

Genehmigt am 14. Juni 2001

Protokoll Nr. 20

Sitzung von Donnerstag, 26. April 2001, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Christoph Stalder

Anwesend:

Michael Aebersold	Urs Jaberg	Ursula Rudin-Vonwil
Raymond Anliker	Daniele Jenni	Erich Ryter
Oskar Balsiger	Michael Jordi	Annemarie Sancar
Peter Bernasconi	German Kalbermatten	Sabine Schärner
Dieter Beyeler	Esther Kälin Plézer	Doris Schneider
Margrith Beyeler	Daniel Kast	Beat Schori
Peter Blaser	Blaise Kropf	Rolf Schuler
Markus Blatter	Andreas Krummen	Miriam Schwarz
Jsabelle Blunschy	Peter Künzler	Rudolph Schweizer
Christine Bosshardt	Annemarie Lehmann	Sylvia Spring Hunziker
Annette Brunner	Melanie Leskow	Barbara Streit-Stettler
Peter Bühler	Peter Linder	Ueli Stüchelberger
Walter Christen	Liselotte Lüscher	Béatrice Stucki
Marie-Louise Durrer	Anton Maillard	Margrit Stucki-Mäder
Rudolf Friedli	Irène Marti Anliker	Hans-Ulrich Suter
Thomas Fuchs	Mario Marti	Katharina Suter
Verena Furrer-Lehmann	Corinne Mathieu	Max Suter
Hans Ulrich Gränicer	Barbara Mühlheim	Margrit Thomet
Susanna Grundbacher	Christoph Müller	Eva von Ballmoos
Adrian Haas	Philippe Müller	Catherine Weber
Rolf Häberli	Rosmarie Okle Zimmermann	Thomas Weil
Ruedi Hofer	Ruth Rauch	Kurt W. Weyermann
Stephan Hügli	Lydia Riesen	Beat Zobrist
Natalie Imboden	Heinz Rub	

Entschuldigt:

Thomas Balmer	Rudolf Keller	Michael Straub
Marcel Eyer	Edith Madl Kubik	Andreas Zysset
Ueli Haudenschild	Peter Sigerist	

Vertretung des Gemeinderats:

Adrian Guggisberg
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Edith Olibet
Kurt Wasserfallen

Traktanden

1.	Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 9 vom 1. März 2001, Nrn. 10 und 11 vom 8. März 2001)	--
2.	Wahlen in Schulkommissionen (Olibet)	43
3.	Ersatzwahl in die Abgeordnetenversammlung des Spitalverbands	48
4.	Funker-, Radar- und Kasernenstrasse: Ersatz von Kanälen; Baukredit (Rub/Tschäppät)	30
5.	Gesamtsanierung Thunstrasse West; Baukredit (Gränicher/Tschäppät)	25
6.	Anpassen der Eisaufbereitung im Eisstadion Allmend an die Störfallverordnung; Kreditaufstockung (Mühlheim/Guggisberg)	252
7.	Turmsanierung Nydeggkirche; Kreditabrechnung (Jaberg/Guggisberg)	3
8.	Gesamtkredit 1997/1998 für Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen in städtischen Schul- und Sportanlagen; Kreditabrechnung (Okle Zimmermann/Guggisberg)	2
9.	Bau der Gleichrichterstation Weissenbühl für das SVB-Fahrleitungsnetz; Kreditabrechnung (Suter-Friedli/Tschäppät)	266
10.	Postulat Hans-Ulrich Suter (FDP): Gewährleistung der Sicherheit der städtischen Gasversorgung; Prüfungsbericht (Guggisberg)	--
11.	Postulat Ueli Stückelberger / Pascal Durtschi (GFL): Solardach Wankdorf: Mehr Marketing für Ökostrombörse (Guggisberg)	32
12.	Postulat Fraktionen SVP, FDP, FPS, SD/ARP, CVPplus (Erika Siegenthaler, SVP): Gesunde Stadtfinanzen: Zusammenlegung der Werkhöfe I und II; Prüfungsbericht (Guggisberg)	--
13.	Postulat Raymond Anliker (SP): Car-Terminal Neufeld: Eine quartierverträgliche Lösung! (Tschäppät)	20
14.	Interpellation Marcel Eyer (ARP): Car-Terminal Neufeld! (Tschäppät)	19
15.	Postulat Peter Bühler (SD): Blinden und sehbehinderten Menschen mit Zusatzbeschriftungen das Leben ein bisschen erleichtern! (Tschäppät)	1
16.	Postulat Fraktion GB/JA! (Annette Brunner, JA!): Stop der Armenjagd – für mehr Rechtssicherheit bei den Sozialdiensten in der Stadt Bern; 2. Prüfungsbericht (Begert)	--
17.	Motion Franziska Teuscher (GB): Genügend Krippenplätze in der Stadt Bern; Fristverlängerung (Begert)	356
18.	Motion Edith Olibet (SP) / Maria Regli Schmucki (GB): Kinder und Jugendliche in der Stadt Bern: Keine Vernachlässigung von Holligen; Abschreibung (Weber/Begert)	334
19.	Motion Blaise Kropf (JA!): Leistungsvertrag und regionale Finanzierung statt undifferenzierter Leistungsabbau (Begert)	18
20.	Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL, EVP/LdU (Regli Schmucki, GB / Burri, GFL / Rudin-Vonwil, LdU): Neue Rahmenbedingungen für die freiwillige und „ehrenamtliche“ Arbeit in der Stadt Bern; Abschreibung (Kalbermatten/Begert)	23
21.	Interfraktionelles Postulat GB/JA! (Annette Brunner, JA!): Kinder und Jugendliche von Anfang an mitreden lassen! (Begert)	17
22.	Interpellation Fraktion FDP (Annemarie Lehmann): Kommen im Jahr 2003 wieder „unerwartete“ Mehrauslagen auf die Stadt Bern zu? (Begert)	44

Mitteilungen

Der Stadtratspräsident *Christoph Stalder* begrüsst auf der Besuchertribüne die Generalsekretärin der Bundesversammlung, Frau Mariangela Wallimann-Bornatico. Frau Wallimann will einmal beobachten, wie es bei der kleinen lokalen Konkurrenz geht. Ich kann mir vorstellen, dass sie von der Bundesversammlung geschickt wurde, um Talente zu rekrutieren. Ich bitte den Rat, bei den Voten entsprechend in Form zu sein.

Im Auftrag des Gemeinderats habe ich folgende Mitteilung zu machen: Wir haben vor den Ferien das Geschäft Eisstadion Allmend, Verkauf Stadtanteil und Einräumung einer Bau-rechtserweiterung behandelt. Das Büro des Stadtrats hat während den Ferien die Botschaft bereinigt. Der Gemeinderat hat vom Kanton einen Bericht erhalten, in dem ein Fragezeichen gesetzt wird, ob der Buchgewinn im Jahr 2001 von Fr. 1 415 740.00 budgetwirksam werden kann. Der Gemeinderat prüft diese Frage gegenwärtig. In Absprache mit dem Gemeinderat schlage ich dem Rat vor, dass auf der entsprechenden Seite der Botschaft, Seite 8, ergänzt wird – allenfalls muss dieser Buchgewinn oder ein Teil davon aufgrund kantonaler Vorgaben zurückgestellt werden –. Wir präjudizieren nichts, aber wir sind fair und lassen die Frage noch offen.

- Ohne Wortmeldung ist der Rat mit diesem Vorgehen einverstanden. -

In der Sitzung vom 22. März 2001 haben wir auf Antrag der FIKO die KPMG Fides Peat, Gümligen als unabhängige Revisionsstelle als Organ der Rechnungsprüfung der Stadt Bern für den Zeitraum 2001–2004 gewählt. Die Zuschlagsverfügung wurde eröffnet, dagegen hat eine Mitbewerberin Einsprache erhoben. Die Einsprache hat aufschiebende Wirkung und die Stadtkanzlei hat die Revisionsfirma, die den Auftrag erhalten hat, darüber informiert. Wenn die aufschiebende Wirkung bleibt, wird es nicht oder kaum möglich sein, dass die Revisions-stelle die Rechnung 2000 termingerecht revidiert. Wir müssen dies im Moment zur Kenntnis nehmen. Die FIKO wird in ihrer Sitzung vom nächsten Montag über das weitere Vorgehen entscheiden.

Ordentliche Traktanden

1 Protokollgenehmigung

Bemerkung zu Protokoll Nr. 10 vom 8. März 2001. Mario Marti ist in diesem Protokoll als entschuldigt aufgeführt. Offensichtlich wurde bei diesem Protokoll die Anwesen- und Abwesenheitsliste vom 1. März 2001 übernommen. Erich Ryter und Sabine Schärner waren ebenfalls anwesend und sind als entschuldigt gemeldet. Wir nehmen dies zur Kenntnis.

Die Protokolle Nr. 9 vom 1. März und Nrn. 10 und 11 vom 8. März 2001 werden mit obenerwähnten Bemerkungen genehmigt und der Verfasserin und den Verfassern den besten Dank ausgesprochen.

2 Wahlen in Schulkommissionen

Antrag Nr. 43

1. Schulkommission Spitalacker

Herr Marc-Henri Jobin (Elternsprecher) ist auf den 31. Juli 2000 als Mitglied der Schulkommission zurückgetreten. Von diesem Rücktritt wird – verbunden mit dem Dank für die geleistete Arbeit – Kenntnis genommen.

Als neues Mitglied der Schulkommission Spitalacker wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d.h. bis 31. Juli 2001, gewählt:

Herr Robert Schmid (Elternsprecher), 1956, Sprechausbildner, Schützenweg 39, 3014 Bern. Gemäss Art. 9 der Verordnung über die Elternmitsprache an den Volksschulen der Stadt Bern vom 26.10.1994 ist die Mitgliedschaft in der Schulkommission an das Amt des Elternsprechers gebunden.

2. Schulkommission Stapfenacker/Brünnen

Frau Barbara Nogdalla (Elternsprecherin) ist auf den 31. Oktober 2000 als Mitglied der Schulkommission Stapfenacker/Brünnen zurückgetreten. Von diesem Rücktritt wird – verbunden mit dem Dank für die geleistete Arbeit – Kenntnis genommen.

Als neues Mitglied der Schulkommission Stapfenacker/Brünnen wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d.h. bis 31. Juli 2001, gewählt:

Frau Renate Feissli (Elternsprecherin), 1954, Berufsschullehrerin, Olivenweg 30, 3018 Bern. Gemäss Art. 9 der Verordnung über die Elternmitsprache an den Volksschulen der Stadt Bern vom 26.10.1994 ist die Mitgliedschaft in der Schulkommission an das Amt der Elternsprecherin gebunden.

3 Ersatzwahl in die Abgeordnetenversammlung des Spitalverbands

Antrag Nr. 48

Der Stadtrat nimmt unter Verdankung der geleisteten Dienste Kenntnis vom Rücktritt von Gregor Kaczala, Belpstrasse 21a, 3007 Bern, aus der Abgeordnetenversammlung des Spitalverbands.

An seiner Stelle wird für den Rest der laufenden Amtsdauer, d.h. bis am 31. Dezember 2002, gewählt:

Cornelia Bürki-Zumbrunn (SP), 1953, Familienfrau, Krankenschwester, wohnhaft Morgenstrasse 69, 3018 Bern.

4 Funker-, Radar- und Kasernenstrasse: Ersatz von Kanälen; Baukredit

Antrag Nr. 30

1. Das Projekt für den Ersatz von Kanälen in der Funker-, Radar- und Kasernenstrasse wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als nötig erweisen und den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Ausführung wird ein Gesamtkredit von Fr. 800 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto 851.501.079.0, bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Für die GPK spricht *Heinz Rub* (FDP): Die GPK empfiehlt dem Rat mit 11 zu 0 Stimmen, dem Geschäft zuzustimmen. Anlässlich der 9. Etappe Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung GWB vom Breitenrain wurde in Betracht gezogen, ob es nicht sinnvoll wäre, an der Funker-, Radar- und Kasernenstrasse gleichzeitig auch die Abwasserleitungen zu erneuern. Bereits 1995 haben Kamerauntersuchungen der Leitungen ergeben, dass die Leitungen nicht mehr in bestem Zustand sind, aber auch nicht zu einer sofortigen Reparatur Anlass geben. Heute macht es Sinn die Abwasserleitungen zu sanieren, denn die GWB reisst für ihre Arbeiten die Strassen auf. In der GPK hat einmal mehr zu reden gegeben, ob das Meteorwasser separat abgeführt werden soll, dazu haben wir von der Verwaltung die Auskunft erhalten, dass es in dieser Region keinen Sinn macht und viel zu teuer wäre. Ein weiterer sehr wichtiger Punkt, der in der GPK zu diskutieren gab, sind die verschiedenen Löcher auf der Papiermühlestrasse, die gegraben werden müssen. Auf Anregung von Rudolph Schweizer wird aber darauf geachtet, dass während des Grand Prix von Bern die Läuferinnen und Läufer nicht noch Hürden springen müssen. Ich beantrage daher im Namen der GPK, dem Kredit von Fr. 800 000.00 zuzustimmen.

Mein Votum gilt ebenfalls für die FDP-Fraktion.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Kredit von Fr. 800 000.00 mit 57 Ja-, 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

5 Gesamtsanierung Thunstrasse West; Baukredit

Antrag Nr. 25

1. Das Projekt für die Gesamtsanierung der Thunstrasse West wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als nötig erweisen und den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Ausführung wird ein Gesamtkredit von 1,938 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung wie folgt bewilligt:

TAB / Strassenbau	Konto 540.501.168.0	Fr.	1 500 000.00
EWB / Netzerweiterung	Konto 810.503.xxx.0	Fr.	438 000.00

Beiträge Dritter sind für Abschreibungen zu verwenden.
3. Auf die Erhebung von Grundeigentümerbeiträgen wird verzichtet.

4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Für die PVK spricht *Hans Ulrich Gränicher* (SVP): Die PVK beantragt mit 7 Ja-, 1 Nein-Stimme bei 1 Enthaltung dieser Kreditvorlage zuzustimmen. Die SVB müssen in diesem Perimeter die Tramgeleise in diesem Sommer erneuern, gleichzeitig sind auch Werkleitungserneuerungen anstehend, welche wir bereits im Zusammenhang mit dem Projekt Grauguss bewilligt haben. Heute sprechen wir über den notwendigen Kredit für die Strassensanierung und die notwendigen Verkehrsmassnahmen. Das Projekt wurde letzten Sommer im Rahmen einer Koordination des Tiefbauamts in die Vernehmlassung geschickt. Alle Instanzen, die in der Stadt planen und bauen wurden damit beliefert, damit gilt das Projekt als koordiniert mit allen städtischen Dienststellen. Das uns präsentierte Projekt weist an sich keine wesentlichen Änderungen auf gegenüber dem Erscheinungsbild der heutigen Thunstrasse. Es sind Verbesserungen bezüglich Verkehrsführung im Velobereich vorgesehen, die Schienen werden entsprechend um ein paar Zentimeter verschoben. Im Bereich der neu geplanten Haltestelle Luisenstrasse werden die Schienen auseinander genommen, damit die Fahrgäste sicherer ein- und aussteigen können, dazu sind noch Wartehallen vorgesehen. Geplant ist, die Randsteine bei den untergeordneten Seitenstrassen durchzuziehen, damit eine optische Unterscheidung zwischen der Fahrbahn der Thunstrasse und den Einmündungen stattfindet. Was als Konfliktbereich erkannt wurde, ist die Einmündung der Hallwylstrasse, welche sich schräg zur Thunstrasse verhält, was im jetzigen Zeitpunkt zu relativ schnellem Fahren verleitet. Dies soll geändert werden, dass künftig die Fahrzeuge nicht mehr direkt von der Thunstrasse in die Hallwylstrasse ein- und ausfahren können. Neu für den motorisierten Individualverkehr ist der Umweg über die Dufourstrasse, lediglich der Zweiradverkehr kann weiterhin direkt in die Hallwylstrasse hineinfahren. Dafür sind entsprechende Absperrpfosten vorgesehen. In der PVK hat zu Diskussionen Anlass gegeben, ob die Haltestelle Thunplatz nicht in die obere Thunstrasse West verlegt werden könnte. Dazu haben wir nun einen Rückweisungsantrag der FDP auf dem Tisch vorliegen. Aufgrund der baulichen Situation am Thunplatz und den entsprechenden Mehrkosten, ist es im jetzigen Zeitpunkt nicht finanzierbar und das gesamte Projekt würde als solches gefährdet. Aus diesen Gründen hat die PVK verzichtet, einen Antrag in dieser Weise zu stellen. In der PVK wurde ebenfalls diskutiert, ob in diesem Projekt genügend für den Zweiradverkehr gemacht werde. Aufgrund der Diskussionen sind wir mehrheitlich der Meinung, dass im jetzigen Zeitpunkt nicht mehr machbar ist. Von grüner Seite wurde in Aussicht gestellt, dass im Zusammenhang mit der Parkiererei im Bereich des untersten Teils der Thunstrasse allenfalls ein Vorstoss eingereicht werde, weil der Eindruck besteht, dass ein gewisses Konfliktpotenzial zwischen parkierten Autos einerseits und Trams andererseits gegenüber dem Zweiradverkehr nicht von der Hand zu weisen sei. Was weiter zu Diskussionen Anlass gegeben hat, ist auch die Frage, ob der Kostenteiler zwischen den einzelnen Kostenträgern, sprich Zweiradverkehr, ein Reglement zur Förderung des Fuss- und Zweiradverkehrs besteht bekanntlich, korrekt ist oder nicht. Ich habe im persönlichen Gespräch mit dem Tiefbauamt bestätigt bekommen, dass aus seiner Sicht ein richtiger Kostenteiler gewählt wurde, weil für die Veloführung die Strasse beidseitig um je 15 cm verbreitert wird. Die Randsteine bleiben nicht in der genau gleichen Lage wie sie heute sind, sie werden entfernt und beidseitig um je 15 cm oder um eine halbe Randsteinstärke zurückversetzt. Bei den Baumscheiben wäre mit dieser Lösung ein Konflikt wegen den Wurzeln entstanden. Deshalb hat man sich entschieden, dass schmalere Randsteine gewählt werden, dort wo Baumscheiben tangiert werden und nur im Zwischenbereich die alten, historischen 30 cm breiten Randsteine gebraucht werden. Dies ist eine relativ teure Angelegenheit und weil dies aus Sicht der Verwaltung sehr stark zugunsten des Veloverkehrs zu Buche schlägt, hat man den entsprechenden Kostenteiler ausgearbeitet. Wir haben nun auch einen Antrag der SP/JUSO-Fraktion auf dem Tisch, die sich mit dem Kostenteiler offenbar schwer tut. In der PVK wurde

uns in Aussicht gestellt, dass mit den Initianten des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ein entsprechendes Gespräch geführt werden soll, damit aufgezeigt werden kann, welche Massnahmen bisher zugunsten des Zweiradverkehrs realisiert wurden und wie die Berechnung auch anhand der Thunstrasse aussieht. Ich denke, dass der Antrag der SP/JUSO-Fraktion in dieser Form nicht nötig ist. Die PVK hat darüber nicht beschlossen, sondern nur diskutiert. Der Gemeinderat wird sich dazu sicher äussern. Aus Sicht der PVK wäre die Annahme des Rückweisungsantrags der FDP-Fraktion nicht geschickt. Die Sanierung der Tramgeleise ist für diesen Sommer geplant. Während der Ferienzeit ist mit einer konzentrierten Bauweise, welche eine Sperrung des Verkehrs nach sich zieht, eine Gesamttaktion geplant. Während dieser Zeit würde der Verkehr umgeleitet.

Oskar Balsiger (SP) spricht ebenfalls für die PVK: Das Thema Kostenschlüssel ist nachher noch eine Diskussion im Rat wert. Damit die Diskussion der PVK korrekt wiedergegeben ist, will ich folgendes festhalten. Das Versetzen der Randsteine, das verhältnismässig teuer ist, erfolgt ab Tramhaltestelle Luisenstrasse bis und mit Thunplatz. Damit soll mehr Platz zwischen dem Tramgeleis und dem rechten Stein für die dort wartenden Autos gewonnen werden, damit dem Tram der Weg nicht versperrt wird. Der einzige Grund für das Verschieben des Steins von der Luisenstrasse bis zum Thunplatz ist, um mehr Platz für die stehende Autokolonne zu gewinnen. Das Velo ist in diesem Bereich auf dem Trottoir. Im Bereich der Haltestelle muss der Stein ersetzt werden, weil er nicht am heutigen Ort gelassen werden kann. Somit profitiert der Veloverkehr einzig im unteren Abschnitt von der Steinversetzung und zwar zu gleichen Teilen wie das Tram auch. Wenn der Abstand zwischen den parkierten Autos und dem Gleis so gross wird, dass das Tram das Velo überholen kann, partizipieren beide am Vorteil. Der Veloverkehr ist nicht der einzige Verursacher.

Margrit Stucki-Mäder (SP) spricht auch für die PVK: Der Verteilschlüssel wurde in der PVK auch schon diskutiert und kritisiert. Uns ist ganz klar, dass dabei der Finger in die Luft gehalten und geschaut wurde, wieviele Prozente hier gegeben werden könnten. Diese Kriterien sind uns gar nicht klar, deshalb liegt heute der Antrag der SP/JUSO-Fraktion vor.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion FDP spricht *Urs Jaberg*: Bevor ich auf den Rückweisungsantrag unserer Fraktion zu sprechen komme, will ich auf zwei Punkte von Hans Ulrich Gränicher hinweisen. Ich habe das Protokoll der PVK-Sitzung vom 5. April vor mir. Das Thema, das wir mit unserem Rückweisungsantrag anschneiden, wurde ganz am Rand, in einem sehr kurzen Ausmass berührt. Das Argument Zeit ist der zweite Punkt. Es ist immer heikel, wenn versucht wird, Geschäfte mit dem Argument Zeit durchzuboxen, denn vielfach unterliegt die politische Argumentation.

Die FDP-Fraktion stellt folgenden *Rückweisungsantrag*:

Das Geschäft sei an den Gemeinderat zur Neubeurteilung zurückzuweisen. Es ist zu prüfen, ob durch die Verlegung der Tramhaltestelle Thunplatz in die obere Thunstrasse West (ungefähr auf die Höhe der englischen Botschaft) am Thunplatz bessere Verkehrsverhältnisse geschaffen werden können.

Begründung: Bei den heutigen Verhältnissen wird der Verkehrsfluss Thunstrasse Ost–Kirchenfeldstrasse unnötigerweise durch die auf dem Thunplatz anhaltenden, stadtwärts fahrenden Trams behindert.

Die FDP-Fraktion beabsichtigt mit ihrem Rückweisungsantrag selbstverständlich nicht, das Geschäft grundsätzlich zu verhindern. Der Bedarf für die vorgesehenen Massnahmen wird von der FDP nicht bestritten. Hingegen ist die FDP der Meinung, dass zwischen der projek-

tierten Sanierung Thunstrasse West und den heutigen baulichen Verhältnissen am Thunplatz enge, sachliche Zusammenhänge bestehen. Selbstverständlich gehen die Zusammenhänge noch weit über die Verbindung Thunstrasse/Thunplatz hinaus. Der ganze Strassenzug vom Burgernziel über die Thunstrasse Ost, Thunplatz, Thunstrasse West, Kirchenfeldstrasse ist eigentlich abklärungsbedürftig. Soviel ich weiss, arbeitet die Verwaltung an dem ganzen problematischen Geschäft. Für die projektierte Gesamtsanierung Thunstrasse West werden jedoch jetzt bauliche Tatsachen geschaffen, die nicht ohne weiteres mehr rückgängig zu machen sind. Deshalb finden wir es sinnvoll, dass wir heute, also im Zeitpunkt der Krediterteilung, noch einmal darüber sprechen, ob das gewählte Vorgehen richtig ist. Die stadteinwärts fahrenden SVB- und RBS-Tramzüge unterbinden durch ihren Halt am Thunplatz den Verkehrsfluss und verursachen in der Thunstrasse Ost lange Staus, die nicht sein müssten. Wir sind der Meinung, dass durch die Verlegung der Haltestelle ans obere Ende der Thunstrasse West bessere Verhältnisse geschaffen werden könnten. Die Haltestelle können wir uns so vorstellen, wie die Haltestelle, die nun gerade neu geschaffen wurde bei der stadtauswärts Haltestelle Sonnenhof. Ob in diesem Fall an der Haltestelle Luisenstrasse noch festgehalten werden muss, müsste die Studie speziell aufzeigen. Solche Überlegungen wurden offenbar auch bereits in der Verwaltung gemacht. Ich zitiere noch einmal das Protokoll der PVK-Sitzung vom 5.4.2001. Der Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau hat gesagt – kann man sich dies mittelfristig vorstellen –. Warum eigentlich nur mittelfristig und weshalb nicht heute, in dem Zeitpunkt, in dem wir beträchtliche Investitionen diskutieren? Die heutigen Verhältnisse am Thunplatz sind alles andere als ideal. Der Fahrradverkehr vom Wald her ist nicht optimal geregelt, der Fussgängerübergang in die Seminarstrasse ist zum Teil lebensgefährdend, die ganze Verkehrsgeschichte ist nicht eindeutig geregelt. Dazu kommt, dass der Fussgängerübergang über den Platz durch die wartenden Tramzüge sehr oft verstellt ist. Es gehen mindestens 5 Bus- oder Tramlinien über den Platz. Man könnte mindestens die Hälfte der wartenden Tramzüge eliminieren. Kurz zusammengefasst, es sind Verbesserungen im ganzen Bereich möglich. Wir wissen, dass es ein komplexes Geschäft ist, ein schwieriger Platz der Verkehrszusammenhänge. Die FDP-Fraktion ist aber der Meinung, dass jetzt der Zeitpunkt wäre, noch einmal über die Sache seriös zu diskutieren und bittet in diesem Sinne den Rat um Unterstützung der Rückweisung an den Gemeinderat, im Interesse einer besseren Lösung.

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Eva von Ballmoos* (GFL): Wir haben ein gewisses Verständnis für das Anliegen der FDP-Fraktion. Wir sind der Meinung, die Rückweisung sei nicht das Mittel, wie das Problem des schwierigen Platzes gelöst werden kann. Wir können uns nicht versprechen lassen, dass mit einer Neuauflage der ganzen Sanierungsplanung, die geschilderte und tatsächlich bestehende Problematik gelöst werden kann. Aus diesem Grund unterstützen wir die Rückweisung nicht.

Für unsere Fraktion ist die Vorlage besser, als die Vorlage Sanierung Muristrasse, die wir vor ein paar Monaten diskutiert und auch beschlossen haben. Die vorliegende Vorlage bezieht die anstehenden Probleme bezüglich Velo- und Fussverkehr mit ein und beschränkt sich nicht nur auf die Schienenverlegungs- und Erneuerungsmassnahmen. Es wurden verschiedene Interessen einbezogen und gewichtet, es ist tatsächlich schwierig, dabei allen einigermaßen gerecht zu werden. Wenn wir uns ein Interessendreieck vorstellen, historisches Strassenbild, Wohnqualität und Verbesserung von Verkehrsabläufen und damit Verkehrssicherheit, können wir anhand der vorliegenden Planung erkennen, dass dabei an alle drei gedacht wurde und die vorliegende Lösung wahrscheinlich der erreichbare Kompromiss darstellt. Das historische Strassenbild wurde bezüglich der Randsteingestaltung ein bisschen beeinträchtigt, die Wohnqualität wurde bezüglich der Ökologie berücksichtigt, durch die Freihaltung der Wurzelbereiche, dadurch können die Bäume vor dem Absterben bewahrt werden und die Verkehrssicher-

heit hat sicher dadurch gewonnen, dass die Abstände zwischen den Gleisen und den Trottoirs verändert werden. Jedes der Interessen konnte aber nur im Verhältnis zu den anderen berücksichtigt und deshalb nicht maximal berücksichtigt werden. Was uns aber an dieser Vorlage überhaupt nicht zufrieden stellt, ist die Aufteilung der Kosten. Wir halten die Zuteilung von insgesamt 37% an den Fuss- und Veloverkehr für überhaupt nicht gerechtfertigt, sie ist nicht einmal erklärbar. Es wird nicht gezeigt, weshalb dieser hohe Prozentsatz dem langsamen Verkehr zugewiesen wird. Es ist tatsächlich höchste Zeit, dass Kriterien zur Berechnung des Verteilschlüssels erarbeitet werden, welche von allen nachvollzogen werden können. Der vereinnahmte Flächenanteil eines Projekts kann dabei ein Kriterium sein, aber sicher nicht das alleinige. Ebenso sind die folgenden Kriterien zu berücksichtigen. Wer ist Auslöser der Massnahmen? Wer verursacht das Problem? Vorliegend ist dies bestimmt nicht der Veloverkehr, wie uns weisgemacht werden will, sondern die Tramgeleise und die parkierten Autos. Der Vortrag des Gemeinderats ist dazu in Punkt 3, Ausgangslage, glasklar. Ein weiteres Kriterium, das auch in die Kriterienberechnung aufgenommen werden muss, ist, wer hat welchen Nutzen davon. Wir sträuben uns nicht dagegen, dass dem Veloverkehr ein Anteil zugerechnet wird, wenn er tatsächlich auch einen entsprechenden Anteil des Nutzens bei einer Sanierung hat. Im Sinne dieser Ausführungen werden wir den Antrag der SP/JUSO-Fraktion unterstützen. Wir zählen aber darauf, dass der Gemeinderat merkt, dass eine an sich zufriedenstellende Vorlage durch den undurchsichtigen Verteilschlüssel gefährdet ist. Er hat also heute Abend Gelegenheit uns mitzuteilen, was er dagegen unternehmen will. Es scheint sich ein Verteilungskampf abzuspielen, bei diesem Verteilungskampf kommen die 4 Mio. Franken gemäss Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, das seit diesem Jahr in Kraft ist, kommode, um diesem Reglement und damit dem entsprechenden Konto alles Mögliche und leider auch alles Unmögliche unterzubuttern. Was diese Vorlage anbelangt, stammt sie sowieso noch aus der Zeit vor dem Inkrafttreten des obgenannten Reglements, deshalb können die Kosten auch nicht dem entsprechenden Konto zugewiesen werden. Wir haben uns bereits bei der Vorlage zum Casinoplatz entsprechend geäussert, unsere Vorbehalte in dieser Beziehung angebracht. Dort ist uns der Gemeinderat gefolgt, das Gleiche erwarten wir auch hier. Wenn dies nicht zugesichert wird, ist eine Zusage unsererseits zu diesem Kredit gefährdet. Ich will noch meinem Befremden Ausdruck geben, dass mit den Bauarbeiten bereits begonnen wurde, obwohl das Parlament als zuständiges Organ den Kredit noch gar nicht bewilligt hat.

Für die Fraktion SP/JUSO spricht Michael Aebersold (SP) und stellt folgenden Antrag zum Beschlussesentwurf:

Für die Ausführung wird ein Gesamtkredit von 1,938 Mio. Franken zulasten der... ... Fr. 438 000.00.

Die verursachergerechte Aufteilung der Kosten nach Verkehrsteilnehmenden erfolgt erst, wenn vom Gemeinderat genehmigte, allgemeingültige Kriterien als Grundlage für die Berechnung des Verteilschlüssels vorliegen.

Beiträge Dritter...

Begründung:

Die Aufteilung der Kosten nach Verkehrsteilnehmenden wurde schon bei der Beratung der Vorlage Casinoplatz kritisiert. Auch bei dieser Vorlage sind die einzelnen Kosten nicht detailliert ausgewiesen und werden für uns nicht nachvollziehbar zugeteilt.

Die den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie dem Zweiradverkehr zugeordneten Kosten von über einer halben Million Franken (gemäss Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stehen total jährlich 4 Mio. zur Verfügung) sind extrem hoch für die erreichten Verbesserungen und kaum begründbar; sie erscheinen geradezu als willkürliche Festsetzung.

Bei früheren Kostenannahmen hat die Stadt wesentlich kleinere Kosten für Verbesserungen bei der Thunstrasse für den Fuss- und Veloverkehr veranschlagt.

Zuerst äussere ich mich im Namen unserer Fraktion zum Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion, danach spreche ich zur Vorlage im Allgemeinen und zu unserem Antrag. Wir unterstützen den Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion nicht; damit wird nicht der Verkehr verzögert, sondern notwendige Verbesserungen. Wir wollen Verbesserungen in dieser Vorlage im Sinne wie es bereits skizziert wurde, ich werde im Detail darauf eingehen, wir haben deshalb auch einen Antrag gestellt. Wir wollen das Geschäft grundsätzlich nicht ablehnen, es bedingt aber, dass der Verteilschlüssel im Sinne unseres Antrags geklärt wird. Der vorgeschlagene Verteilschlüssel ist für uns weder nachvollziehbar noch akzeptierbar. Es ist ganz klar, die Gesamtsanierung macht Sinn, Synergien ist das Stichwort. Die Gesamtkosten sind jedoch sehr hoch, dazu müssen wir uns die Frage stellen, ob da Kosten und Nutzen noch stimmen oder ob es sich um eine unnötige Luxusvariante handelt. Wir haben nach der Diskussion vom 25. Januar 2001 betreffend Casinoplatz erwartet, dass die Frage des Verteilschlüssels nicht mehr diskutiert werden muss, dass die Verwaltung und der Gemeinderat seriös abklären, wie ein solcher Verteilschlüssel aussehen könnte. Leider wurde nichts gemacht. Wenn wir die Prozentzahlen bei dieser Vorlage genauer betrachten, sehen wir sofort, es wurde noch ganz gehörig darauf gebuttert. Wir haben damals von einem Versuchsballon gesprochen, hier muss man schon fast von einem absturzgefährdeten Zeppelin sprechen. Es geht im Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, wie es der Namen explizit sagt, um die Förderung und damit auch um eine Umlagerung. Ich verzichte darauf, hier noch einmal den entsprechenden Artikel zu zitieren, er kann im erwähnten Protokoll nachgelesen werden. Das Berner Stimmvolk hat für Verbesserungen jährlich 4 Mio. Franken bewilligt. Daran haben sich auch die Verwaltung und der Gemeinderat zu halten und die notwendigen Mittel entsprechend bereitzustellen. Es ist für uns ebenso unverständlich, dass die neue Fachstelle nicht konsultiert wurde. Immerhin standen seit der letzten Diskussion fast 2 Monate Zeit zur Verfügung.

Zum Geschäft will ich doch noch ein paar Punkte herausgreifen. Hans Ulrich Gränicher hat vor allem die Verbesserung für den Veloverkehr in den Vordergrund gestellt. Der Gemeinderat legt in seinem Projekt für die Gesamtsanierung eigentlich folgende Analyse vor: Er will betrieblich und gestalterisch notwendige Verbesserungen, denn das Tram wird vom Rückstau MIV und von Parkiermanövern auf der ganzen Strecke behindert. Die Haltestelle Luisenstrasse muss verbessert werden. Es hat keine Wartehallen stadtauswärts und es gibt Sicherheitsprobleme für den Veloverkehr. Diese Probleme wurden klar erkannt und sind unbestritten, sie werden auch mit dem geringen Abstand zwischen der Schienenlage und den Parkplätzen begründet. Zudem sind die Velos auf dem südseitigen Trottoir nicht vortrittsberechtigt gegenüber den einmündenden Strassen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Hallwylstrasse als Schleichweg missbraucht wird. Es stellt sich doch auch hier wieder die Frage, wer da der Verursacher ist. Schlussendlich wird auch zu schnell gefahren, ich gehe nicht davon aus, dass es Fussgängerinnen und Fussgänger oder der Veloverkehr sind, die dieses Problem verursachen. Mit den vorgesehenen Massnahmen sollen jetzt all die Probleme gelöst werden, dies begrüssen wir sehr. Der Startpunkt ist die notwendige Gleissanierung. Somit können wir sagen, dass der Auslöser und zu einem grossen Teil somit der Verursacher der öV ist. Als wichtige Massnahme ist die Verbreiterung vorgesehen, die anscheinend sehr grosse Kosten verursacht und zudem auch noch zusätzliche Probleme verursachen kann. Uns ist es ein wichtiges Anliegen, dass der Schutz der Bäume gewährleistet ist, dass bereits heute die Baumlöcher minimal sind.

Zu den Kosten und dem Verteilschlüssel: Ende 1999 wurde eine Vernehmlassung zum Richtplan leichter Zweiradverkehr durchgeführt. Dort wurde festgehalten, dass man innert 10 Jahren den Anteil am Modal Split zulasten des MIV von 10 auf 20% erhöhen will. Es waren 185

baulich-polizeiliche Massnahmen mit Bruttokosten von total 22 Mio. Franken vorgesehen. Es wurde auch etwas über den Standort Thunstrasse geschrieben. Dort wurde das Problem wie folgt analysiert: Fehlende Velospur, falsche Prioritätenregelung, Behinderungen Velo durch Tram und Parkplätze. Man hat als Massnahme unter anderem vorgeschlagen, dass man die Parkplätze im Bereich Mottastrasse–Luisenstrasse bergwärts entfernt und dass bei der Gleiserneuerung eine Schienenverlegung in Richtung Südwesten vorgesehen wird. Die Kosten betragen total Fr. 900 000.00. Damals wurde davon ausgegangen, dass rund Fr. 270 000.00 für den Zweiradverkehr anfallen werden. Es ist nicht der berühmte Faktor 4, aber immerhin doch rund 2 Mal tiefer als das, was wir in der heutigen Vorlage haben. Im Übrigen wurden im Zusammenhang mit der Thunstrasse noch billigere Projekte diskutiert, bei denen die Ausgaben für den Veloverkehr noch tiefer ausgefallen wären. Es ist offensichtlich, dass keine detaillierte Begründung für den angenommenen Verteiler vorliegt. Wir finden in der Vorlage etwas über Flumroc-Schaummatten für Tramgeleise usw., Details, die nicht unbedingt etwas mit Velos zu tun haben. Die Hauptposten sind die Baustelleneinrichtungen von Fr. 130 000.00, Pflasterung und Abschlüsse von Fr. 305 000.00, Belagsarbeiten von Fr. 460 000.00 und Honorare. Diese vier Posten machen etwas über 1 Mio. Franken aus. Da stellt sich schon die Frage, ob jetzt davon 380 000 Franken für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie den Zweiradverkehr anfallen. Wir wollen mindestens die Frage bezüglich Verteilschlüssel beantwortet haben.

Verursacher und Nutzniesser sind klar. Es geht aber auch um die Fläche, die von den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gebraucht wird, wie intensiv diese genutzt, wie stark oder weniger stark sie jeweils auch beschädigt wird. Wenn wir die Vorlage betrachten, können wir davon ausgehen, rein flächenmässig betrachtet, für den Fuss- und Veloverkehr wahrscheinlich rund 20% anfallen dürften. Schlussendlich geht es uns aber auch noch um eine politische Gewichtung. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Sinne des Richtplans und des Reglements sollte nun endlich ernst genommen werden.

Wir kommen zum Schluss, dass der öV und auch der MIV nicht Vollkosten bezahlen. Ein Hauptgrund ist aber die Platzknappheit bei den Parkplätzen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten für Fr. 60 000.00 zwei neue Fussgängerstreifen, aber die Velofahrerinnen und Velofahrer subventionieren mit einer halben Million Franken die Parkplätze und den öV. Wir werden leider das Gefühl nicht ganz los, dass mit Scheinausgaben probiert wird, das Kapitel Förderung möglichst schnell abzubuchen. Wenn bei jedem Geschäft eine halbe Million Franken für solche Massnahmen verrechnet wird, werden wir innerhalb kürzester Zeit kein Geld mehr für wirklich notwendige Massnahmen haben, die uns eventuell auch mehr bringen werden. Wir haben bereits beim letzten Mal auf die Präjudizwirkung hingewiesen, es geht uns auch jetzt wieder darum. Wir wollen verhindern, dass in 5 Jahren der Fuss- und Veloverkehr das Dach über dem Bahnhof Bern bezahlen muss, mit der Begründung, der Veloverkehr sei der Nutzniesser. Wir haben folgende Forderungen oder Wünsche. Wir wollen, dass umgehend ein Umsetzungsprogramm zum Reglement erarbeitet wird und dass die geforderten Kriterien bezüglich Kostenzuteilung erarbeitet werden. Ich will zu unserem Antrag ausführen, was wir unter allgemein gültig verstehen: Wir gehen davon aus, dass die Kostenzuteilung nachvollziehbar, anwendbar ist und zumindest in der PVK diskutiert wird. Bezüglich Baumschutz wurde ein Kompromiss gefunden. Dieser ist einzuhalten. Bei der Umsetzung muss zudem darauf geachtet werden, dass die Bäume nicht beschädigt werden und auch der Wurzelbereich geschützt bleibt. Die den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie dem Zweiradverkehr zugeschobenen Kosten von über einer halben Million Franken sind extrem hoch für die erreichten Verbesserungen und nicht begründet. Bei früheren Kostenannahmen hat die Stadt wesentlich kleinere Kosten für Verbesserungen bei der Thunstrasse für den Fuss- und Veloverkehr veranschlagt. Das Berner Stimmvolk hat für Verbesserungen jährlich 4 Millionen Franken bewilligt. Diese sollen nun bereitgestellt und reglementskonform verwendet werden. In diesem Sin-

ne bitte ich die Anwesenden, die Rückweisung abzulehnen, unserem Antrag zuzustimmen und so am Schluss dem Geschäft zum Durchbruch zu verhelfen.

Blaise Kropf (JA!) spricht für die Fraktion GB, JA!, GPB: Diesen Sommer steht die Sanierung der Gleisanlagen der SVB im Bereich der Thunstrasse an, aus diesem Grund scheint es uns auch folgerichtig, um Synergien zu nutzen, dass man dies zum Anlass der Gesamtsanierung dieser Strasse nimmt. In diesem Sinne befürwortet unsere Fraktion das Geschäft grundsätzlich und wir stehen dem Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion skeptisch gegenüber. Gleichzeitig muss ich aber bemerken, dass ich sehr viel Verständnis für die Argumentation von Urs Jaberg habe. Mit dem Argument Zeitdruck sollte nun aufgehört werden, um solche Geschäfte durchzuboxen. Solche Geschäfte brauchen politische Argumentationen und Diskussionen. Grundsätzlich befürworten wir das Geschäft, es gibt aber auch eine ganze Reihe von „Aber“; vor diesem Hintergrund beurteilen wir das Geschäft nicht ganz so positiv wie die GFL/EVP-Fraktion. Vorerst sind die vorgesehenen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr zu erwähnen. Hier haben wir den Eindruck, dass trotz unbestreitbaren Verbesserungen für die Fussgängerinnen/Fussgänger und Velofahrerinnen/Velofahrer unterlassen wurde, eine wirklich optimale Lösung für den Fuss- und Veloverkehr anzustreben. Offensichtlich will der Gemeinderat die Umgruppierung einiger Parkplätze, ich sage bewusst Umgruppierung und nicht die Aufhebung von Parkplätzen, weil er es als ein allzu heisses Eisen betrachtet. Die ungemütliche, weil unglaublich enge Situation für den Veloverkehr zwischen der Helvetiastrasse–Mottastrasse–Luisenstrasse, also der untere Bereich der Thunstrasse West, ist bestens bekannt. Fahren ein Tram und ein Velo parallel die Strasse hinauf, verbleiben den Velofahrerinnen/Velofahrern ein paar wenige Zentimeter. Durch die Aufhebung einiger sich dort befindenden Parkplätze könnte die Gefahrenzone einfach und wirkungsvoll verbessert werden. Statt zu diesem naheliegenden Mittel zu greifen, will der Gemeinderat im unteren Bereich der Thunstrasse die Grünstreifen anknabbern, was für die Baumallee problematisch ist und den Velofahrerinnen/Velofahrern keinen grossen Nutzen bringt. Um den knappen Zeitplan der Realisierung der Sanierung nicht zu gefährden, hat unsere Fraktion beschlossen, auf einen Zusatzantrag in dieser Sache zu verzichten. Wir werden aber in der nächsten Woche einen Vorstoss einreichen, in dem wir die Aufhebung bzw. die Umgruppierung dieser Parkplätze im unteren Bereich der Thunstrasse West fordern. Wir bedauern jedoch, dass es auch bei diesem Geschäft nicht möglich war, von Beginn weg eine Vorlage auf den Tisch zu legen, die den Anforderungen und Ansprüchen des Fuss- und Veloverkehrs wirklich entspricht. Vor diesem Hintergrund haben auch wir kein Verständnis für die willkürliche Aufteilung der Kosten auf die Verkehrsteilnehmenden. Mit der Fuss- und Veloinitiative bzw. dem Gegenvorschlag wurde gefordert, dass mit 4 Mio. Franken pro Jahr Verbesserungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr finanziert werden und nicht die Strassensanierungen willkürlich zum Auffüllen dieses Betrags herangezogen werden. Ich bin mit dem Gemeinderat einig, dass es wichtig ist, die Kostenaufteilung bei Tiefbauvorhaben einmal grundsätzlich zu diskutieren. Es scheint uns auch sinnvoll und legitim, vorläufig auf eine Aufteilung zu verzichten und vorerst einmal die prinzipielle Auseinandersetzung abzuwarten. In diesem Sinne unterstützen wir selbstverständlich den Antrag der SP/JUSO-Fraktion. Ein letzter Punkt betrifft den Grünstreifen bzw. die Baumallee. Im Vortrag ist zu lesen, dass der Platz für die Strassenverbreiterung durch die Reduktion des Grünstreifens erreicht wird. Es besteht die berechnete Vermutung, dass es für einen grossen Teil der Bäume mittelfristig zu erheblichen Schädigungen bzw. zum Absterben führen würde. In der PVK hat man deswegen ausgeführt, dass im Bereich der Bäume schmalere Randsteine zu verwenden seien um die Bäume auch nicht zu beschädigen. Ich will dazu noch einmal klar festhalten, die Zustimmung unserer Fraktion zu diesem Geschäft basiert explizit auf dem Hintergrund, dass diese Massnahme auch wirklich umgesetzt wird. Wir hätten kein Verständnis, wenn für die minimale Verbreiterung, die historische Baumallee beeinträch-

tigt würde. Wir erachten es als problematisch, zu einer solch aufwändigen und teuren Massnahme zu greifen, nur weil der Wille zur Umgruppierung von Parkplätzen in diesem Bereich nicht vorhanden ist. Wir stimmen dem Geschäft ohne grosse Begeisterung zu, für die Zukunft erhoffen wir uns wirklich, dass wir es einmal schaffen werden, Tiefbauvorlagen auf den Tisch zu legen, die von Beginn weg den Anforderungen und Ansprüchen des Fuss- und Veloverkehrs genügen können.

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Hans Ulrich Gränicher* (SVP): Unsere Fraktion stimmt der Vorlage zur Sanierung und Erneuerung der Thunstrasse West zu. Wir sind glücklich, dass eine Vorlage vorliegt, die den historischen Charakter der Thunstrasse nicht gefährdet. Wir würden vehement gegen eine Vorlage eintreten, die den Charakter der Strasse verändern würde. Sie ist für uns vom Erscheinungsbild her sehr wichtig, das ist mit der uns präsentierten Vorlage gewährleistet. Aufgrund der Aussagen im Projekt sind wir der Meinung, dass die Verbesserungen für den öV und für den Zweiradverkehr markant sind. Durch die Verschiebung der Achse der Tramschienen gelingt es, den Warteraum der stadtauswärts fahrenden Autos so zu machen, dass nebeneinander gefahren werden kann. Es ist nicht wahr, wie von verschiedenen Vorrednern gesagt wurde, dass das Velo keinen zusätzlichen Platz bekommt. Aus diesen Gründen stimmen wir der Vorlage zu. Wir hätten uns vehement dagegen gewehrt, wenn Anträge zur Aufhebung von Parkplätzen eingereicht worden wären. Gerade vom Charakter dieser Strasse her mit den vielen Geschäften, mit Gewerbetreibenden, ist ein Parkplatzangebot relativ wichtig. Wir sträuben uns nicht, wenn eine entsprechende Bewirtschaftung dieser Parkplätze vorgenommen wird, es ist nicht zwingend, dass dort länger parkiert werden kann. Ebenfalls wichtig scheint uns, dass während der Bauphase die gesamte Verkehrsführung auf die Art gelöst wird, dass nicht nur die Durchfahrt stadtauswärts sichergestellt ist, sondern die Erreichbarkeit für die Anwohnerinnen/Anwohner und Gewerbetreibenden gewährleistet bleibt. Für unsere Fraktion ist der Antrag der SP/JUSO-Fraktion ein Streit um des Kaisers Bart. Wir wissen, das Geld das hier verwendet wird, kommt aus dem gleichen Topf, ob der Rubrik Rad- und Zweiradverkehr Fr. 50.00 oder Fr. 500.00 mehr belastet werden oder nicht, macht den Topf weder grösser noch kleiner. Aus diesem Grund halten wir uns aus diesem Streit raus und überlassen es den Fachexperten, ob die Wertanteile entsprechend zugeordnet werden müssen oder nicht. Aus diesen Überlegungen können wir dem Rückweisungsantrag der FDP betreffend Prüfung, ob die Tramhaltestelle Thunplatz in die untere Thunstrasse verlegt werden könne, nicht zustimmen. Mit dem Antrag der FDP-Fraktion stirbt die ganze Bauerei in der unteren Thunstrasse, weil die einzelnen Teilkredite gesprochen und einzelne Arbeiten bereits in Ausführung begriffen sind. Wer heute durch die untere Thunstrasse fährt sieht, dass die GWB für die Graugussleitungserneuerungen bereits Vorarbeiten gemacht hat. Diese Arbeiten werden ausgeführt, der dazu notwendige Kredit wurde vom Stadtrat bereits gesprochen. Zum SVB-Kredit haben wir leider nichts zu sagen, resp. er läuft über die Regionale Verkehrskonferenz, auch dort können wir keinen Einfluss nehmen. Wir stimmen der Vorlage in der gemeinderätlichen Fassung zu und bitten den Rat, das Gleiche zu tun.

Einzelvoten

Oskar Balsiger (SP): Ich habe vorhin nur eine Richtigstellung gemacht, damit die Diskussion der PVK korrekt wiedergegeben ist. Nun noch ein Wort zum Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion. Ich bin nicht ganz sicher, ob die FDP zu Ende gedacht hat, was es heissen könnte, die Tramhaltestelle in den oberen Bereich der Thunstrasse zu verlegen. Wenn nämlich das stadteinwärts fahrende Tram zuoberst an der Thunstrasse anhält, kann kein Auto in die Thunstrasse abfliessen. Wenn hinter dem Tram ein Auto steht, das in die Thunstrasse einbiegen will, kann es sein, dass hinten der Platz blockiert wird. Die Folge einer Umgestaltung des

Thunplatzes ist vermutlich, dass die ganze Verkehrsführung vom unteren Kirchenfeld an neu überdacht werden muss, damit am Schluss alles wieder funktioniert. Ich bitte deshalb, dem Rückweisungsantrag nicht zuzustimmen, das gute Projekt würde damit gefährdet.

Der Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau *Alexander Tschäppät*: Die Vorgeschichte war ganz banal, man wollte die Tramschienen erneuern, zugleich sollten die notwendigen Belagsarbeiten ausgeführt werden, wie es früher immer gemacht wurde. Nun haben aber die PVK und der Stadtrat eingegriffen, dass solche Geschäfte nur noch koordiniert ausgeführt werden sollen, indem alle Bedürfnisse gleichzeitig angemeldet werden. Wären bei diesem Projekt nur die vorgesehenen Gleise und der Belag erneuert worden, hätten diese Arbeiten Kosten von ca. 0,5 Mio. Franken verursacht. Nicht zuletzt durch die Aufforderung des Rats haben sich die SVB, die Fussgängerinnen/Fussgänger und die Velofahrerinnen/Velofahrer zu diesem Projekt gemeldet. Viele Projektänderungen mussten nun vorgenommen werden, die am Schluss ca. 1 Mio. Franken gekostet haben, über diese Million diskutieren wir nun heute, wie sie zu verteilen ist.

Zum Kostenverteiler: Es ist falsch, wenn gesagt wird, der Finger sei in die Luft gehalten worden oder es seien Scheinausgaben. Ich mag mich nicht darüber unterhalten, was bei den Zahlen richtig oder falsch ist, wir sind an der Ausarbeitung der Kriterien wie auch am Programm der Umsetzung des Auftrags. Der damit beauftragte Leiter der Fachstelle ist seit anfangs Jahr im Amt. Es ist nicht gerechtfertigt, den Gemeinderat anzugehen, wenn der Leiter an seiner Arbeit ist und in 4 Monaten noch nicht alles gemacht werden konnte. Soviel Verständnis sollte vom Stadtrat aufgebracht werden, dem Leiter die Zeit einzuräumen, damit er die Arbeiten seriös machen kann. Der Kostenverteiler ist nicht einfach aus der Luft gegriffen, der Kostenverteiler hat sich aus der Million Mehrkosten ergeben. Ca. 1/3 Millionen Franken entfallen auf das Tram, weil die Haltestelle verlängert werden soll, um eine attraktivere öV-Spur zu erhalten. Beim Velo- und Fussgängerverkehr ist die ganze Verbreiterungssituation aufgetaucht, diese hat zu den 0,5 Mio. Franken geführt, für Fussgängerinnen und Fussgänger wird mit Kosten von ca. Fr. 50 000.00 gerechnet und für die Gestaltung mit Kosten von ca. Fr. 100 000.00. Es wurde sehr wohl überlegt, wie die Kosten aufgeteilt werden sollen. Es hat doch keinen Sinn, jedes Mal eine halbe Stunde über einen Kostenteiler zu sprechen, wenn die Kriterien nicht gemeinsam erarbeitet sind und wir am Schluss nicht einen Umsetzungsplan haben, der gemeinsam Akzeptanz findet. Die hier im Rat immer wieder angesprochenen 4 Mio. Franken wurden durch eine Volksabstimmung beschlossen, genau so wie alle Jahre Budget-Abstimmungen stattfinden. Ich verbaue sehr gerne 4 Mio. Franken, aber ich brauche bei einer Budget-Abstimmung die entsprechenden 4 Mio. Franken auf meiner Direktionsquote, sonst kann ich sie gar nicht verbauen. Denjenigen, die nun das Gefühl haben, ich könne beim motorisierten Individualverkehr sparen, muss ich klar sagen, überlegt es euch gut, ob ihr schlecht unterhaltene Strassen in zunehmendem Masse wollt. Dies als Beitrag an die Sicherheit des Zweiradverkehrs, das könnte eine relativ gefährliche Argumentation sein. Ich habe zur Zeit im Direktionsbudget ca. 2,7 Mio. Franken, die bis jetzt in die Fuss- und Veloarbeiten pro Jahr gesteckt wurden. Wenn wir nun die 4 Mio. Franken netto pro Jahr verbauen wollen, weil das Volk es so beschlossen hat, muss ich von irgendwoher 1,3 Mio. Franken erhalten. Mit dem gleichen Budget ist es nicht möglich, entsprechend höhere Beträge auszugeben. Budget-Abstimmungen sind Volksaufträge, wie es eben auch der Kredit von 4 Mio. Franken für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist. Dazu müssen wir die Diskussion führen, wir müssen schauen, wie wir zu einer Lösung gelangen. Ich bin sehr gerne bereit, wenn die Kriterien einmal bestehen, mit den Beteiligten, den Initianten, mit der IG-Velo, mit allen Betroffenen zusammen zu sitzen und zu schauen, dass wir zu vernünftigen Lösungen kommen. Bestellen und aufladen kann jeder hier Anwesende, aber jemand muss es noch bezahlen können. Ich helfe mit, alles zu bauen, was gewünscht wird, das entsprechende Geld muss mir

aber zur Verfügung stehen. Ich nehme den Antrag der SP/JUSO-Fraktion problemlos entgegen. Wir müssen die Kriterien erarbeiten, danach legen wir ein Gesamtkonzept vor und werden hoffentlich einen Konsens finden. Gegen die Begründung von Eva von Ballmoos muss ich mich entschieden wehren, das Geschäft sei schon letztes Jahr begonnen worden, deshalb dürfe es nicht dem 4 Mio. Franken Kredit dieses Jahres angerechnet werden. Über dieses Geschäft wird heute beschlossen, das Geld wird in diesem Jahr ausgegeben. Ich bin bereit, die Kosten raus zu nehmen und separat zu diskutieren, aber ich bin nicht bereit, die Kosten nicht anzurechnen. Was dieses Jahr gebaut wird, muss auch dem diesjährigen Kredit belastet werden. Der Antrag der SP/JUSO-Fraktion zielt in diese Richtung und verlangt nicht, dass überhaupt keine Kosten angerechnet werden.

Zu der Haltestelle: Bei einem Augenschein waren Vertreter der SVB, des Tiefbauamts usw. anwesend und sie konnten mir in einer viertel Stunde relativ trocken klarmachen, dass sie es nicht nur an diesem Morgen geprüft haben, dass auch schon ausführliche Studien von früher bestehen, Studien die sich damit befasst haben, die Verkehrsbedingungen Ostring–Monbijou als Gesamtheit zu prüfen und zu verbessern. Sie konnten mir relativ locker erklären, welche Probleme bestehen. Die Station stadteinwärts müsste baulich verändert werden, damit es für die Passagiere eine Station ist, die sicher und attraktiv ist. Hier taucht nun das Problem auf, das mir nicht bewusst war. Wenn die Schienen in einem Bereich wie bei diesem Projekt verschoben werden, stimmt der Radius über den Thunplatz nicht mehr. Der Radius der Schiene, die die Kurve macht, muss neu gezeichnet werden. Die Schienen über den Thunplatz müssten somit herausgerissen werden, wenn mit dem Verlegen der Schienen im oberen Bereich der Thunstrasse West begonnen wird. Ist es uns dies wert, werden damit die Probleme gelöst, die wir lösen wollen? Stadteinwärts wären die Probleme damit vielleicht gelöst, besonders attraktiv ist es für die Benutzer nicht, denn ausgerechnet dort müsste ein weiterer Weg zur Station zurückgelegt und 2 oder 3 Fussgängerstreifen überquert werden, bis die Station erreicht ist. Es besteht aber noch ein zweites Problem, das noch schwieriger zu lösen ist. Soll die Haltestelle vor dem Thunplatz gemacht werden, wird der stadtauswärts fahrende Individualverkehr gegen unten gestaut. Weil alle 2 oder 2½ Minuten ein Tram oder ein Bähnli kommt, muss der stehende Verkehr privilegiert und auf den Thunplatz ausgestossen werden, damit das Tram ungehindert hinfahren kann. Der am Abend zwischen dem Burgernziel und der Monbijoubrücke herrschende Hauptverkehr würde somit noch weiter nach hinten gestaut. Dazu kommt, dass auch der Verkehr Monbijoubrücke–Burgernziel erschwert wird. Es müssen mehr Rotphasen eingeschaltet werden, damit der Verkehr weggebracht wird. Diese Situation, die ich schriftlich vorliegend habe und der FDP gerne zur Verfügung stelle, wurde seriös geprüft. Für die Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner ist es ein grosses Anliegen, dass die Strassenüberquerungen über den Thunplatz für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert werden. Wenn wir den Verkehr flüssig über den Thunplatz leiten wollen, wird das Überqueren der Strasse für die schwächsten Verkehrsteilnehmer erschwert. Hinzu kommt, dass der Thunplatz trotz allem eine Umsteigestation bleibt. Werden die Stationen noch mehr auseinander gerissen, wird keine zusätzliche Attraktivität des öV geschaffen. In der PVK habe ich gesagt, mittelfristig wäre es möglich, verkehrsmässig ist es laut den Verkehrsplanern nicht möglich beim gleichlaufenden Verkehr, die Stationen zu verlegen. Es wäre problemlos möglich, wenn weniger Verkehr auf der Achse Thunstrasse wäre. Der Thunplatz ist ziemlich neu und es würde wahrscheinlich niemand verstehen, wenn wir im jetzigen Zeitpunkt den Platz bebauen würden. Ohne den Radius zu verändern, können die Stationen nicht gemacht werden, es sei denn, es werden Stationen wie früher gemacht, bei denen vom Trottoir auf die Strasse und erst dann ins Tram oder in den Bus gestiegen werden kann. Die Variante Ostring wurde ebenfalls geprüft, die eignet sich beim Thunplatz ebenfalls nicht, weil offenbar die Strasse zu wenig breit ist.

Zum Baubeginn: Begonnen haben in diesem Bereich die GWB gestützt auf eine Volksabstimmung über einen 100 Mio. Franken Kredit zum Grauguss. Mit einem vorgezogenen Baubeginn unsererseits hat es nichts zu tun. Sollte der Stadtrat der Gesamtsanierung Thunstrasse West nicht zustimmen, wird die GWB seine Arbeiten gleichwohl ausführen. Es ist kein Sonderzùg-lein, hier arbeiten zwei verschiedene Werke nebeneinander. Es ist kein Zeitdruck vorhanden, das Einzige das gemacht werden muss, sind die Tramgeleise. Die Tramgeleise können gemacht werden, ob der Rest saniert wird oder nicht, dazu kann sich der Stadtrat völlig frei äussern. Wird nur der Schmalspurvariante von einer halben Mio. Franken zugestimmt, ist das ganze Projekt nicht mehr koordiniert. Ich bin der Meinung, es wäre falsch. Der Rat sollte dem Kredit nur zustimmen, wenn ihm einleuchtet, dass es Sinn macht, hier koordinierte Arbeiten auszuführen in Bezug auf Sicherheit, die auch für die Velofahrerinnen und Velofahrer eine erhebliche qualitative Verbesserung bringt. Wer die Pläne und Querschnitte genau betrachtet hat, sieht die massive Verbesserung des Zweiradverkehrs.

Die Forderung der SP/JUSO-Fraktion kann erfüllt werden. Kriterien für den Kostenteiler werden wir erarbeiten, das Umsetzungsprogramm wird folgen. Ich habe keine Mühe, die Beiträge hier nicht aufzuteilen, bei allen kommenden Geschäften werden wir es ebenfalls so handhaben, bis wir eine Einigung erzielt haben, wie wir künftig die Kosten verteilen wollen.

Zum Grünschutz: Es besteht hier eine Differenz zwischen der Denkmalpflege auf der einen Seite und den Wünschen und Bedürfnissen nach Erhalt dieser Bäume. Wir haben mit der Stadtgärtnerei nach einer Lösung gesucht, die erlaubt, die Bäume zu erhalten. Das vorliegende Geschäft basiert auf Absprache und Zustimmung der Stadtgärtnerei, dass dem Baum nicht mehr Boden weggenommen wird.

Ich bitte den Rat, den Rückweisungsantrag abzulehnen und dem Geschäft nicht nur halbherzig zuzustimmen. Es ist ein gutes Geschäft, das nicht wenig kostet. Es ist kein Geschäft, welches als Deluxe-Geschäft bezeichnet werden darf. Mit besseren Stationen werden im Bereich öv erhebliche Verbesserungen erzielt, für die Fussgängerinnen mit besseren Übergängen und im Bereich Velo mit klaren Verbesserungen der bisherigen Situation.

Michael Aebersold (SP): Ich will nur noch eine Klarstellung bezüglich der Fachstelle anbringen. Es geht in keiner Art und Weise darum, dass wir diese irgendwie angreifen wollten. Wir wollen, dass sie hier gestärkt, eingebunden wird, dass sie die nötige Information der Verwaltung bekommt, aber dass sie gleichzeitig auch ihre Unabhängigkeit hat.

Beschlüsse

1. Der Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion wird mit 51 Nein-, 17 Ja-Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.
2. Der Rat stimmt dem Grundsatzantrag Genehmigung Sanierungsprojekt gemäss Ziffer 1 mit 62 Ja-, 0 Nein-Stimmen bei 7 Enthaltungen zu.
3. Der Antrag des Gemeinderat zu Ziffer 2 unterliegt dem ergänzten Antrag der SP/JUSO-Fraktion mit 32 Ja-, 37 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.
4. Der Rat stimmt dem Antrag des Gemeinderats gemäss Ziffer 3 mit 68 Ja-, 0 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Schlussabstimmung

Der Rat stimmt dem bereinigten Geschäft mit 60 Ja-, 0 Nein-Stimmen bei 9 Enthaltungen zu.

6 Anpassen der Eisaufbereitung im Eisstadion Allmend an die Störfallverordnung; Kreditaufstockung

Antrag Nr. 252

1. Für die Mehrleistungen bei der Ausführung des Projekts „Anpassen der Eisaufbereitung im Eisstadion Allmend an die Störfallverordnung“ wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 610.503.007.1, bewilligte Kredit von Fr. 4 142 000.00 um Fr. 350 000.00 auf Fr. 4 492 000.00 erhöht.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Für die GPK spricht *Barbara Mühlheim* (SP) und erläutert den folgenden Antrag der GPK zum Beschlussesentwurf, Ziffer 1 wie folgt:

Für die Mehrleistungen bei der Ausführung des Projekts "Anpassen der Eisaufbereitung im Eisstadion Allmend an die Störfallverordnung" wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 610.503.007.1, bewilligte Kredit von Fr. 4 142 000.00 um **Fr. 321 000.00** auf **Fr. 4 463 000.00** erhöht.

Es gibt angenehmere Sachen, als eine Kreditaufstockung schmackhaft zu machen. Ein kurzer Rückblick, wie es dazu gekommen ist. Wir haben hier im Rat 1998 in Bezug auf den Vollzug der Störfallverordnung für die Eisaufbereitungsanlage im Eisstadion Allmend einen Kredit von 4,142 Mio. Franken gesprochen. Bereits damals stand im Vortrag, ich zitiere – mit der Sanierung muss Neuland betreten werden, technische und vor allem finanzielle Auswirkungen waren lange Zeit nicht abschätzbar, zumal sanierte Referenzobjekte fehlten –. Der neuste Stand der Technik lag vor, die Sanierung wurde nicht so vollzogen, wie sie in der ersten Offerte vorgelegen war, weil mit der neuen Art der Technik bedeutend bessere Energiebilanzen vollzogen und damit Fr. 50 000.00 pro Jahr an Energiekosten gespart werden konnten. Gleichzeitig stand die Sanierung unter einem immensen Zeitdruck, weil dafür nur ein halbes Jahr zur Verfügung stand, denn der SCB wollte im Eisstadion Allmend seine Matches austragen. Die Stadt hätte dem SCB eine Konventionalstrafe bezahlen müssen, wenn die Sanierung nicht fristgerecht fertig gewesen wäre, ein Vertrag dazu lag vor. Gleichzeitig wurde auch das Eisstadion in Lyss saniert, dabei hat es einen markanten Unfall gegeben. Während dem Unfall wurde bemerkt, dass auch während der Sanierung noch weitere sicherheitstechnische Anpassungen vollzogen werden mussten. Es zeigte sich auch, dass dauernd ein Sicherheitsexperte vor Ort war und die ganze Sanierung überwacht hat. Nicht das Hochbauamt, sondern ein allgemeiner Generalplaner hat das gesamte Management des Bauens, des technischen Vollzugs, aber auch des Finanz-Controllings während der ganzen Phase gehabt. Während der ganzen Phase bis zur Schlussrechnung hat der Generalplaner überzeugend gesagt, dass er die Mehrkosten, die ich vorhin geschildert habe im Zusammenhang mit der Anpassung an den neusten Stand der Technik, im Gesamtkredit auffangen könne. Mit Erstaunen hat das Hochbauamt im Februar 2000 bei der Endabrechnung zur Kenntnis nehmen müssen, dass dem nicht so war, dass die verschiedenen sicherheitstechnischen Anpassungen zu einem zusätzlichen Kredit von Fr. 350 000.00 führten. Der Antrag wurde uns in der GPK vorgelegt, wir haben es uns nicht einfach gemacht und das Geschäft 2 Mal seriös behandelt. Beim ersten Mal haben wir es zurückgewiesen, weil wir vermehrte Abklärungen wollten, in Bezug darauf wie weit der Generalplaner in Haftpflicht genommen werden könne, weil er einen Teil seiner Aufgabe für uns nicht vollumfänglich und nicht gut erfüllt hatte. Primär handelte es sich um das Finanz-Controlling. Die Abklärungen sind erfolgt. Es wurde uns mitgeteilt, der Generalplaner könne nicht haftpflichtig gemacht werden, weil wir ein Produkt hätten, das keine Mängel aufweise und dem neusten Stand der Technik mit einer sehr guten Energiebilanz entspreche. Die GPK hat sich damit nicht einverstanden erklärt, wir haben gesagt, der Generalplaner hat die

Arbeit des Finanz-Controllings, der Baukostenrechnung und der dauernden Führung des Baujournals nicht so wahrgenommen, wie er es hätte tun sollen und dafür bezahlt wurde. Das Hochbauamt hat kurzfristig nach SIA-Tarif ausgerechnet, wie viel die Arbeiten rein vom Finanz-Controlling und Baurechnungskosten-Controlling kosten. Das Hochbauamt hat uns ausgewiesen, dass dieser Bereich im Gesamthonorar ungefähr Fr. 29 000.00 beträgt. Daraufhin haben wir in der GPK beschlossen, nicht einen Nachkredit von Fr. 350 000.00 zu beantragen, sondern nur von Fr. 321 000.00. Der Generalplaner muss auf den Anteil des Honorars verzichten, bei dem er die Arbeit nur mangelhaft gemacht hat. In der Zwischenzeit wissen wir auch, dass der Generalplaner die Mängel in seiner Arbeit teilweise akzeptiert hat und bereit ist, gemäss einem von ihm verfassten Brief, auf die Fr. 29 000.00 zu verzichten. Aus diesem Grunde gehe ich davon aus, dass der Gemeinderat sich dem GPK-Antrag anschliessen wird. Wir beantragen für die Mehrleistungen bei der Ausführung des Projekts Anpassung der Eisaufbereitung Eisstadion Allmend an die Störfallverordnung den bewilligten Kredit um Fr. 321 000.00 statt Fr. 350 000.00 zu erhöhen.

Fraktionserklärung

Antrag der FDP-Fraktion zum Beschlussesentwurf, Ziffer 1:

Für die Mehrleistungen bei der Ausführung des Projekts "Anpassen der Eisaufbereitung im Eisstadion Allmend an die Störfallverordnung" wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 610. 503.007.1, bewilligte Kredit von Fr. 4 142 000.00 um **Fr. 215 000.00** auf **Fr. 4 357 000.00** erhöht.

Begründung: Durch die Änderung des Projekts hat die Offertstellung und die Arbeitsausführung im gleichen Jahr stattgefunden. Eine Teuerung nach Index ist demzufolge nicht eingetreten und kann deshalb nicht eingerechnet werden.

Für die Fraktion FDP spricht *Kurt W. Weyermann*: Die Sprecherin der GPK hat dem Rat den Verlauf des Geschäfts geschildert, ich steige dort ein, wo sie gesagt hat, dass bei Beginn der Arbeiten Änderungen gemacht worden seien in Bezug auf den Kälteträger und die neue Technologie. Die FDP unterstützt dies selbstverständlich, denn mit diesem Vorgehen hat man den richtigen Weg gewählt, ist doch der neue Kälteträger wesentlich weniger gefährlich, als das ursprünglich vorgesehene Ammoniak. Wir haben hier eine Kostenüberschreitung und wir müssen einen Nachkredit bewilligen. Es war an und für sich von Anfang an klar, dass wenn etwas Neues gemacht wird, man vielleicht eben auch etwas mehr bezahlen muss. Dass der Ingenieur und der Generalplaner dies nicht unbedingt im Griff hatten, ist vielleicht auch verständlich. Seitens der Stadt hatten wir ebenfalls einen Projektleiter, der bei diesem Projekt dabei war. Spätestens bei der Änderung des Projekts hätte die Frage auftauchen müssen, was kostet es, kostet es mehr oder weniger? Wenn das Gefühl herrscht, die Kosten könnten aufgefangen werden, indem eventuelle Beträge als Reserven eingesetzt werden, dann sind wir schlecht beraten und haben die Kosten nicht im Griff. Es ist irgendwie zu verschmerzen, dass die Reserven bereits aufgebraucht sind, aber bei der vorliegenden Kostenzusammenstellung werden Kosten wie Indexteuerung im Jahr 1999 aufgelistet. Wir haben gehört, dass im März 1999 die Arbeiten begonnen und im Herbst beendet werden mussten, damit der SCB nicht vor die Tatsache gestellt wurde, dass er kein Eis zur Verfügung hatte. Die ganze Arbeit war in einem Jahr abgeschlossen. Was sollen die 3,36% Mehrkosten, ausgewiesen mit der Indexteuerung, die nie stattgefunden hat? Der Gemeinderat weist auf den Berner Kostenindex hin, dieser sagt ganz klar aus, dass 1999 und wohlverstanden 1998 und 1999 mit 0,3% Teuerung gearbeitet werden musste. Woher kommen die 3,36%? Hier werden mit den aufgelisteten Fr. 135 000.00 ganz sicher wieder Reserven geschaffen, für irgend etwas, das noch auftauchen könnte. Dies können wir nicht akzeptieren. Deshalb haben wir auch

die Rechnung dementsprechend gemacht. Unsere Rechnung sieht dementsprechend aus, dass ein Zusatzkredit in der Grössenordnung von Fr. 215 000.00 bewilligt werden muss. Es darf nicht zur Gewohnheit werden, auf dem lausigen Weg mit einer indexmässigen Teuerung Geld auszulösen. Dies ist nicht akzeptabel und schreit nach einer aufsichtsrechtlichen Beschwerde. Wir haben anschliessend an dieses Traktandum weitere Abrechnungen von 3 Bauprojekten. Die Abrechnung der SVB ist ein absolutes Vorbild und weist eine saubere Darstellung auf mit dem Kostenvoranschlag, dem bewilligten Kredit und der Baukostenabrechnung. Ich bitte den Rat, unseren Antrag zu unterstützen, sonst soll der Gemeinderat die Rechnung neu machen.

Einzelvoten

Béatrice Stucki (SP): Dass dort wo gearbeitet wird, Fehler passieren, will wohl niemand bestreiten. Wichtig ist oder wäre, dass die Personen, die die Fehler erkennen oder diejenigen, die die Fehler verursachen, sofort reagieren und die verantwortlichen Personen, die Vorgesetzten, die Auftraggeber usw. informieren. Im vorliegenden Fall wurde falsch, bzw. zu spät reagiert. Darunter leiden glücklicherweise keine Menschen, Tiere oder ein Produkt, sondern die eh bereits angespannten Finanzen. Es muss mehr Geld ausgegeben werden, darüber wurde der Projektleiter zu spät informiert. Barbara Mühlheim hat es bereits ausführlich erwähnt. Die Anschuldigungen gegenüber dem Hochbauamt weist die SP/JUSO-Fraktion als absolut verfehlt ab. Als Vertreter der Bauherrschaft muss der Projektleiter sich auf ein Generalunternehmen verlassen können. Im vorliegenden Fall wurde ihm mitgeteilt, die Mehrkosten könnten über Reservekosten aufgefangen werden. Dafür werden bekanntlich Reserveposten budgetiert. Diese Information hat sich leider als falsch erwiesen. In der Hektik des Zeitdrucks, der Beginn der Eishockeysaison, war also der Grund für einen Informationsfehler. Es wurde „pressiert“, wie bewusst oder unbewusst dies geschehen ist, das sei dahingestellt. Dass der Generalunternehmer den Fehler anerkannt und auf Fr. 29 000.00 verzichtet, zeigt doch auch einiges. Die beantragte Kreditaufstockung beträgt 8,5% des Gesamtprojekts. Üblich ist, dass im Bauwesen mit rund 10% Budgetüber- oder -unterschreitungen gerechnet werden muss. Aus diesem Grund wird die SP/JUSO-Fraktion den Antrag der FDP ablehnen. Dass gerade bei Neuentwicklungen immer wieder mit Projektänderungen zu rechnen ist, ist keine neue Erkenntnis. Die hier vorgenommenen Änderungen haben ein besseres Produkt erbracht, das uns sogar jährliche Einsparungen von Fr. 50 000.00 bei den Betriebskosten bringt. Die SP/JUSO-Fraktion stimmt dem Antrag der GPK zu, die Kreditaufstockung in Höhe von Fr. 321 000.00 zu genehmigen.

Der Direktor für Hochbau, Stadtgrün und Energie, *Adrian Guggisberg:* Wir rechnen lieber ein Projekt mit Minderkosten als mit Mehrkosten ab. Es ist ein besonderes Projekt, es ist ein Erstling mit Pioniercharakter hier in Bern. Wir konnten uns nicht auf fundierte Erfahrungen abstützen, besonders nicht in Bezug auf die finanziellen Konsequenzen. Ich kann hier versichern, dass das Geschäft sehr sorgfältig vorbereitet wurde. Es war allen Beteiligten, vom Hochbauamt über die Ingenieure bis zum Unternehmer ganz klar, dass hier besondere Sorgfalt angewendet werden musste. Während den Arbeiten haben sich die notwendigen Veränderungen ergeben, die Barbara Mühlheim bereits erwähnt hat. Es sind alles Änderungen, die sich zum Vorteil dieses Projekts ergeben haben. Die Mehrkosten von rund Fr. 300 000.00 sind in etwas mehr als 6 Jahren amortisiert. Ich denke, das rechtfertigt den Entscheid, dass man dem günstigeren System hier den Vortritt gegeben hat, obschon es Mehrkosten ergibt. Es war tatsächlich eine irrtümliche Annahme, die Kosten auffangen zu können, das haben alle bedauert. Sobald das Hochbauamt festgestellt hat, dass Mehrkosten entstehen, hat das Amt gehandelt. Die Mehrkosten von rund 8% sind nicht schön, ich bitte doch auch hier, die Verhältnismässig-

keit zu berücksichtigen und zu wahren. Für die weiteren Anlagen Weyermannshaus und Ka-We-De haben wir die Lehren aus dem Projekt gezogen. Die Erfahrungen haben wir gemacht und wir werden ganz sicher darauf achten, dass wir dort nicht die gleichen Fehler noch einmal machen werden. Wie es zu den Fr. 29 000.00 gekommen ist, hat die GPK-Sprecherin geschildert. Wir haben uns bemüht und mit dem Ingenieur darüber gesprochen, wir können heute wirklich sagen, dass wir die Fr. 29 000.00 nicht bezahlen müssen, damit können wir die Kreditaufstockung um diesen Betrag kürzen. In diesem Sinne ist der Gemeinderat bereit, den Antrag der GPK entgegenzunehmen. Was ich aber ganz klar zurückweisen muss, ist die Unterstellung, die von Kurt W. Weyermann gemacht wurde, dass wir mit der Teuerungsabrechnung das Parlament täuschen wollen. Ich bin erstaunt, dass er heute noch einmal damit kommt, nachdem wir in unserem Bericht, den wir zuhänden der GPK gemacht haben, ganz klar auf die Mechanismen der Teuerungsabrechnung hingewiesen haben. Wir müssen es so machen, wir können nicht anders, es entspricht den finanzrechtlichen Bedingungen, die wir einzuhalten haben. Man kann sich darüber streiten, ob man es generell ändern will, aber dann gilt es für alle Abrechnungen. Hätten wir es im vorliegenden Fall nicht so gemacht, wären wir unehrlich gewesen. Wir müssen uns folgendes vorstellen: Wir haben einen Kredit von 1 Mio. Franken, hinzu kommt eine Teuerung von 10%. Somit stehen uns 1,1 Mio. Franken zur Verfügung. Wenn wir das Projekt mit 1,1 Mio. Franken abrechnen, haben wir in den Kosten abgerechnet. Beim vorliegenden Projekt haben wir genau den umgekehrten Fall. Als Vergleich wurde uns ein Kredit von 1 Mio. Franken bewilligt, wir hatten aber eine Negativteuerung und hätten somit nur Fr. 900 000.00 ausgeben dürfen. Nun haben wir leider mehr Geld ausgegeben, deshalb müssen wir es so ausführen. Sonst würden wir die Kreditabrechnung um die Negativteuerung beschönigen. Das ist der Mechanismus und ich darf in Anspruch nehmen, dass die so gemachten Kreditabrechnungen, die exakteste, die aufrichtigste und ehrlichste Form ist. Es ist kein lausiger Weg, den wir hier beschreiten wollen, wir wollten auch niemanden täuschen, sondern die Abrechnung entspricht den Vorgaben nach dem Finanzrecht. Ich wäre dem Rat dankbar, wenn er heute dem Nachkredit zustimmen würde, so könnten wir die Handwerkerrechnungen bezahlen. Bei diesem Geschäft haben wir die Lehren gezogen, wir werden bestimmt darauf schauen, dies bei den nächsten Anlagen zu vermeiden. Den Antrag der GPK nehmen wir entgegen, denjenigen der FDP lehnen wir aber ab.

Kurt W. Weyermann (FDP): Ich bin bis auf ein kleines Stück mit dem Direktor für Hochbau, Stadtgrün und Energie einverstanden. Wie werden die Fr. 135 000.00 begründet? Dieser Betrag wird als Negativteuerung eingerechnet. Wenn wir eine ganz gewöhnliche Milchbüchleinrechnung machen, ist das Geld halt doch schon ausgegeben. Wo wurde der Betrag ausgegeben, warum ist die Teuerung da? Ich bitte um eine Begründung.

Dieter Beyeler (SD): Ich will nur kurz auf die Erläuterungen zu den Mehrkosten Kälteanlage unter Punkt 4 hinweisen, wo dichte Verschraubungen auf einmal undicht werden. Auf der anderen Seite unter Mehrkosten Kälteanlage ist dieser Posten mit Fr. 185 000.00 vermerkt. Ich glaube, dies bedarf doch einer näheren Erklärung.

Der Direktor für Hochbau, Stadtgrün und Energie, *Adrian Guggisberg:* Ich gebe mir Mühe, hier noch in technische Erläuterungen einzusteigen. Wir liessen diese Rohre abdrücken, es war alles bestens, danach hat es in Lyss eine Situation gegeben, bei der festgestellt wurde, dass bei einer ähnlichen Anlage die Rohre kaputt gingen. Aufgrund dieser Erfahrung haben wir gesagt, jetzt ändern wir es hier in Bern sofort, nicht dass uns die Rohre nachher auch kaputt gehen. Da hat sich leider gezeigt, dass die Rohre neu abgedichtet werden mussten, das hat zu den Mehrkosten geführt. Diese Arbeiten waren nicht vorhersehbar. Wir haben uns gesagt,

statt dass wir jetzt warten und nichts machen und nachher die Reparaturen vornehmen müssen, machen wir diese sofort.

Beschlüsse

1. Der Antrag der GPK obsiegt dem Antrag der FDP-Fraktion mit 44 Ja-, 19 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen.
2. Der Antrag der GPK obsiegt dem Antrag des Gemeinderats mit 64 Ja-, 0 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen.

7 Turmsanierung Nydeggkirche; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 3

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Turmsanierung Nydeggkirche.

Bewilligter Kredit gemäss SRB Nr. 339 vom 22. Oktober 1998	Fr.	1 204 000.00
Effektive Baukosten	Fr.	1 168 057.30
Kreditrest	Fr.	35 942.70

Die Präsidentin der FIKO *Katharina Suter* (FDP) spricht zu den Traktanden 7, 8 und 9: Alle drei Kreditabrechnungen werden von der FIKO einstimmig zur Genehmigung empfohlen.

Beschluss

Der Rat genehmigt die Kreditabrechnung mit 60 Ja-, 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

8 Gesamtkredit 1997/1998 für Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen in städtischen Schul- und Sportanlagen; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 2

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Gesamtkredit 1997/1998 für Unterhalts und Erneuerungsmassnahmen in städtischen Schul- und Sportanlagen.

Bewilligter Kredit gemäss SRB Nr. 353 vom 28. November 1996	Fr.	4 000 000.00
Effektive Baukosten	Fr.	3 887 698.30
Kreditrest	Fr.	112 301.70

Beschluss

Der Rat genehmigt die Kreditabrechnung mit 57 Ja-, 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

9 Bau der Gleichrichterstation Weissenbühl für das SVB-Fahrleitungsnetz; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 266

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Bau der Gleichrichterstation Weissenbühl für das SVB-Fahrleitungsnetz.

Bewilligter Kredit gemäss SRB vom 17. August 1995	Fr.	1 070 000.00
Effektive Baukosten (exkl. MwSt. von 6,5%)	Fr.	853 281.70
Kreditunterschreitung (20,25%)	Fr.	216 718.30

Beschluss

Der Rat genehmigt die Kreditabrechnung mit 56 Ja-, 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Christoph Stalder*

Die Protokollführerin: *Edith Ramseier*