

Genehmigt 15. August 2002

Protokoll Nr. 24

Sitzung von Donnerstag, 16. Mai 2002, 20.30 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin Annemarie Sancar-Flückiger

Anwesend:

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

Entschuldigt:

Verena Furrer-Lehmann	Christian Michel	Michael Straub
Margareta Klein-Meyer	Peter Sigerist	Max Suter

Vertretung des Gemeinderats:

Edith Olibet
Alexander Tschäppät
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Adrian Guggisberg

Ratssekretariat:

Jürg Stampfli

Stadtkanzlei:

Irène Maeder van Stuijvenberg

Ordentliche Traktanden

4 **Motion Silvia Aepli (JBFL)/Peter Stucki (EVP): Tempo 30 im Bereich des Kirchenfeldschulhauses zu den Schulanfangs- und Schlusszeiten; Abschreibung**

Antrag Nr. 303 (1999)

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Silvia Aepli (GFL) / Peter Stucki (EVP) vom 19. September 1996 abzuschreiben.

Für die PVK *Doris Schneider* (GB): Es geht um Schulen, die vor ihrer Türe Schnellstrassen haben. Diese Situation fordert eine Korrektur. Es ist an der Zeit, Fehler im Verkehr einzugehen. Das ist die Meinung der PVK-Mehrheit. Mit 4 : 3 Stimmen empfiehlt die PVK dem Stadtrat, die Motion nicht abzuschreiben und die Frist zur Erfüllung um 2 Jahre zu verlängern. Der vorliegende Vorstoss soll Pilotcharakter haben und bei Erfolg in der Umgebung weiterer Schulen Lösungen bringen. Da manifestiert sich der Zusammenhang mit der Motion Balsiger, weiter ist darin die Fristverlängerung begründet. Der Vorstoss wurde am 19. September 1996 eingereicht. Der Gemeinderat bringt in seiner Antwort keine Kreditvorlage für das Pilotprojekt, sondern beantragt die Abschreibung. Eine temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sei unverhältnismässig. Die PVK-Minderheit unterstützt diese Meinung und argumentiert, eine Geschwindigkeitsreduktion sei eine Schikane für den Autoverkehr. Für die PVK-Mehrheit geht es jedoch um die Erfüllung der Motionsforderung, nämlich die Errichtung eines Versuchsbetriebes vor dem Kirchenfeldschulhaus, der später auch an anderen Schulen angewendet werden kann. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist eine verbindliche Aufforderung an die Autofahrenden. Wer ehrlich ist, weiss, dass auf der Strasse nur eine solche Vorschrift wirkliche Folgen hat. Der Gemeinderat ist aufgefordert, bei dieser nochmaligen Fristverlängerung im Sinne der Motion zu handeln und uns baldmöglichst die Vorlage für das Pilotprojekt vorzulegen.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion SP/JUSO *Oskar Balsiger* (SP): Die SP hat über die Motion diskutiert und ist zur Auffassung gelangt, dass man ohne die Auslegeordnung zu allen Schulhäusern heute nicht auf eine materielle Diskussion eintreten sollte, sondern sie erst dann zu führen, wenn zu allen Schulhäusern ein Konzept des Gemeinderates vorliegt. Es scheint uns klar, dass es bei den Schulhäusern Richtung Geschwindigkeitsreduktion gehen muss, auf welche Art auch immer. Zwei Nebenbemerkungen: Wir haben hier einen Kredit für die Sanierung der Kirchenfeldstrasse im Abschnitt Helvetiastrasse-Aegertenstrasse beschlossen. Vor dem Hintergrund dieser Motion müsste geprüft werden, wie dieser Kreditbeschluss im Detail umgesetzt wird. Zum Zweiten hat die Fraktion bei der Durchsicht der Antwort des Gemeinderates den Eindruck gehabt, der Gemeinderat setze Prävention mit Repression gleich. Es braucht Prävention, wenn man jedoch eine gewisse Verkehrsdisziplin herstellen will, geht es nicht ganz ohne Repression. Wir wären froh, wenn diese beiden Begriffe auseinandergehalten würden. In diesem Sinne unterstützt die SP die Verlängerung der Motion.

Doris Schneider (GB) für die Fraktion GB/JAI/GPB: Unsere Fraktion unterstützt wohl oder übel eine nochmalige Fristverlängerung, wir hätten lieber endlich eine Vorlage für das Pilotprojekt. Im Zusammenhang mit der Geschichte des Vorstosses stellen sich uns einige Fragen.

1996 wurde der Vorstoss eingereicht, vor 5 Jahren erheblich erklärt, zwei Jahre später beantragte der Gemeinderat Abschreibung. 2000 beschloss der Stadtrat, die Behandlung des Geschäfts sei zu verschieben und zusammen mit der Motion Balsiger zu traktandieren. Am 14. Februar 2002 wurde die Motion Balsiger ohne die Motion Aepli in der PVK traktandiert. Für die Motion Balsiger wird Fristverlängerung wegen mangelnder Umsetzungskonzepte beantragt und genehmigt. Einen Monat später wurde die Motion Aepli am Ende einer langen Traktandenliste in der PVK behandelt. Wie kommt es, dass der Gemeinderat so lange braucht, die Sicherheit der Schulwege verbindlich voranzutreiben? Seit Jahren ist es in allen Elternräten der Stadt ein Schwerpunktthema. Die rot-grüne Mehrheit hat verbal gute, kindergerechte Forderungen. Sie wäre mehrheitsfähig, doch die Autolobby und ihre Vertretungen in Verwaltung und Gemeinderat setzen sich mit Verschleppung der parlamentarischen Aufträgen durch. Nach unseren Medien ist die Sicherheit auf Schulwegen ein Dauerbrenner. Wir sind der Meinung, dass viele Probleme zu lösen wären, wenn der Gemeinderat Profil gezeigt hätte. Mit der Fristverlängerung hat der Gemeinderat noch einmal die Möglichkeit, über die Bücher zu gehen und Schwerpunkte zu setzen.

Direktor DSI *Kurt Wasserfallen* für den Gemeinderat: Die Motion ist ein *pièce de résistance*, obwohl der Gemeinderat umfangreich darauf geantwortet hat. Man rennt hier etwas hinterher, das nicht erreichbar ist. Es handelt sich um einige grössere Basisnetzstrassen in der Stadt Bern. Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt wird das Anliegen nicht gutheissen. Wir haben uns sehr Mühe gegeben, aus dieser Kreuzung etwas zu machen. Es gibt Kameras dort, die den Verkehr überwachen, es sind Streifen auf den Boden gemalt worden und das Konfliktgrün wurde vollständig ausgeschaltet. Die Unfallstatistik sieht sehr günstig aus, seit Jahren ist zum Glück mit den Schulkindern nichts mehr passiert. Seit dem 16. November 1999 sind auf dieser Kreuzung 8 Unfälle passiert, wobei 7 Auffahrunfälle und ein Unfall zwischen einem Auto und einem Velo bei einem Abbiegemanöver. Wir haben doch einiges erreicht, selbst das Schild, das nun dort steht, wird vom Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt und der Beratungsstelle für Unfallverhütung mit Skepsis betrachtet. Ich bin mit dem Gemeinderat der Meinung, dass diese Motion nun abgeschrieben werden soll. Die Kernaussage dieser Motion – Tempo 30 – ist ein Phantom. Nun ist die Motion Balsiger auf dem Tisch, es wäre nun nach der Ökonomie der Kräfte sinnvoller, die Motion Aepli abzuschreiben und die Motion Balsiger weiterzuverfolgen.

Beschluss

Der Antrag PVK auf Nichtabschreibung und Fristverlängerung um 2 Jahre wird mit 30 : 28 Stimmen genehmigt.

6 Motion Margrit Stucki-Mäder (SP): Kinder in der Stadt Bern: Mehr Sicherheit auf Schulwegen – auch bei Lichtsignalanlagen!

Antrag Nr. 50

Kinder zwischen 5 und 9 Jahren sind die am stärksten gefährdete Altersgruppe im Strassenverkehr. In diesem Alter erweitern sich die Beziehungen der Kinder immer mehr ausserhalb der Familie. Sie gehen täglich in den Kindergarten und später auch in die Schule. Es ist bekannt, dass Kinder Freiräume benötigen. Der Strassenverkehr bestimmt heute noch vielfach, wie selbständig Kinder sich in diesem Alter bewegen können. Die Stadt Bern nimmt die

Anliegen der Kinder und ihrer Eltern ernst und ist bestrebt, den Kindern diesen Freiraum auf ihren Schulwegen zu ermöglichen.

Die Sicherheit auf dem Kindergarten- und Schulweg beschäftigt die Eltern ausserordentlich. Eltern, deren Kinder eine grössere Strasse überqueren müssen, sind täglich in Sorge wegen den Gefahren des Strassenverkehrs. Es ist pädagogisch erwünscht, Kinder nach einer Eingewöhnungsphase selbständig auf den Schulweg zu schicken. Dementsprechend werden die Kinder von der Polizei auch im Rahmen besonderer Lektionen geschult. Dafür sind aber auch sichere Schulwege nötig. Neben anderen Massnahmen, wie z.B. Temporeduktionen, Verkehrsverminderungen, etc. bieten Lichtsignalanlagen den Kindern und deren Eltern mehr Sicherheit und Selbständigkeit.

Auf Schulwegen sind Ampelanlagen mit dem sog. „Konfliktgrün“ nicht kindergerecht. Kinder sind überfordert, wenn während der Grünphase für FussgängerInnen gleichzeitig das Rechtsabbiegen von Autos erlaubt ist. Für Kinder muss „ROT“ HALT bedeuten und „GRÜN“ ohne Einschränkung GEHEN heissen. Auch Anlagen mit „Gelb blinken“ sind für Schulwege nicht zweckmässig. Was beim Schulhaus Höhe auf Intervention der Schulleitung und besorgter Eltern seit Jahren einwandfrei funktioniert – eine Grünphase ausschliesslich nur für FussgängerInnen – muss dringendst bei allen Lichtsignalanlagen auf Schulwegen realisiert werden.

Wir fordern den Gemeinderat auf, dem Stadtrat einen Kreditantrag für die kinderverträgliche Sanierung aller Lichtsignalanlagen – kein „Konfliktgrün“ auf Schulwegen – im Stadtgebiet vorzulegen.

Bern, 9. März 2000

Antwort des Gemeinderats

1. Allgemeines

Die Sicherheit der Schulkinder im Strassenverkehr wird in der Stadt Bern seit Jahren ernst genommen. Die verhältnismässig tiefe Unfallquote zeigt, dass sich die Anstrengungen positiv auswirken. Bei den seit 1994 registrierten Schulwegunfällen mit Kindern im Alter von 5 bis 12 Jahren zeichneten sich auch keine örtlichen Schwerpunkte ab. Trotzdem deuten die immer wieder eingehenden parlamentarischen Vorstösse und Anfragen aus der Bevölkerung darauf hin, dass die Schulwegsicherheit die Öffentlichkeit beschäftigt. Seit dem tragischen Unfall mit tödlichem Ausgang an der Lichtsignalanlage Winkelriedstrasse/Sempachstrasse stehen vor allem Konfliktgrün-Situationen an Lichtsignalanlagen im Zentrum des öffentlichen Interesses. Rechtlich gesehen ist Konfliktgrün an sich eine zulässige Art der Verkehrsregelung. Artikel 68 Absatz 2 der Signalisationsverordnung sagt klar, wie sich Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verhalten haben: „Grünes Licht gibt den Verkehr frei. Abbiegende Fahrzeuge haben dem Gegenverkehr und den Fussgängern auf der Querstrasse den Vortritt zu lassen“. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger bedeutet somit „grün“ auch in Konfliktgrün-Situationen immer „gehen“. Unabhängig von der Verkehrsregelung soll die Fahrbahn jedoch mit der nötigen Vorsicht betreten werden; selbst bei konfliktfrei geregelten Übergängen können ja Gefährdungen, z.B. bei Rotlichtmissachtungen durch Fahrzeuglenkende, eintreten. Das eigentliche Problem des Konfliktgrüns auf Schulwegen liegt somit in erster Linie beim wissentlich-fahrlässigen oder unwissentlichen Fehlverhalten von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern.

2. Massnahmen

Die „Schaffung sicherer Verkehrswege für schwache Verkehrsteilnehmende“ ist eine Kernmassnahme im Schwerpunkt „Integration und Sicherheit“ der Legislaturrichtlinien 2001-2004. In den Erläuterungen dazu wird auch festgehalten: „Konfliktgrün muss integral beseitigt und kurze, sichere Verbindungen für den nichtmotorisierten Verkehr müssen verwirklicht werden.“

Insofern stimmt die Zielsetzung des Gemeinderats mit der Hauptforderung der Motion – Beseitigung der Konfliktgrün-Situation bei allen Lichtsignalanlagen – überein.

Bereits bei der Beantwortung der dringlichen Interpellation SP/JUSO (Michael Aebersold, SP) betreffend „Stopp dem Konfliktgrün bei Schul- und Sportanlagen“ an der Stadtratssitzung vom 8. November 2001 hat der Gemeinderat denn auch dargelegt, dass die Anpassung der Lichtsignalsteuerungen an die stetig sich verändernden Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine Daueraufgabe ist. Im Zentrum steht dabei immer die Verbesserung der Verkehrssicherheit, namentlich zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger und ganz besonders der Kinder. Die entsprechenden Massnahmen werden aufgrund einer Mehrjahresplanung ausgeführt, welche die personellen Ressourcen, aber auch die finanziellen Gegebenheiten berücksichtigt.

Seit dem Einreichen der vorliegenden Motion wurden zahlreiche Massnahmen bereits realisiert. Mit einem vom Gemeinderat am 31. Mai 2000 bewilligten Kredit und im Rahmen anderer Sanierungsprojekte konnten an folgenden Lichtsignalanlagen die Konfliktgrün-Situationen aufgehoben werden:

- Winkelriedstrasse/Sempachstrasse
- Huberstrasse/Schlossstrasse
- Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse
- Bümplizstrasse/Brünnenstrasse
- Bernstrasse/Bethlehemstrasse
- Länggassstrasse/Neufeldstrasse
- Hirschengraben/Effingerstrasse/Monbijoustrasse

Im Sommer 2000 führte die Polizei ausserdem die Aufklärungskampagne „Schau hin“ durch, bei der das Konfliktgrün thematisiert wurde.

3. Negative Folgen von Konfliktgrün-Aufhebungen

Die Aufhebung von Konfliktgrün-Situationen hat neben dem unbestrittenen Vorteil einer zeitlichen Trennung der Verkehrsströme auch Auswirkungen, die örtlich flankierende oder sogar alternative Massnahmen verlangen: Wenn Konfliktgrün aufgehoben wird, verlängert dies in der Regel die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer – mit negativen Folgen:

- Es kommt vermehrt zu Rotlichtmissachtungen, vor allem durch ungeduldige Fussgängerinnen und Fussgänger. Am Knoten Schlossstrasse/Huberstrasse z.B. stieg nach der Aufhebung des Konfliktgrüns der Anteil der Rotlichtmissachtungen an der Gesamtzahl der Fussgäumberbewegungen stark an. Die abnehmende Akzeptanz des Rotlichts wirkt sich entsprechend negativ auf die Verkehrssicherheit, auch und gerade auf die Sicherheit der Kinder, aus.
- Die Kapazität des Basisnetzes wird reduziert. Dadurch entstehen vermehrt Rückstaus, die zu gravierenden Funktionsstörungen mit Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und Verdrängung von Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen führen können. Seit der Aufhebung des Konfliktgrüns am Knoten Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse entstehen z.B. auf der RBS-Buslinie A in den Spitzenzeiten Verspätungen von 4 bis 8 Minuten.

Bei der Interessenabwägung zwischen Immissionschutz, öV-Pünktlichkeit, Erschliessungsqualität und Verkehrssicherheit hat die Sicherheit, namentlich der schwachen Verkehrsteilnehmenden, ohne Zweifel Priorität. Wo die Umstellung von Lichtsignalanlagen zur Aufhebung des Konfliktgrüns ohne flankierende Massnahmen aber das Gefahrenpotenzial für Fussgängerinnen und Fussgänger, zumal Kinder, eher erhöhen als senken würde, kann nicht einfach am Prinzip festgehalten werden.

4. Projekte mit umfassenderen Massnahmen

Da die an sich verhältnismässig einfache Änderung der Steuerung von Lichtsignalanlagen mit Konfliktgrün in bestimmten Situationen mehr Nachteile als Vorteile brächte, muss die Lösung

des Problems an diesen Knoten mit umfassenderen Massnahmen gesucht werden. Entsprechende Projekte sind in Vorbereitung oder bereits realisiert.

- Knoten Ostring-Buchserstrasse
Neben grösseren Eingriffen in die Lichtsignalsteuerung waren hier weitere Massnahmen erforderlich, nämlich eine Verbesserung der Ausfahrt für Radfahrende aus der Egelgasse, eine Verbesserung des Zugangs zur Tramhaltestelle sowie Massnahmen zur Vermeidung von Auffahrunfällen auf dem Ostring. Den Ausführungskredit hat der Gemeinderat im September 2001 bewilligt; die Inbetriebnahme erfolgte Ende Februar 2002.
- Knoten Viktoriastrasse/Gotthelfstrasse
In Absprache mit einer Elternvertretung wurden hier Warnblinker installiert. Zusätzlich ist die Schaffung eines weiteren lichtsignalgesicherten und konfliktfreien Fussgängerstreifens über die Viktoriastrasse vorgesehen.
- Knoten Laubeggstrasse/Schosshaldenstrasse
Mit ergänzenden Massnahmen sollen die langen Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger reduziert sowie die Rückstaubildung und damit die Behinderung des öffentlichen Verkehrs auf der Laubeggstrasse reduziert werden.
- Knoten Monbijoustrasse/Kapellenstrasse
Im Rahmen der bevorstehenden Umgestaltung der Kapellenstrasse wird die Lichtsignalsteuerung grundlegend geändert.
- Knoten Bethlehemstrasse/Keltenstrasse
Ein Projekt mit weitergehenden Anpassungen der Lichtsignalanlage ist in Vorbereitung.

5. Schlussfolgerungen

Lichtsignalanlagen sind eine der wesentlichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. In der Schweiz ereignen sich weniger als 5% der polizeilich registrierten Unfälle an Lichtsignalanlagen. Eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Aufhebung von Konfliktgrün-Situationen ohne flankierende Massnahmen ist in vielen Fällen jedoch illusorisch. Die Thematik der Sicherheit auf Schulwegen erfordert eine umfassendere Betrachtungsweise, wie sie u.a. in der Motion der Fraktion SP (Oskar Balsiger) betreffend "Kinder in der Stadt Bern – Schulhäuser mit sicherem und gesundem Umfeld" angesprochen wird. Aufgrund dieses Vorstosses, der vom Stadtrat am 20. November 1997 erheblich erklärt worden ist, wurde gestützt auf eine Situationsanalyse ein Sanierungskonzept mit Massnahmenvorschlägen erarbeitet. Der Gemeinderat hat den Stadtrat über die wesentlichen Inhalte des entsprechenden Berichts und über das vorgesehene weitere Vorgehen im Vortrag 262 vom 5. Dezember 2001 orientiert.

Im Weiteren sind "Sichere Verkehrswege für schwache Verkehrsteilnehmende", wie erwähnt, eine Kernmassnahme der Legislaturrichtlinien 2001-2004. Ein Gesamtkonzept mit planerischen, baulichen und lichtsignaltechnischen sowie Kommunikationsmassnahmen ist in Arbeit. Die vorliegende Motion verlangt eine Kreditvorlage in Stadtratskompetenz für die Aufhebung des Konfliktgrüns bei *allen* Lichtsignalanlagen auf Schulwegen. Der Gemeinderat hat dargelegt, wie er diesen Auftrag zu erfüllen gedenkt. Wo das Konfliktgrün mit einer einfachen Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen eliminiert werden konnte, ist dies bereits geschehen. Für Übergänge, bei denen es umfassendere Massnahmen braucht, wurden (oder werden noch) Kredite in Gemeinderatskompetenz bewilligt. Im Bericht zum Fristverlängerungsantrag für die Motion Fraktion SP (Oskar Balsiger) betreffend Schulhäuser mit sicherem und gesundem Umfeld (Vortrag 262 / 2001) wurde auch begründet, weshalb und wie die erforderlichen Massnahmen schrittweise realisiert werden sollen.

Antrag

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

Die Motionärin *Margrit Stucki-Mäder* (SP): Der Gemeinderat hat die Forderung dieser Motion in die Legislaturrichtlinien 2001-2004 aufgenommen. Etwas Besseres kann einem ja nicht passieren, deshalb empfiehlt der Gemeinderat auch die Annahme der Motion. Der Gemeinderat zeigt, dass er sich einsetzen will, um diese Motion zu erfüllen. Die Antwort des Gemeinderates zeigt, dass noch ein paar Schwierigkeiten zu bewältigen sind. Die Probleme sind erkannt. Die neue Signaltechnik mit Bewegungsmelder könnte mithelfen, dass Leute zu Fuss nicht nur im Spurt über solche Kreuzungen kommen. Die Stadt muss die Anliegen zur Verkehrssicherheit im Hinblick auf die Schulkinder ernst nehmen. Ich erwarte, dass der Gemeinderat die beteiligten Schulen und Eltern in die Planungsarbeit einbezieht und bereit ist, auf Änderungen in der Schullandschaft einzutreten. Beim Lesen der Antwort hatte ich den Eindruck, die Motion solle bereits abgeschrieben werden. Ich erwarte jedoch, dass weitergearbeitet wird. Viele Verkehrsteilnehmende missachten die aufgestellten Regeln, Leute zu Fuss haben keine Stossstange und sind damit die Schwächsten im Verkehr. Deshalb brauchen sie den grösstmöglichen Schutz.

Fraktionserklärungen

Barbara Streit (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Unsere Fraktion findet es erfreulich, dass der Gemeinderat die Motion erheblich erklären will. Wir schätzen auch, dass der Gemeinderat sichere Verkehrswege für alle als Kernmassnahme erachtet. Uns genügt es aber nicht, auf bisher getroffene Massnahmen zurückzuschauen und irgendeinmal weiter Massnahmen in Aussicht zu stellen. Die bereits vorgenommene Sanierung von sieben Kreuzungen reicht nicht. Auch andere Kreuzungen müssen besser gesichert werden. Heute entscheidet die Sicherheit der Strassenübergänge darüber, wie selbständig Kinder sich bewegen können. Es spielt keine so grosse Rolle, wie viele Unfälle an diesen Kreuzungen passieren, die Angst der Eltern um ihre Kinder ist viel wichtiger. Es beeinflusst den Entscheid, in Bern wohnen zu bleiben oder nicht. Wir fordern den Gemeinderat auf, Konfliktgrün überall aufzuheben. Zu den Nachteilen der Aufhebung von Konfliktgrün: Es kommt zu mehr Missachtungen von Rotlicht. Vielleicht wäre eine Sensibilisierungskampagne gegenüber den Erwachsenen zu Fuss angebracht oder eine Zwischengrünphase. Die Kapazität des Basisnetzes wird reduziert. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass die Kapazitätsgrenze der Laubeggstrasse bereits vor der Aufhebung des Konfliktgrüns beim Laubeggschulhaus vielfach erreicht wurde. Zudem bin ich der Meinung, dass die Bedürfnisse der Anwohnenden auch bezüglich dem Basisnetz Priorität haben müssen.

Für die Fraktion FDP *Thomas Balmer*: Das Anliegen der Motion ist logisch und einleuchtend, in dieser Form jedoch nicht zweckmässig. Das Ziel der Sicherheit wird nicht verbessert, da eine Aussage in der Motion so nicht stimmt. Grün heisst "ohne Einschränkung vorwärtsgehen". Das ist eine gefährliche Aussage. Jeder macht Fehler. Der Fussgänger muss auch bei Grün damit rechnen, dass ein Fahrzeug kommen könnte. Der Kontrollblick kann nicht einfach weggelassen werden, sonst wird die Kreuzung noch gefährlicher. Der Nachteil der langen Wartezeiten ist gerade bei Kindern sehr gefährlich, da sie keine Geduld haben. Damit ergibt sich der gegenteilige Effekt der gutgemeinten Motion. Auf dem Land, wo die Familien hinziehen, gibt es gar keine Ampeln. Ich bitte den Rat, die Motion in der generellen Form abzulehnen und die Behörde bitte ich, das Konfliktgrün nur bei entsprechenden Situationen einzusetzen, wo die Massnahme auch gerechtfertigt ist.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Die Antwort des Gemeinderates ist ausführlich. Ich muss jedoch klarstellen, dass es falsch wäre, zu glauben, dass alle Kon-

fliktgrün eliminiert werden. Es geht in erster Linie um Konfliktgrün bei Schulwegen. Es ist stark vom Einzelfall abhängig, wo das Eliminieren von Konfliktgrün sich rechtfertigen lässt. Es war nie das Ziel des Gemeinderates, 7 Anlagen zu sanieren. Bis heute sind wir auf dieser Zahl, die die beantragte Annahme der Motion zeigt, dass der Gemeinderat bereit ist, weitere Anlagen zu prüfen und allenfalls anzupassen. Der Gemeinderat beantragt, die Motion zu überweisen.

Beschluss

Die Motion wird mit 59 : 10 Stimmen überwiesen.

7 Motion Fraktion FDP (Annemarie Lehmann/Adrian Haas): Neue Tunnellösung für den Bahnhofplatz

Antrag Nr. 212

Das Wettbewerbsergebnis betreffend Masterplan Bahnhof Bern liegt vor. Das Siegerprojekt hat, wie nicht anders zu erwarten war, unterschiedliche Reaktionen ausgelöst. Ob es als „architektonisch kühn“, „provokativ“, „glatt“, „Aprilscherz“, „fürchterlich“ oder faszinierend“ zu betrachten ist, den Bahnhofplatz zu überdachen, darüber wird heute heftig diskutiert.

Tatsache ist, dass nicht zuletzt als Folge der Vorgaben für den Wettbewerb der Frage der Verkehrsführung nur ungenügende Aufmerksamkeit geschenkt worden ist. Diese Feststellung wird selbst durch Erklärungen des Siegerarchitekten bekräftigt. Dadurch, dass man den öV vor den Schweizerhof führt und den MIV an den Rand beim Burgerspital drängen will, wird jedenfalls keine befriedigende Lösung gefunden.

In der Tat dürfte es denn auch kaum möglich sein, die Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz mit den unzähligen notwendigen Verkehrsbeziehungen (öV, MIV, Velo, Fussgänger) ohne Ersatzlösungen (Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in einen Tunnel) wirklich attraktiver zu machen.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat zu Handen des Volkes eine neue Vorlage mit Tunnellösung (allenfalls mit Tunnel-Varianten) zur verkehrsmässigen Entlastung von Bollwerk / Bahnhofplatz vorzulegen. Die Lösung kann entweder als Ergänzung zum in Planung begriffenen Projekt, als Variante oder als Alternative dazu präsentiert werden.

Bern, 26. April 2001

Antwort des Gemeinderats

Beim Bahnhofumbau in den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts wurden, entgegen der ursprünglichen Planung, die oberirdische Führung des Fahrzeugverkehrs und die unterirdische Führung der Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert. Dadurch entstand eine Situation, die seither immer wieder Kritik auslöste. Verbesserungen in der Nutzung und Gestaltung des Bahnhofplatzes waren deshalb eines der prioritären Ziele des Masterplans Bahnhof in den 90er-Jahren.

In umfassenden Studien zur Verkehrsführung auf der Achse Bollwerk–Bahnhofplatz–Bubenbergrplatz wurden auch mögliche Tunnellösungen untersucht. Als Hauptvarianten standen zur Diskussion: der Schanzentunnel, ein langer und ein kurzer Bollwerkentunnel, ein Ausbau der Bahnhofdurchfahrt zur so genannten kleinen Westtangente und die Sperrung des Bahnhofplatzes für den Durchgangsverkehr. In der Evaluation aller Varianten und Optionen erwies

sich schliesslich der Schanzentunnel als zweckmässigste Lösung. Diese wurde in den Richtplan Masterplan vom Dezember 1993 aufgenommen und in der Folge zu einer Abstimmungsvorlage weiter bearbeitet, welche der Stadtrat am 26. Juni 1997 mit 38 gegen 36 Stimmen zuhanden der Stimmberechtigten verabschiedete. Am 28. September 1997 lehnte der Souverän die Überbauungsordnung Stadtplätze – Schanzentunnel mit 23 436 Nein gegen 13 567 Ja ab. Angenommen wurde gleichzeitig mit 20 407 Ja gegen 15 846 Nein die Vorlage für eine kurzfristige Übergangslösung zur Verkehrsreduktion im Bahnhofgebiet (KÜL).

Aufgrund dieses Abstimmungsausgangs mussten die Massnahmen des Masterplans insofern abgeändert werden, als für die Achse Bollwerk–Bahnhofplatz–Bubenbergplatz auf die mit dem Schanzentunnel angestrebte zusätzliche Entlastung vom Durchgangsverkehr vorerst verzichtet wurde. Die Möglichkeiten und Spielräume für eine Attraktivierung des Bahnhofplatzes unter den neuen Voraussetzungen wurden in einem Öffentlichkeitsforum ausgelotet und danach zur Grundlage eines Wettbewerbs gemacht, aus dem als Siegerprojekt der Entwurf „Tschou statt tschüss“ des Architektenteams Marchisella & Wellmann, Zürich, hervorging. Im Hinblick auf die Realisierung einer Verkehrslösung ohne Schanzentunnel läuft zurzeit ein Verkehrsversuch, der mit Zustimmung des Stadtrats noch in diesem Herbst modifiziert wird.

Zur Forderung, zuhanden der Stimmberechtigten eine neue Tunnelvorlage zur Entlastung des Bollwerks und des Bahnhofplatzes vom Durchgangsverkehr zu erarbeiten und sie als Ergänzung, Variante oder Alternative zum Wettbewerbsprojekt zu präsentieren, äussert sich der Gemeinderat wie folgt:

- Aus Sicht der Stadt- und Verkehrsentwicklung drängen sich keine grundsätzlich neuen Lösungen auf. Eine erneute Überprüfung der bereits im Rahmen der Masterplanung umfassend untersuchten und bewerteten Tunnelvarianten würde ohne Zweifel zum gleichen Ergebnis führen wie damals, nämlich zur Erkenntnis, dass der Schanzentunnel mit Abstand die zweckmässigste Lösung wäre.
- Der Schanzentunnel wurde am 28. September 1997 von den Stimmberechtigten klar abgelehnt. Zu den hierzulande geltenden Spielregeln der Referendumsdemokratie gehört durchaus, dass eine vor dem Volk im ersten Anlauf gescheiterte Idee nach einer angemessenen Frist, allenfalls in modifizierter Form, nochmals zur Diskussion gestellt beziehungsweise zur Abstimmung gebracht werden kann. Im vorliegenden Fall erachtet der Gemeinderat eine Frist von vier oder fünf Jahren nicht als angemessen, zumal die Ablehnung des Schanzentunnels sehr grundsätzlicher Natur war und im jetzigen Zeitpunkt nicht erkennbar ist, was sich an der prinzipiellen Opposition gegen den Tunnel in so kurzer Zeit geändert haben könnte.
- In absehbarer Zeit wäre die Finanzierung eines zusätzlichen Grossprojekts mit geschätzten Kosten von über 100 Mio. Franken bei den in der Stadt bereits beschlossenen oder noch anstehenden Investitionen schlicht nicht verkraftbar. Beiträge von Bund und Kanton in grösserem Umfang könnten nicht erwartet werden, und die rechtlichen Grundlagen für alternative Finanzierungsmodelle, wie z.B. Road Pricing, existieren noch nicht.
- Die Kosten für die vorgesehene Sanierung des Bahnhofplatzes und des Bubenbergplatzes sowie der öV-Haltestellen und der Christoffelunterführung liessen sich bei einer Tunnelösung nur geringfügig reduzieren.
- Eine direkte Verknüpfung von Tunnelprojekten mit dem jetzigen Umbau- und Neugestaltungsprojekt Bahnhofplatz würde zu unannehmbaren Verzögerungen führen. Die Sanierungsarbeiten an der Unterführung sowie an Gleis- und Strassenanlagen können nicht mehr so lange hinausgeschoben werden. Im Übrigen schafft die vorgesehene Umgestaltung des Bahnhofplatzes kein bauliches Präjudiz, das die spätere Realisierung eines Strassentunnels verunmöglichen würde: Der Schanzentunnel ist im Richtplan Masterplan nach wie vor als Option enthalten.

Zusammenfassend hält der Gemeinderat fest, dass in Anbetracht des klaren Volksentscheids von 1997 die Neuauflage eines Tunnelprojekts aus seiner Sicht derzeit politisch nicht opportunistisch ist und die Wiederaufnahme der Tunneldebatte heute zu keinen neuen Ergebnissen führen würde.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Der Motionär *Adrian Haas* (FDP): Der Bahnhofplatz ist eine Verkehrsdrehscheibe. Es ist schlicht unmöglich, eine ansprechende Platzgestaltung für die Fussgänger zu finden, ohne mindestens für den Individualverkehr einen Bypass zu schaffen. Anders ist es nicht erklärbar, dass sämtliche in der letzten Zeit diskutierten oder geplanten Varianten kaum einen Platzgewinn für die Fussgänger bringen. Auch der sogenannte optimierte Verkehrsversuch nicht, der zur Zeit angefochten ist. Er will lediglich dem öffentlichen Verkehr eine Spur reservieren. Damit ist für die Platzgestaltung kein Millimeter gewonnen. Auch die orthogonale Verkehrsführung, die im Zusammenhang mit dem Projektierungskredit diskutiert wird, bringt keinen Platzgewinn. Das Argument, es sei seit dem Tunnelentscheid erst kurze Zeit vergangen, teilen wir nicht. Bis nämlich dem Volk eine neue Vorlage zur Abstimmung präsentiert wird, können noch 3 Jahre vergehen. Dass das Volk Tunnel als gute Lösungen erachtet, wissen wir spätestens seit dem Neufeldtunnel. Es würde mich freuen, wenn der Rat mit einem zukunftsgerichteten Ja einem solchen Projekt und der Stadtbevölkerung dienen würde.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion CVP/ARP *Daniel Kast* (CVP): Unsere Fraktion wird der Motion zustimmen. Der Bahnhofplatz wird nur dann attraktiv, wenn der motorisierte Privatverkehr durch den Tunnel fliesst. Der Platz wird zerschnitten, ob diagonal oder orthogonal. Auch der Verkehrsversuch hat den Platz nicht attraktiver gemacht. Im jetzigen Zustand ist der Platz nicht gut gestaltet. Mit der Neugestaltung werden Millionen verbraten, mit einem minimalen Nutzen. Der Widerstand gegen den Schanzentunnel war in der Länggasse besonders gross, weil Mehrverkehr befürchtet wurde. Heute sind wir im Bereich Bahnhof unter der Kapazität des Schanzentunnels, die Folge ist, dass zu Spitzenzeiten die kleine Westtangente und die Mittelstrasse völlig verstopft sind. Wenn die Verkehrsentlastungen in der Länggasse realisiert sind, frage ich mich, ob der innenstädtische Verkehr auf die Monbijoustrasse ausweichen wird. Es fragt sich, ob es ökologisch sinnvoll ist, wenn die Autos derart grosse Umwege machen. Der Schanzentunnel ist eine massvolle Lösung. Er bringt keinen Mehrverkehr, sondern lenkt den bestehenden unterirdisch. Es gibt kein Abdrängen in die Quartiere und Bern erhält einen attraktiven Bahnhofplatz.

Ueli Stüchelberger (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Es ist nicht erstaunlich, dass unsere Fraktion die Motion ablehnen wird. Ein Tunnel ist die falsche Lösung, nicht nur städtebaulich, sondern auch als Durchgangsstrasse, die unweigerlich mehr Verkehr anzieht. Die Zeit für eine solche Forderung ist vorbei. Der Traum eines verkehrsfreien Platzes lässt sich nicht verwirklichen, der Bahnhofplatz bleibt ein Umschlagplatz. Der Vorstoss ist der falsche Weg. Wir haben mit dem Projektierungskredit den richtigen Weg eingeschlagen. Wir müssen ihm eine Chance geben. Unsere Fraktion ist überzeugt, dass attraktive und städtebaulich gute Lösungen auf dem Bahnhofplatz auch ohne Tunnel möglich sind. Mit diesem Vorgehen wird nicht einfach Geld verbraten. Die Motion bedeutet Stillstand. Ich habe Mühe mit dem Vorgehen der

FDP und verstehe nicht, weshalb der klare Volksentscheid von 1997 nicht akzeptiert werden kann. Ich hoffe, dass dieser Kurs nicht Schule macht.

Für die Fraktion SVP/JSVP *Hans Ulrich Gränicher* (SVP): Unsere Fraktion hat die Motion der FDP mit unterschrieben, da wir der Meinung sind, dass der Vorstoss in die richtige Richtung geht. In der Antwort des Gemeinderates sieht man, dass es ohne die Motion gar nicht möglich ist, am Bahnhofplatz in absehbarer Zeit eine gute Lösung zu finden. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die Stimmberechtigten der Stadt Bern mit ihrem Nein zum Schanzentunnel eine Fehlentscheidung getroffen haben. Wir waren nicht in der Lage, entsprechend zu kommunizieren. Es ging bei der Überbauungsordnung Schanzentunnel darum, der Bevölkerung eine attraktive Bahnhofzone zu bieten. Leider hat der Gemeinderat aus diesem Misserfolg nicht die nötigen Konsequenzen gezogen, sondern hat so getan, als wäre alles in Ordnung. Das ist bedenklich. Deshalb braucht es eine zwingende Überweisung der Motion. Dank dem Referendum gegen den Projektierungskredit wird es am 2. Juni vielleicht einen aussagekräftigen Volksentscheid geben. Doch auch in diesem Kredit sind keine Lösungsansätze vorhanden. Der Gemeinderat sagt uns heute Abend mit seiner Antwort, dass der untaugliche Verkehrsversuch die richtige Lösung ist. Er sagt auch, dass eine Verknüpfung mit allfälligen Tunnelprojekten nur zu einer unannehmbaren Verzögerung führen würde. Er plädiert also für eine schlechte Lösung in kürzerer Zeit. Dank dieser Motion wird es möglich sein, in absehbarer Zeit eine bessere Lösung für die Verkehrssituation in der Innenstadt zu realisieren.

Für die Fraktion GB/JA!/GPB *Blaise Kropf* (JA!): Der Vorstoss ist eine Zwängerei. Im Herbst 1997 hat die Stimmbevölkerung mit einer Zweidrittelmehrheit den Schanzentunnel bachab geschickt. Gleichzeitig hat die Stimmbevölkerung den kurzfristigen Übergangslösungen KÜL zugestimmt und damit gezeigt, dass sie eine moderate Verkehrsberuhigung und eine gleichzeitige Aufwertung des Bahnhofplatzes will. Ich bin deshalb erstaunt über die bürgerlichen Voten. Der Aussage des Gemeinderates, dass eine zweite Abstimmung kein anderes Resultat geben würde, ist vollumfänglich zuzustimmen. Abgesehen davon gibt es inhaltliche Gründe, die gegen einen Schanzentunnel sprechen. Ein Bahnhofplatz ist per Definition ein Verkehrsplatz. Es gibt Züge, öffentlicher Verkehr, Taxis und ein gewisses Mass an motorisiertem Individualverkehr. Was es braucht, ist ein Gleichgewicht in der Verteilung des Raumes an die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Momentan hat es in der Tat keinen Platz für Leute zu Fuss, deshalb braucht es Verbesserungen, die mit dem Projektierungskredit vom 2. Juni 2002 erreicht werden können. Wo es aber Verkehrsberuhigung braucht, ist in den Quartieren. Wir haben im Vorfeld des Neufeldtunnels einen Vorstoss eingereicht, der Verkehrsberuhigung in Analogie zur Variante B Länggasse forderte. Da ging ein Raunen durch die bürgerlichen Reihen, dass wir uns das nicht leisten könnten. Nun schlägt diese Seite vor, 100 Millionen für einen Tunnel auszugeben. In diesem Sinne wird unsere Fraktion den Vorstoss entschieden ablehnen.

Oskar Balsiger (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Märchen Nummer 1: Der Schanzentunnel gebe keinen Mehrverkehr. Märchen Nummer 2: Der Tunnel mache Bahnhof- und Bubenbergrplatz verkehrsfrei. Märchen Nummer 3: KÜL habe das Volk beschlossen, weil es den Schanzentunnel später wolle. KÜL wurde als Übergangslösung beschlossen, aber in der Art, dass wenn es dabei bleibt, es auch so einen Sinn macht. Es ist für sich ein Projekt. Auch die SP kann die FDP nicht verstehen, wenn sie mit der Tunnelmotion eine Verhinderungspolitik im Bezug auf die Entwicklung des Bahnhofplatzes betreibt. Es ist an der Zeit, dass wir etwas mit diesem Platz machen. Die SP kann der Motion nicht zustimmen, erst recht nicht, seit das Volk bestätigt hat, dass Bern einem radialen Konzept für die Erschliessung der Innenstadt den Vorzug gibt.

Einzelvoten

Rudolph Schweizer (SVP): Ich habe bereits im September 1997 Nein gesagt, mein Name ist heute auch nicht auf dieser Motion. Ich werde sie auch nicht unterstützen, denn das Volk würde es nie verstehen, wenn man nun wieder mit solche Ideen kommen würde. Ich habe gegen den Tunnel gekämpft und ich werde es immer wieder machen. Es ist Geldverschleuderung und hebt den Verkehr nicht auf. Die Motion muss abgelehnt werden.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Es ist die Abschiedsvorstellung von Adrian Haas, man sollte ihm trotzdem die Freude mit dem Tunnel nicht machen. Der Vorstoss ist keine Diskussion über orthogonale Verkehrsführung, genauso wenig geht es um Fussgängerstreifen. Es ist klar, dass der Bahnhof nie eine Flanierzone gewesen ist, er wird es auch – mit oder ohne Tunnel – nie sein. Der Bahnhofplatz ist ein besonderer Platz, wir haben vorgegebene Situationen und Fakten, die wir nicht ändern können. Wenn alle Rahmenbedingungen erfüllt werden müssen, ist es ein Irrglaube zu meinen, mit einem Tunnel die Lösung zu finden. Es wird nie Konsens über die richtige Lösung geben; dies hängt mit der unterschiedlichen Nutzung zusammen. Es gibt Gründe für und Gründe gegen einen Tunnel. Der Stadtrat hat einen klaren Auftrag gegeben, den Bahnhofplatz zu sanieren, weil er am Verلودern ist. Viel von dem Geld wird danach nicht sichtbar sein, es geht da um notwendige Sanierungsmassnahmen. Der Gemeinderat lehnt die Motion aus zwei Gründen ab: Erstens sind wir zwar durchaus der Meinung, dass Volksentscheide wieder hinterfragt werden dürfen, es geht aber um eine Anstandsfrist, die in diesem Falle unanständig kurz wäre. Die Frage der Kosten stellt sich zum Zweiten: Es wurde mit keinem Wort erwähnt, wie die 100 Millionen zusätzlich zur sowieso notwendigen Bahnhofplatzsanierung aufgetrieben werden sollten. Die Stadt müsste alleine dieses Geld aufbringen, um danach einen nicht verkehrsfreien Platz zu erhalten. Der Zeitpunkt, wieder einen Tunnel dem Volk als Vorlage zu präsentieren, ist heute noch nicht gekommen.

Der Motionär *Adrian Haas* (FDP): Zur unanständig kurzen Frist: Wir werden den Gemeinderat beim Wort nehmen, wenn er mit der Feuerwehrrückgabe wieder kommt, die er in seinem Sanierungspaket hat. Das ist weniger lang als diese Frist.

Beschluss

Die Motion wird mit 40 : 31 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

8 Motion Fraktion FDP (Thomas Balmer): Neugestaltung Fussgängerzone Bümpliz

Antrag Nr. 12

In ihrer Eröffnungsrede übergab die damalige Gemeinderätin Theres Giger die Fussgängerzone Bümpliz der Bevölkerung zur vorläufigen Nutzung. Im Bewusstsein, dass das Projekt nicht genügt und verbessert werden muss. Die Fussgängerzone, die von der Bümplizer Bevölkerung bei der Volksabstimmung abgelehnt wurde, ist nun zu einem völlig verkehrsfreien Raum geworden. Leider auch praktisch ohne Fussgängerverkehr.

Abgesehen von den Tagen mit dem Markt, ist die Fussgängerzone leider immer leerer geworden. Viele Geschäfte haben den Standort aufgegeben und sind in das eigentliche Zentrum anfangs der Bottigenstrasse umgezogen.

Es besteht ein Handlungsbedarf, die gemachten Planungsfehler zu korrigieren, damit nach und nach eine Wiederansiedlung von Geschäften erfolgt und die Fussgängerzone zu dem wird, zu dem sie gedacht war – eine lebendige Einkaufs- und Begegnungszone.

1. Der Gemeinderat wird beauftragt ein Projekt vorzulegen, das die Fussgängerzone wieder zu einem attraktiven Einkaufs- und Begegnungsgebiet als Zentrum von Bümpliz macht.
2. Es ist ein Wirtschaftsförderungskonzept zu erarbeiten, das eine Attraktivierung des Zentrums Bümpliz ergibt.
3. Die Verkehrserschliessung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr ist zu überprüfen, und allfällige Verbesserungsmassnahmen sind vorzuschlagen

Bern, 14. Juni 2001

Antwort des Gemeinderats

Die Schaffung einer Fussgängerzone im Zentrum von Bümpliz hat seit über 20 Jahren immer wieder zu Konflikten geführt. Es erscheint deshalb geboten, vorerst die wichtigsten Stationen dieser Auseinandersetzung in Erinnerung zu rufen:

- | | |
|-------------------|---|
| 6. Juni 1982 | Die Überbauungsordnung Zentrum Bümpliz wird von den Stimmberechtigten mit 17 104 Ja- gegen 16 026 Nein-Stimmen angenommen; im Kreis 6 (Bümpliz) wird die Vorlage mit 2 990 Ja- gegen 3 861 Nein-Stimmen verworfen. Im Wesentlichen werden mit der UeO Zentrum Bümpliz zwei Ziele anvisiert: <ul style="list-style-type: none">- Schaffung einer zentralen Fussgängerzone Bümplizstrasse;- Entflechtung des Verkehrs und geordnete Erschliessung des Strassendreiecks Brünnenstrasse–Bümplizstrasse–Bernstrasse sowie der Liegenschaften an der Bottigenstrasse. |
| 25. Juli 1984 | Der Gemeinderat beauftragt die Baudirektion (Tiefbauamt), den Ausbau der Bernstrasse und der Brünnenstrasse im Zentrumsbereich sowie die Umgestaltung der Bümplizstrasse im Abschnitt Brünnenstrasse–Bernstrasse in eine Fussgängerzone mit Führung der Buslinie 13 in beiden Richtungen über die Bernstrasse zu projektieren. |
| 29. November 1984 | Der Stadtrat erklärt ein Postulat Hans Stucki (SP) erheblich, das den Gemeinderat auffordert, <ol style="list-style-type: none">1. die Bernstrasse versuchsweise in der bestehenden Breite zu belassen;2. mit dem Vorziehen der Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den angrenzenden Quartierstrassen eine eventuelle Mehrbelastung der Wohngebiete zu verhindern;3. mit einer Lichtsignalanlage die ungehinderte Durchfahrt des öV zu regeln, sofern ein Kreuzen der Busse auf der Bernstrasse in der bestehenden Breite nicht möglich ist;4. eventuell die Haltestelle „Post“ neu bei der Apotheke Gurtner anstelle der Parkplätze vorzusehen und die Vorgärten entlang der Bernstrasse zwischen Bachmätteli und Post zu erhalten. |
| 22. Februar 1985 | Die Planungs- und Verkehrskommission des Stadtrats spricht sich gegen eine Busführung in beiden Richtungen durch die Bernstrasse aus. Sie empfiehlt, die Fussgängerzone zu bauen, auf den Ausbau der Bernstrasse hingegen vorerst zu verzichten und die öV-Führung zu belassen. Darauf zieht der Gemeinderat den entsprechenden Kreditantrag zurück. |

10. November 1988	Der Stadtrat genehmigt die Kreditvorlage für die neue Verkehrsführung im Zentrum Bümpliz mit 62:0 Stimmen. Das Projekt sieht die Schaffung einer Fussgängerzone mit Zufahrtsbeschränkung (Zubringerdienst gestattet), allgemeinem Parkverbot und streckenweise geöffnetem Stadtbach auf der Bümplizstrasse zwischen Brünenstrasse und Bachmätteli vor. Für die Führung der Buslinie 13 stadtauswärts soll in der Fussgängerzone eine 4.50 m breite Fahrbahn bereitgestellt werden, welche in beiden Richtungen auch für den Veloverkehr offen ist.
28. Oktober 1991	Beginn der Bauarbeiten (Werkleitungsbau im Bereich Bernstrasse/Brünenstrasse/Bümplizstrasse inkl. Bachöffnung).
Juni–Dez. 1993	Strassenbauarbeiten in der Fussgängerzone und im Bachmätteli.
April–Juni 1994	Erstellen des Ruheplatzes und der Bundsteingliederung, Einbringen des Feinbelags in der Fussgängerzone.
24. Juni 1994	Eröffnung der Fussgängerzone im Rahmen des Jubiläums „75 Jahre Stadtteil VI“. Die Planungs- und Baudirektorin versichert, es handle sich um eine „Inbetriebnahme zum provisorischen Gebrauch“; vor allem die Busführung stadtauswärts durch die Fussgängerzone müsse nochmals überprüft werden.
29. Juni 1995	Der Stadtrat erklärt ein Postulat von Heinz Junker (SP) erheblich, das den Gemeinderat auffordert, für die Fussgängerzone Bümpliz zu prüfen, 1. wie die Durchfahrt und das unerlaubte Parkieren von Autos endlich wirksam verhindert werden kann; 2. wie das Anhalten von Fahrzeugen zum Güterumschlag mit baulichen Massnahmen auf die in den Plänen vorgesehenen zehn Abstellflächen beschränkt werden kann; 3. wie der Bus über eine nicht verbreiterte Bernstrasse zu führen wäre; 4. wie auch die Brünenstrasse zweispurig (d.h. ohne Abzweiger zum Coop-Neubau) belassen werden könnte.
29. Juni 1995	Der Stadtrat beschliesst folgende Änderungen am 1988 genehmigten Projekt: - Führung der Buslinie 13 in beiden Richtungen über die Bernstrasse mit entsprechender Anpassung der Strassenränder; - Abänderung der Einmündungen in die Bümplizstrasse; - Neue Signalisation der Fussgängerzone.
16. August 1995	Publikation der Signalisation „Fussgängerzone mit beschränkter Warenanlieferung und Güterumschlag“.
1995 / 96	Ausführung der Projektänderungen betreffend die Bernstrasse und die Bümplizstrasse.
21. Juni 1996	Das Strassenverkehrsamt bewilligt die Signalisation „Fussgängerzone mit beschränkter Warenanlieferung und Güterumschlag“ und lehnt die hängigen Beschwerden ab.
12. September 1996	Interpellation Heinz Junker betr. Wann wird der Gemeinderat endlich die Fussgängerzone in Bümpliz beleben?
17. Oktober 1996	Interpellation Fraktion SVP betr. Die langsame Vernichtung des Gewerbes in der Fussgängerzone Bümpliz ist zu stoppen.
17. Oktober 1996	Interpellation Markus Roth betr. Fussgängerzone Bümpliz gefährdet Existenz von Gewerbetreibenden.

17. Oktober 1996 Interpellation Bernhard Hess betr. „Bern-West zuerst!“ Griffige Sofortmassnahmen zur Beseitigung von gravierenden wirtschaftlichen Nachteilen für Gewerbetreibende infolge Einführung der Fussgängerzone in Bümpliz.
18. Dezember 1996 Der Gemeinderat beschliesst, bis zur Eröffnung der Zentrumsüberbauung Bümpliz mit der Coop-Einstellhalle die Westseite der Fussgängerzone als reinen Fussgängerbereich zu gestalten und mit Natursteinen resp. Blumenkübeln zu sichern. Die Ostseite wird für den Güterumschlag freigegeben. In unmittelbarer Nähe der Fussgängerzone werden Kurzzeitparkplätze geschaffen.
11. September 2000 Die QBB verabschiedet folgende Stellungnahme zur Fussgängerzone: „Die Ein- und Ausfahrstellen Brünnenstrasse und Bachmätteli sollen mit einer gemischten Blumenschalen-/Pfostenlösung gesichert werden. Die Fussgängerzone muss ab Eröffnung der Einstellhalle im Zentrum Bümpliz ausschliesslich den Fussgängern vorbehalten sein. Die QBB verlangt eine nachhaltige Durchsetzung der Zonensignalisation durch die Polizei. Für die ersten Tage nach der Eröffnung des Einkaufszentrums wünscht sie den Einsatz einer berittenen Polizeipatrouille. Die Zufahrt muss auf Güterumschlag und für Berechtigte beschränkt sein.“
22. September 2000 Für das vom Tiefbauamt aufgrund der QBB-Stellungnahme erarbeitete Projekt mit versenkbaren Absperrpfosten wird das Baugesuch eingereicht. In der Folge gehen acht Einsprachen von Anwohnenden und Gewerbebetrieben ein. Bekämpft wird sowohl das Poller-Projekt als auch generell die Fussgängerzone, die das Gewerbe vernichte und die Erreichbarkeit der Wohnungen/Liegenschaften einschränke. Verschiedene Einsprechende verlangen, anstelle der Fussgängerzone sei eine „Flanierzone“ (seit 1.1.2002 Begegnungszone) einzurichten. Die QBB ihrerseits fordert das Tiefbauamt auf, die letzte Etappe der Massnahmen zur neuen Verkehrsführung im Zentrum Bümpliz abzuschliessen und am Baugesuch für die versenkbaren Poller festzuhalten.
20. November 2001 Unter Leitung des Regierungsstatthalters finden die Einspracheverhandlungen zum Baugesuch statt. In der Sache kann mit den Einsprechenden keine Einigung erzielt werden.

Im Überbauungsplan Zentrum Bümpliz von 1982 ist die heutige Fussgängerzone als „Fussgängerstrasse“ gekennzeichnet. Artikel 17 der zugehörigen Sonderbauvorschriften hält fest: „Die Bümplizstrasse zwischen Brünnen- und Bernstrasse ist als Fussgängerbereich auszubilden. Als attraktive Fussgängerachse bildet sie das Rückgrat des Zentrums und ist entsprechend auszustatten und zu gestalten. Sie ist für Notfalltransporte, öffentliche Dienste und dergleichen sowie für eine beschränkte Zulieferung befahrbar zu halten.“

Es ist einzuräumen, dass sich seit dem Erlass der Überbauungsordnung Zentrum Bümpliz in Bezug auf die Gestaltung von Fussgängerzonen schweizweit einiges verändert hat. Im Rahmen des nationalen Projekts „Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“ wurde beispielsweise eine Mischverkehrszone („Flanierzone“) erprobt, die darauf ausgerichtet ist, in bestimmten Bereichen zwar alle Verkehrsarten gewissermassen in friedlicher Koexistenz zirkulieren zu lassen, die Fussgängerinnen und Fussgänger jedoch mit dem absoluten Vortritt zu privilegieren und den Fahrzeugverkehr zusätzlich mit Tempo 20 zurückzubinden. Eingeführt wurde die Burgdorfer Flanierzone im Dezember 1996 auf der Grundlage der Signalisation „Wohnstrasse“. Per 1. Januar 2002 wurde die „Flanierzone“ als „Begegnungszone“ in die Si-

gnalisationsverordnung aufgenommen. Auch für Begegnungszone gilt „Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger“ und „Tempo 20“ für Motorfahrzeuge.

Gäbe es die oben skizzierte Vorgeschichte nicht, könnte sich der Gemeinderat ohne weiteres die Gestaltung des Zentrums Bümpliz als Begegnungszone vorstellen. Nachdem aber, gestützt auf den Volksentscheid von 1982, der Stadtrat und insbesondere die QBB als anerkannte repräsentative Partizipationsgruppe bisher immer wieder an einer *Fussgängerzone* festgehalten haben, wäre es demokratiepolitisch fragwürdig, diesen bei verschiedenen Gelegenheiten ausgedrückten Mehrheitswillen nicht zu vollziehen. Der Gemeinderat will nicht die Augen davor verschliessen, dass das Abschneiden eines Quartierteils vom Durchgangsverkehr namentlich für das Gewerbe Gefahren bergen kann. Andererseits ist hinreichend belegt, dass Fussgängerzonen gerade auch für das Gewerbe grosse Entwicklungschancen bieten. Diese Chancen gilt es im Zentrum Bümpliz zu nutzen – wenn denn der verkehrsfreie Bereich zwischen Brünnenstrasse und Bernstrasse nach zwei Jahrzehnten endlich zu einer wirklichen Fussgängerzone gestaltet worden ist.

Wenn diese Fussgängerzone zum attraktiven Einkaufs- und Begegnungsort werden soll, dann sind vor allem Initiativen der privaten Gewerbebetriebe und der Quartierorganisationen gefragt. Der Gemeinderat wird derartige Bestrebungen, soweit es in seinen Möglichkeiten liegt, gerne unterstützen. In diesem Sinne ist er bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Antrag

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

Der Motionär *Thomas Balmer* (FDP): Die Stadt führt keine Betriebe, sondern schafft Bedingungen, die das Führen eines Betriebs erlauben. Die historische Belehrung des Gemeinderates ist gut, wurde aber nicht gefordert. Das Verfassen dieses Antwortwerks hat nur wertvolle Arbeitskräfte gebunden, die sich besser mit der Zukunft befasst hätten. Es macht wenig Sinn, zurückzublicken und alle Entschiede zu verteidigen. Das Ziel der Fussgängerzone Bümpliz wurde nicht erreicht, eine tragische Tatsache. Bümpliz hat sein eigentliches Zentrum verloren. Ein Zentrum ist ein Verkehrspunkt, ein Treffpunkt, das ist die Fussgängerzone nicht mehr. Ich halte an der Motion fest und bitte den Gemeinderat, folgende Vorschläge zu prüfen: Punkt 1: Der Quartierbus ist durch die Fussgängerzone zu führen. Punkt 2: Langfristig ist die Umwandlung zur Flanierzone mit beschränktem Verkehr und einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h anzustreben. Punkt 3: Verzicht auf die Poller, die den negativen Eindruck der Fussgängerzone zementieren und damit das Gebiet völlig isolieren würden. Ich bitte den Rat, die Motion zu überweisen und den Gemeinderat, die Anliegen der Bümplizer Bevölkerung ernst zu nehmen. Dass die Flanierzone gut funktioniert, zeigt das Beispiel Burgdorf.

Fraktionserklärungen

Für die CVP/ARP-Fraktion *German Kalbermatten* (CVP): Unsere Fraktion ist wie der Motionär mit der Antwort des Gemeinderates nicht zufrieden. Wir sind enttäuscht. Man sollte vorwärts schauen und bereit sein, zuzugeben, dass der aktuelle Zustand nicht mehr tragbar ist und sicher keine Lösung für die Zukunft bedeutet. Es fehlt an gutem Willen von Seiten des Gemeinderates, die Vorschläge ernsthaft zu prüfen. Wir respektieren den Volkswillen von 1982. Aber es muss etwas geschehen, bevor der letzte Laden geschlossen wird. Im Kreis 6 wurde die Vorlage 1982 verworfen. Die Mehrheit des Bümplizer Volkes scheint bei dieser Haltung geblieben zu sein. Kommen Sie einmal und schauen Sie die Fussgängerzone an. Besonders

nach Feierabend wird sie zu einer menschenleeren, fast geisterhaften Strasse. Ich bin überzeugt, dass viele hier im Saal ihre Haltung aufgeben und zur Einsicht kommen werden, dass Handlungsbedarf herrscht. Wir sind auch der Meinung, dass die Geschäfte Parkplätze brauchen. Die Einstellhalle des Coops ist keine Lösung. Wir können uns auch vorstellen, dass der Quartierbus in dieser Strasse eine Station erhält. Jedoch wehren wir uns gegen eine Öffnung der heutigen Fussgängerzone für den Durchgangsverkehr. Alle Bestrebungen, die zur Neubelebung der Bümplizstrasse führen, erhalten unsere Unterstützung. In einem Leserbrief in der Bümplizer Woche steht, dass die Zone definitiv verkehrsfrei mit Poller versehen werden solle. Damit würde die Sicherheit der Fussgänger entscheidend verbessert. Das wurde erreicht, doch wo bleiben die Fussgänger? Schaffen wir doch eine Begegnungszone, denn nur so kann das Zentrum Bümpliz wieder ein attraktiver Ort der Begegnung werden.

Peter Blaser (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Es ist richtig, das gesagt wurde, was in Bümpliz gemacht wurde. Einiges fehlte aber: Die Fussgängerzone ist ein Kind der Bürgerlichen. Die FDP hat sie seinerzeit in einer Petition gefordert. Ich sehe diese Fussgängerzone nicht veröden, sondern immer mehr Leute passieren, seit dort keine Autos mehr zirkulieren. Ich sehe auch kein Ladensterben. Alle Lokale sind besetzt. Es stimmt nicht, dass die Fussgängerzone Bümpliz abgelehnt worden ist, die Zentrumsplanung wurde abgelehnt. Die Fussgängerzone war ein Teil dieser Planung. Dazumal wurde die Fussgängerzone gewollt.

Wir haben alle gesehen, dass es nicht weitergeht, und die Beteiligten sind zusammengehockt. Die Stadt, das Gewerbe, die interessierten Anwohnenden und die Quartierkommission. Man hat einen Kompromiss in Form von 50 Parkplätzen mehr im Coop-Parkhaus ausgehandelt. Der andere Teil des Kompromisses ist die echte Fussgängerzone mit Pollern und Blumenschalen. Nun sind die Parkplätze gebaut und es werden wieder Einsprachen gemacht, die eine Begegnungs- statt eine Fussgängerzone wollen. Die Quartierkommission hat sich klar für die Fussgängerzone ausgesprochen. Unsere Fraktion lehnt die Motion ab, auch in Form eines Postulates.

Der 2. Punkt stimmt natürlich: Der Platz muss belebt werden, jedoch nicht nur kommerziell, sondern auch kulturell. Aus diesem Grund lehnen wir auch den Punkt 2 ab.

Für die Fraktion SVP/JSVP *Margrit Thomet* (SVP): Die Leidensgeschichte der sogenannten Fussgängerzone Bümpliz bringt uns in gute Gesellschaft mit Merligen. Seit 1982 wird am Lebensnerv des ehemals belebten und funktionierenden Dorflebens gesägt. Die Geschäfte haben grosse Einbussen erlitten und ziehen wenn möglich weg. Die Fussgängerzone wirkt an einem gewöhnlichen Wochentag wie ausgestorben. Von den Verursachenden dieser Misere wird nun verlangt, man müsse mit organisierten Aktivitäten die Zone wieder beleben. Muss sich die Bevölkerung einer realitätsfremden Vision gewisser politischer Kreise anpassen oder richtet sich die Politik nach den effektiven Bedürfnissen der Anwohnenden? Der Bund hat Anfang 2002 die gesetzlichen Grundlagen für Flanier- resp. Begegnungszonen geschaffen. In diesem Konzept ist ein friedliches und beruhigtes Zirkulieren aller Verkehrsteilnehmenden möglich und würde sich für die Bümplizstrasse bestens eignen. Die seit 1996 eingeführte Begegnungszone in Burgdorf hat sich laut Medien und Betroffenen bestens bewährt. Weshalb will der Gemeinderat aus gemachten Fehlern nicht lernen? Wir bitten den Gemeinderat, die Variante der Begegnungszone zu prüfen und sie realisieren zu versuchen. Unsere Fraktion wird der Motion zustimmen.

Einzelvoten

Irène Marti Anliker (SP): Seit Jahren wohne ich an der Grenze zu dieser Fussgängerzone. Es hat dort weitaus mehr Leute als behauptet wird. Die grösste Konkurrenz ist das grosse Coop,

das gleich daneben steht, das ist klar. Die riesige Einstellhalle bietet genug Platz für all die Leute, die mit dem Auto anreisen wollen. Am Freitag ist Markt, der grösste Stress dabei ist, dass mein Sohn nicht von den Autos überfahren wird, die trotzdem vorbeifahren. Diese gehen nicht einkaufen, sondern fahren durch die Fussgängerzone zur Bank, um nicht ein Umweglein machen zu müssen. Bedeutet eine Autostrasse Belebung? Ist das die bürgerliche Logik? Die innovativen Läden florieren. Nun soll der Staat Wirtschaftsförderung auf Wunsch derjenigen betreiben, die immer Privatinitiative beschwören; das an einem Ort, wo wirklich das Gewerbe gefordert ist. Die Fussgängerzone ist bestens erschlossen. Wenn das Gewerbe attraktive Angebote macht, ist auch der Verdienst da. Die Leute kommen nicht nur, wenn sie mit dem Auto direkt vor dem Haus halten können.

Dieter Beyeler (SD): Die SD wird einer Neugestaltung der Fussgängerzone sicher nicht zustimmen, wir unterstützen Punkt 3, die Umwandlung in eine Begegnungszone. Nur so kann das Gewerbe die Zone attraktiv machen. Wahrscheinlich diskutiert die SP die Akzeptanz nur mit der eigenen Partei und nicht mit den Leuten auf der Strasse, sonst käme sie nicht auf einen solchen Schluss. Eine reine Neugestaltung würde eine Zementierung der jetzigen, unbefriedigenden Situation bedeuten. Absolut inakzeptabel ist, dass der Gemeinderat in seiner Antwort den bestehenden Mangel an Attraktivität den Gewerbetreibenden in die Schuhe schiebt. Coop fängt alle Kunden ab, es besteht dasselbe Angebot. Die Fussgängerzone wird weiterhin nur als Abkürzungspasserelle benutzt. Eine erneute Umgestaltung wäre reine Steuergeldverschwendung.

Rolf Schuler (SP): Danke Herrn Beyeler für das Kompliment. Die Fussgängerzone ist eines der Highlights in unserem Quartier, das es der Bevölkerung ermöglicht, zu flanieren, zu spazieren, eins trinken zu gehen und Einkäufe in Spezialgeschäften zu tätigen. Es muss hier klar festgehalten werden, dass man vom einen Ende bis zum anderen zu Fuss nicht mehr als 5 Minuten braucht. Es ist für alle zumutbar, für diejenigen, die nicht so gut zu Fuss sind, gibt es entsprechende Hilfsmittel. Es ist gelogen, wenn Herr Kalbermatten behauptet, die Fussgängerzone sei Abends menschenleer. Das einzig Störende sind die relativ vielen Autos, welche die Fussgängerzone befahren. Ich möchte den Gemeinderat auffordern, Kontrollen durchzuführen, um diesem Umstand mehr Beachtung zu schenken.

German Kalbermatten (CVP): Ich muss zurückweisen, dass ich lüge. Ich lade Herrn Schuler gerne einmal an einem Abend zu einem Bier in der Fussgängerzone ein.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Der Gemeinderat hält sich einfach an die Vorgeschichte, wie sie auch in der Antwort steht. Die Rednerinnen und Redner sind sich nicht einig, welches Bümpliz sie hier vertreten. Die Meinungen gehen derart auseinander, dass der Gemeinderat gut daran tut, zu schauen, was in den letzten Jahren in dieser Sache entschieden wurde. Der Gemeinderat hat vorwärts geschaut, er akzeptiert, dass offenbar vom Quartier der Wille ausgeht, an der Fussgängerzone festzuhalten. Der Hinweis auf das Gewerbe reicht nicht, um demokratisch gefällte Entscheide nicht zu berücksichtigen. Die Fussgängerzone war immer ein Dorn im Auge von Gewerbetreibenden. Es kann auch eine Chance sein, die man jedoch auch packen muss. Der Gemeinderat ist bereit, nachzudenken, was man machen könnte; er ist bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Mit einer Motion ist nichts mehr zu prüfen, deshalb ist die Formulierung als Motion im Widerspruch zu den demokratischen Entscheiden. Eine Begegnungszone wäre durchaus denkbar, doch die Prozesse, die zu dieser Fussgängerzone geführt haben, waren vielschichtig und sind bis in die jüngste Zeit bestätigt worden.

Beschluss

Die Motion wird mit 38 : 34 Stimmen abgelehnt.

9 Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Schutz des Nordquartiers vor Durchgangsverkehr

Antrag Nr. 60

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage für verkehrsberuhigende Massnahmen im Nordquartier vorzulegen. Es sind zwei Varianten auszuarbeiten:

1. Neuregelung der Erschliessung des Nordquartiers: Der westliche Teil des Nordquartiers wird via Lorrainebrücke mit der Autobahn erschlossen, der östliche Teil bleibt unverändert über die Ein- und Ausfahrt Wankdorf erschlossen. Konsequenz dieser Lösung ist die Aufteilung des Quartiers in mindestens zwei Verkehrsräume, welche jedoch für öffentliche Fahrzeuge (öffentlicher Verkehr, Feuerwehr, Polizei, Sanität) jederzeit durchlässig bleiben. Für den rein lokalen Geschäftsverkehr kann der Gemeinderat eine zeitlich limitierte oder unbeschränkte Durchlässigkeit gewähren.
2. Reduktion des Durchgangsverkehrs um mindestens 50% (KÜL + mind. 30%). Dazu ist der Verkehr auf den Hauptachsen zu verlangsamen, sind Querungsstrassen für den motorisierten Individualverkehr zu sperren und der öffentliche Verkehr ist generell aufzuwerten. Weitere Massnahmen sind die Schaffung von Begegnungs- und Flanierzonen, von autofreien resp. autoarmen Plätzen und attraktiven Fuss- und Veloverbindungen.

Begründung

Das Nordquartier ist eines der vom motorisierten Individualverkehr (MIV) am stärksten belasteten Quartiere der Stadt Bern. Grenzwertüberschreitungen bei Luft und Lärm sind an der Tagesordnung. Verkehrsintensive Nutzungen im ESP-Wankdorf bewirken Pendler- und Parkplatzsuchverkehr und die Achse Wankdorf-Lorraine-Bahnhof hält mit rund 24 000 Fahrzeugen pro Tag auf der Lorrainebrücke einen traurigen Spitzenplatz inne. Es ist zu befürchten, dass der Verkehr ohne geeignete Massnahmen in Zukunft weiter zunehmen wird. Zudem sind sowohl im Nordquartier als auch in anderen Stadtteilen Planungen vorgesehen oder in Umsetzung, welche einen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen im Nordquartier haben und zu weiterem Mehrverkehr führen können. So wirkt sich der Verkehrsversuch beim Bahnhofplatz positiv aus, während ein allfälliger Bau des Neufeldzubringers zu einer Abnahme des Netzwidestands in der Länggasse und damit ohne geeignete Gegenmassnahmen zu Mehrverkehr in den angrenzenden Quartieren führen könnte.

Das Ziel der städtischen Verkehrspolitik muss eine Reduktion des Autoverkehrs in der ganzen Stadt sein. Ansatzpunkt für eine gesamtstädtische Verkehrsplanung ist die angestrebte Verkehrsreduktion auf dem Bahnhofplatz. Im Rahmen des Öffentlichkeitsforums Masterplan Bahnhof Bern wurde dann auch eine Reduktion von bis zu 50% bis ins Jahr 2005 als realistisch betrachtet. Die Weiterführung des Verkehrsversuchs Bahnhofplatz ist deshalb ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Ausser der vom Berner Stimmvolk mit grossem Mehr angenommenen kurzfristigen Übergangslösung KÜL, welche eine Reduktion von 20% zum Ziel hat, fehlen jedoch griffige Massnahmen in weiteren Quartieren.

Die geforderte Vorlage bewirkt eine Reduktion des unnötigen Durchgangsverkehrs und erhöht dank weniger Lärm und Abgasen die Lebensqualität im Nordquartier. Zudem führt die Umsetzung der geforderten Massnahmen zu einem Umsteigeeffekt vom MIV zum öffentlichen Ver-

kehr (öV) und Langsamverkehr. Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass eine solche Verlagerung ohne wirtschaftliche Einbussen realisiert werden kann.

Bern, 25. Oktober 2001

Antwort des Gemeinderats

1. Allgemeines

Der Gemeinderat hat seine Vorstellungen vom städtischen Verkehrssystem der Zukunft u.a. im Verkehrskonzept 95 zum räumlichen Stadtentwicklungskonzept (STEK VK 95) umschrieben: „Die Zukunft der Verkehrspolitik liegt im Betrieb eines Verkehrssystems, das alle Bewegungsarten umfasst und auf der Angebotsplanung und der Nachfragelenkung basiert.“

In städtischen Verhältnissen haben der öV und der Langsamverkehr ohne Zweifel eine herausragende Bedeutung. Aber auch der MIV erfüllt wichtige Funktionen. Er ist im Übrigen ein Faktum und lässt sich mit Verboten nicht aus der Welt schaffen. Die Verkehrspolitik muss deshalb primär darauf ausgerichtet sein, den MIV möglichst effizient und immissionsarm abzuwickeln. Angebotsplanung im Sinne des STEK VK 95 bedeutet, dass trotz der immer noch zu beobachtenden Zunahme des motorisierten Verkehrs¹ bei der Neuorganisation der heutigen Verkehrsflächen die *Quartierverträglichkeit*, die *Verkehrssicherheit* und die *Umweltqualität* im Vordergrund stehen, nicht die Nachfrage nach mehr Kapazität.

Der Gemeinderat hält fest, dass die Erhöhung der Sicherheit und Quartierverträglichkeit des Verkehrs und der Umweltqualität im *einen* Stadtteil nicht auf Kosten eines *anderen* Stadtteils erfolgen darf. Auf der Basis dieser Vorgabe entsteht zurzeit der Richtplan MIV für das Nordquartier: In enger Zusammenarbeit mit der Quartierkommission Dialog Nordquartier werden Netzvarianten und Massnahmenpakete entwickelt und bezüglich ihrer Vor- und Nachteile untersucht und bewertet. Dieser seit längerem laufende Planungsprozess bleibt nur fair und glaubwürdig, wenn seine Ergebnisse nicht vorweggenommen werden, indem der Stadtrat jetzt dem Gemeinderat und der Verwaltung einen Auftrag in Form der vorliegenden Richtlinien-Motion erteilt. Der Gemeinderat ist aber bereit, die im Vorstoss skizzierten Ideen einer Verkehrsberuhigung im Nordquartier im Rahmen der Quartierplanung und der Erarbeitung des Richtplans MIV aufzunehmen und zu prüfen. Dabei dürfte sich zeigen, ob und wie weit die Erwartungen bezüglich Entlastung des Nordquartiers vom Verkehr realistisch sind.

2. Zum Ansatz der Variante 1

Tatsächlich könnte der Durchgangsverkehr im Nordquartier mit einer Teilung des Quartiers theoretisch unterbunden werden. Von den Auswirkungen dieser Teilung betroffen wäre aber auch der motorisierte Verkehr mit Start und Ziel im Nordquartier selber. Der Gemeinderat bezweifelt, dass mit einem dem Nutzen angemessenen Aufwand für technische Einrichtungen und für Kontrollen eine zeitlich limitierte oder gar unbeschränkte Durchlässigkeit für den „rein lokalen Geschäftsverkehr“ überhaupt hergestellt werden könnte. Er kann sich auch der Auffassung nicht anschliessen, dass mit dem Ansatz der Teilung die Verkehrsnachfrage gedämpft würde. Vielmehr ist zu erwarten, dass daraus Umwegfahrten und eine Zunahme des Verkehrs auf ebenfalls problematischen Strassenabschnitten in angrenzenden Stadtteilen resultierten. Ausserdem liesse sich eine Teilung des Nordquartiers mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht in der nötigen Konsequenz, nämlich lückenlos, umsetzen. Jede erfolgreiche Einsprache gegen eine der zahlreichen baulichen Sperren, die nötig wären, ergäbe eine Lücke, die unweigerlich zu Schleichverkehr führte.

Der Gemeinderat hält fest, dass das Stadtzentrum für motorisierten Verkehr erreichbar bleiben muss, wenn auch nicht in unbeschränktem Mass. Weil es für Fahrten zwischen dem Stadtzentrum und der Region im Nordwesten der Stadt keine unproblematischen Alternativrouten gibt, muss das Basisnetz des Nordquartiers auch in Zukunft einen angemessenen

Beitrag an die Erschliessung des Stadtzentrums leisten. Aus diesen Gründen erachtet der Gemeinderat eine Teilung des Nordquartiers in mindestens zwei Verkehrsräume als problematischen Ansatz. Er wird aber gemäss der mit „Läbige Stadt“ abgeschlossenen Vereinbarung, sofern diese in Kraft tritt, zusammen mit dem Richtplan MIV eine Variante „Wabenlösung“ zumindest *zur Mitwirkung* auflegen. Dann wird sich zeigen, ob Massnahmen im Sinne der Variante 1 überhaupt mehrheitsfähig und durchsetzbar wären.

3. Zum Ansatz der Variante 2

Der Gemeinderat ist bereit, entsprechende Massnahmen zu prüfen; aber er meldet schon jetzt Vorbehalte bezüglich Grössenordnung der erwarteten Verkehrsreduktion an. Die geforderte Reduktion ist mit den vorgeschlagenen Eingriffen allein mit Sicherheit nicht zu erreichen. Sie würde ähnlich einschneidende Massnahmen erfordern wie die Variante 1. Die beiden Varianten unterscheiden sich deshalb nur unwesentlich.

Wenn im Rahmen des Öffentlichkeitsforums Masterplan Bahnhof Bern – übrigens nicht von Seiten der Verwaltung – davon gesprochen wurde, dass eine Reduktion des motorisierten Verkehrs um 50% realistisch sei, so bezog sich diese Aussage eben auf den Perimeter des Masterplans. Sie kann nicht einfach auf das Nordquartier übertragen werden. Eine Reduktion des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz über die Wirkung der KÜL-Massnahmen hinaus lässt sich nur mit weiteren verkehrslenkenden Massnahmen auf den Haupteerschliessungsachsen des Stadtzentrums erreichen. Wie gross der Beitrag des Nordquartiers an eine zusätzliche Verkehrsreduktion auf dem Bahnhofplatz sein könnte, wird die Prüfung von angemessenen Massnahmen im Rahmen der Arbeiten am Richtplan MIV zeigen.

4. Fazit

Der Gemeinderat hält dafür, dass der eingeschlagene Weg für die Bearbeitung der Richtpläne MIV geeignet ist, eine breite Diskussion und demokratische Entscheidungsfindung in Bezug auf das künftige Verkehrsnetz im Nordquartier zu gewährleisten. Er lehnt es deshalb ab, im jetzigen Zeitpunkt verbindliche Aufträge für bestimmte verkehrslenkende Massnahmen entgegenzunehmen. Hingegen ist er bereit, die der Motion zugrundegelegten Ideen und Vorschläge im laufenden Prozess ebenfalls zu prüfen und zur Diskussion zu stellen.

Antrag

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

Der Motionär *Michael Aebersold* (SP): Man kann nicht behaupten, dass der Gemeinderat die Motion liegengelassen hat. Die Situation im Nordquartier wurde am 14. März bereits diskutiert. Sie hat sich nicht verbessert, es ist nach wie vor überbelastet. Um die Probleme zu lösen, braucht es eine Verkehrsreduktion. Es ist in der Wissenschaft längst bekannt, dass der Verkehr ein Problem ist. Es ist auch erwiesen, dass der Verkehr zunimmt. Der Gemeinderat schreibt in seiner Antwort, dass der motorisierte Individualverkehr möglichst effizient und immissionsarm sein sollte. Sicherheit und Quartierverträglichkeit in einem Stadtteil dürfe nicht auf Kosten eines anderen stattfinden. Das ist genau der Grund, weshalb wir schon immer ein Gesamtkonzept verlangt haben. Gerade nach der Abstimmung zum Neufeldzubringer braucht es etwas im Nordquartier, um den Mehrverkehr entsprechend zu unterdrücken. Es ist klar sinnvoll, die Innenstadt grundsätzlich mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen und in einer zweiten Phase mit dem Individualverkehr. Die Reduktionsmassnahmen gemäss Masterplan beziehen sich nicht nur auf den Bahnhofplatz. Man kann mit einer effizienteren Beladung der Autos viel erreichen, auch mit dem Umsteigen auf das Velo oder auf die Füsse für kurze Strecken. Das sind Argumente, die sich nicht nur auf den Bahnhofplatz beziehen. Das Killerargument Richtpläne kann auch nicht benutzt werden, um die Motion nicht anzunehmen. Zu

den Umwegfahrten: Es wird auch dem eifrigsten Autofahrenden einmal zu dumm, zum Zigarettenholen das Auto zu nehmen. Ein zweiter Mythos ist das bürgerliche Hohelied der toten Innenstadt. Zu dieser Motion wurde uns vorgeworfen, sie sei „aus den Augen, aus dem Sinn“. Ist es nicht eher ein Tunnel, oder ein Parkhaus, in denen wir die Autos verstecken können? Aus diesen Gründen sind wir überzeugt, dass unsere zwei Varianten richtig sind und seriös geprüft werden sollen. Wir halten an der Motion fest. Ich bin optimistisch und glaube, dass der Mensch einmal umsteigen wird.

Fraktionserklärungen

Ernst Stauffer (ARP) für die Fraktion CVP/ARP: Unsere Fraktion stellt fest, dass viele Bernerinnen und Berner in irgendeiner Art motorisiert sind. Niemand aber wünscht die negativen Folgen. Wir erachten ein Aufteilen des Nordquartiers in zwei Verkehrsräume als untaugliches Mittel. Der Parkplatzsuchverkehr würde sicher nicht abnehmen. Das Rad der Zeit kann nicht mehr zurückgedreht werden. Die Autos sind da. Wir sprechen hier vom Nordquartier, wo vielerlei beheimatet ist: Wankdorfstadion, Schlachthof, Ausstellungszentrum, Zentrallaboratorium, Garagen und so weiter. Die Folge sind die Pendler, Kunden und Geschäftsleute, die mit dem Auto kommen. Weshalb haben wir den Suchverkehr? Weil es zuwenig Parkplätze gibt. Mit einer Teilung des Quartiers müssten Umwege in Kauf genommen oder andere Stadtteile mit Mehrverkehr beglückt. Der Durchgangsverkehr soll möglichst auf die Autobahn dirigiert werden. Dazu wäre eine vorzeitige Signalisation zu prüfen. Der gemeinderätlichen Antwort auf die Motion entnehmen wir, dass die Forderungen geprüft worden sind und die Motion abgelehnt wird. Es erstaunt deshalb, dass der Gemeinderat den Vorstoss als Postulat entgegennehmen will. Er soll neue Varianten prüfen, ohne Teilung des Nordquartier. Unsere Fraktion lehnt die Motion auch als Postulat ab.

Für die Fraktion FDP *Hans Ulrich Suter*: Ich glaube nicht, dass die SP von uns Zustimmung zu dieser Motion erwartet. Wir lehnen sie auch als Postulat ab, da wir der Ansicht sind, es sei alles bereits geprüft worden. Die SP/JUSO sollte endlich zur Kenntnis nehmen, dass die Lorrainebrücke, der Nordring und die Winkelriedstrasse zum Basisnetz der Stadt gehören, an dem nicht immer wider manipuliert werden kann. Die FDP ist erfreut, dass der Gemeinderat in seiner Antwort dazu steht, dass das Stadtzentrum für den motorisierten Verkehr erreichbar sein muss. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Ausfallachse hat sich in letzter Zeit nicht erhöht. Nutzfahrzeuge in diesem Abschnitt sind mehrheitlich Zulieferer. Probleme gibt es nur, wenn auf dem Felsenauviadukt Stau herrscht. Im übrigen sollten zuerst die Auswirkungen der KÜL abgewartet werden. Die Massnahmen am Bubenbergplatz kommen erst jetzt zum Tragen. Es hat die bürgerlichen Vertreter im Dialog Nordquartier sehr erstaunt, dass die beiden SP-Vertretungen es nicht für nötig befunden haben, das Gremium über das für das Quartier wichtige Vorhaben zu informieren. Der Dialog Nordquartier befasst sich schwergewichtig mit Verkehrsfragen und ist kürzlich vom Gemeinderat als Quartierkommission akzeptiert worden.

Peter Bernasconi (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Im Norden und im Osten von Bern kommt Verkehr von Solothurn, Kirchberg, Schönbühl, Utzenstorf, Biel, Schüpfen, Lyss und so weiter in die Stadt. Um diesen Verkehr in die Stadt zu bringen, braucht es Strassen. Dass nicht Verkehrsförderung in grossem Mass betrieben werden soll, findet auch unsere Partei. Der erwähnte Verkehr geht über 3 Strassen ins Zentrum: Nordring, Ostring und Neubrückestrasse. Im Osten und im Süden gibt es mehrere Einfallstrassen. Wenn nun der Nordring geschlossen, fällt das gesamte Verkehrskonzept auf den Kopf. Der Gemeinderat soll nun im Zusammenhang mit KÜL Vorschläge machen, welche die Situation lösen. Unsere Fraktion schlägt deshalb vor, die Motion abzulehnen. Hören wir auf mit Einzelvorstössen und Hickhack.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Es ist klar, dass das Nordquartier viele Probleme hat und Verkehrsreduktionen erwünscht sind. Es ist auch klar, dass die Vorschläge mögliche Lösungen sind, die man prüfen kann, jedoch nicht bereits in verbindlicher Form. Insbesondere Probleme wie die Verdrängung in andere Quartiere oder Behinderung der quartiereigenen Mobilität müssen einer eingehenderen Prüfung unterzogen werden. Wenn nun die Motion überwiesen wird, heisst das, dass die nötige Diskussion im Quartier bereits entschieden wird. Es ist nicht der Weg, der uns zum Ziel führen wird. Ich verstehe die Anliegen des Nordquartiers. Der aufgezeigte Weg ist eine Option unter mehreren. Die Arbeit der Verwaltung ist es nun, welche andere Wege auch sinnvoll wären. Dass die Wabenlösung ein Weg sein kann, ist dem Gemeinderat klar. Es ist nicht die Zeit, verbindliche Aufträge zu geben, es wäre auch im Interesse einer guten Abstützung im Quartier, wenn die Vorstösse in Form von Postulaten überwiesen würden.

Beschluss

Die Motion wird mit 36 : 29 Stimmen bei 2 Enthaltungen überwiesen.

10 Motion Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL): Überführung des Inhalts des Sachplans "Parkierung auf den Allmenden" in die baurechtliche Grundordnung; Fristverlängerung für Neutraktandierung

Antrag Nr. 59

Die Frist für die Neutraktandierung der Motion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL) betreffend Überführung des Inhalts des Sachplans "Parkierung auf den Allmenden" in die baurechtliche Grundordnung wird bis 29. März 2004 verlängert.

Beschluss

Die Fristverlängerung wird stillschweigend genehmigt.

- Die Traktanden 11 bis 14 werden in einer späteren Sitzung behandelt. -

Eingänge

Es werden eine Motion und drei Interpellationen eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!GPB, GFL/EVP (Michael Aebersold, SP / Catherine Weber, GB / Peter Künzler, GFL): Städtische Energiefachstelle

Zehn Jahre nach der Umwelt- und Entwicklungskonferenz in Rio de Janeiro 1992 ist dem damals lancierten Programm zur Förderung von nachhaltigen Entwicklungen auf kommunaler Ebene noch kein flächendeckender Erfolg beschieden. Auch in Bern steht die Entwicklung erst am Anfang. Gemäss den Legislaturrichtlinien 2001-2004 des Gemeinderats stehen heute endlich finanzielle Mittel für Projekte im Rahmen einer lokalen Agenda 21 zur Verfügung. Am 7. März 2002 hat der Stadtrat zudem die Einführung eines Umweltmanagementsystems (UMS) in der Stadtverwaltung Bern genehmigt.

Die grössten ökologischen Probleme erwachsen aus einer falschen Energiepolitik. Bern als Kernstadt einer grossen Agglomeration braucht deshalb in seiner Verwaltung eine starke, von den Stromproduzenten unabhängige Energiefachstelle, welche die nötigen Daten sammelt, Grundlagen erarbeitet, Impulse gibt und Massnahmen vorschlägt, welche die Lebensqualität in der Stadt Bern nachhaltig günstig beeinflussen und die Energiestadt Bern auszeichnen.

Zentrale Stelle für Koordination und Umsetzung einer wirksamen Umweltpolitik und einer Lokalen Agenda 21 mit Projekten wie dem UMS ist das Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle der Stadt Bern (AfUL). Dieses betreibt auch das Umwelttelefon und ist für die Umweltberatung zuständig. Will die Stadt Bern eine Lokale Agenda 21 umsetzen, muss das AfUL als zentrales Kompetenzzentrum deshalb auch den Bereich Energie abdecken. Die von Kanton und Bund erarbeiteten Grundlagen und Programme müssen zentral verarbeitet und weiter vermittelt werden können.

Es macht deshalb keinen Sinn, die Energiefachstelle – wie im Rahmen des 7. Sparpaktes geplant – auf den 1. Januar 2003 aus der Verwaltung auszugliedern und damit Know-how zu verlieren. Vielmehr ist die heute noch der HSE unterstellte Energiefachstelle in die BUI überzuführen und beim AfUL zu integrieren. Damit wird dort vorhandenes Wissen verstärkt und ein kompetentes Umweltamt geschaffen. Eine nachhaltige Energiepolitik nützt schlussendlich nicht nur der Umwelt, sondern auch dem Portemonnaie. Gerade im Energiebereich ist das Sparpotential schon mittelfristig gross.

Im Sinne einer Richtlinienmotion beauftragen die Unterzeichnenden deshalb den Gemeinderat, auf die Ausgliederung der Energiefachstelle aus der Stadtverwaltung zu verzichten und sie stattdessen in die BUI (AfUL) zu überführen. Aufgaben und Pflichtenheft sind dabei unter den Aspekten „Lokale Agenda 21“ und „UMS“ zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

Bern, 16. Mai 2002

Interfraktionelle SP/JUSO, GB/JA!GPB, GFL/EVP (Michael Aebersold, SP / Catherine Weber, GB / Peter Künzler, GFL), Beat Zobrist, Peter Blaser, Rosmarie Okle Zimmermann, Liselotte Lüscher, Andreas Krummen, Irène Marti Anliker, Béatrice Stucki, Walter Christen, Corinne Mathieu, Miriam Schwarz, Raymond Anliker, Margareta Klein-Meyer, Barbara Mühlheim, Doris Schneider, Oskar Balsiger, Marie-Louise Durrer, Blaise Kropf, Daniele Jenni, Rolf Schuler, Margrit Beyeler, Margrit Stucki-Mäder, Melanie Leskow, Guglielmo Grossi, Ruedi Keller, An-

dreas Zysset, Ursula Rudin-Vonwil, Barbara Streit-Stettler, Michael Jordi, Erik Mozsa, Natalie Imboden, Ueli Stückelberger, Michael Burri, Sylvia Spring Hunziker

Interpellation Hans-Ulrich Suter (FDP): Verlegung von Bundesämtern in andere Gemeinden

Seit einiger Zeit verliert die Stadt Bern Bundesämter nicht nur an Gemeinden in andern Kantonen, sondern auch an Vorortsgemeinden. Im Rahmen des neuen Raumkonzepts will der Bundesrat die Zentralverwaltung mit wenigen Ausnahmen aus der Kernzone der Stadt auslagern. So soll z.B. das Bundesamt für Verkehr mit rund 270 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in wenigen Jahren nach Ittigen verlegt werden.

Auch wenn der Bund selber direkt keine Steuern bezahlt, ist der Wegzug eines Bundesamtes aus der Sicht der Stadt zu bedauern, vor allem auch deshalb, weil es sich bei den Arbeitskräften in der Mehrzahl um Berufspendler handelt, die ihren Wohnsitz ausserhalb der Stadt Bern haben. Diese verpflegen sich über Mittag in unserer Stadt und erledigen hier auch einen Teil ihrer Einkäufe. Am Standort eines Bundesamtes finden zudem häufig auch grössere Sitzungen mit aussenstehenden Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt.

Im Hinblick auf die in Gang gekommene Diskussion, auswärtige Arbeitskräfte nicht mehr ausschliesslich am Wohnort, sondern z.T. auch am Arbeitsort zu besteuern, ist es aus unserer Sicht besonders wichtig, keine weiteren Bundesämter zu verlieren. Ich bitte deshalb den Gemeinderat um Auskunft, was er gegen den Wegzug weiterer Bundesämter zu unternehmen gewillt ist und welche Strategien er für das Stadtmarketing im Bereich „Bundesverwaltung“ verfolgt.

Bern, 16. Mai 2002

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

Interfraktionelle Interpellation GB/JA!/GPB, GFL/EVP, CVP/ARP, SVP/JSVP: (Natalie Imboden, GB / Ueli Stückelberger, GFL / Barbara Streit, EVP / German Kalbermatten, CVP / Erich Ryter, SVP): 7 statt 5!: Wie bürgerInnennah ist der Berner Gemeinderat?

Anlässlich der Regierungsreform, die auf Januar 2001 in Kraft getreten ist, hat der Gemeinderat festgehalten, dass er „für die politische Arbeit mehr Zeit“ brauche. Einerseits weil aufgrund komplexer politischer Probleme (z.B. Regionalverkehr, Kulturverträge) gemeinsam mit der Region, dem Kanton und dem Bund tragbare Lösungen gesucht werden müssen. Andererseits weil die „Zusammenarbeit mit privaten Organisationen“ in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen hat. Zudem hat der Gemeinderat im Rahmen des 9. Massnahmenpaket zur Haushaltverbesserung drei Delegationen für die Verhandlungen mit Bund, Kanton und der Region mit je drei GemeinderätInnen beschlossen.

Dazu kommen die wichtigen Kontakte mit einzelnen, aber auch organisierten Bürgerinnen und Bürger. Aktuelle Stichworte dazu sind: Mitwirkung der Bevölkerung, Quartierpartizipation, Mitwirkung von Kindern/Jugendlichen. In einer Zeit von verstärkter politischer Abstimmungs- und Wahlabstinenz, haben die Behörden die Zeichen der Zeit verstanden und reagieren sehr sensibel und offen mit mehr „BürgerInnennähe“. Eine gelebte Demokratie auf Stadtebene lebt von der Nähe zwischen den BewohnerInnen Berns und den Behörden, insbesondere auch

den GemeinderätInnen. Der Gemeinderat beabsichtigt nun aber die Zahl der GemeinderätInnen von bisher 7 auf neu 5 zu reduzieren. Damit werden künftig weniger politische Parteien an der Exekutive beteiligt sein. Insbesondere mittleren und kleineren Gruppierungen wird die Teilhabe massiv erschwert. Dies führt zu einer politischen Verarmung, gleichzeitig stehen aber auch weniger Ressourcen für die Kontakte mit der Bevölkerung und die stadtinterne und externe politische Vernetzung zur Verfügung.

Die komplexen Probleme der städtischen Politik im Gefüge mit Region, Bund und Kanton und der Anspruch auf mehr „BürgerInnennähe“ verlangt nach genügend Ressourcen. Damit die wichtigen, anstehenden Entscheide über die Anzahl GemeinderätInnen in voller Kenntnis der heutigen Situation gefällt werden können, bitten wir den Gemeinderat – bevor die Entscheide in der vorberatenden Kommission und im Stadtrat fallen – um Auskunft zu folgenden Fragen:

1. Wie hat sich die Regierungsreform bezüglich des Ziels: „mehr Zeit für die politische Arbeit“ ausgewirkt?
2. Wie hat sich die Regierungsreform bezüglich ihrer Absicht, eine gleichmässige Verteilung der Arbeitslast und Führungsverantwortung zu erhalten, ausgewirkt?
3. Wie hoch ist heute die durchschnittliche Arbeitsbelastung der einzelnen Gemeinderatsmitglieder (in Stunden pro Arbeitswoche)?
4. Wie hoch ist der Anteil folgender Tätigkeiten an der Gesamtbelastung der einzelnen GemeinderätInnen und wo sind welche Veränderungen zu beobachten?
 - Kontakte/Kommunikation/Zusammenarbeit mit einzelnen Bürgerinnen und Bürgern
 - Kontakte/Kommunikation/Zusammenarbeit mit organisierten Bürgerinnen und Bürgern, wie Quartierorganisationen, BürgerInneninitiativen (z.B. gegen Poststellenschliessung).
 - Kontakte/Kommunikation/Zusammenarbeit mit wirtschaftlichen, gemeinnützigen und kulturellen Unternehmungen und Organisationen (GO Art. 91)
 - politische Ämter (GO Art. 92)
 - Zusammenarbeit mit Region, Kanton und Bund (GO Art. 96) inklusive Gemeinderat-Delegationen
 - Politische Leitung als Gesamtgemeinderat (GO Art. 94)
 - Politische Leitung der eigenen Direktion
 - Führung der Verwaltung (inkl. Delegation vollziehender Aufgaben an die Verwaltung)
5. Welche Auswirkungen hat die Regierungsreform bisher und künftig auf die städtischen Angestellten; und in finanzieller Hinsicht?

Bern, 16. Mai 2002

Interfraktionelle GB/JA!/GPB, GFL/EVP, CVP/ARP, SVP/JSVP (Natalie Imboden, GB / Ueli Stückelberger, GFL / Barbara Streit, EVP / German Kalbermatten, CVP / Erich Ryter, SVP), Daniel Kast, Beat Schori, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Michael Jordi, Hans Ulrich Gränicher, Margrit Thomet, Thomas Weil, Barbara Streit-Stettler, Kurt Hirsbrunner, Peter Bernasconi, Doris Schneider, Annemarie Sancar-Flückiger, Daniele Jenni, Catherine Weber, Ursula Rudin-Vonwil, Peter Künzler

Interpellation Fraktion GB/JA!/GPB (Catherine Weber, GB): Stadtpolizei Bern: Hausgemachte Überstunden?

Im „Bund“ vom 7. Mai 2002 gibt der Kommandant der Stadtpolizei Bern Auskunft über 4200 aufgelaufene Überstunden für die Zeit von Januar bis Ende März 2002, die sowohl auf verschiedene Einsätze als auch auf vakante Stellen zurückzuführen seien. Insbesondere die geltend gemachten Überstunden für die, im Auftrag des Kantons durchgeführte Räumung der

Johanneskirche vom 27. Februar 2002 hinterlassen ein grosses Fragezeichen: Die zu verhaftenden Sans papiers waren bekanntlich nicht mehr in der Kirche und es ist unverständlich, wie vor diesem Hintergrund 1600 Überstunden (200 „normale“ Arbeitstage à 8 Stunden) gemacht werden konnten.

Wir fragen deshalb den Gemeinderat:

1. Wie können 1600 Überstunden verbucht werden für eine Aktion, die eigentlich gar keine war, da die zu räumende Kirche leer war, bzw. die zu verhaftenden Sans papiers vor der polizeilichen Räumungsaktion vom 27. Februar 2002 bereits weg waren?
2. Inwiefern beteiligt sich der Kanton als Auftraggeber an den Kosten für die Räumungsaktion der Johanneskirche vom 27. Februar?
3. In welcher Relation stehen die total 4200 Überstunden zu den „ordentlich“-geleisteten Arbeitsstunden, bzw. wie genau setzen sie sich zusammen (wie vielen Stunden davon sind „nur“ Zeitzuschläge, auf welche Einsätze und auf wie viele Personen verteilen sich die Überstunden)?
4. Wie viele Abgänge sind seit Januar 2002 bis Mitte Mai bei der Stadtpolizei zu verzeichnen und wie viele und welche Stellen sind mit Stichdatum 31. Mai insgesamt vakant?
5. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass – angesichts der Personalknappheit, der zu kompensierenden Überstunden und im Hinblick auf die Sommerferien – klare personalpolitische Prioritäten bei der Polizeiarbeit gesetzt werden sollten, namentlich mit dem Verzicht auf die personalintensive und sinnlose Jagd auf Cannabis-Geniessende und mit dem Verzicht auf Wegweisungen?

Bern, 16. Mai 2002

Fraktion GB/JA!/GPB (Catherine Weber, GB), Natalie Imboden, Doris Schneider, Blaise Kropf, Erik Mozsa, Michael Jordi, Daniele Jenni, Annemarie Sancar-Flückiger

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Annemarie Sancar-Flückiger*

Die Protokollführerin: *Anna Tschannen*