen Verkehrs auf der Laubeggstrasse zu reduzieren.

Zu den Fragen 3 und 4:

Konfliktgrün oder Grünphasen für Fussgängerinnen und Fussgänger, die kürzer sind als 15 Sekunden, existieren an allen Lichtsignalanlagen der Stadt Bern, an denen geregelte Fussgängerstreifen bestehen.

Der Gemeinderat wird dafür sorgen, dass das Konfliktgrün auf sämtlichen Wegen, die dauernd als Schulwege dienen, beseitigt wird. Solange dieses Ziel nicht erreicht ist, sollen die betroffenen Schulen und die Eltern informiert und die Verkehrserziehenden beauftragt werden, mit den Kindern den Umgang mit dem Konfliktgrün zu üben.

Eine konsequente Eliminierung *aller* Konfliktgrün-Situationen erachtet der Gemeinderat aus den eingangs erwähnten Gründen als nicht machbar. Es ist sicher machbar und sinnvoll, dort wo Schulwege betroffen sind, es hat sehr viele andere Konfliktgrün-Situationen, der Gemeinderat ist der Meinung, es sei unrealistisch oder sogar kontraproduktiv, wenn wir eine konsequente Verlängerung aller Grünphasen auf 15 Sekunden einführen würden. Eine solche Massnahme würde vor allem an kurzen Fussgängerstreifen zu noch mehr Rotlichtmissachtungen führen. Zudem würden an vielen Knoten des Basisnetzes die erforderlichen Netzkapazitäten nicht mehr erreicht. Die Dauer der minimalen Grünphasen muss jeweils auf die Länge der Übergänge abgestimmt werden. Punktuell ist der Einbau von sogenannten Bewegungsmeldern vorgesehen, die eine flexible Anpassung der Grünzeiten an die Gehgeschwindigkeit der Fussgängerinnen und Fussgänger ermöglichen. Im Projekt am Knoten Ostring/Buchserstrasse z.B. ist diese Massnahme enthalten.

Zu Frage 5:

Da der Gemeinderat eine Eliminierung aller Konfliktgrün-Situationen grundsätzlich als nicht machbar erachtet, ist eine Kostenschätzung wenig sinnvoll.

Zu Frage 6:

Die Planungs- und Verkehrskommission (PVK) ist eine vorberatende Kommission des Stadtrats, die sich primär mit den Vorlagen zu beschäftigen hat, welche der Gemeinderat dem Stadtrat unterbreitet. Zusätzlich kann sie sich regelmässig über die Tätigkeit des Gemeinderats und der Verwaltung in den Aufgabenbereichen Planung und Verkehr orientieren lassen. Schliesslich steht es ihr frei, mit eigenen Vorstössen via Stadtrat bestimmte Massnahmen auszulösen. Auf dieser Grundlage ist der Einfluss der PVK auf den Gang der Dinge gewährleistet. Ein weiterer Ausbau erachtet der Gemeinderat deshalb als nicht angebracht.

- Auf Antrag des Interpellanten gewährt der Rat Diskussion. -

Michael Aebersold (SP) dankt dem Gemeinderat für die Antwort, die trotz der kurzen Frist ausführlich ausgefallen ist. Vorgängig halte ich fest, dass wir nie flächendeckende Eliminierung von Konfliktgrün-Situationen verlangt haben. Es ist klar die Rede von Schulwegen, Schulanlagen, schon der Titel der Interpellation zielt in diese Richtung. Die Diskussion schliesst nahtlos an die Diskussion vor einer Woche an. Wir haben übers Alterskonzept und

den Stand der Umsetzung gesprochen. Dabei kamen verschiedene Aussagen, welche genau in diese Richtung zielen, die Probleme bei Fussgängerstreifen. Der Wunsch wurde geäussert, dass die Grünphase für Fussgängerinnen und Fussgänger um 10 Sekunden verlängert werden sollte. Hans-Ulrich Suter hat im Namen der FDP darauf aufmerksam gemacht, dass das Überqueren von Strassen auch bei Altersheimen ein Problem sei und sogar Gemeinderätin Begert hat zugestanden, dass es für sie manchmal schwierig sei, bei grün über die Strasse zu gelangen. Heute geht es aber um die Kinder, das heisst, dass wir mit einem Klaps zwei Fliegen schlagen können. Einerseits eine Verbesserung für die älteren Leute, andererseits für die Kinder, deshalb appelliere ich an den Gemeinderat, dass die Kinder von uns auch voll unterstützt werden. Die heutige Situation ist zum Teil katastrophal, es ist bekannt, es ist insbesondere auch Elternvertreterinnen und -vertretern bekannt, die seit Jahren gegen die Missstände ankämpfen. Konfliktgrün entsteht nach wie vor beim Sonnenhof, die Autofahrerinnen und Autofahrer fahren relativ schnell und biegen dort ab, Grünphasen von 5 Sekunden führen dazu, dass insbesondere Erwachsene diese missachten und die Strasse auch bei Rot überqueren. Die Kinder eifern ihnen nach, was zu weiteren gefährlichen Situationen führt. Es geht hier nicht um die Diskussion Verkehrsverhalten, alle sollten sich korrekt verhalten. Es ist klar, dass wir von Kindern nicht das Gleiche erwarten können wie von Erwachsenen. Die Lösung des Problems ist relativ einfach. Wir wollen eine minimale Grünphase, damit Kinder und ältere Erwachsene Zeit haben, die Strassen zu überqueren. Trotz schlimmen Unfällen, trotz politischen Vorstössen und Einsatz engagierter Eltern bestehen noch immer Konfliktgrün-Situationen. Es freut uns, dass der Gemeinderat jetzt ein klares Bekenntnis abgegeben hat und zu den Verbesserungen steht, dass es auf Schulwegen und bei Schulhäusern keine solchen Situationen mehr geben soll. Dazu würde ich gerne den Terminplan kennen. Dürfen wir damit rechnen, dass im nächsten Frühling alle gefährlichen Situationen aufgehoben sind? Problematisch finden wir, wenn das Argument der Kosten angebracht wird. Es ist mir klar, dass eine solche Steuerung teuer ist und ausgewiesen werden kann, was gewisse Massnahmen kosten werden. Ein Menschenleben kann man leider oder vielleicht zum Glück nicht einfach quantifizieren. Wir sind mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden, sie zeigt uns, dass die Kinder für uns, den Gemeinderat, eigentlich für alle, wichtiger sind, als die Wartezeiten von 10 Sekunden für Leute, die am Morgen zur Arbeit oder am Abend wieder nach Hause gehen. Ich bitte alle Anwesenden Druck zu machen, dass die schwierige Situation endgültig vom Tisch kommt.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Barbara Streit-Stettler* (EVP): Seit Margrit Stucki ihre Motion eingereicht hat, wurde bis jetzt bei acht Kreuzungen das Konfliktgrün eliminiert. Für unsere Fraktion ist dies eindeutig zu wenig. Immerhin hat Margrit Stucki ihre Motion eingereicht, weil ein Kind wegen Konfliktgrün getötet wurde. Wir müssen uns vor Augen halten, dass so etwas jederzeit wieder passieren kann. Die Dringliche Interpellation und die Motion Stucki verlangen, dass das Konfliktgrün bei Schul- und Sportanlagen beseitigt wird. Für unsere Fraktion ist dies aber nur ein erster Schritt. Für uns ist klar, dass schrittweise alle Konfliktgrün-Situationen beseitigt werden müssen. Es gibt Kreuzungen mit Konfliktgrün, die nicht unmittelbar in der Umgebung von Schulhäusern liegen und trotzdem von Kindern auf dem Schulweg benutzt werden, beispielsweise beim Freudenberger-Platz. Ich habe sogar Kindergärteler beobachtet, die die Kreuzung täglich überqueren müssen. Hier kommt übrigens noch eine zusätzliche Gefahr hinzu. Für die Autofahrerinnen und Autofahrer, die die Autobahn im Ostring verlassen, ist die erste Ampel eine Ampel mit Konfliktgrün. Die betroffenen Autofahrerinnen und Autofahrer müssen von einer Minute auf die andere vom Geradeausfahren auf der Autobahn sich auf eine umsichtige Fahrweise umstellen, die eben eine solche Kreuzung mit Kon-

fliktgrün erfordert. Nach Meinung unserer Fraktion genügt es auch nicht, wenn die Unterstufenkinder nur auf dem Schulweg einigermaßen gefahrlos über die Strasse gehen können. Für ihre Entwicklung ist es wichtig, dass sie sich auch in ihrer Freizeit und in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung ohne Begleitung der Eltern bewegen können. Beispielsweise sollen sie ihren Freund oder ihre Freundin auf der anderen Strassenseite einer Durchgangsstrasse besuchen oder für die Eltern ein Brot einkaufen können. Solche Erfahrungen sind für die Kinder auf ihrem Weg in die Selbständigkeit wichtig. Wohlverstanden, es geht hier nicht um die armen Eltern, die ihre Kinder begleiten müssen, es geht hier um die Entwicklung unserer Kinder. Es gibt Studien, dass Kleinkinder aus verkehrsreichem Wohnumfeld gegenüber Gleichaltrigen aus Quartieren mit wenig Verkehr, motorisch im Rückstand sind, weil sie sich nur in Begleitung von Erwachsenen in ihrem Lebensraum bewegen können. Wir waren uns hier im Rat schon manchmal einig, dass unsere Stadt wohnlicher und vor allem familienfreundlicher werden muss. Bekanntlich hört die Wohnlichkeit nicht einfach beim Bau von familienfreundlichen Wohnungen auf. Dazu gehört auch eine fussgängerfreundliche und vor allem kindergerechte Verkehrsführung. Der Verkehr und nicht etwa der Steuerfuss ist einer der Hauptgründe, weshalb junge Familien die Stadt verlassen. Dass Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmende verlängert werden, wenn das Konfliktgrün eliminiert wird, darauf ist der Gemeinderat Tschäppät ausgiebig eingegangen. Ich hoffe, wenn das Konfliktgrün eliminiert wird, sei es nicht so, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger umso länger am Strassenrand stehen müssen. An der komplexen Kreuzung des Sonnenhofs beobachte ich immer wieder die gleichen Szenen. Gemeinderat Tschäppät hat bereits erwähnt, dass dort sehr viele Bewegungen bei Rotlicht beobachtet werden. Die Fussgängerampel will einfach nicht auf Grün schalten, währenddem die vorbeifahrenden Autos bereits ihre zweite Grünphase haben. Sobald sich eine Lücke im Verkehr bildet, überqueren die Erwachsenen entnervt bei Rot die Strasse, währenddem die Kinder meistens weiterhin brav warten. Auch dies trägt nicht unbedingt zur Verkehrssicherheit für die Kinder bei.

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Erich Ryter* (SVP): Die Fraktion SVP/JSVP geht mit dem Interpellant einig, dass bezüglich Sicherheit im Strassenverkehr ein Optimum angestrebt werden muss. Erst recht wenn es sich um Schulkinder auf ihrem Schulweg handelt. Das Anliegen wird wahrscheinlich von allen Anwesenden geteilt. Dass gewisse Anpassungen an Ampelsteuerungen immer wieder den sich veränderten Verhältnissen angepasst werden müssen, ist eine Aufgabe, die permanent überprüft werden muss, speziell wenn es sich um die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger handelt. Was heisst Konfliktgrün, wann können wir von Konfliktgrün sprechen, was stellen wir uns darunter vor? Wir interpretieren es so: Konflikte entstehen nur dann, wenn sich Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, sei es mit Autos, Velos oder zu Fuss nicht an die für sie geltenden Signale halten, sie ignorieren oder einfach gar nicht beachten. Konfliktgrün ist also das Resultat von Fehlverhalten oder Unwissen im Strassenverkehr nach den heute geltenden Regeln. Es ist klar, wenn ich bei Rot über eine Kreuzung gehe oder fahre, setze ich mich einer Gefahr aus, deren Folgen ich schlecht abschätzen kann. Solche Beispiele gibt es leider genug. Es gilt das Fehlverhalten zu eliminieren und Unwissen aufzuklären. Die Bemühungen bezüglich Sicherheit sind unserer Ansicht nach primär in der Aufklärung und Prävention zu tätigen. Sicherheit für Schulkinder ist ein ernstes Anliegen, dabei wollen wir nicht vergessen, dass es betagte Menschen gibt und Menschen mit Behinderungen. Wieviele Sekunden die Grünzeiten auch immer sind, der Gemeinderat hat es in seiner Antwort gesagt, welche Folgen daraus entstehen. Längere Wartezeiten müssen in Kauf genommen werden. Erinnern wir uns an unsere Schulzeit und an die ersten Verkehrserziehungen, dort hat es geheissen, – bei Rot bleibe stehen, bei Grün kannst du gehen –, dies gilt heute noch. Wenn wir uns daran halten, ist der grösste Teil der Gefahr elimi-

niert. Mit den Antworten des Gemeinderats sind wir zufrieden, wir unterstützen die Bemühungen, welche die Sicherheit gewährleisten.

Oskar Balsiger (SP) spricht für die Fraktion SP/JUSO: Ich will, dass wir hier im Saal alle über das Gleiche sprechen. Bei der Regelungstechnik der Lichtsignalanlagen heisst es, wenn zwei Fahrströme miteinander Grün haben, ist dies nur statthaft, wenn sie auf der Strasse beide einen Streifen zur Verfügung haben. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmenden, ausgenommen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben gleichzeitig mit dem Verkehr Grün, der neben ihnen auf der Hauptstrasse geradeaus fährt, aber auch nach rechts abbiegen darf. Diejenigen, die nach rechts abbiegen, fahren bei Grün auf die Fussgängerinnen und Fussgänger los, die auch Grün haben, dies nennen wir Konfliktgrün. Wenn wir das Konfliktgrün eliminieren wollen, dürfen Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse nicht überqueren, wenn der in der gleichen Richtung fahrende Hauptverkehrsstrom Grün hat, sie müssen warten, ihnen muss eine andere Grünphase gegeben werden. Dies nimmt bei einer Ampel Kapazität weg und die Autokolonnen werden länger. Deshalb hat es der Gesetzgeber zugelassen, dass die Autos fahren können auch wenn die Fussgängerinnen und Fussgänger Grün haben. Ich bin froh, dass Bewegungsmelder installiert werden. Durch Bewegungsmelder werden die Fussgängerstreifen mit Infrarot überwacht, die Ampel bleibt für alle im Konflikt mit einem Fussgängerstrom stehenden anderen Verkehrsströme auf Rot, bis der Konfliktmelder meldet, der Fussgänger hat den Streifen verlassen.

Einzelvoten

Margrit Stucki-Mäder (SP): Beim Zuhören, wie kurz die Zeiten für das Überqueren der Strasse sind, ist mir wieder bewusst geworden, dass ich im März 2000 eine Motion zu diesem Thema eingereicht habe, also vor mehr als 19 Monaten. Über die Motion konnten wir hier im Rat noch gar nicht abstimmen. Im August 2001 habe ich ein Postulat mit der Forderung nach Blockzeiten bei den Schulen und Kindergärten eingereicht. Die Lichtsignalanlagen bei den Schulhäusern müssten so eingestellt werden, dass bei Schulschluss den Kindern der Vortritt für das Überqueren der Strasse gegeben und genügend Zeit eingerechnet wird. Es würden Verkehrsstaus entstehen, die wir jedoch gerne in Kauf nehmen würden.

Der Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau *Alexander Tschäppät*: Konfliktgrün können wir auf verschiedene Arten verstehen. Die von Margrit Stucki angesprochene Motion ist in Vorbereitung, sie wurde vor 19 Monaten eingereicht, ich bin erst 10 Monate im Amt, die Motion wird auf jeden Fall behandelt, bevor weitere 9 Monate in die Lande ziehen werden. Einen Termin kann ich nicht nennen, wann das Konfliktgrün behoben ist, es ist Teil der Antwort zur Motion wie lange es dauern wird. Es ist klar, dass die Eliminierung der Konfliktgrün-Situationen nicht in erster Linie die Frage des Geldes ist, die Frage der Finanzierung gehört aber auch dazu. Wir sind daran, die Steuerungen sukzessive zu verbessern und den geänderten Bedürfnissen anzupassen. Die Feineinstellung von Lichtsignalanlagen in jeder Form ist wahrscheinlich eine Daueraufgabe, aber ich glaube, bei den wichtigsten Knoten haben wir die Probleme erkannt. Wir sind daran, Verbesserungen anzustreben, ich hoffe, dass wir im Verlaufe des nächsten Jahres soweit voran kommen, dass wir sagen können, die wirklich gefährlichen Kreuzungen und Übergänge im Bereich der Schulwege haben wir im Griff.

Der Interpellant ist von der Antwort befriedigt.

2 Motion Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter): Planvorlagen für die ESP-Gebiete

Antrag Nr. 165

Der gegenwärtige Wirtschaftsaufschwung führt auch in der Stadt Bern zu einem zunehmenden Flächenbedarf insbesondere von Dienstleistungsbetrieben. Nach wie vor ist es die planerische Absicht von Kanton und Stadt Bern, entlang des S-Bahn-Netzes so genannte wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP/City-Schiene) mit dem Ziel zu realisieren, diesen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Wie verschiedene Studien, Medienberichte und vor allem die tatsächliche Situation (Planungsleichen bei den Plattformen West, Ost und Mitte, in Ausserholligen sowie die Änderung des Planungszweckes im Wankdorf) klar zeigen, erfüllen die ESP die Anforderungen des Marktes kaum.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat eine oder mehrere Planungsunterlagen zu unterbreiten, mit denen die ESP-Gebiete entlang der City-Schiene (Ausserholligen, Bahnhof Bern und teilweise Wankdorf) im Sinne der ursprünglichen Idee, Schwerpunkte für moderne Dienstleistungsbetriebe zu schaffen, marktfähig gemacht werden.

Bern, 17. Mai 2001

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat bereits im Bericht zum Postulat Fraktion FDP (Adrian Haas) „Arbeitsplätze in der Stadt Bern; Prüfung von notwendigen Anpassungen der ESP-Planungen“ vom 28. Mai 1998 die Öffnung von Industrie- und Gewerbebezonen für Dienstleistungsnutzungen in den ESP angekündigt.

Inzwischen ist das Planungsverfahren in den ESP Ausserholligen und Wankdorf im Gang. Die Pläne umfassen Umzonungen von Industrie- und Gewerbebezonen in die Geschäfts- und Gewerbezone oder in die Dienstleistungs- und Gewerbezone vor. Die Information und Mitwirkung der Bevölkerung über die Planungsentwürfe hat im Frühjahr 2001 stattgefunden. Im März wurde die Planungs- und Verkehrskommission des Stadtrats über den Stand des Geschäfts orientiert. Die öffentliche Auflage wird voraussichtlich im März 2002 durchgeführt, und die Gemeindeabstimmung über die Öffnung der IG-Zonen ist für Ende 2002 vorgesehen.

Was den ESP Bahnhof Bern anbelangt, so sind die Zonenpläne (Geschäfts- und Gewerbebezonen) Bahnhof West, Mitte und Ost gemäss Richtplan zum Masterplan seit 3. April 1997 in Kraft. Es gibt keinen Grund, sie zu ändern. Dass bis jetzt keine Projekte realisiert worden sind, liegt nicht an der neu geschaffenen Zonenordnung, sondern primär an unterschiedlichen Vorstellungen der SBB und möglicher Investorinnen oder Investoren über die Höhe der Baurechtszinsen sowie an der konjunkturbedingt während längerer Zeit gedämpften Nachfrage. Immerhin ist nun im Bahnhofgebiet verschiedenes in Bewegung gekommen.

Insbesondere kann im Herbst 2001 der Wettbewerb für die Plattform West gestartet werden. Der Gemeinderat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen, zumal die Forderungen mit dem erwähnten Planerlassverfahren zur Öffnung der IG-Zonen in den ESP Ausserholligen und Wankdorf erfüllt werden.

Antrag

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

Fraktionserklärungen

Peter Blaser (SP) spricht für die Fraktion SP/JUSO: Wer möchte nicht, dass es in den ESPs vorwärts geht? Wer wünscht sich nicht, dass dort innovative, zukunftssträchtige Arbeitsplätze entstehen? Für unsere Fraktion ist es ein grosses Bedürfnis. Wir sagen klar Ja zur baulichen Verdichtung der ESP-Gebiete und zur Öffnung der Industriezonen für Dienstleistungsbetriebe. Wir sagen Nein zum Wachstum um jeden Preis. Wohin unkontrolliertes Wachstum führen kann, haben die 60er- und 70er-Jahre gezeigt. Unsere Stadt leidet noch immer darunter. Bei einem Verhältnis von 140 000 Arbeitsplätzen zu 126 000 Bewohnerinnen und Bewohnern muss die Wohnstadt und ihre Attraktivität im Vordergrund stehen. Bestimmend für die Entwicklung der ESP-Standorte darf nicht alleine die wirtschaftliche und marktfähige Optik sein. Insofern sind auch die in der Motion erwähnten Studien und der Bericht der Oerlikon-Bührle Immobilien AG einseitig, weil sie die ESP-Planungen nur aus Sicht der Investoren untersucht haben, unter völliger Ausklammerung der Folgen für die Wohnstadt. Einem solchen Planungsansatz für die ESPs kann unsere Fraktion nicht zustimmen. Wir halten die Grundsätze des STEK 95 und das Ziel eines urbanen, attraktiven und auf den öV ausgerichteten Arbeitsstandorts richtig. Wie wir im Mitwirkungseingang zum Planungsprojekt Öffnung der Industriezonen im ESP Ausserholligen erklärt haben, lehnen wir eine stückweise Beplanung des Gebiets ab. Wir sind gegen das Rosinenpicken. Wir sind für die Öffnung der ESP-Gebiete für Dienstleistungsbetriebe, doch können wir denen nur im Rahmen einer Gesamtplanung zustimmen, die eine qualitative und verträgliche Entwicklung mit dem Wohnen garantiert. Dies bedingt eine Koordination von Arbeits-, Wohn-, Verkehrs- und Grünplanung. Wir können dem Ziel zustimmen, aber wir können nicht zustimmen, dass die Marktfähigkeit das Ziel bestimmen soll. Wir können nicht zustimmen, wenn die Fragen der Verkehrs-, Grün- und Wohnplanung irgend einmal später geklärt werden. Aus diesem Grund können wir der Motion in der verbindlichen Form nicht zustimmen, einem Postulat könnten wir zustimmen.

Hans-Ulrich Suter spricht für die Fraktion FDP: Ich danke dem Gemeinderat für die Bereitschaft, unsere Motion entgegenzunehmen. Dies ist selten der Fall und für unsere Fraktion ein echter Aufsteller. Ein Absteller ist aber der Antrag der SP-Fraktion, die Motion höchstens als Postulat zu überweisen. Es geht nicht darum, um jeden Preis ein Wachstum durchsetzen zu wollen. Vielmehr geht es darum, Voraussetzungen zu schaffen, um in den ESPs endlich aktiv werden zu können, indem die Öffnung der Industriezonen vorgesehen wird. Wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass der Gemeinderat bei den Planungsvorlagen die Rahmenbedingungen so setzt und sie auf moderne Dienstleistungsbetriebe anziehend wirken. Einen ersten Schritt in diese Richtung ist im ESP-Wankdorf vorgesehen. Die bisherige Industrie- und Gewerbezone soll neu auch für Dienstleistungen, Freizeit und Gewerbe geöffnet werden, wie wir der BZ der letzten Woche entnehmen konnten. Nach Aussagen des Stadtplaners ist im Gegensatz zur abgelehnten Vorlage Weyermannshaus im ESP Wankdorf kein Wohnanteil vorgesehen, darüber sind wir froh. Die Umzonung soll bis Ende 2003 dem Volk vorgelegt werden. Es ist zu hoffen, dass sich auch bei einer allfälligen Wirtschaftsrezession Investoren finden lassen. Auch die Planungsvorlage für die Gleisüberbauung Plattform-West dürfte durch den Entscheid des Radio DRS, an der dezentralen Studiostruktur festzuhalten, Auftrieb bekommen. Die Architekturbüros für einen Überbauungswettbewerb wurden letzte Woche bestimmt. Dies alles sind positive Signale für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung. Wir bitten deshalb den Gemeinderat, alles zu unternehmen, dass die angestrebte Nutzungsverdichtung zustande kommt und sich so auch die Investitionen in die neuen S-Bahn-Stationen lohnen werden. Unsere Fraktion hält an der Motion fest und bittet den Rat, diese erheblich zu erklären.

Für die Fraktion GB, JA!, GPB spricht *Michael Jordi* (GB): Unsere Fraktion hat die Motion unter einer anderen Perspektive diskutiert, als Peter Blaser dies rapportiert hat. Wir haben sie mehr unter dem Aspekt, das Eine tun, das Andere nicht lassen, gesehen. Die nachteiligen Bedingungen für das Wohnen in der Stadt Bern müssen verbessert werden. In diesem Bereich muss vorwärts gemacht werden, dies heisst aber nicht, dass die bereits bezeichneten ESP-Schwerpunkte brach liegen. Es dürfte allen klar sein, dass Planungsvorlagen notwendig sind, die auch Nutzungsverschiebungen ermöglichen. Wir sind für Entwicklungsschwerpunkte in der Stadt Bern, die kontrolliert vorangetrieben werden und vor allem den Anschluss an den öV sicherstellen. Im Motionstext sehen wir keinen Anlass zur Grossbesorgnis.

Ueli Stückelberger (GFL) spricht für die Fraktion GFL/EVP: Wir unterstützen die Motion, wir teilen die Befürchtungen der SP nicht. Es ist wichtig, dass wir gute und aktuelle Planungen in den ESP-Gebieten haben. Wir begrüssen, dass im ESP-Gebiet Wankdorf etwas passiert, es ist wichtig, dass das Gebiet der neuen S-Bahn-Station der SBB nicht leer steht. In der Motion steht der Begriff „marktfähig“. Dieser Begriff ist heikel, da stimme ich Peter Blaser zu. Letztendlich können wir uns eine Planung, die nicht umgesetzt wird, nicht leisten. Wir brauchen marktfähige Planungen, diese müssen aber nicht mit möglichst vielen Parkplätzen oder absolut keinen Wohnungen sein. In diesem Sinn habe ich auch keine Angst, wenn der Gemeinderat die Motion schrittweise umsetzen will. Wir können die Motion unterstützen, wir wollen, dass in den ESP-Gebieten neue Nutzungen entstehen, nicht zuletzt auch aus Umweltgründen.

Rudolph Schweizer (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Wir können die Bedenken der Fraktion SP/JUSO in dieser Form nicht verstehen. Es ist ein Anliegen, das wir einmal unterstützen können. Wir danken dem Motionär aber auch dem Gemeinderat, dass er vorwärts machen will. Wir begrüssen die Öffnung von IG-Zonen in Dienstleistungszonen, vor allem sind wir froh, dass es entlang der City-Schiene im Wankdorf vorwärts geht. Es ist ein brachliegendes Gebiet, auf dem das Wohnen leider nicht möglich ist. Es ist momentan nicht einfach, Investoren zu finden, doch es ist von Vorteil, wenn wir interessierten Firmen etwas anbieten können, dazu kann auch das Wirtschaftsamt tätig werden.

Einzelvoten

Peter Blaser (SP): Tatsächlich lässt sich diese Motion auf verschiedene Arten interpretieren. Wir haben uns sehr schwer getan und uns die Frage gestellt, ob wir sie ablehnen wollen oder nicht. Eine Motion wird immer wieder vor sich hingeschoben. Klar ist der Hinweis auf die Studie. Marktfähigkeit bedeutet mehr Parkplätze, keine Vorgaben und ein Einschnitt in die Qualität der Gebiete. In Ausserholligen wird nicht gebaut, weil bis ins Jahr 2019 die Firma Gangloff ein Baurecht besitzt. Von Weyermannshaus-Ost wissen wir, dass auch dort ein Baurecht besteht, in Weyermannshaus-West hat die Post neu renoviert und wird deshalb dieses Gebiet nicht verlassen. Wir dürfen nicht nur Dienstleistungsbetriebe ansiedeln, wie es z.B. in Ausserholligen passiert, wir müssen festlegen, wo wir die Industriezonen und Zonen für das Wohnen fixieren wollen. Wir müssen festlegen, wie wir mit dem Verkehr umgehen und welche Massnahmen wir für den öV treffen wollen. Deshalb ist ein Gesamtkonzept notwendig, das in Planungen festgelegt sein muss. Sonst werden gewisse Viertel unserer Stadt preisgegeben. Aufgrund dieser Befürchtungen lehnen wir die Motion ab. Wir wollen gute und qualitätvolle Planungen, dann können auch wir Ja sagen.

Daniele Jenni (GPB): Auch die Grüne Partei Bern kann diese Motion nicht unterstützen, sie hätte sogar Mühe, einer allfälligen Umwandlung in ein Postulat zuzustimmen. Wir finden es extrem gefährlich, Planungen unter das Kriterium „marktfähig“ zu stellen. Wenn wir das Be-

streben seitens der Öffentlichkeit haben, gewisse Entwicklungen im Rahmen zu halten, gewisse Vorbedingungen zu geben, dann ist es ein Widerspruch, wenn wir sagen, diese Bedingungen müssen marktfähig sein. Die Steuerungsfunktion muss erhalten bleiben. Es kann und muss immer ein Widerspruch zwischen Planung und Marktfähigkeit sein, eine Planung hat auch andere Interessen zu vertreten, sonst macht sie keinen Sinn. Eine marktfähige Planung ist gar nicht notwendig, sonst brauchen wir gar nicht zu planen, dann entscheidet der Markt. Diesen Widerspruch enthält die Motion, sie ist gefährlich und deshalb lehnen wir die Motion ab.

Der Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau *Alexander Tschäppät*: Politisch unabhängig zu sein heisst, am Montag halten wir eine Pressekonferenz über die „Läbigi Stadt“ ab, beziehen Prügel vom Cityverband, am Donnerstag dürfen wir für eine ESP-Motion des Freisinns eintreten und erhalten dafür Prügel von der eigenen Fraktion. So können wir weiterhin unabhängig politisieren. Ich verstehe durchaus die Ängste zum Begriff Marktfähigkeit, vor grenzenlosem Wachstum und von zusätzlichen Arbeitsplätzen. Wenn wir die ESP heute betrachten, die Unattraktivität dieser ESPs, die Unattraktivität des öV, den Schlachthof, der in einem wertvollen Gebiet liegt, die riesigen Garagebetriebe rund ums Wankdorf, so kann es wohl nicht sein, dass wir die zum Teil kaputten Planungen nicht umstürzen und durch neue, qualitativ bessere Planungen und Nutzungen ersetzen. Das Beispiel von Zürich zeigt, wenn geschickte, qualitativ hochstehende Planungen gemacht werden, gelingt es, gute Steuerzahler zu halten. Es gelingt sogar, in solchen Gebieten die Wohnqualität zu verbessern und attraktiven Wohnraum zu schaffen. Ich bitte den Rat dringend, die Motion als solche zu überweisen. Wir arbeiten an den notwendigen Vorsichtsmassnahmen, dass nicht Wachstum um jeden Preis entsteht. Ich wehre mich vehement dagegen, an den zum Teil lausigen Nutzungen festzuhalten und die Motion abzulehnen.

Peter Blaser (SP) dankt Alexander Tschäppät, dass eine qualitativ hochstehende Planung in diesen Gebieten vorgesehen wird. Wir haben keine Prügel verteilt, wir haben nach wie vor die Vorstellung eines Gesamtkonzepts formuliert. Wenn so viel Geld in eine Planung gesteckt wird, sollte nicht alles für eine ökologische Stadt vergessen werden. Wir haben Vertrauen in den Gemeinderat, aber wir nehmen Motionen ernst. Wir haben die Erfahrungen gemacht, dass Motionen oft falsch verstanden wurden. Wir lehnen die Motion ab, sind aber nach wie vor dafür, dass Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden.

Beschluss

Der Rat überweist die Motion mit 46 Ja- zu 16 Nein-Stimmen bei 8 Enthaltungen.

3 Interpellation Natalie Imboden (GB): Neue Autobahn für die Stadt Bern? Was steckt hinter dem Nationalstrassenprojekt „Südumfahrung Bern“?

Antrag Nr. 163

Hinter der „Massnahme K2 08“ ist im Entwurf zum kantonalen Richtplan als Nationalstrassenneubau die „Südumfahrung Bern (Bümpliz–Bern–A6) inkl. Flughafenzufahrt“ vorgesehen. Die Kantonsregierung formuliert die neue Nationalstrasse vor den Toren Berns unter den beiden Leitsätzen 2: „Wir fördern qualitatives Wachstum in Verantwortung für Umwelt, Gesellschaft und Kultur“ und 4: „Wir setzen unsere Mittel dort ein, wo sie für unsere Ziele die beste Wirkung entfalten“. Es ist dabei von einer kurzfristigen Realisierung (2002 bis 2006) die Rede.

Mit grossem Erstaunen und Befremden haben dies das Grüne Bündnis und auch die Umweltorganisationen zur Kenntnis genommen. Handelt es sich doch dabei um ein Projekt aus der autoverkehrsgläubigen Mottenkiste der 80er-Jahre, welches absolut unerwünschte Auswirkungen auf die Wohnqualität der betroffenen Gebiete und auch der Stadt Bern haben und zu einer weiteren Förderung des MIV führen wird.

Wir bitten den Gemeinderat um Auskunft zu diesem Neubauvorhaben und den Auswirkungen auf die Stadt Bern:

1. Wie ist Bern als betroffene Gemeinde in die Vorbereitungsarbeiten für die geplante „Südumfahrung Bern (Bümpliz– Bern–A6) inkl. Flughafenzufahrt“ involviert?
2. Welche Streckenführung hätte die „Südumfahrung Bern“ und wo wären relevante Neu- und Ausbauvorhaben zu tätigen?
3. Welches wären die Folgen für die Stadt Bern für die Wohnqualität bezüglich Lärm und weiterer Emissionen?
4. Wie schätzt der Gemeinderat die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr rund um und in der Stadt Bern ein?
5. Welchen Stand hat das Projekt, was sind die nächsten Schritte und Termine?
6. Was sind allfällige Konsequenzen (finanziell, planerisch) für Bern, wenn der Bund die Aufnahme ins Nationalstrassennetz verweigert und der Kanton die Planung trotzdem weiterverfolgt?

Bern, 31. Mai 2001

Anwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat von der „Massnahme K2 08“ vorerst einmal nur Kenntnis genommen und in seiner Stellungnahme zum Entwurf für den kantonalen Richtplan den Kanton aufgefordert, die Stadt zu allfälligen weiteren Arbeiten in dieser Sache beizuziehen. Er geht aufgrund mündlicher Zusicherungen davon aus, dass dies geschehen wird. Vom Kanton sind allerdings im jetzigen Zeitpunkt, d.h. vor der Auswertung der Vernehmlassungen zum Richtplanentwurf, noch keine konkreten Informationen zu Einzelpunkten wie der Massnahme K2 08 erhältlich, da offenbar selbst bei den zuständigen Amtsstellen die Vorstellungen noch nicht allzu weit gediehen sind.

Zu Frage 1:

Wegen der grundsätzlichen Bedeutung, die der vorgeschlagenen Südumfahrung von Bern zukommt, hat der Gemeinderat den Kanton ersucht, so rasch wie möglich über den Stand dieses Vorhabens orientiert zu werden. Der Gemeinderat hat sich mit dem Sachverhalt materiell noch nicht befasst.

Zu Frage 2:

Der Gemeinderat hat noch keine Kenntnis von der genauen Streckenführung. Er kann deshalb nicht beurteilen, welche Neu- und Ausbauvorhaben zu tätigen wären.

Zu Frage 3:

Die Folgen für die Wohnqualität in der Stadt Bern können aufgrund des derzeitigen Informationsstands nicht abgeschätzt werden. Aus der Sicht des Gemeinderats darf das Vorhaben überhaupt nur dann weiter verfolgt werden, wenn mit einer Südumfahrung die Stadtteile Monbijou-Mattenhof (III) und Kirchenfeld-Schosshalde (IV) wesentlich vom Verkehr entlastet werden können und die Wohnqualität hier vor allem bezüglich Lärm- und Luftschadstoff-Belastung entscheidend verbessert werden kann.

Zu Frage 4:

Die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch eine „Südumfahrung Bern“ (Bümpliz–Bern–A6, inkl. Flughafenzufahrt) könnte für die Stadt Bern wesentliche Entlastungen auf dem Ba-

sisnetz bringen. Sie muss aber in ein Gesamtkonzept eingebettet werden, damit die positiven Auswirkungen, wie die Entlastung von Wohngebieten entlang dem Korridor ins Gürbetal (Weissensteinstrasse) und an der Südtangente (Mattenhof–Ostring), auch wirklich zum Tragen kommen.

zu Frage 5:

Gemäss dem Entwurf für den kantonalen Richtplan vom Januar 2001 beabsichtigt der Kanton, beim Bund zu beantragen, die Südumfahrung Bern (Bümpliz–Bern–A6, inkl. Flughafenzufahrt) ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Im erwähnten Zeitraum 2002–2006 geht es folglich nicht um die Realisierung der Umfahrung, sondern um eine systematische Klärung der Wunsch- und Machbarkeit. Dem Gemeinderat ist noch nicht bekannt, wie der Kanton dabei genau vorzugehen gedenkt.

zu Frage 6:

Sofern das Vorhaben dereinst überhaupt und auch dann als wünschbar und machbar erachtet würde, wenn der Bund es nicht ins Nationalstrassennetz aufnähme, gilt für Kantonsstrassen generell die Finanzierung nach dem Strassenbaugesetz. Eine allfällige Gemeindebeteiligung richtete sich nach dem Territorialprinzip und dem kantonalen Strassenfinanzierungsdekret.

- Auf Antrag der Interpellantin gewährt der Rat Diskussion. -

Natalie Imboden (GB): „Massnahme K2 08“, hinter diesem Kürzel versteckt sich im kantonalen Richtplan die Südumfahrung Bern, eine neue Nationalstrasse vor den Toren der Stadt Bern. Der Antwort des Gemeinderats kann ich entnehmen, es gehe nur um eine systematische Klärung von Wünschen und Machbarkeit und noch nicht um eine Realisierung. Sehr ähnlich hat übrigens auch der Bundesrat in einer Antwort auf eine Interpellation auf nationaler Ebene geantwortet. Wir haben den Eindruck, dass wir hier die berühmte Katze im Sack kaufen. Es weist eine starke Parallele zum Neufeldtunnel auf, auch dazu wurde uns gesagt, es sei eine planerische Möglichkeit, doch plötzlich gibt es nur noch eine Lösung und aus der Möglichkeit soll Realität werden. Wir sind der Meinung, dies sei eine Problemumfahrung und führe schlussendlich in eine Planungssackgasse. Der Gemeinderat muss mit einem klaren Statement beim Kanton intervenieren, damit die Südumfahrung nicht weiter in der Planung vorangetrieben wird. Die Luftreinhalteziele in der Region Bern sind nicht eingehalten, die Förderung des öV soll gegenüber dem MIV priorisiert werden, aber eine neue Autobahn hat eine Attraktivitätssteigerung des MIV zur Folge. Die öffentliche Aussage des Kantonsoberingenieurs die Kapazitätsgrenze sei erreicht, deshalb brauche es die Südumfahrung, spricht genau dafür, dass es um die Steigerung der Kapazitäten des MIV geht. Wir sind klar anderer Meinung, es ist eine Kapitulation. Auch wir sind damit einverstanden, dass man etwas machen muss, aber nicht indem Kapazitäten erhöht, sondern indem der MIV reduziert und vor allem verlagert wird. Wir haben das Konzept „Autos auf den Ring“, dazu ist auch ein Vorstoss hängig, der in die Richtung weist, dass Autos auf den bestehenden Autobahnring gelenkt werden sollen. Um dies realisieren zu können, ist eine Reduktion des Verkehrsvolumens notwendig, aber sicher nicht neue Strassen. Wir legen Wert darauf, dass die stadtverträgliche Mobilität gefördert und in diese Richtung verlagert wird. Wir sind einverstanden, dass bei gewissen Quartieren wie Mattenhof, Ostring und Weissenstein Handlungsbedarf besteht. In diesem Sinn rufen wir den Gemeinderat auf, dazu klar Stellung zu beziehen und sich beim Kanton einzusetzen und am Ziel der Quartierberuhigungen weiter zu arbeiten.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion CVP/ARP spricht *German Kalbermatten (CVP)*: Im kantonalen Richtplan, der vor einigen Monaten in die Vernehmlassung geschickt wurde, ist die Südumfahrung von Bern

als Nationalstrasse aufgeführt. Eine telefonische Anfrage beim kantonalen Tiefbauamt hat ergeben, dass die Südumfahrung noch nicht aus dem kantonalen Richtplan gestrichen wurde, damit die Option offen bleibt. In den vergangenen zehn Jahren seien nicht viele Arbeitsstunden in die Südumfahrung investiert worden. Es bestehen noch keine Pläne, eine allfällige Streckenführung ist völlig offen. Unsere Fraktion hat daraus den Schluss gezogen, dass die Stadt aktiv werden muss, falls die Südumfahrung und die daraus resultierende Entlastung für die Südquartiere realisiert werden sollen. Es entspricht der Verkehrspolitik der Stadt Bern, den MIV auf die Autobahn zu lenken. In einem beträchtlichen Umfang wurde dies bei KÜL praktiziert. Es ist heute jedoch absehbar, dass die N1 und die N6 ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben. Zu Stosszeiten gibt es bereits heute jeden Tag Staus, so dass eine weitere Umlagerung des MIV auf die N1 und die N6 unrealistisch ist. Wir haben nach den Herbstferien eine Motion eingereicht. Unsere Fraktion fordert in der Motion eine Studie oder ein Vorprojekt sowohl für die Südumfahrung als auch für die flankierenden Massnahmen. Die Motion verfolgt das Ziel, eine Entlastung für die Südquartiere Bümpliz, Fischermätteli/Weissenbühl, Kirchenfeld/Murifeld und die angrenzenden Quartiere der Agglomerationsgemeinden zu erreichen. Die Entlastungsstrasse soll sowohl den Verkehr aus den Agglomerationsgemeinden ins Zentrum als auch den Verkehr zwischen den Quartieren aufnehmen. Im Stadtgebiet sollen flankierende Massnahmen getroffen werden, damit der Verkehr wirksam auf die Südumfahrung ausgelagert wird.

Eva von Ballmoos (GFL) spricht für die Fraktion GFL/EVP: Heute Abend ist sicher kein geeigneter Zeitpunkt für eine differenzierte, materielle Diskussion der Option Südumfahrung. Die Südumfahrung ist vorläufig eine Option, wir haben gar keine Grundlagen. Wir finden die zurückhaltende Antwort des Gemeinderats gut. Das Zitat auf der zweiten Seite, es gehe vorläufig nur um eine systematische Klärung der Wünsche und Machbarkeit, sehen wir auch so. Angesichts der Aufwärmung eines anderen Projekts, das uns heute in der Stadt Bern sehr auf Trab hält, die Neufeldtunnel-Diskussion, ist die Nachfrage angebracht. Unsere Fraktion hat eine ablehnende Haltung zur Aufwärmung solch alter Projekte. Wir sind der Meinung, dass solche Umfahrungsprojekte generell problematisch sind, weil sie neue attraktive Verbindungen schaffen, dadurch auch mehr Verkehr anziehen. Die Südumfahrung ist aber auch standortmässig ziemlich schwierig mit dem Gurten, das Köniztälí will wahrscheinlich auch nicht geopfert werden. Eine weitere Tunnel-Diskussion zu lancieren und herauf zu beschwören, wäre sicher verfehlt. Der Autobahnknoten Rubigen weist bereits heute Kapazitätsschwierigkeiten auf, mit einer möglichen Südumfahrung bleiben die Probleme auf jeden Fall bestehen. Die Finanzierung wäre kaum möglich, in diesen Tagen konnten wir in den Zeitungen lesen, dass der Kanton offenbar noch weniger Geld hat, als wir bisher gemeint haben. Ob der Bund die Südumfahrung tatsächlich alleine machen und finanzieren wird, steht in den Sternen geschrieben.

Christoph Müller spricht für die Fraktion FDP: Für uns ist klar, es besteht ein erhebliches Bedürfnis zur Komplettierung des Hochleistungsstrassenrings, also eine Südumfahrung. Erklärtes Ziel der städtischen Verkehrspolitik ist, wie im Verkehrskonzept 1995 festgelegt, soviel städtischen Verkehr wie möglich auf Hochleistungsachsen an der Peripherie zu verlegen. Nicht nur den Quell- und Zielverkehr, sondern gerade auch den Verkehr zwischen städtischen Zentren. Es ist zur Entlastung der Quartiere und der innerstädtischen Achsen nötig. Im Nord- und Westbereich klappt dies erfolgreich dank Massnahmen unter dem Titel KÜL. Im Süden und Osten der Stadt klappt es nicht, die periphere Entlastungsmöglichkeit fehlt. Gestraft sind deshalb die Quartiere Monbijou, Mattenhof, Kirchenfeld, Schosshalde und die innerstädtischen Achsen Weissensteinstrasse und Mattenhof/Ostring. Die von Natalie Imboden geforderte MIV-Umlenkung ist legitim, es ist wünschbar, wenn die leistungsfähige Verbindungsach-

se im Interesse der benachteiligten Quartierbewohnerinnen und -bewohner untersucht wird. Dies eröffnet auch Freiräume für städtische Gestaltungen und Wohnumfeldverbesserungen. Dass bei der Suche nach geeigneten Lösungen die Umweltanliegen gebührend berücksichtigt werden müssen, ist selbstverständlich. Die entsprechenden gesetzlichen Normen sind im Übrigen umfassend und verpflichtend. Wir befürworten ein vernünftiges Südtangentenprojekt im Rahmen des Nationalstrassenbaus. Unsere Fraktion ist mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden und unterstützt das beschriebene Vorgehen.

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Beat Schori* (SVP): Der Kanton hat noch nicht viele Stunden für dieses Projekt eingesetzt, es ist etwas, das man studieren will, deshalb klassieren wir den Vorstoss als ideologisch und als Luftblase. Ich bin erstaunt, dass der Vorstoss von einer Fraktion kommt, deren Partei die Gemeinderätin angehört, die sich um die Finanzen kümmern sollte. Wir wissen, dass Vorstösse und Antworten etwas kosten. Wenn die Planung vorliegt, können wir noch immer darüber sprechen und Einfluss nehmen. Wir unterstützen natürlich die Entlastung des Quartiers Weissensteinstrasse. Mir und meinen Mitbewohnerinnen und -bewohnern würde ich es gönnen, wenn sich der Lastwagenverkehr verlagern würde. Es erstaunt mich, dass Eva von Ballmoos dagegen ist, denn vor der Praxis ihres Mannes fahren auch täglich Lastwagen durch.

Peter Blaser (SP) spricht für die Fraktion SP/JUSO: Sicher ist noch nicht der Moment gekommen, um vertieft zu diskutieren, ob wir dafür oder dagegen sind, das werden wir machen, wenn wir über die Motion entscheiden. Trotzdem scheinen mir zwei Fragen wichtig, die wir in den Raum werfen müssen. Wieviel Verkehr verträgt der Mensch, die Umwelt, die Stadt und die Region? Wieviel uneingeschränkte Mobilität braucht unsere Gesellschaft, damit sie funktioniert oder nicht? Dies ist eine Frage, die kürzlich im „Bund“ aufgeworfen wurde. Hierzu müssen wir uns Gedanken machen, ob wir den öV und den MIV wirklich fördern wollen. Wenn wir beides fördern wollen, ist die heutige Richtung richtig. Wir stecken viel Geld in den öV, trotzdem nimmt der MIV nicht ab. Unsere Fraktion hat eine andere Meinung, wir sind der Ansicht, dass es eine Verkehrsabnahme geben muss. Wir finden das Verhalten des Kantons falsch, statt allgemeine Lösungen zu suchen, nimmt er ein Projekt wieder aus der Schublade. Von der Haltung des Gemeinderats bin ich erstaunt, er sagt nicht, er lehne zusätzliche neue Strassen grundsätzlich ab. Der Gemeinderat bekennt sich zu einer angebotsorientierten Verkehrspolitik. Diese lässt sich nicht verwirklichen, wenn wir immer wieder neue Strassen bauen und optimieren. Ich begreife, dass der Gemeinderat im Moment nicht entscheiden und abschätzen will. Wenn er eine Südumfahrung will, sollte er nicht nur die Folgen für die Wohnqualität an der Weissenstein- und Thunstrasse prüfen sondern auch auf die negativen Auswirkungen für den Westen achten. Wenn Bümpliz zur Stadt gehören soll, dürfen wir diesen Teil nicht immer wieder vergessen und nicht wie von Christoph Müller erwähnt, als Peripherie behandeln. Immerhin ist Bümpliz der grösste Stadtteil.

Die Interpellantin ist von der Antwort des Gemeinderats nicht befriedigt.

4 Interpellation Margrit Thomet (SVP): Wie wichtig ist dem Gemeinderat der öffentliche Verkehr im westlichen Gebiet der Gemeinde Bern?

Antrag Nr. 183

Mit dem Fahrplanwechsel haben wir in Riedbach sieben Züge Richtung Riedbach-Bern und acht Züge Richtung Bern-Riedbach verloren. Die Frustration ist bei den Pendlerinnen und

Pendlern riesengross. Wir können überhaupt nicht verstehen, wie ein derartiger Rückschritt im Angebot des öffentlichen Verkehrs in der heutigen Zeit möglich ist. In Riedbach besteht zwar eine gross ausgebaute S-Bahn-Station. Doch nützt uns dieses lange, neu erstellte Perron nichts. Wir können lediglich vor der in immer kürzeren Abständen gesenkten Barriere den vorbeibrausenden Schnellzügen nachsehen. Ach, wenn doch nur einer käme und uns mitnähme! Der Fahrplanwechsel ist sehr unglücklich verlaufen. Er entspricht nicht mehr dem Fahrplanentwurf vom letzten Herbst. Im harten Konkurrenzkampf zwischen den Kantonen Bern, Neuenburg, Freiburg und Waadt hat die Gemeinde Bern den Kürzeren gezogen und verloren.

Ich möchte deshalb den Gemeinderat bitten, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen.

1. Hat der Berner Gemeinderat gewusst, dass der Fahrplanentwurf vom letzten Herbst geändert wurde?
2. Nach Auskunft der Regionalen Verkehrskonferenz gab es sogar eine Vernehmlassung während der Fahrplangestaltung. In welcher Form und mit welchen Personen aus der Stadtregierung, Stadtparlament oder allenfalls aus Quartierorganisationen nahm, wenn überhaupt, die Gemeinde Bern an dieser Vernehmlassung teil?
3. Wenn Ja, warum hat sie sich nicht energisch für die Interessen der Gemeinde Bern eingesetzt? Wie konnte der Gemeinderat es zulassen, dass so viele Züge auf Gemeindeboden gestrichen wurden?
4. Ist das lokale S-Bahn Netz für die Bewohnerinnen und Bewohner im Westen von Bern nur noch eine Farce?

Das Gefühl, dass die Bevölkerung westlich von Bümpliz mit ihren berechtigten Bedürfnissen kaum oder nur am Rande ernst genommen wird, wird mit jeder neuen Diskriminierung verstärkt. Das letzte Beispiel mit dem Fahrplanwechsel erzeugt bei den Pendlerinnen und Pendlern nicht nur totale Frustration, sondern auch Wut.

Ich danke dem Gemeinderat für die Beantwortung der Fragen und für eine Stellungnahme, wie ernst ihm tatsächlich die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist.

Bern, 21. Juni 2001

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat teilt die Meinung der Interpellantin, dass der jüngste Fahrplanwechsel sehr unglücklich verlaufen ist. Er bedauert auch die markante Verschlechterung im S-Bahn-Angebot der Station Riedbach. Er hatte aber keine Möglichkeit, diese Entwicklung zu verhindern, wie die folgenden Ausführungen darlegen.

Mit dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) vom 16. September 1993 ist das Verkehrswesen im Kanton Bern grundlegend neu geregelt worden. Seither liegt es in der alleinigen Verantwortung des Kantons, das gesamte Angebot sowie auch die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu organisieren und zu koordinieren. Zu diesem Zweck erarbeiten Regionale Verkehrskonferenzen (RVK) periodisch Angebotskonzepte und legen diese dem Kanton zur Beschlussfassung vor. Die Gemeinden können ihre Mitwirkungsrechte und Einflussmöglichkeiten im Rahmen der RVK geltend machen. Die Stadt Bern gehört zur Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4). Im achtköpfigen Ausschuss der RVK 4 stellt die Stadt Bern drei Mitglieder: Zurzeit sind dies die Direktorin für Finanzen, Personal und Informatik, der Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau sowie ein Vertreter des Stadtplanungsamts.

Laut Auskunft der Geschäftsstelle der RVK 4 pflegen die Fahrpläne der S-Bahn normalerweise ein halbes Jahr vor deren Inkraftsetzung festzustehen. Vor dem letzten Fahrplanwechsel im Juni 2001 gab es aber mit der Linie Bern-Neuenburg verschiedene Probleme, die dazu führten, dass buchstäblich erst in letzter Minute ein Fahrplan zustandekam:

- Die Linie Bern-Neuenburg tangiert vier Kantone (Bern, Freiburg, Neuenburg, Waadt), die alle unterschiedliche Bedürfnisse haben. Der BLS Lötschbergbahn, die das Fahrplanverfahren leitete, gelang es nicht, einen Fahrplan zu erstellen, der allen Bedürfnissen gerecht worden wäre. Erst 14 Tage vor dem Fahrplanwechsel konnte der Fahrplan definitiv festgelegt werden – nach hektischen Verhandlungen auf höchster Ebene der betroffenen Kantone und Transportunternehmungen. Ab Dezember 2000 war selbst die RVK 4, die an sich in der Arbeitsgruppe zur Fahrplangestaltung vertreten war, von den Verhandlungen ausgeschlossen, und nicht einmal mehr der Geschäftsführer der RVK 4 wurde über die Vorgänge ins Bild gesetzt.
- Auch bei der Fahrplangestaltung für den TGV passierten Fehler, weshalb Änderungen in den TGV-Fahrzeiten erst sehr spät bekannt wurden. Der TGV hat aber als Fernverkehrsmittel Priorität vor allen anderen Verbindungen.
- Zusätzlich erschwert wird die Fahrplangestaltung im Raum Bern-West dadurch, dass über lange Distanzen nur ein Geleise zur Verfügung steht; Kreuzungspunkte gibt es lediglich in Rosshäusern und in Gümmenen. Wenn es gilt, Zeit zu gewinnen, damit Züge zu bestimmten Kreuzungszeiten die nächste Doppelspurinsel erreichen, wird diese Zeit zwangsläufig bei vergleichsweise schwächer frequentierten Haltestellen eingespart.

Diese Verkettung von Umständen führte letztlich dazu, dass das Interesse der Bevölkerung im Raum Bern-West ungenügend wahrgenommen wurde. Dieser Tatsache ist sich auch die Geschäftsführung der RVK 4 bewusst. Sie wird aufgrund der geschilderten Erfahrungen beim Kanton intervenieren und verlangen, dass der Kanton Bern (der den grössten Anteil an der Strecke Bern-Neuenburg besitzt) bei der Fahrplangestaltung künftig dezidiert die Federführung übernimmt.

Die Frage, mit welcher Qualität und mit welchen Mitteln der relativ schwach besiedelte Raum Oberbottigen/Riedbach zu erschliessen sei, stellt sich allerdings grundsätzlich. Wohl wird das Angebot der S-Bahn-Station Riedbach im Hinblick auf den nächsten Fahrplanwechsel nochmals geprüft werden; nach Aussage der Geschäftsstelle der RVK 4 ist aber keineswegs sicher, dass ab Dezember 2002 wieder mehr Züge in Riedbach halten werden. Bei der Fahrplangestaltung für die S-Bahn wird in Zukunft der Raum Bern-Brünnen im Vordergrund stehen: Dort wird ein Viertelstundentakt angestrebt. Damit erhöht sich das Risiko, dass kleinere Haltestellen nicht mehr mit der S-Bahn bedient werden können.

Unter diesen Voraussetzungen ist es sinnvoll, die Postauto-Erschliessung im Raum Oberbottigen/Riedbach voranzutreiben und zu verbessern. Zu diesem Zweck hat die RVK 4 das Buskonzept Oberbottigen erarbeitet, dessen Einführung ursprünglich auf Juni 2001 geplant war. Das Buskonzept Oberbottigen hängt aber seinerseits vom Fahrplan auf der Bahnlinie Bern-Neuenburg ab, und zwar aus zwei Gründen: Zum einen ist für die Nebenverkehrszeiten und die Wochenenden eine verkürzte Linienführung ab Bahnhof Bümpliz Nord mit Anschluss an die dort haltenden Züge vorgesehen (in den Hauptverkehrszeiten sollen weiterhin Postautokurse bis zum Bahnhof Bern geführt werden); zum andern müssen im Postauto-Fahrplan die Schliessungszeiten des Bahnübergangs in Riedbach berücksichtigt werden können. Weil – wie oben dargelegt – der neue Fahrplan der Linie Bern-Neuenburg viel zu spät bekannt wurde, konnte die Umsetzung des Buskonzepts Oberbottigen nicht auf den ursprünglich festgelegten Termin hin vollzogen werden. RVK 4 und Kanton sind nun bestrebt, das Buskonzept Oberbottigen auf den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2002 zu verwirklichen.

Zu den einzelnen Fragen der Interpellation nimmt der Gemeinderat folgendermassen Stellung:
Zu Frage 1: Der Berner Gemeinderat wusste ebenso wenig wie die ursprünglich am Fahrplanverfahren direkt beteiligte Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, dass und auf welche Weise der Fahrplanentwurf vom letzten Herbst geändert wurde.

Zu Frage 2: Eine Vernehmlassung im eigentlichen Sinne wurde nicht durchgeführt und war auch nicht vorgesehen. Die Mitwirkung im Fahrplanverfahren vollzog sich über eine Arbeitsgruppe, die unter Leitung der BLS Lötschbergbahn stand. In diese Arbeitsgruppe konnte die RVK 4 als Interessenvertreterin der ihr angeschlossenen Gemeinden zwei Fachpersonen delegieren. Ab Dezember 2000 fanden jedoch die Fahrplan-Verhandlungen gleichsam hinter verschlossenen Türen statt; selbst die Mitglieder der Arbeitsgruppe wurden nicht mehr über deren Verlauf informiert.

Zu Fragen 3 und 4: Der Gemeinderat hat sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Interessen der Gemeinde Bern eingesetzt und wird sich weiterhin dafür einsetzen. Die oben gemachten Darlegungen zeigen aber, dass seine Einflussmöglichkeiten auch mit dem neuen kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr nach wie vor stark beschränkt sind.

- Auf Antrag der Interpellantin gewährt der Rat Diskussion. -

Margrit Thomet (SVP): Leider ist die Antwort des Gemeinderats sehr unbefriedigt ausgefallen. Die Aussage in der Antwort des Gemeinderats auf Seite 2 im letzten Abschnitt könnte für uns nicht schlechter und nicht niederschmetternder ausgefallen sein. Die zukünftige S-Bahn-Station Brünnen wird bereits jetzt ins Konzept einbezogen und schwergewichtig behandelt. Dem Kanton scheint gleichgültig zu sein, was das anschliessende Siedlungsgebiet betrifft. Sicher war es bei der Fahrplangestaltung schwierig, auf alle Anliegen der beteiligten Regionen Rücksicht zu nehmen, besonders weil drei verschiedene Transportunternehmen und die vier Kantone Bern, Freiburg, Neuenburg und Waadt daran beteiligt waren.

Die Antwort zu Frage 1 wird sofort verstanden, wenn wir Antwort 2 gelesen haben. Wenn der Kanton und die BLS weder die Regionale Verkehrskonferenz 4 (RVK 4) noch die Arbeitsgruppe in der wichtigen Endphase der Fahrplangestaltung haben mitreden lassen, so ist jede Mitwirkung nur noch eine Farce. Die Antworten auf die Fragen 3 und 4 zeigen eine enttäuschende, resignierte Haltung des Gemeinderats. Diese Resignation zeigt die schwache Position des Gemeinderats. Wir vom westlichen Gebiet erwarten eine kämpferische Haltung des Gemeinderats, weil die Strategie des Kantons in Zukunft noch mehr zu unseren Ungunsten ausgelegt wird. Zwischen Buech, Riedbach und Rosshäusern ist ein recht grosses Einzugsgebiet, dort sind die Pendlerinnen und Pendler nun total frustriert und erzürnt. Die gestrichenen 7 Züge Richtung Bern und die 8 Züge Richtung Bern Riedbach können die Zugbenützerinnen und Zugbenützer nicht akzeptieren. Sie benützen wieder das Auto, um an den Arbeitsplatz zu gelangen oder müssen am Morgen früh und am Abend lange Wartezeiten in Kauf nehmen, weil sie keine Anschlüsse mehr haben. Ein gut erschlossenes öV-Netz betrifft doch nicht nur Zentren, sondern auch die Vororte der Stadt. Der TGV hat als Fernverkehrsmittel Priorität, doch das ist kein Argument zur Fahrplanverschlechterung, weil der TGV seit Jahren die Bern-Neuenburg-Linie benützt und nicht erst seit dem 9. Juni 2001. Das Gleiche gilt auch für das BLS-Trasse. Unser ehemaliger Fahrplan hat schon zu Zeiten der einspurigen Gleisführung funktioniert, damals waren wir viel besser bedient, als heute. Mit dem Ausbau auf Doppelspur können doch die Zugstopps nicht so drastisch reduziert werden. Ich sehe, dass der Gemeinderat zur Zeit der Fahrplangestaltung in keiner starken Position war. Doch wie der Kanton und die BLS mit den betroffenen Gemeinden, in unserem Fall mit der Gemeinde Bern, schlussendlich umgegangen sind, entbehrt jedem demokratischen Verständnis. Diesen Umgang darf sich der Gemeinderat nicht bieten lassen. Nach erneuten Gesprächen mit der Leitung der BLS und mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr hat sich allmählich herauskristallisiert, dass die Gestaltung des jetzigen Fahrplans, wegen den Interessenkonflikten der 4 beteiligten Kantone schwierig war, aber dass schlussendlich doch die Nachfrage und die Finanzierung ausschlaggebend waren. Die BLS erwartet, dass der Kanton seine Forderungen stellt und sie halt auch bezahlt. Für den Kanton sind kleinere Vorortstationen wie Riedbach und Rosshäu-

sern nicht wichtig und er übergeht sie einfach. Er vergisst dabei allerdings, wie gross das ganze Einzugsgebiet ist, das die Gemeinde Bern und auch die Gemeinde Mühleberg überschneidet. Nach seiner Argumentationsweise können wir froh sein, wenn überhaupt noch zu jeder Stunde ein Zug hält. Zynisch ist, dass vor 6 Jahren die Bahnstation in Riedbach feudal und zu einem hohen Preis ausgebaut wurde. Es darf auf keinen Fall passieren, dass jetzt das Hauptgewicht nur noch auf die zukünftige S-Bahn-Station Brünnen gelegt wird und die folgenden Stationen schlicht vergessen werden. Hier ist jetzt der Berner Gemeinderat dringend gefordert, die gestrichenen Züge des Kantons wieder zurückzuverlangen, wenn ihm die Förderung des öV wirklich am Herzen liegt. Die Gemeinde Bern muss bei der nächsten Fahrplangestaltung bis zuletzt dabei sein und seine Interessen vehement verteidigen. Die nächsten Verhandlungsrunden für den Fahrplan Dezember 2002 beginnen schon bald, d.h. sie sind wahrscheinlich bereits gestartet, weil der Entwurf laut Aussage des Kantons bereits im Mai 2002 fertig sein muss. Klar unterstützt wird unsere Forderung mit dem kürzlich veröffentlichten Bundesbeschluss für die Förderung des öV in den Agglomerationen 155 Mio. Franken zur Verfügung zu stellen.

Zum Postautokzept, das vor allem Oberbottigen und Niederbottigen betrifft. Für die Riedbacher ist die Fahrzeit mit dem grossen Umweg über Oberbottigen und Niederbottigen quer durch ganz Bümpliz und dem Bremgartenwald entlang doppelt so lange wie mit der Bahn. Den Oberbottigern wird seit Jahren ein besseres Postautokzept mit guten Anschlüssen beim Bahnhof Bümpliz-Nord und zu Pendlerzeiten gute, direkte Verbindungen bis in die Stadt versprochen. Die ganze Region westlich von Bümpliz erwartet vom Gemeinderat schlagkräftige Unterstützung zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, sonst erfahren wir eine markante Abwertung unserer Wohnlage und die Verbitterung der Bevölkerung steigt zusehends.

Fraktionserklärung

Für die Fraktion FDP spricht *Hans-Ulrich Suter*: Die gemeinderätliche Antwort und die Ausführungen der Interpellantin geben den wirklichen Sachverhalt nicht in allen Teilen genau wieder. Zu den Voten von Margrit Thomet muss ich anmerken, dass vom neuen Fahrplan nicht nur Riedbach, sondern auch Rosshäusern betroffen ist. Wir haben drei Bemerkungen zu den Ausführungen des Gemeinderats. Um beurteilen zu können, welche Auswirkungen das reduzierte Fahrplanangebot für Riedbach und Rosshäusern hat, hätte man die Benützerzahlen vor und nach dem Fahrplanwechsel ermitteln müssen. Wahrscheinlich waren es bereits mit dem früheren Angebot nicht Legionen, die die Bahn benutzt haben. Die BLS-Linie Bern-Neuenburg berührt nur die drei Kantone Bern, Freiburg und Neuenburg. Die Beteiligung des Kantons Waadt erklärt sich durch die Einbindung der Linie Bern-Kerzers-Murten-Payerne als S6 ins Berner S-Bahn-Netz auf den letzten Fahrplanwechsel hin. Weil die S5 von Bern über Kerzers nach Neuenburg seit dem Fahrplanwechsel zwischen Bern und Gümmenen ohne Halt verkehrt, konnte die Fahrzeit von Bern nach Neuenburg und umgekehrt um 5 Minuten verkürzt werden. Es war insbesondere von Neuenburg ein Anliegen und wird von den Fahrgästen sehr begrüsst. Riedbach und Rosshäusern werden seither nur noch von der neugeschaffenen S6 bedient. Die 4 beteiligten Kantone haben nicht die gleichen Vorstellungen bezüglich eines optimalen S-Bahn-Netzes und für die Fahrplangestaltung gilt auch die vorhandene Infrastruktur, vor allem die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Besteller dieser Zugsleistungen sind nämlich nicht alleine die Gemeinden, die Besteller im Regionalverkehr sind die Kantone. Ein Fahrplan ist immer ein Kompromiss, der zwischen allen Beteiligten ausgehandelt werden muss.

Einzelvoten

Peter Blaser (SP): Ich kann die Hilflosigkeit des Gemeinderats nachvollziehen. Ich unterstütze Margrit Thomet, dass der Gemeinderat hier handeln und schauen muss, dass der Westen, zwar nicht optimal, aber genügend erschlossen wird. Mit der Planung Oberbottigen wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dort nicht zu bauen, weil es schwierig sei, dieses Gebiet gut mit dem öV zu erschliessen. Wir müssen mit der Situation umgehen, es bedeutet, dass ein gutes öV-Konzept entwickelt werden muss, das auch Anbindung an die S-Bahn-Stationen bringt. Das bedeutet aber auch, dass die Züge an der S-Bahn-Station anhalten und das Umsteigen im Bahnhof gewährleistet sein muss. Wenn ich in der Antwort des Gemeinderats lese, dass allenfalls kleinere S-Bahn-Stationen im Zusammenhang mit Brünnen nicht mehr bedient werden sollen, ist dies für uns nicht akzeptierbar. Wir haben Anspruch auf einen guten öV und ich bitte den Gemeinderat, sich dafür einzusetzen. Die ganze Diskussion hier hat ein Problem, wir sind nicht mehr zuständig, der Gemeinderat kann höchstens seine Anliegen bei der RVK 4 einbringen, es besteht ein Demokratiedefizit. An der Delegiertenversammlung der RVK 4 könnten wir unsere Anliegen vorbringen, die Stadt Bern hat 28 Sitze. An der Delegiertenversammlung nimmt lediglich der Gemeinderat teil, dem der öV zugeteilt ist. Wir hätten die Möglichkeit, Druck auszuüben und Informationen zu erhalten. Ich bitte den Gemeinderat, dies zu ändern und die demokratische Mitbestimmung beim öV zu verbessern und die Sitze im Sinn des Parteiproporz zu verteilen.

Der Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau *Alexander Tschäppät:* Es ist nicht so, dass Bümpliz, Bethlehem und Oberbottigen in der Optik des Gemeinderats vergessen werden. Ich verstehe alle, die frustriert und über die Streichung der 7 Züge enttäuscht sind. Ich verstehe, dass der Rat über den Gemeinderat schimpft, leider nützt dies nichts, für einmal tragen wir keine Schuld. Wir sind nicht zuständig und nicht legitimiert, hier wirklich die Fäden selber in der Hand zu halten. Nicht nur der Kanton Bern, sondern auch andere Kantone haben das Sagen und wollen ihre Interessen durchsetzen. Wir haben versprochen, dass wir über die RVK 4 unsere Anliegen einbringen werden, dass in erster Linie der Kanton seine eigenen Interessen auch im Westen wahrnimmt. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob er dies mit dieser Vehemenz macht, die wir uns wünschen. Die Bahn ist ein Massentransportmittel. Man wird sie nur noch dort einsetzen, wo Massen transportiert werden können, ob das uns gefällt oder nicht. Im S-Bahn-Netz der BLS wird Brünnen die Station sein, die erste Priorität geniessen wird. In ländlichen Gebieten und bei weniger gut frequentierten Haltestellen wird die Bahn nicht oder nicht mehr das geeignete Verkehrsmittel sein. Im Raum Oberbottigen muss das Postautoangebot verbessert, verfeinert und optimiert werden, was im Buskonzept Oberbottigen vorgesehen ist. Der Gemeinderat wird sich sicher dafür einsetzen, dass die S-Bahn-Situation im Westen besser wird. Wir kämpfen seit Jahren um eine Doppelspurtieferlegung im Gebiet Brünnen. Wir wissen, wo der Schuh drückt. Die S-Bahn-Anbindungen bis nach Neuenburg, Kerzers, Freiburg sind heute so knapp bemessen, dass die BLS zur Zeit sagt, sie sei fahrplanmässig nicht in der Lage, die wenig frequentierten Haltestellen noch voll zu bedienen. Es ist bedauerlich, wir müssen dagegen angehen, ob es uns gelingen wird, ist eine andere Frage. Beim öV haben wir nicht mehr das Sagen, dies gilt für BERNMOBIL, fürs S-Bahn-Netz und das Postauto-Netz. Wir können dafür kämpfen, aber letztlich nicht entscheiden. Ich schliesse mich den Voten von Margrit Thomet an, was im Westen passiert, ist für die Stadt Bern unerfreulich.

Margrit Thomet (SVP): Ich danke Alexander Tschäppät für sein Votum und dass er sich für uns einsetzt. Ein Buskonzept für die Oberbottiger ist sehr zu begrüssen. Wir erwarten, dass auf der bestehenden Bahnlinie die Züge nicht nur an uns vorbeibrausen, sondern auch anhalten werden. Ich habe von der Leitung der BLS die Zusicherung, wenn der Kanton die

Stopps beantragen wird, dass sie diese erfüllen werden, aber der Kanton dafür auch die Kosten übernehmen muss. Als ich heute um 16.00 Uhr auf den Zug wartete, haben weitere 10 Personen gewartet.

Walter Christen (SP): Es ist das Gesetz des öffentlichen Verkehrs, darüber haben wir hier schon mehrmals diskutiert. Wir können nichts mehr zur Farbe der Busse sagen oder welchen Fahrplan wir wollen. Wir können ein Gesuch an den Kanton stellen, schlussendlich entscheidet er. Wenn wir ein Zusatzangebot auf dem Platz Bern wollen, dann muss es die Gemeinde Bern selber bezahlen. Der Kanton hat ein Grundangebot, einen Auslastungs- und Kostendeckungsgrad festgelegt und nach diesen müssen sich die Unternehmungen heute richten.

Die Interpellantin ist von der Antwort nicht befriedigt.

5 Dringliche Interpellation Fraktion GB, JA!, GPB (Peter Sigerist, GB): Wildwuchs im Antennenwald

Antrag Nr. 208

Am 25. Januar 2001 überwies der Stadtrat gegen den Willen des Gemeinderats mit 42 zu 26 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Motion Anton Maillard (CVP) „Erstellen eines Katasters für Mobilfunkantennen in der Gemeinde Bern“ sowie das interfraktionelle Postulat Margrit Stucki-Mäder / Verena Furrer-Lehmann „Elektrosmog – städtischer Kataster für nichtionisierende elektromagnetische Strahlung und deren Quellen“. Seither – seit doch einiges mehr als sechs Monaten – herrscht in dieser Sache beim Gemeinderat Funkstille. Bei den Mobilfunkbetreibern herrscht hingegen höchste Aktivität: Nach den Sommerferien wurde ein Mobilfunkbaugesuch mit Einsprachefrist 4.10.2001 veröffentlicht. Und am 16.10.2001 fanden sich im „anzeiger Region Bern“ sieben (!) Gesuche der Firma Orange auf Änderung und Erweiterung bestehender Anlagen und ein Gesuch von Swisscom für eine neue Anlage, insgesamt also acht Gesuche, praktisch über die ganze Stadt verteilt, mit Einsprachefrist 14. November 2001.

1. Ist der Gemeinderat angesichts dieses Antennenwildwuchses auch der Meinung, dass die in der Problematik der Emissionen solcher Mobilfunkanlagen zu Recht sensibilisierte Bevölkerung nun so rasch wie möglich den Mobilfunkantennen-Kataster vorgelegt bekommt, damit sich die potenziell Einsprache Erhebenden ein Gesamtbild der mutmasslichen Belastung durch nichtionisierende Strahlung machen können?
2. Ist der Gemeinderat bereit, den Willen des Stadtrats zu berücksichtigen und die Motion Maillard sofort zu erfüllen und einen informativen Bericht zum Postulat Stucki / Furrer abzuliefern?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Mobilfunkanlagen-Bau- und Erweiterungsgesuche werden laufend veröffentlicht. Für die Beurteilung der Einsprachen ist die Zahl der Antennen innerhalb eines bestimmten Perimeters zentral. Die potenziell Einsprechenden müssen deshalb vor Ablauf der Einsprachefristen über die bereits vorhandenen Antennen und deren Strahlungsintensität informiert sein.

Bern, 18. Oktober 2001

Der Stadtpräsident *Klaus Baumgartner* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: Mit Stadtratsbeschluss vom 25. Januar 2001 wurde die Motion Anton Maillard (CVP) betreffend „Erstellen eines Katasters für Mobilfunkantennen in der Ge-

meinde Bern“ erheblich erklärt und die Interfraktionelle Motion SP/GFL (Margrit Stucki-Mäder, SP / Verena Furrer-Lehmann, GFL) betreffend „Elektrosmog – städtischer Kataster für nicht-ionisierende elektromagnetische Strahlung und deren Quellen“ als Postulat überwiesen.

Die Motion Anton Maillard verlangt einen Kataster über die Standorte der Mobilfunkantennen. Das Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) hat in der Zwischenzeit die groben Antennenstandorte aller Gemeinden im Internet zugänglich gemacht.

Die Präsidialdirektion (Bauinspektorat) hat zusammen mit kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Dienststellen die Frage geprüft, ob und in welcher Art der geforderte Kataster für die Öffentlichkeit bereitgestellt werden kann. Dabei mussten sowohl die Ansprüche der Öffentlichkeit auf einfache Handhabung und möglichst umfassende Information wie auch der Anspruch des Datenschutzes berücksichtigt werden. Die Probleme des Datenschutzes sind noch nicht abschliessend gelöst. Vorgesehen ist nun, den Kataster als zusätzliches Kartenthema im elektronischen Stadtplan der Stadt Bern einzufügen. Zur Zeit werden die notwendigen Unterlagen erarbeitet, um die Karteneintragungen vornehmen zu können. Es ist vorgesehen, den Kataster bis Ende November 2001 aufschalten zu können sofern die erwähnten letzten Fragen zum Datenschutz gelöst werden können. Eine regelmässige Aktualisierung ist ebenfalls vorgesehen.

Die Interfraktionelle Motion SP/GFL wurde an der Stadtratssitzung vom 25. Januar 2001 in ein Postulat umgewandelt, dessen Prüfung ebenfalls in Bearbeitung ist. Da mit diesem Postulat ein Kataster für nichtionisierende Strahlung und deren Quellen gefordert wird, müssen folgende Emissionsquellen berücksichtigt werden, welche die entsprechenden Immissionsgrenzwerte gemäss Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) einhalten müssen:

- Sendeanlagen für Mobilfunk und drahtlose Teilnehmeranschlüsse;
- Sendeanlagen für Rundfunk und übrige Funkanwendungen;
- Frei- und Kabelleitungen zur Übertragung von elektrischer Energie;
- Transformatorenstationen;
- Unterwerke und Schaltanlagen;
- Elektrische Hausinstallationen;
- Eisen- und Strassenbahnen;
- Radaranlagen.

Um den geforderten Kataster erstellen zu können, müssen folgende Tatsachen berücksichtigt werden:

- Die aufgelisteten Emissionsquellen erzeugen elektromagnetische Felder, die neben der unterschiedlichen Feldstärke auch unterschiedliche Frequenzen aufweisen. Die Grenzwerte der NISV sind frequenzabhängig, da auch die Wirkung auf Menschen frequenzabhängig ist.
- Die Sendeanlagen für Mobilfunk verursachen zeitlich abhängige, elektromagnetische Felder, da die Sendeleistung dem momentanen Bedarf angepasst wird.
- Die Eisen- und Strassenbahnen verursachen aufgrund ihrer Bewegungen zeitlich und örtlich abhängige elektromagnetische Felder.

Im Frühjahr 2001 erteilte das BAKOM fünf Firmen eine Konzession für das Erstellen eines UMTS-Mobilfunknetzes. Der Aufbau dieses Funknetzes erfordert zusätzliche Antennen. Aus diesem Grund wurden nach den Sommerferien eine grössere Anzahl von Baugesuchen innert kurzer Zeit eingereicht und anschliessend publiziert. Im jetzigen Zeitpunkt ist unklar, ob alle fünf Firmen im vorgesehenen Zeitraum von 2 Jahren ein UMTS-Funknetz aufbauen werden, da dies einerseits von der Nachfrage und andererseits von den erforderlichen Investitionen beeinflusst wird.

Zu Frage 1:

Der Gemeinderat ist angesichts der Problematik der Emissionen solcher Mobilfunkanlagen, der Verunsicherung und Sensibilisierung der Bevölkerung der Meinung, dass der Kataster der Mobilfunkantennen-Standorte (Motion Anton Maillard) so rasch als möglich erstellt wird. Der Gemeinderat wird die Öffentlichkeit im Dezember 2001 über die definitive Form des Standortkatasters orientieren.

Zu Frage 2:

Das Erstellen eines städtischen Katasters über die nichtionisierende elektromagnetische Strahlung und deren Quellen (Interfraktionelles Postulat SP/GFL) muss durch stadtexterne Fachleute geprüft werden, da das notwendige Wissen und die Kenntnisse sowie die entsprechenden Messgeräte in der Stadtverwaltung nicht vorhanden sind. Die erforderlichen Messverfahren und möglichen Darstellungsarten müssen der Tatsache Rechnung tragen, dass gewisse Emissionsquellen zeitlich oder örtlich veränderliche Strahlungsfelder erzeugen. Zudem müssen die unterschiedlichen Strahlungsfrequenzen berücksichtigt werden. Die Abklärungen für das Erstellen eines solchen Katasters werden noch einige Zeit (vermutlich ca. 1 Jahr) in Anspruch nehmen.

Der Interpellant *Peter Sigerist* (GB): Ich habe gehört, dass der Gemeinderat in dieser Sache aktiv wird, ich muss ihn in diesem Fall auch loben. Der Grund, weshalb ich die Interpellation eingereicht habe liegt darin, dass jetzt laufend Gesuche publiziert und Einsprache gemacht werden muss. In der Zwischenzeit, seit ich die Interpellation eingereicht habe, wurden bereits wieder neue Baugesuche veröffentlicht. Mit den skizzierten Schritten und Instrumenten des BAKOMs scheint mir, dass immer noch ungenügende Instrumente zugeordnet werden, um die Unsicherheit im ganzen Bereich zu formulieren, so dass allenfalls der ungeheure Prozess, der wie eine Lawine über uns hereinbricht, gestoppt werden kann. Insofern erkläre ich mich von der Antwort des Gemeinderats befriedigt.

- Diskussion wird verlangt und gewährt. -

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion FDP spricht *Christoph Müller*: Auf dem Gebiet der mobilen Kommunikation beobachten wir in letzter Zeit eine eigentliche Hysterie. Für den Bau von Sendeanlagen haben wir eine klare und strenge Gesetzgebung. Nach diesen Vorgaben werden alle Bewilligungsgesuche von der Behörde genau geprüft. Dies können wir in der PVK immer wieder feststellen. Ob all die Kataster wirklich nötig sind, darüber können wir zu einem späteren Zeitpunkt eingehend diskutieren. Es ist aber am Platz, hier einmal die Behandlungspraxis von Ausnahmegesuchen für Mobilkommunikationsantennen in der PVK zu kritisieren. Die Kommission hat bereits oft willkürlich und unverhältnismässig diskutiert und ist auf Verhinderung ausgerichtet. Dass Kommunikationsunternehmen auf dem Gebiet eine wichtige öffentliche Dienstleistung erbringen, dass sie eine staatliche Konzession haben und auf eine berechenbare Bewilligungspraxis Anspruch haben, spielt jeweils bei den Erwägungen der RGM-Mehrheit keine Rolle. Es ist heute unmöglich, ein Projekt so zu verfassen, dass vernünftigerweise eine Bewilligung erwartet werden darf.

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Peter Bernasconi* (SVP): Ich bin Unternehmer und ich komme aus dieser Branche, ich bin einer von denen, die solche Masten produziert. Die Interpellanten möchten so rasch wie möglich Mobilfunkantennenkataster, aus denen ersichtlich wird, ob sie Einsprachen machen wollen oder nicht. Ich kann dem Rat als Fachmann sagen, das gehört ins Reich der Utopie, es ist schlicht nicht möglich. Ich fordere Peter Sigerist auf, wenn er sich einmal über die technischen Möglichkeiten informieren möchte, dass ich ihm

dies gerne zusammen mit Fachleuten erklären würde. Ich kann auch nicht verstehen, dass diese Interpellation als dringlich überwiesen wurde. Weil die Strahlungswerte wirklich ein ernsthaftes Thema sind, passt sich die Technik relativ rasch an. Die UMTS-Technologie hat gegenüber dem jetzigen GSM-Netz den Vorteil, dass mit mehr Masten weniger Sendeleistung gebraucht wird und somit die Emissionen geringer werden. Wenn wir nur einzelne, wenige Standorte wollen, dann sind die Leute, die in der Nähe des Standorts wohnen oder leben, wesentlich grösseren Emissionen ausgesetzt. Bereits heute ist die neuste Technologie „WLL“ (wireless local line) in der Pipeline. Mit WLL kann noch im Umkreis von 200 – 300 Metern gearbeitet werden, weiter nicht mehr. Wie subjektiv die Aussagen im Zusammenhang mit den Emissionen zum Teil sind, kann ich anhand von zwei Beispielen aus der Praxis nennen. Vor noch nicht allzu langer Zeit wurde ein Mast gebaut, der wurde gesetzt, montiert, die Verkabelung wurde vorgenommen, der Mast ist aber noch nicht auf Sendung. Bereits liessen Leute aus der Region verlauten, seitdem der Mast stehe, würden sie viel schlechter schlafen. An der ETH in Zürich wurde ein Versuch mit 10 Personen durchgeführt. Es wurden solche Personen ausgewählt, die behaupteten, sie könnten Auskunft erteilen, wann sie Strahlungen ausgesetzt seien. Die 10 Personen wurden zu unterschiedlichen Zeiten mit unterschiedlichen Werten bestrahlt, sie mussten ankreuzen, ob sie dies spürten oder nicht. Das Ergebnis war ein total reines Zufallsprinzip. Je kleiner die Welle ist, umso mehr Wärme wird erzeugt. Falls jemand der Anwesenden sich beeinträchtigt fühlt, zieht er einen Spezialisten bei, der dies vor Ort misst. Die Emissionswerte werden dem Gesetz gegenübergestellt, alles Andere bringt nichts. Ein Kataster wird nie stimmen, die Leistungen gehen rauf und runter. Bei der Messung entstehen zu verschiedenen Zeiten verschiedene Stärken von Leistungen.

Margrit Stucki-Mäder (SP) spricht für die Fraktion SP/JUSO: Ich erzähle Ihnen keine Geschichte, denn Geschichten über Elektromog gibt es sehr viele. Es ist klar, dass es Leute gibt, die darunter leiden. Es sind nicht alle gleich sensibel. Ich bin eine, die noch nicht darunter leidet, in der Nähe meines Wohnorts wird aber schon bald eine Antenne gestellt. Weil noch keine Studien vorliegen, warnt sogar die schweizerische Ärzteverbindung FMH vor der Strahlung. Anlagen müssen die Grenzwerte einhalten, was aber eine Anlage ist, ist die Frage der Auslegung. Wenn ein Baugesuch für eine Antenne angeschaut wird, werden dort nur die Strahlen gerechnet, die von dieser Anlage ausgehen. Wenn neue Anlagen auf den gleichen Mast kommen, wird dies auch berechnet. Antennen, die nahe beieinander stehen, werden noch immer nicht zusammen betrachtet. Die Stadt Zürich ist hier vorbildlich. Dort müssen bestehende Antennen im Umkreis von 100 Metern bei der Berechnung der Grenzwerte mitberücksichtigt werden. Wünschbar wäre dies für die Stadt Bern auch. Bei uns ist in den Baugesuchsunterlagen nicht einmal ersichtlich, wo die nächste Antenne steht. Beim BAKOM kann dies im Internet nachgeschaut werden. Die Sanierung von alten Anlagen ist positiv und sicher auch mit ein Grund, weshalb jetzt so viele Gesuche eingereicht wurden.

Christoph Müller hat mich mit seinem Votum über die PVK herausgefordert. Ich bin auch ein RGM-Mitglied und für uns ist klar, dass in den Wohnbereichen keine Antennen hingehören. Wenn es in diesen Gebieten Überbauungsordnungen gibt, in denen steht, dass auf den Dächern keine Aufbauten möglich sind, dann haben wir die Möglichkeit, eine solche Antenne zu verhindern.

Einzelvoten

Verena Furrer-Lehmann (GFL): Wir haben mit Freude zur Kenntnis genommen, dass der Stadtpräsident dem Anspruch der Öffentlichkeit für umfassende Informationen zugesprochen hat. Wir begrüssen, dass der Gemeinderat die Absicht hat, diesen Kataster jetzt aufzuschalten. Bis die Stadt soweit ist und falls es Verzögerungen geben wird, könnte sie auf ihrer

Homepage einen Link auf den BAKOM-Kataster machen, der ist nämlich umfassend, der gibt Standorte bekannt und weist auch auf Emissionswerte hin. Uns ist klar, dass es ein sehr schwieriges Unterfangen ist, die Strahlenwerte zu messen, um klare und genaue Aussagen machen zu können. Deshalb haben wir unsere Motion damals in ein Postulat umgewandelt. Wir begrüßen also, dass der Gemeinderat bereit ist, die wenigen uns zur Verfügung stehenden Informationen offenzulegen.

Daniele Jenni (GPB): Die Verordnung über nichtionisierende Strahlung hat wohl Grenzwerte, zum Teil auch strenge, aber sie betreffen nur die thermischen Wirkungen, also Erwärmungswirkungen auf Leute. Was sie nicht haben und absolut auf der Seite gelassen wurde, sind die Grenzwerte der nichtthermischen Wirkungen, z.B. Wirkungen aufs Funktionieren des Herzrhythmus, aufs Funktionieren des Gehirns, die nichts mit Erwärmungswirkungen zu tun haben. Dies berücksichtigt NISV in keiner Weise. Deshalb haben wir in allen Bewilligungen den kuriosen Satz, den das Bundesgericht seinerzeit aufgenommen hat, wenn die Wissenschaft weiter vorangetrieben sei und man darüber mehr wisse, müsse man diese Bewilligungen noch alle überprüfen. Wir fragen uns, ob dies im Sinn des Umweltschutzgesetzes noch als Beachtung des Vorsorgeprinzips betrachtet werden kann, wenn man sagt, man sei sich wissenschaftlich noch nicht klar, wie die athermischen Wirkungen funktionieren. Dies ist genau die Art von Politik, die man in der Gentechnologie und früher zum grossen Teil auch in der Atomtechnologie gemacht hat.

Peter Bernasconi (SVP): Die Grenzwerte die bei uns in der Gesetzgebung festgehalten sind, sind 10 Mal schärfer als in sämtlichen Ländern rund um die Schweiz. Man hat dem Problem in der Schweiz sehr grosse Bedeutung beigemessen.

Der Interpellant ist von der Antwort des Gemeinderats befriedigt.

Die Sitzung wird um 19.05 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Christoph Stalder*

Die Protokollführerin: *Edith Ramseier*