

Genehmigt am 18.10.2001

Protokoll Nr. 41

Sitzung von Donnerstag, 16. August 2001, 20.40 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Christoph Stalder

Anwesend:

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

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

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

Entschuldigt:

Jsabelle Blunschy
Esther Kälin Plézer

Rudolf Keller
Barbara Streit-Stettler

Thomas Weil

Vertretung des Gemeinderats:

Adrian Guggisberg
Edith Olibet
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Kurt Wasserfallen

Dringlicherklärung einer Interpellation

Mit 32 zu 28 Stimmen bei 4 Enthaltungen wird die Dringlichkeit der *Motion Straub (EVP)*:
Wurden wichtige bauliche Sanierungsmassnahmen im Standplatz Buech vergessen? bejaht.

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

2 Wahl der Ratssekretärin / des Ratssekretärs

Christoph Stalder, Stadtratspräsident: Ihr habt meine Ausführungen in der ersten Sitzung anhören können. Ihr hattet die Gelegenheit, mit Frau Jegher und Herrn Stampfli zu sprechen. Ich habe noch zwei Ergänzungen zu machen: Erstens, wenn es um die Ausgestaltung der Aufgaben des Ratssekretariates geht, dann hat natürlich auch unsere Rechtsetzungskommission eine wichtige Funktion, welche reglementsgemäss definiert wird. Sie ist demnach auch bei der Schaffung der weiteren Stellen involviert. Zweitens schlagen wir vor, zwei Personen im Job-Sharing für das Ratssekretariat zu wählen. Was passiert, wenn eine dieser beiden Personen ausscheidet? Auch mit dieser Frage hat sich das Büro bei der Vorbereitung dieser Wahl befasst und hat sie mit Frau Jegher und Herrn Stampfli ganz klar besprochen. Es ist klar, wir wählen sie beide zusammen für diese eine Stelle. Fällt eine von den Personen aus, ist dieses Ratssekretariat neu zu besetzen. Das ändert sich nicht, auch wenn Herr Stampfli die Absicht bekundet hat, dieses Ratssekretariat auch alleine zu führen. Doch dafür müsste die Wahl dann wieder neu vorgenommen werden.

Beschluss

Der Wahl von Frau Annina Jegher und Jürg Stampfli im Job-Sharing – zusammen zu 100% – zur Ratssekretärin/zum Ratssekretär wird mit grossem Mehr bei drei Enthaltungen und ohne Gegenstimme zugestimmt.

Christoph Stalder, Stadtratspräsident: Die beiden Gewählten, die heute Abend leider nicht mehr da sein können, werden sobald wie möglich informiert werden. Ich denke, dass wir hiermit einen ganz gewaltigen Schritt zur Emanzipation des Stadtrats unternommen haben. Wir haben die konsequente Gewaltentrennung, welche in der neuen GO vorgesehen ist, weitergeführt. Wir werden von unserer Seite her alles daran setzen, dass die Zusammenarbeit gut funktioniert. Ich möchte bei dieser Gelegenheit der Stadtkanzlei, der Leitung der Stadtkanzlei – Frau Maeder und Herrn Häberli – und allen ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Zusammenarbeit danken. Diese Zusammenarbeit hört natürlich nicht auf. Sie werden uns auch weiterhin begleiten. Die nächsten paar Monate sowieso noch, aber auch darüber hinaus. Das Ratssekretariat und der Stadtrat können in ihrer Aufgabe nur erfolgreich sein, wenn wir sehr eng mit dem Gemeinderat und der Stadtkanzlei zusammen arbeiten und wir am gleichen Strick ziehen. Ich bin sehr zuversichtlich, dass das auch der Fall sein wird. Zudem auch vielen Dank für das Vertrauen, welches Sie dem Büro für sein Auswahlverfahren bekundet haben. Damit erkläre ich Annina Jegher und Jürg Stampfli für gewählt.

14 Motion Andreas Zysset (SP): Kasernenwiese auch für Kinder und Bevölkerung aus dem Quartier

Antrag Nr. 118

Der Gemeinderat wird aufgefordert, dem Stadtrat eine Kreditvorlage mit folgendem Inhalt zu unterbreiten:

1. Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Kasernenstrasse und Realisierung der dafür notwendigen baulichen Massnahmen.
2. Bau eines Trottoirs entlang der Kasernenwiese (Beundenfeldstrasse und Kasernenstrasse) unmittelbar angrenzend an den Zaun.
3. Einladende Gestaltung und Erhöhung der Sicherheit beim Eingangsbereich und Verbesserung der Zugänglichkeit.

Begründung

Militär und Quartier unterliegen dauerndem Wandel: Während

- die Armee kleiner wird,
 - ihr nationaler Aspekt zunehmend zugunsten internationaler friedenssichernder Aspekte abnimmt,
 - ihre Bedeutung zunehmend an sachlichen und weniger an historisch – emotional gefärbten Kriterien gemessen wird
 - und demnach die Bedeutung militärischer Präsenz in den Innenstädten abnimmt,
- steigt der Bedarf an Naherholungsflächen, an quartierbezogener Lebensqualität stetig.

Erfreulicherweise hat das VBS die Zeichen der Zeit erkannt und in einzelnen Teilen den Rückzug aus der (militärisch eher überholten) Präsenz im Breitenrain angetreten (z.B. Kavallerie, neu Fachhochschule). Während der letzten gut hundert Jahren war dies anders: Es galt, die Kaserne als „militärisches Sperrgebiet“ klar und hart vom zivilen Bereich abzugrenzen. Dementsprechend präsentiert sich heute die Situation im Nordquartier: Eine Art „doppelte Mauer“ riegelt das Kasernenareal für alle sicht- und spürbar vom Rest der Stadt ab: Einerseits bildet ein recht hoher Zaun die Grenze, andererseits ist es der Autoverkehr, der entlang dieses Zaunes fast noch markanter die Grenze markiert. Wenn schon seitens des Militärs heute erfreulicherweise Zeichen der Öffnung erfolgen, so muss die Stadt jetzt das ihre beitragen, damit aus der unternutzten Kasernenumgebung, mit ihren riesigen Grünflächen ein Ort der Begegnung, des Spielens und der Kinder werden kann.

Zu den einzelnen Punkten:

1. Allein schon die Tatsache, dass nächstens die Studentinnen und Studenten der Berner Fachhochschule für Musik an der Kasernenstrasse ausgebildet werden, unterstreicht, wie sehr sich die Zeiten und die Bedürfnisse ändern: Wo vor Jahrzehnten Kavallerie exerzierte, werden zukünftig Berufsmusikerinnen und -musiker ihre Ausbildung erhalten. Tempo 30 vor dem ersten Unfall ist vor einer Schule ein Muss, alles andere wäre fahrlässig.
2. Der Richtplan Fuss- und Wanderwege verlangt als Massnahme 5.65 den Bau eines Trottoirs. Es ist von entscheidender psychologischer Bedeutung, dass die Kaserne nicht – wie bereits in der Einleitung beschrieben – zusätzlich durch den Verkehr von ihrer unmittelbaren Umgebung getrennt wird. Kurzfristig ist sicherzustellen, dass im Bereiche des Umbaus der Fachhochschule jetzt im Rahmen der Umgebungsgestaltung das Trottoir realisiert wird.
3. Entscheidend für das Quartier dürfte der Eingangsbereich sein. Die Kasernenwiese ist heute nur sehr diskret und mit einem Fussgängerstreifen gesichert erreichbar. Ein „Empfang“, das heisst eine Privilegierung der Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmenden, würde die Benutzung sicher steigern und damit zur Hebung der Lebensqualität im Nordquartier beitragen. Weitere Zugänge sind zu prüfen, mindestens einer ist zu realisieren.

Nationale Stadien, Einkaufszentren, Entwicklungsschwerpunkte und Parkhäuser in Ehren – am Beispiel der Kaserne kann der Gemeinderat, kann die Stadt Bern etwas für die Bevölkerung des Nordquartiers tun. Und dies kostengünstig und rasch.

Bern, 17. August 2000

Antwort des Gemeinderats

Zu Punkt 1: Auf der Kasernenstrasse verkehren die Linien A und P des Regionalverkehrs Bern – Solothurn. In der Vergangenheit wurde auf Strassen mit Linien des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet. Heute liegen erste positive Erfahrungen mit Tempo 30 auf Strassenabschnitten vor, die auch durch den öV befahren werden. Die Einführung von Tempo 30 auf der Kasernenstrasse ist unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit zu begrüßen, und sie ist technisch möglich. Um die Einhaltung der neuen Tempolimits durchsetzen zu können, werden verkehrsberuhigende Massnahmen nötig sein. Diese Massnahme liegt jedoch im Kompetenzbereich des Gemeinderats und ist demnach nicht motionswürdig.

Zu Punkt 2: Die Fachhochschule für Musik wird in diesem Jahr den Ausbildungsbetrieb an ihrem neuen Standort an der Kasernenstrasse 13A aufnehmen. Im Hinblick auf die Umnutzung der ehemaligen Stallungen der Kaserne Bern wurde an der Kasernenstrasse im Abschnitt Papiermühlestrasse – Funkerstrasse auf der Seite der Kaserne ein zweites Trottoir erstellt. Damit ist im Bereich der Kasernenstrasse der sichere Zugang zur Fachhochschule gewährleistet. In Verbindung mit der Einführung von Tempo 30 und den hierfür erforderlichen verkehrsberuhigenden Massnahmen bietet sich die Verlängerung des erwähnten neuen Trottoirs im Bereich zwischen der Einmündung Schönburgstrasse und dem Eingangsbereich Kaserne an. Diese Verlängerung muss, damit die nötigen Durchfahrtsbreiten auf der Kasernenstrasse gewährleistet bleiben, mehrheitlich auf dem Kasernenareal erstellt werden können. Der Gemeinderat erachtet in Anbetracht der Realisierung der genannten Massnahmen, der unveränderten Rahmenbedingungen zur Nutzung der Kasernenwiese durch die Quartierbevölkerung sowie der vorhandenen finanziellen Mittel die Erstellung eines zweiten Trottoirs an der Kasernenstrasse im Abschnitt Eingang Kaserne – Kreuzung Beundenfeldstrasse als nicht vordringlich. Die Realisierung des verbleibenden Abschnitts wird jedoch in die Massnahmenliste zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs aufgenommen. Der Bau des zweiten Trottoirs an der Beundenfeldstrasse ist Bestandteil des Umsetzungsprogramms 2001 gemäss dem Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehr.

Zu Punkt 3: Die Bevölkerung und die Quartierorganisationen im Breitenrainquartier versuchen seit den 80er-Jahren, die Kasernenwiese für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner besser zugänglich und nutzbar zu machen. Das Anliegen war vor kurzem auch Thema einer Interpellation im Grossen Rat des Kantons Bern. In seiner Antwort vom 28. Februar 2001 nennt der Regierungsrat den Waffenplatzvertrag vom 22. September 1999 zwischen dem Kanton als dem Eigentümer und der Eidgenossenschaft als der Inhaberin des prioritären Nutzungsrechts als „gültige und verbindliche Basis für die Festlegung der zulässigen Nutzung“. Eine Änderung der rechtlichen Situation bezüglich Benutzung und Begehung der Anlage durch die Öffentlichkeit sei auf dieser Grundlage nicht möglich. Der Regierungsrat bestätigt, dass die Anlage der Quartierbevölkerung auch in Zukunft im bisherigen Rahmen zur Verfügung stehen werde. Er lehnt jedoch eine weitergehende zivile Nutzung sowie die Schaffung zusätzlicher Zugänge zum Kasernenareal ab. Der Gemeinderat wird sich weiterhin beim Kanton für eine möglichst breite Nutzung durch die Quartierbevölkerung und die entsprechend freundliche und gefahrenarme Gestaltung der Zugangsbereiche einsetzen.

Mit dem Bau eines zweiten Trottoirs im Bereich Papiermühlestrasse – Eingang Kasernenstrasse sowie an der Beundenfeldstrasse wird die Zugangssituation zum Kasernenareal klar verbessert. Bei der Umgestaltung der Eingangsbereiche im Rahmen der geplanten Trottoirbauten werden die Stadtgärtnerei und das Kinderbüro beigezogen. Eine weitergehende Aufwertung der Zugangsbereiche müsste aus Sicht des Gemeinderats auf dem Areal der Kaserne erfolgen.

Antrag

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

Andreas Zysset (SP): Das Kasernenareal ist ein besonderes Areal im Nordquartier. Fast wie eine Botschaft hat es den Status eines exterritorialen Geländes. Was sich innen befindet, untersteht anderen Regeln, als das was sich ausserhalb befindet. Markiert wird dies durch einen Zaun und Verbotstafeln aus verschiedenen Zeitepochen, die mehr oder weniger lesbar Eltern und Vormunde für allen denk- und vorstellbaren Unfug ihrer Schutzbefohlenen verantwortbar machen, und je nach Entstehungszeit dieser Tafel höhere oder tiefere Busse bei Widerhandlung in Aussicht stellen. Das ganze erinnert etwas an eine Reduit-Philosophie aus den Jahren 1939-1945. Im Unterschied dazu befindet sich dieses Areal mitten in einem Wohnquartier und nicht auf dem Gotthard und zudem hat das neue Jahrhundert doch eigentlich schon angefangen. Auch der Gemeinderat müsste zur Kenntnis nehmen, dass die Zeit des Weltkrieges vorüber ist und Bern eine friedliche Stadt ist. Dieser Friede wird aber gestört: beispielsweise durch den individuellen Motorfahrzeugverkehr, der relativ ungebremst durch das Quartier braust. Vorab sind den davon ausgehenden Gefahren die Schwächsten – Kinder und ältere Leute – ausgeliefert, sie werden immer wieder zu Opfern dieser ungebremsen Mobilität. Die älteren Personen bleiben eher noch im Quartier, doch die jüngere Generation unternimmt eine Abstimmung mit dem Zügelwagen. Familien verlassen die Stadt, sobald die Kinder kommen, weil es ihnen zu wenig Grünfläche, zu wenig Spaziermöglichkeiten und zu viel Verkehrsgefahren gibt. Da bieten ihnen Agglomerationsgemeinden, auch wenn sie verglichen mit Bern eine höhere Steuerbelastung aufweisen, attraktive Alternativen. Ihr merkt, ich bin nicht gerade begeistert von der gemeinderätlichen Antwort. Die an den Tag gelegte Haltung, fördert die Zielsetzungen einer Wohnstadt einfach nicht! Zum ersten Punkt, zur Forderung nach Tempo 30: Einmal mehr heisst es auch hier, dass diese Forderung im Kompetenzbereich des Gemeinderats liegt. Das höre ich gerne. Doch die Frage lautet einfach: Wann unternimmt denn der Gemeinderat endlich etwas auf den echten Quartierstrassen in den Wohnquartieren? Wann nimmt er seine Kompetenzen wahr und schützt die Einwohnerinnen und Einwohner vor den Gefahren des schnellen Verkehrs? Er hätte schon lange an den verschiedensten Quartierstrassen Tempo 30 einführen können. Wenn der Gemeinderat seine Kompetenzen in diesem Bereich tatsächlich wahrnehmen würden, dann wäre eine Forderung in dieser Form nicht nötig. Bezüglich Tempo 30 auf dieser Strasse gibt es nichts zu verhandeln, geschweige denn etwas zu bauen, das kann man einfach einführen. Ohne eine verbindliche Zusage zu diesem Punkt heute Abend, sehe ich keinen Grund, diese Motion in ein Postulat umzuwandeln. Zum zweiten Punkt, zum Bau des Trottoirs entlang der Kasernenwiese: Hier verweist der Gemeinderat auf den Kanton. Das Trottoir müsse innerhalb der Kasernenwiese angelegt werden, um die nötige Durchfahrtsbreite gewährleisten zu können. In wieweit die bestehenden Parkplätze bei dieser Argumentation als unverrückbare Grössen angenommen worden sind, wird einem aus dieser Antwort nicht klar. Jedenfalls ist es so: Wenn wir Tempo 30 haben, dann sollte ein stadtseitiges Trottoir, das die bestehende Grünanlage nicht verkleinert, möglich sein, auch der Verkehr und Busse sollten da passieren können. Auch an der Forderung nach einem Trottoir auf der Stadtseite halte ich fest. Weiter zu den Eingangsbereichen: Das ist wohl jener Punkt, den man tatsächlich mit dem Kanton absprechen müsste. Doch macht es sich der Gemeinderat hier schon sehr einfach. Er stellt sich nicht entscheidend hinter die Quartierbevölkerung und fordert nicht zusammen mit uns eine bessere Mitnutzung dieser Grünanlage für die Quartierbevölkerung. Nein, er versteckt sich hinter einer Interpellationsantwort des Regierungsrats. Seit über 20 Jahren stehen Forderungen für eine Mitnutzung der Kasernenwiese für die Quartierbevölkerung im Raum. Letztes Jahr hat die SP

Bern Nord zusammen mit dem FC Breitenrain eine Petition mit über 1500 Unterschriften dem VBS eingereicht. Von den Bundesbehörden wurde uns zugesichert, dass wir innerhalb eines Jahres eine Antwort erhalten werden, welche somit ca. Ende November zu erwarten wäre. Wir hoffen, dass wir von daher Support erhalten. Mit einer engagierteren Haltung für das Quartier könnte der Gemeinderat entscheidend dazu beitragen, dass zusammen mit der zuständigen Militärbehörde Verbesserungen gefunden werden. Es ist nämlich nicht so, dass alle Verantwortlichen im Militärbereich einfach blocken. Wir haben durchaus gute und konstruktive Gespräche mit verschiedenen Personen geführt. Wenn aber jene, die etwas offener eingestellt sind feststellen müssen, dass der Gemeinderat der Stadt Bern selbst, sich hinter die Hardliner auf der Militärseite stellt und in erster Linie ebenfalls bremst, dann passiert natürlich gar nichts. Ich bin sehr gespannt auf die Stellungnahme heute Abend und hoffe, dass hier etwas passieren wird. Ich habe mich heute sehr gewundert, als ich der Presse entnahm, dass es mindestens fünf Jahre dauern würde, bis auf diesen paar Hundert Metern Kasernenstrasse überhaupt Tempo 30 eingeführt sei. Das begreife ich schlicht nicht. Ich frage mich, ob hinter dieser Aussage, wenn sie denn tatsächlich so gemacht worden ist, wie der BZ zu entnehmen ist, eine Strategie der Verhinderung zu vermuten ist. Noch etwas weiteres: Eigentlich müssten wir in dieser Frage ja die Antwort schon haben. Am 6. Mai 1999 hat der Stadtrat eine Motion von Michael Jordi überwiesen, die unter anderem – es ging hauptsächlich um den Guisan-Platz – explizit verlangte, dass auf der Kasernenstrasse Tempo 30 eingeführt werde. Der Gemeinderat hat damals zugesichert, dies zu prüfen. An sich müssten wir das Resultat dieser Prüfung nun kennen, denn seit dem 6. Mai 1999 sind zwei Jahre vergangen. Und nach Artikel 57 der Geschäftsordnung hätten wir darüber oder über eine Fristverlängerung informiert werden sollen. Auch dies deute ich als Beleg dafür, dass der Gemeinderat nicht willens ist, da tätig zu werden. Das enttäuscht mich. Doch ich warte jetzt die Antwort ab und entscheide danach, ob ich an der Motion festhalte oder, wie der Gemeinderat vorschlägt, diese in ein Postulat umwandle.

Fraktionserklärungen

Hans-Ulrich Suter für die Fraktion FDP: Die Fraktion lehnt die Motion Zysset einstimmig ab. Sie ist aber wie der Gemeinderat bereit den Vorstoss als Postulat zu überweisen. Wir schliessen uns im Wesentlichen den Begründungen des Gemeinderats an. Das Kasernenareal ist im Nordquartier ein politischer Dauerbrenner. Die Fronten sind aber aufgeweichter als auch schon, denn zivile Nutzungen, welche früher als unvorstellbar galten, sind möglich geworden. So insbesondere in den früheren Kasernenstallungen, die zur Zeit noch im Umbau sind. Noch kurz zwei Bemerkungen zum Geschäft selbst: Die Motion Kasernenwiese auch für Kinder und Bevölkerung aus dem Quartier von Andreas Zysset trägt eigentlich einen falschen Titel. Denn er fordert nicht primär die Umnutzung der Kasernenmatte, sonder die Erleichterung zu deren Zugang. Wir sind der Meinung, dass ein zusätzliches Trottoir entlang des Buchenhages zwischen den Zugängen Kasernenstrasse und Beundenfeldstrasse eigentlich kaum sinnvoll ist und wenig zu einem verbesserten Zugang beiträgt. Denn auf jener Seite befinden sich sowieso keine Häuser. In der Antwort des Gemeinderats auf Seite drei zu Punkt drei der Motion heisst es: „Mit dem Bau eines zweiten Trottoirs im Bereich Papiermühlestrasse–Eingang Kasernenstrasse sowie an der Beundenfeldstrasse wird die Zugangssituation zum Kasernenareal klar verbessert.“ Dazu fragen wir den Gemeinderat, ob es nicht statt Kasernenstrasse richtigerweise einfach Kaserne oder Höhe Schönburgstrasse heissen sollte? Die Fraktion beantragt, die Motion abzulehnen und den Vorstoss als Postulat zu überweisen.

Für die Fraktion GFL/EVP *Eva von Ballmoos* (GFL): Ich unterstütze diese Motion im Namen der Fraktion GFL/EVP als Motion. Wir betrachten das Ganze als Gesamtprojekt. Denn alle

Massnahmen zusammengekommen sind aus unserer Sicht motionsfähig. Also auch die Einführung von Tempo 30, die, wenn man den Ausführungen des Gemeinderats folgt, eben isoliert nicht motionsfähig wäre. Wir werden uns aber selbstverständlich dem Motionär anpassen, wenn er den einen oder andern Punkt oder die ganz Vorlage umwandeln möchte. Inhaltlich befürworten wir die Anliegen der Motion voll und ganz. Ich möchte die einzelnen nicht nochmals ausführen, dazu ist bereits viel gesagt worden. Hingegen zur von Andreas Zysset erwähnten Fragestellung, bei welcher der Fussballclub Breitenrain zusammen mit andern am Ball ist, habe ich etwas erfreuliches erfahren: Die Junioren des FC Breitenrain, dürfen teilweise schon dort trainieren, wenn ihr angestammter Trainingsplatz – der Spitz – nicht zur Verfügung steht. Daraus ergibt sich ein konkretes Folgeproblem: Wer mäht denn den Platz, dass er zum Fussballspielen geeignet ist? Oder sollen die Buben dort im hohen Gras „herumstogeln“? Dieses Problem sollte mit kleinem Aufwand lösbar sein. Ich möchte dafür plädieren, dass man sich bemühen sollte, solche kleinen Problem in den Griff zu kriegen. Noch eine Bemerkung zur Antwort des Gemeinderats auf Punkt zwei: Bezüglich des zweiten Trottoirs wird darauf hingewiesen, dass dieses zweite Trottoir an der Beundenfeldstrasse Bestandteil des Umsetzungsprogrammes 2001 gemäss des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist. Ich wäre sehr glücklich darüber, wenn mir heute jemand mitteilen könnte, wann wir dieses Umsetzungsprogramm erwarten können.

Für die Fraktion CVP/ARP *Anton Maillard* (CVP): Auch unsere Fraktion ist der Meinung, dass die Kasernenwiesen der Bevölkerung geöffnet werden müssten. Auch das Sicherheitsproblem im Bereich der Kaserne ist in einem vernünftigen und durchdachten Rahmen zu lösen. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass wir mit einer Motion, wie sie vorliegt, das Problem nur einseitig lösen? Können wir davon ausgehen, dass der Gemeinderat diesen Vorstoss auch als Postulat genau prüfen wird und das Anliegen mit den Quartierorganisationen eingehend unter die Lupe nehmen wird und eine Lösung erarbeitet, die für alle erträglich ist? Ich bitte den Motionär den Vorstoss in ein Postulat umzuwandeln und dem Gemeinderat damit die Möglichkeit zu geben eine machbare Lösung zu finden. Die Fraktion CVP/ARP stimmt diesem Vorstoss nur in Postulatsform zu.

Für die Fraktion SVP/JSVP *Beat Schori*: Es wird hier getan, als ob dieses Kasernenareal bis jetzt von den Kindern gar nicht genutzt würde. Aber wir haben mindestens bei uns in der Fraktion Leute, welche als Kinder auch schon dort gespielt haben. Es gibt die Möglichkeit dort zu spielen und ich haben auch schon Leute beobachtet, die dort gegrillt und es gemütlich gehabt haben. Es ist also nicht so, dass dieses Areal geöffnet werden muss, denn es ist bereits schon teilweise offen. Vielleicht gibt es gewisse Bestimmungen, die ich nicht kenne, die aber sicher aufgrund der Anpassung gegenüber der Armee bestehen, da der Platz von ihr ebenfalls noch genutzt wird. Bezüglich Tempo 30: Es ist so, dass dies in der Kompetenz des Gemeinderats liegt. Es hat unlängst eine Abstimmung Tempo 30 generell gegeben, die auch vom Stadtvolk abgelehnt worden ist. Also wollen die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger nicht generell 30. Ich gehe davon aus, dass der Gemeinderat damit bis jetzt relativ gut umgegangen ist. Heute hat uns ein Gemeinderat daran erinnert, dass wir Volksentscheide nicht akzeptierten. Doch diesen hier akzeptieren wir, so wie er gefällt worden ist. Zudem ist die SVP der Meinung, dass die Antworten des Gemeinderats gut sind. Wir lehnen die Motion ab, hingegen würden wir uns gegen ein Postulat nicht wehren.

Einzelvotum

Michael Jordi (GB): Es ist nicht nur eine Frage nach der Zuständigkeit, sondern eine Frage danach, was der gesunde Menschenverstand an diesem Ort gebietet. Ich wohne selbst im Umkreis dieser Kaserne und kann aus eigener Erfahrung sagen, dass dort der motorisierte Verkehr, ob individuell oder nicht, zum Teil relativ rasant um die Kurven herum fährt; weshalb Tempo 30 dort eigentlich ein Gebot ist. Da bleibt einem gar nicht viel zu überlegen. Denn man sollte dort einfach Tempo 30 einführen und basta! Daneben hat der Rat, wie Andreas Zysset vorhin erwähnte, eine Motion von meiner Seite überwiesen – ob motionsfähig oder nicht spielt keine grosse Rolle, denn Sie haben diese überwiesen und damit den Willen zur Umsetzung von Tempo 30 an dieser Stelle bekundet. Deshalb können wir diese Forderung nochmals bestätigen.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Heute Abend haben wir ein Wechselbad der Verkehrsgefühle. Vor der Pause hatten wir den Verkehr vom Hirschengraben, da fanden viele unseren Vorschlag gut, doch hier bei der Kaserne machen wir wieder alles falsch. Ich muss sagen, eines ist sicher, der Gemeinderat steht klar hinter einer besseren Lösung dieses Kasernena-reals. Es ist auch ganz klar, dass ich als ehemaliger Übermittlungssoldat Aussendienst die Armee nicht besonders in Schutz nehmen muss und nicht das Interesse zu wahren habe, diese Wiese nur der Landesverteidigung zuzugestehen. Es leuchtet mir ein, dass diese Wiese auch für sinnvollere Dinge zumindest in friedlichen Zeiten genutzt werden können sollte. Es stimmt auch nicht, dass wir nicht willens sind, etwas zu unternehmen und dass wir uns hinter Formalitäten verstecken. Der Gemeinderat nimmt seine Kompetenzen für mehr Sicherheit im Verkehrsraum oder etwa bezüglich der ernsthaften Prüfung von Tempo 30 durchaus wahr. Wenn Sie die Planungsgeschäfte der letzten paar Monate betrachten, ist die Behauptung, dass dem nicht so sei, sichtlich falsch. Beispiele sind also: Hirschengraben; Bahnverkehrsversuch (man kann ihn sicher auch schlecht finden); Länggassplanung mit teilweise flächendeckender Einführung von Tempo 30; Sandrainstrasse mit erheblicher Verkehrsreduktion; Verbesserungen im Bereich Kindergarten und im Bereich von Häusern, die direkt auf die Strasse einmünden. Wer hier behauptet, der Gemeinderat nehme seine Verantwortung bezüglich mehr Sicherheit im Verkehr nicht wahr, denkt kurzsichtig. Auch mit Tempo 30 hat der Gemeinderat mittlerweile keine Probleme mehr, nachdem die rechtlichen Vorbehalte ausgeräumt worden sind. Zudem merke ich gerade bei der Diskussion um die Länggasse, dass auch viele Bürgerliche heute einsehen, dass Tempo 30 auf gewissen Quartierstrassen durchaus Sinn macht. Nicht wahr ist, vor allem dann, wenn es darum geht, das Budget im Auge zu behalten, dass wir nur 30er-Tafeln auf den Strassen aufhängen müssen und fertig. Solche Temporeduktionen werden in der Regeln nach SVG nicht bewilligt. Denn die betreffende Strasse muss zurückgebaut werden, so dass Tempo 30 nicht nur signalisiert, sondern gezwungenermassen auch gelebt wird. Der Strassenraum muss also so umgebaut werden, dass Tempo 30 nicht nur auf Ver- oder Gebotstafel, sondern auch sonst erkennbar wird. Somit sind wir auch bei der Kaserne verpflichtet, wenn wir dort Tempo 30 einführen, bauliche Massnahmen vorzunehmen. Was dann einmal mehr heisst, dass es um Geld geht! Wenn heute in der BZ stand, dass Herr Bähler – Verantwortlicher für die Radanliegen in unserer Stadt – von fünf Jahren sprach, dann nicht weil der Gemeinderat der Meinung sei, dies solle erst nach fünf Jahren eingeführt werden. Er hat sich zum einen nicht mit uns abgesprochen und zum andern habe ich auch schon gesagt, dass wir von der Planungs- und Hochbaudirektion eine Prioritätenliste erstellt haben. Aus der geht hervor, was man in den nächsten Jahren mit beschränkten Geldern unternehmen kann. Diese Prioritätenliste liegt jetzt vor. Sie werden sie zusammen mit dem Finanzplan und dem Budget erhalten. Dieser kann entnommen werden, was aus unserer Sicht erste Priorität hat und was wir mit unseren beschränkten Mitteln

realisieren zu können glauben. Dieser Umbau hier liegt nicht im Bereich der ersten Prioritäten, weshalb Herr Bähler von fünf Jahren sprach. Doch können Sie dann diese Prioritätenliste in Ihrem Sinne abändern, was bedeuten würde, dass Sie etwa für dieses Vorhaben auf ein anderes verzichten müssten. Da werden dann die verschiedenen Interessen, welches Quartier, welches Vorhaben und welches planerische Anliegen in welcher Priorität realisiert werden sollte, im Rat aufeinander prallen. An uns liegt es nicht. Wir bringen Ihnen zur Motion Zysset eine Tempo 30 Vorlage, doch das Geld dazu haben wir nur dann, wenn Sie mit Ihrer politischen Verantwortung ein anderes Geschäft, das ebenfalls kosten würde, hinausschieben. Es handelt sich um eine faire Auslegeordnung, die Sie bald erhalten werden. Sie können neue Bestellungen aufgeben, doch müssen Sie auch entscheiden, welche schon eingegangene Bestellung auf eine zweite oder dritte Priorität verschoben werden kann. Oder wir erhalten zusätzliches Geld. Zum Trottoir kann ich sagen, dass es sicher schön wäre, könnten wir dieses bauen. Doch gibt es Anliegen auch im Nordquartier etwa bei der Scheibenstrasse das Schulhaus im Breitenrain, die in einer grösseren Priorität liegen. Das Trottoir sehe ich eher unter dem politischen Titel „nice to have“. Es ist somit eher als eine sekundäre Priorität zu setzen. Was die Kasernennutzung betrifft, da hätten wir auch Freude, die Armee würde mitmachen und den Rasen entsprechend herrichten. Zieht man die Töne, welche in den letzten Monaten auch von Seiten des Freisinns bezüglich der Armee zu vernehmen waren, in Betracht, dann bin ich sogar zuversichtlich, dass wir irgendwann dazu eine Lösung über die Parteigrenzen hinweg finden werden: Wer, wann, für wen, welche Kasernenwiese mähen wird. Da ist sicher einiges im Fluss. Auch VBS und Kanton sind gewillt und darauf angewiesen „Goodwill“ zu schaffen und der Quartierbevölkerung entgegenzukommen. Zur Kasernenwiese kann ich versprechen, wenn Sie den Vorstoss als Postulat überweisen, dass sich der Gemeinderat beim Kanton und beim VBS entsprechend für eine optimale Nutzung einsetzen wird. Als Motion können wir auch nicht mehr tun, als den betreffenden Stellen zu schreiben, was wir gerne hätten. Zur Frage nach dem Trottoirverlauf: Es ist schon die Idee, dass es bis zur Schönburgstrasse reichen sollten. Noch zum Umsetzungsplan Rad- und Fusswegnetz: Das ist eine Zangengeburt, das gebe ich zu. Nicht weil wir nicht wollten, sondern weil wir das nötige Geld nicht erhalten. Es sind da einfach andere Prioritäten – ich sage mal „Agenda 21“ – gesetzt worden, die alle auch umgesetzt werden sollen. Wir suchen nun Lösungen, wie wir dem Wunsch nach Umsetzung des Rad- und Fusswegnetzes nach kommen können. Vielleicht indem wir eine längere Zeitspanne dazu beanspruchen. Wenn wir dann in den kommenden Monaten auf die Finanzsituation der Stadt Bern politisch zu sprechen kommen, dann werden Sie uns verstehen. Was wir gerne umsetzen wollen, geht finanzpolitisch nicht so einfach. Wir sind mit Vollgas bei der Sache, hatten auch schon verschiedenste Entwürfe, Rechnungs- und Zahlenmodelle aufgesetzt und wollen sie nun mit den Initianten besprechen. Wir hoffen, dass wir auf eine einigermaßen gut Lösung kommen. Ich formuliere das so vorsichtig wie möglich, denn die Lösung wird keine vollkommene sein. Wir sind nun an der Realisierung diverser Vorhaben, bei denen wir die Anliegen der Initianten durchaus begriffen haben und wir gewillt sind sie so umzusetzen, doch ist es auch dort mit den beschränkten Mitteln nicht immer möglich. Es ist uns ernst mit Tempo 30 und wir wollen unsere Kompetenz wahrnehmen, doch das kostet wie ausgeführt Geld und der Stadtrat wird sagen müssen, welches Projekt wir dafür hinausschieben können. Was die Wiese angeht, kann ich versichern, dass wir uns schriftlich beim Kanton und beim VBS für eine bessere Nutzung dieses Geländes einsetzen werden. Ich glaube auch, dass uns hierfür mittlerweile grösseres Verständnis entgegengebracht wird. Für das Trottoir haben wir jetzt noch kein Geld. Da muss andern wichtigeren Projekten der Vortritt gelassen werden. Wenn ich bitte, den Vorstoss als Postulat zu überweisen, dann deshalb, weil es sich nur so um die juristisch korrekte Form dieses Vorstosses handelt. Das würde nicht heissen, dass wir ihn dann weniger ernst nehmen. Es geht so oder so um Geld für Projekte, das wir einzuteilen haben je nach deren Priorität. Im Verlauf des Herbstes werden Sie

diese Liste wie auch den Umsetzungsplan von Rad- und Fusswegnetz zu sehen kriegen. Am liebsten wäre mir dann zudem, wenn Sie das Budget der PVT um ein paar Millionen erhöhen würden. Dann könnten wir alle – jene, die mehr Autos wollen, jene, die mehr Velos wollen, jene, die mehr Parkplätze wollen oder jene, die mehr Fussballrasen wollen – glücklich stimmen. In diesem Sinn wäre ich froh, wenn Sie das Anliegen als Postulat überweisen. Politisch nehmen wir es ernst. Die Umsetzung, soweit es an uns ist, wird Ihnen wieder vorgelegt und so weit es nicht an uns ist, sind wir auf das Verständnis von Kanton und Armee angewiesen.

Andreas Zysset (SP): Ich habe Ihre Ausführungen gerne angehört, doch möchte ich zuerst einmal Taten sehen. Deshalb halte ich an meiner Motion fest.

Beschluss

Mit 38 zu 30 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird die Motion von Andreas Zysset überwiesen.

15 Postulat Christoph Müller (FDP): Sanierung Gerechtigkeitgasse/Kramgasse: Zweckmässiger Strassenbelag und zweckmässiges Verkehrsregime

Antrag Nr. 119

Der Gassenzug Gerechtigkeitgasse/Kramgasse mit dem Gassenraum, den angrenzenden Häusern und ihren Fassaden ist ein zentraler Teil des UNESCO-Weltkulturerbes Altstadt Bern. Die Bausubstanz der Häuser stammt teilweise noch aus dem Mittelalter und ist entsprechend denkmalpflegerisch geschützt. Sie ist nicht auf die Anforderungen unserer Zeit ausgelegt. Die Bewahrung des Erbes ist die (teure) Pflicht der Hausbesitzer, die nur in Ausnahmesituationen auf bescheidene finanzielle Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder anderer Institutionen hoffen können.

Diese Häuser sind schädlichen Erschütterungen von der Strasse her ausgesetzt, verursacht durch den Schwerverkehr, insbesondere die Busse des öffentlichen Verkehrs. Die Stärke der Erschütterungen und die Höhe der verursachten Schäden werden durch folgende Faktoren – zum Teil exponentiell – beeinflusst:

- die bewegte Masse (Fahrzeuggewicht),
- die gefahrene Geschwindigkeit,
- die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche: Eine grobe oder eine glatte Oberfläche (z.B. Asphalt), die dauerhaft glatt bleibt,
- die Beschaffenheit des Unterbaus, welche die Dauerhaftigkeit der Fahrbahnoberfläche und die Übertragungsverhältnisse der Erschütterungen auf die Gebäude mit beeinflusst.

Pflasterungen, in ihrer jetzigen Ausführung und selbst in einer verbesserten Ausführung – wie die Erfahrungen an der Marktgasse lehren – können gerade bei den heute gefahrenen Geschwindigkeiten nicht befriedigen. Das gilt in gleichem Masse auch in Bezug auf die Verkehrslärmimmissionen. In der unteren Altstadt, die nach unserer baulichen Grundordnung prioritär dem Wohnen dienen soll, wird dadurch die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt.

Wir ersuchen den Gemeinderat,

im Rahmen der Sanierung der Kram- und Gerechtigkeitgasse alles Notwendige, namentlich durch entsprechende Gestaltung des Fahrbahnober- und -unterbaus, der Verkehrsführung, der Verkehrsgeschwindigkeit, vorzukehren, damit schädliche Auswirkungen auf die Gebäude und Verkehrslärmimmissionen dauerhaft auf ein zumutbares Mass reduziert werden.

Bern, 7. Dezember 2000

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat geht mit den Postulatsunterzeichnenden einig, dass die Berner Altstadt ein Ort von herausragender kultureller Bedeutung ist. Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume stellen hier höchste Anforderungen. Zurzeit decken sich die Gestaltung der Gassen und Plätze in der unteren Altstadt und die stark vom Verkehr geprägte Nutzung noch nicht mit den Zielvorstellungen des Gemeinderats.

Am 9. November 2000 hat der Stadtrat einen Projektierungskredit für die Planung der Flanierzone in der unteren Altstadt bewilligt. Allfällige Alternativen zur heutigen öV-Linienführung, die Schaffung einer Flanierzone, gestalterische Verbesserungen bei den Eingängen in die Hauptgassen (Zytglogge/Nydegasse), die Anbindung des Casinoplatzes an die Altstadt sowie die Attraktivierung des Zugangs zum Rathausparking sind Anliegen, die im Rahmen eines partizipativen Prozesses umfassend geprüft und, soweit realisierbar, zur Projektreife entwickelt werden sollen. Die Sanierung der Kramgasse / Gerechtigkeitsgasse, allenfalls inkl. Flanierzone untere Altstadt, ist für das Jahr 2003 vorgesehen.

Zu den einzelnen Punkten des Postulats nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche und des Unterbaus

Wie im Postulat erwähnt, ist der Gassenzug Kramgasse / Gerechtigkeitsgasse ein zentraler Teil des Unesco-Weltkulturerbes Altstadt Bern. Die eigentlichen Plätze sind in Bern, stadthistorisch gesehen, die Gassen. Auf ihnen spielte sich früher das Leben der Bevölkerung ab.

Im Planungsprozess wird die Oberflächengestaltung eingehend diskutiert. Auszugehen ist dabei allerdings von der Tatsache, dass die Pflasterung der Hauptgassen ein unverzichtbares Element des Altstadtbilds ist. Eine Asphaltierung kann hier nicht in Frage kommen, auch wenn sich mit einem "glatten" Belag eine lärmdämpfende Wirkung erzielen liesse.

Im Rahmen der Gesamtsanierung wird der Unterbau der Gassen komplett erneuert werden. Zudem ist vorgesehen, einen Werkleitungstollen zu erstellen, damit künftig bei Leitungserneuerungen und -erweiterungen keine Grabarbeiten mehr nötig sind. Auf die Stabilität und den Werterhalt der Gassen wird sich dies sehr positiv auswirken.

Geschwindigkeit

Heute ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h beschränkt. Mit der Einführung einer "Flanierzone", die in Burgdorf im Rahmen des nationalen Projekts "Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf" erstmals erprobt wurde, könnte die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km / h herabgesetzt werden. Nach Aussagen der Projektleitung hat sich die Flanierzone in Burgdorf bewährt, indem das Geschwindigkeitsniveau deutlich gesunken und die Verkehrskultur ruhiger und freundlich geworden ist. In Bern muss allerdings geprüft werden, ob die Attraktivität der Buslinie 12 (Länggasse – Schosshalde) durch längere Fahrzeiten nicht geschmälert und der Betrieb verteuert würde.

Verkehrsführung

Mit der Bewilligung des Projektierungskredits für die Flanierzone untere Altstadt durch den Stadtrat wurde der Gemeinderat am 9. November 2000 auch beauftragt, im Hinblick auf die Sanierung der Kramgasse / Gerechtigkeitsgasse und die allfällige Einführung einer Flanierzone die Busführung zwischen Schanzenbrücke und Nydeggbücke noch einmal zu überprüfen. Über die Ergebnisse der entsprechenden Studien wird der Gemeinderat den Stadtrat zu gegebener Zeit orientieren.

Zusammenfassend hält der Gemeinderat fest, dass die Hauptanliegen des Postulats, nämlich die technisch optimale Gestaltung und der in jeder Beziehung rücksichtsvolle, schädliche Auswirkungen vermeidende Betrieb einer Verkehrsanlage zu den obligatorischen Vorgaben für jedes Sanierungs- und Neubauprojekt gehören. Sie sollen auch im vorliegenden Fall so gut wie möglich eingehalten werden. Der Stadtrat wird bei der Behandlung der Baukreditvorlage beurteilen können, wie weit dies gelungen ist.

Antrag

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

Christoph Müller (FDP): Ich danke dem Gemeinderat für seine Antwort. Allerdings bin ich über den Bericht nicht gerade sehr glücklich. Ein ernster Lösungswille wird nicht wirklich sichtbar. Wenn man die Ausführung des Gemeinderats betrachtet, welche Lösungsansätze eine Verwirklichungschance haben, so reduzieren sich diese schlicht auf bauliche Massnahmen, d.h. auf eine besondere Art des Strassenaufbaus. Eine Verlängerung der Buslinie aus der Hauptgasse scheint aussichtslos, genau so auch ein Verzicht auf die Pflasterung. Eine wirklich wirksame Geschwindigkeitsbegrenzung für die Busse wird im Zusammenhang mit der geplanten Flanierzone zwar geprüft, doch wird sie bereits jetzt mit dem Hinweis auf Mehrkosten disqualifiziert. Erfahrungen an der neu sanierten Marktgasse zeigen, dass sogar sogenannte optimierte Pflasterungen keine überzeugende Lösung darstellen. Es sind dort bereits erhebliche Schäden am Strassenaufbau aufgetreten und auch dort müssen schädliche Vibrationen an den angrenzenden Gebäuden festgestellt werden. Für die Gerechtigkeitsgasse und die Kramgasse erwarten wir selbstverständlich einen optimierten Belag, der Vibrationsemissionen auf Gebäude und Lärmemissionen in diesem Wohngebiet erheblich reduziert und dies mit einer hohen Dauerhaftigkeit dieses Belages kombiniert. Wir glauben aber nicht daran, dass solche Baumassnahmen genügen werden. Die immer schwereren Busse mit immer stärkeren Motoren und immer schärferen Bremsen und das grosse Gefälle in diesen Gassen bringen immense Belastungen für den Belag. Zudem nimmt der öffentliche Verkehr tendenziell immer zu und nicht ab. Ich verweise hier auch auf das neue Klee-Zentrum. Wir glauben, dass eine rigorose Geschwindigkeitsbegrenzung für den öV unverzichtbar ist, um akzeptable Verhältnisse zu schaffen, sogar bei modernster Strassenbautechnologie. Wir nehmen die Gemeinderatsantwort mit sehr beschränkter Befriedigung auch als Prüfungsbericht entgegen. Aber wir prüfen die Einreichung eines weiteren Vorstosses für eine glaubwürdige und sichere Komplettlösung der Problematik an diesem Ort.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Ich möchte dafür danken, dass die Antwort als Prüfungsbericht entgegengenommen wird. Ich möchte noch auf zwei Dinge verweisen, die einem bewusst sein müssen: Die Pflasterung der Kramgasse und der Gerechtigkeitsgasse kann nicht ernsthaft in Frage gestellt werden. Was den Lärm und die direkte Abnutzung angeht sicher nicht der ideale Belag, doch für ein Weltkulturgut, welches die untere Altstadt ist, kann diese Pflasterung nicht in Frage gestellt werden. Wie man das auch immer sehen will, so kann auch die Busführung, wie ich die Stimmung in der unteren Altstadt mittlerweile einschätze, nicht zur Diskussion stehen. Es geht nicht an, dass wir den öffentlichen Verkehr, den beste Verkehr, aus den Hauptgassen rausnehmen und die Gerechtigkeitsgasse und die Kramgasse nur noch dem Individualverkehr überlassen und jenen, die mit Velo und Bus in die Stadt gehen, die langen Fusswege von der Schütli bis zur Münsterterrasse zumuten. Deshalb müssten wir, auch wenn noch nichts entschieden ist, davon ausgehen, dass die Kopfsteinpflaster bleiben und die Busse dann vielleicht etwas leichter und in andern Farben doch auf der selben Fahrtroute vom Bärengaben durch die Kramgasse und die Gerechtigkeitsgasse verkehren werden.

Beschluss

Das Postulat ist unbestritten und wird überwiesen. Die Antwort des Gemeinderats gilt als Prüfungsbericht.

16 Interpellation Fraktion FDP (Adrian Haas): Neue Parkplatzvorschriften für die Stadt Bern

Antrag Nr. 121

Auf den 1. März 2000 tritt eine Änderung der kantonalen Bauverordnung in Kraft, mit welcher unter anderem eine Vereinheitlichung der Parkplatzvorschriften im ganzen Kanton angestrebt wird. Gemeindereglemente, die den neuen Bestimmungen widersprechen, sind innerhalb von 3 Jahren anzupassen bzw. verlieren ihre Gültigkeit. Die Kompetenz der Gemeinden, strengere Vorschriften zu erlassen, wird – abgesehen vom Anwendungsbereich von Art. 18 Bst. a BauG – gestrichen. Betroffen sein dürften (mit wenigen Ausnahmen) auch geltende Überbauungsordnungen, da auch sie (wie das Baureglement) Teil der baurechtlichen Grundordnung darstellen.

Das mangelnde Parkplatzangebot in der Stadt Bern stellt heute für Investitionswillige ein grosses Hindernis dar. Das städtische Wirtschaftsamt kann "ein Lied davon singen" und zahlreiche Grundlagenberichte erhärten dieses betrübliche Faktum (z.B. Bericht des Büros Aarproject vom Februar 1996, Wirtschaftlichkeitsanalyse zum ESP Ausserholligen Gangloff der Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen AG vom Mai 1997 oder der Controllingbericht der Oerlikon Bühle Immobilien AG vom Mai 1999).

Dank den neuen kantonalen Bestimmungen kann bzw. muss nun der Parkplatzbedarf auch in der Stadt Bern massvoll gelockert werden.

Der Gemeinderat wird deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen ersucht:

1. Hält der Gemeinderat eine Revision des Baureglements und der Überbauungsordnungen für angebracht? (Möglich wäre nämlich auch, in Anbetracht der ohnehin beschränkten Möglichkeiten auf eigene Gemeindevorschriften vollständig zu verzichten.)
2. Sofern die Frage 1 mit Ja beantwortet wird: Wann und wie will der Gemeinderat das Baureglement und die Überbauungsordnungen revidieren?
3. Ist der Gemeinderat bereit, in Revision befindliche Überbauungsordnungen, die noch nicht dem Stadtrat zugeleitet worden sind, sofort anzupassen? Wenn nein: Wie hält es der Gemeinderat mit dem Grundsatz der Rechtsbeständigkeit von Planungen?

Bern, 27. Januar 2000

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1: Gemäss den Übergangsbestimmungen der revidierten kantonalen Bauverordnung (BauV) sind Gemeindereglemente, die den neuen kantonalen Parkplatzbestimmungen widersprechen, entweder innert drei Jahren anzupassen, oder sie verlieren nach Ablauf dieser Frist ihre Gültigkeit automatisch. Der Gemeinderat hat angesichts der zeitaufwändigen Verfahren entschieden, auf eine Gemeindevorlage zur Lockerung von Artikel 61 der städtischen Bauordnung zu verzichten und das Ende der Übergangsfrist abzuwarten.

Die Vorschriften der BauV sind bereits im März 2000 in Kraft getreten. Dies bedeutet, dass die Stadt Bern keine neuen generellen, vom kantonalen Recht abweichenden Parkplatzvorschriften erlassen darf. Zwar ist es zulässig, gestützt auf Artikel 18 des kantonalen Bauge-

setzes (BauG) für ein bestimmtes umgrenztes Gebiet mit einer Überbauungsordnung die Parkplatzpflicht herabzusetzen oder die Erstellung von Parkplätzen ganz auszuschliessen. In diesem Fall müssen jedoch die im Gesetz umschriebenen Bedingungen eingehalten werden. Da die Möglichkeit zur Erstellung von Parkplätzen für ein Grundstück, namentlich für Geschäftsliegenschaften, einen durchaus erheblichen Wertanteil ausmacht, sind Einschränkungen der Parkplatzerstellung im Sinne von Artikel 18 Buchstabe a BauG nur zulässig, wenn sie planerisch und sachlich begründet werden können und der Grundsatz der Rechtsgleichheit nicht verletzt wird.

Mit der Überweisung der Motion Michael Jordi (GB) / Blaise Kropf (JA!): „Nach dem Vernehmlassungslapsus: Strengere Parkplatzvorschriften für Wohngebiete sicher stellen“ hat der Stadtrat dem Gemeinderat am 1. Februar 2001 den Auftrag erteilt, die städtische Bauordnung zu ändern und in Wohngebieten weniger Parkplätze zuzulassen, als dies ab 1. März 2003 gestützt auf die kantonale Bauverordnung möglich wäre. Die Motion wurde vom Stadtrat erheblich erklärt, obwohl der Gemeinderat in seiner Antwort dargelegt hatte, dass eine solche Änderung rechtlich nicht zulässig sei. Zurzeit laufen rechtliche Abklärungen mit den zuständigen kantonalen Stellen zur Frage, ob die Motionsforderung überhaupt erfüllt werden kann. Sicher ist, dass die Stadt Bern in der städtischen Bauordnung keine eigenen Parkplatznormen aufstellen darf. Abweichungen von der kantonalen Bauverordnung können künftig nur auf der Grundlage von Artikel 18 BauG und unter bestimmten Voraussetzungen festgelegt werden. Solche Sonderregelungen müssen gebietsweise von den Stimmberechtigten beschlossen werden, weil die Einschränkung der Parkplatzpflicht in die Eigentumsrechte eingreift. Der Gemeinderat geht davon aus, dass bereits rechtskräftige Sonderregelungen (Sonderbauvorschriften) ungeachtet der Inkraftsetzung der neuen kantonalen Bauverordnung weiterhin gültig bleiben. Ihre Aufhebung oder Änderung wäre einzelfallweise von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der Stadt Bern zu beschliessen. Nach Auffassung des Gemeinderats soll dies nur geschehen, wenn dafür ein konkreter Anlass besteht.

Zu Frage 2: Wie unter Ziffer 1 ausgeführt, hält der Gemeinderat eine Revision der Bauordnung und der Überbauungsordnungen nicht für nötig.

Zu Frage 3: Der Gemeinderat hat entschieden, dass Überbauungsordnungen in der Regel keine Sonderbauvorschriften zur Bemessung der Parkplatzzahlen enthalten sollen. Ausnahmen können im Einzelfall nötig sein, wenn anders die Bestimmungen der Lärmschutz- und Luftreinhalteverordnung des Bundes nicht eingehalten werden können oder wenn damit die öffentliche Hand vor einem unzweckmässigen und teuren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bewahrt werden kann.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat die Diskussion. -

Adrian Haas (FDP): Wir bewerten es positiv, dass der Gemeinderat grundsätzlich auf eigene abweichende Vorschriften verzichtet. Es war ja auch der Zweck des neuen kantonalen Rechtes, dass man mindestens in der Region Bern einigermaßen einheitliche Parkplatzvorschriften hat, um eben das Ausmass der Ungleichheiten zwischen den Standorten im Gegensatz zu früher abzubauen. Von den weiteren Aussagen bin ich nicht gerade befriedigt; vor allem dort, wo Aussagen zur Überbauungsordnung gemacht werden, welche meines Erachtens noch etwas mager ausgefallen sind. Von der alten Überbauungsordnung her fallen Gemeindevorschriften unter die Regierungsratsverordnung und haben damit zumindest punkto Parkplätze grundsätzlich mit dem Ablauf dieser drei Jahre keine Bedeutung mehr. Es gibt sicher Ausnahmen und zwar dort, wo die Umwelt nach Reduktionen verlangt, etwa dort, wo sich UVPs oder grössere Einkaufszentren befinden. Doch grundsätzlich ist auch eine Überbauungsordnung eine Gemeindevorschrift. Das gilt auch für neue Überbauungsordnungen, die erlassen werden. Es kann also nicht angehen, wie das die PVK heute bei der Überbauungsordnung

Weissenstein vormachte, dass man eigene Gemeindevorschriften im Parkplatzbereich zu erlassen versucht, die von der kantonalen Bauverordnung abweichen. Das geht nicht, das ist rechtswidrig. Selbst dann, wenn die PVK Parkplatzvorschriften der Gemeinde auf das untere Niveau dieser Bandbreite festlegt, die im kantonalen Recht vorgesehen ist. Diese Bandbreite wurde nicht zu Gunsten der Gemeinden geschaffen, sondern zu Gunsten jener, die ein Bauvorhaben realisieren. Sie sollen auslesen können, wie sie innerhalb dieser Bandbreite Parkplätze erstellen wollen. Es ist auch möglich gestützt auf Artikel 18 abweichende Überbauungsverordnungen zu erlassen, wie der Gemeinderat richtig darlegt und gleichzeitig darauf hinweist, dass man damit sehr massvoll umgehen soll, da so etwas nur in Ausnahmefällen möglich wäre. Stellen Sie sich vor, in der Stadt Bern würden sich masernartig Inseln mit separaten Parkplatzvorschriften herausbilden. Damit würden wir nicht nur die Rechtsgleichheit gegenüber andern Gebieten verletzen, sondern auch die neue Regelung der kantonalen Bauverordnung unterlaufen. Deshalb sind die neuen Vorschriften grundsätzlich auch bei den Überbauungsvorschriften mit den erwähnten Einschränkungen zu beachten.

Peter Blaser (SP): Hier prallen einfach die verschiedenen Wertvorstellungen aufeinander. Tatsache ist allerdings, dass wir eine Luftreinhalte- und eine Lärmschutzverordnung haben. Auch das ist Recht, das es einzuhalten gilt. Ich frage mich, wie das geschehen soll, nachdem der Pfeiler der Verkehrspolitik und die Restriktion der Parkplatzpolitik zusammengefallen sind. Es ist weiter Tatsache, dass die vom Regierungsrat (und nicht mal vom Grossen Rat) beschlossenen Vorschriften nicht stadtverträglich sind. Auf unseren Strassen, auch wenn man für den MIV ist, kann man nicht so viele Parkplätze bauen, wie man will. Sie haben auf der Autobahn sehen können, was passiert, wenn es Baustellen hat: der Verkehr rollt nicht mehr. Wir müssen Verkehr haben, der sich mit unseren Strassen vereinbaren lässt. Denn neue Strassen können wir uns nicht leisten. Aus diesem Grund müssen wir Lösungen für unseren Verkehr im Zusammenhang mit unseren Vorstellungen der Wohnstadt Bern finden. Die Wohnstadt Bern wird von der Stadt und nicht von der Wirtschaft bezahlt. Jedenfalls möchte ich von Bund und Kanton wissen, wie sie das höhere Gesetz durchsetzen wollen, auch wenn sie keine Mittel haben. Zur Zeit ist diese neue Überbauungsordnung noch nicht in Kraft. In der PVK haben wir zudem beschlossen, dass wir diese niedrige Bandbreite annehmen. Und ich finde das richtig.

Der Interpellant ist von der Antwort des Gemeinderats teilweise befriedigt.

17 Postulat Kurt Rügsegger (FPS): Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen für Handwerker und Servicefahrzeuge auf dem Gebiet der Stadt Bern

Antrag Nr. 127

In den letzten Jahren sind durch verschiedene Massnahmen, insbesondere auch durch das Verbot des Parkierens wo keine Parkfelder aufgemalt sind (was vorher geduldet wurde), unzählige Parkmöglichkeiten aufgehoben worden. Auch dort, wo ein abgestelltes Fahrzeug überhaupt kein Hindernis darstellt, wird der Halter massiv gebüsst. Diese prekäre Situation trifft immer mehr auch Handwerker und Serviceleute, die darauf angewiesen sind, in der Nähe ihres Arbeitsfeldes parkieren zu können. Es stehen aber kaum mehr Parkfelder zur Verfügung, weil sie zur Rarität gemacht worden sind. Die rigoros ausgesprochenen Bussen führen einerseits zu Ärger, Frust und Staatsverdrossenheit im Allgemeinen und zu Unbehagen gegenüber unserer Stadtverwaltung im Besonderen.

Ich bitte den Gemeinderat zu prüfen, wo überall in allen Quartieren der Stadt Bern zusätzlich neue Parkplätze für die obgenannten Fahrzeuge geschaffen werden können. Das bestehende Parkplatzangebot darf dabei nicht geschmälert werden. Ein rasches Handeln tut not, wofür ich bestens danke.

Bern, 22. Juni 2000

Antwort des Gemeinderats

Die heute gültige Regelung für die Parkierung in den Quartieren wurde 1994 eingeführt. Im vergangenen Jahr gab die Direktion für Öffentliche Sicherheit insgesamt 20 159 Parkkarten aus. In der Regel handelte es sich dabei um Jahresparkkarten. Davon entfielen 13 898 Karten (69%) auf Anwohnende, 4 955 Karten (25%) auf Geschäftsbetriebe und 1 142 Karten (6%) auf die Kategorie "gleichermaßen Betroffene" (z.B. Wochenaufenthalterinnen und Wochenaufenthalter). In der gleichen Periode wurden 186 502 normale Tagesbewilligungen sowie 16 220 Tagesbewilligungen für Handwerkerinnen und Handwerker ausgegeben.

Nebst den normalen Parkkarten steht folgendes Angebot an speziellen Parkkarten zur Verfügung:

- Karten, die für mehr als eine Zone gültig sind;
- Gewerbeparkkarten, die für alle Zonen gültig sind;
- Parkkarten, die auf einen Geschäftsbetrieb (statt auf eine Kontrollnummer) ausgestellt sind;
- Parkkarten mit tageszeitlichen Beschränkungen (Frühschicht / Spätschicht);
- Parkkarten für mehrere Fahrzeuge;
- frei käufliche Parkkarten mit einer Gültigkeitsdauer von 24 bzw. 4 Stunden für Besucherinnen und Besucher.

Die speziellen Parkkarten können in Ausnahmefällen kombiniert werden.

Die Parkierungs- und Güterumschlagsmöglichkeiten werden durch das Strassenverkehrsrecht abschliessend festgelegt. Praktisch alle verfügbaren Strassenflächen sind heute einer Verkehrsnutzung zugewiesen. Die Bereitstellung zusätzlicher Parkplätze für bestimmte Nutzendkategorien wäre, soweit rechtlich überhaupt zulässig, nicht ohne Einschränkung des Parkplatzangebots für andere Nutzendkategorien möglich.

Der Gemeinderat beurteilt die bestehende Regelung als sinnvoll. Für reisende Kaufleute und für Handwerkerinnen sowie Handwerker mit ihren teilweise speziell ausgerüsteten Fahrzeugen steht primär die Blaue Zone zur Verfügung. Zusätzlich wurde für diese Nutzendkategorie die "Handwerker-Parkkarte" geschaffen, die während der Berufsausübung das zeitlich unbeschränkte Parkieren im Parkverbot (unter signalisiertem Parkverbot, auf Parkverbotsfeldern und Parkverbotslinien) erlaubt. Der Güterumschlag darf dabei nicht gestört werden. Für Baustelleninstallationsplätze können, je nach örtlichen Gegebenheiten und Grösse der Baustelle, Flächen auf öffentlichem Grund gemietet werden.

Eine Privilegierung von Handwerker- und Servicefahrzeugen auf öffentlichem Grund ist gemäss Urteil des Bundesgerichts (BGE 106 IV 203 ff.) nicht zulässig. Ausser für Pikettfahrzeuge der Feuerwehr sowie der Sanitäts- und Verkehrspolizei dürfen keine Parkplätze offengehalten werden.

Aus allen diesen Gründen kann dem Postulatsanliegen nicht entsprochen werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Christoph Stalder, Stadtratspräsident: Der Postulant ist nicht mehr im Rat. Die Fraktion CVP/ARP verzichtet auf ein Votum und vertritt dieses Postulat nicht.

- Der Antrag auf Diskussion wird vom Rat gewährt. -

Als Stellvertreter des Postulanten, *Kurt W. Weyermann* (FDP): Vielen Danke dafür, dass Sie mir erlauben, dazu ein paar Worte festzuhalten. Das Postulat von Kurt Rügsegger verweist auf einen Mangel, den wir als Handwerker in der Stadt Bern ziemlich latent immer wieder täglich erleben können. Es ist so, dass wir sehr viele Arbeiten hier im Stadtgebiet ausführen müssen oder dürfen, auch für die Stadt selbst. Doch dabei haben wir Probleme das Material und die Leute in die Stadt zu bringe und wieder retour. Alle jene in der Antwort des Gemeinderats aufgeführten Karten, sind freilich eine Möglichkeit diese Probleme zu lösen. Doch sie ist mit einigem Geld verbunden. Stellt euch mal vor, dass eine für mehrere Zonen gültige Gewerbeparkkarte für Gemeindeansässige 240 Franken und für Auswärtige 600 Franken kostet. Multipliziert dies nun mal vier Wagen und ihr müsst bald einmal 2500 Franken dafür aufwenden, um in der Stadt arbeiten zu dürfen. Auch wenn der Gemeinderat nun dieses Postulat zur Ablehnung empfiehlt, möchte ich euch doch beliebt machen, es zu überweisen. Kurt Rügsegger hat nicht etwas verlangt, dass nicht auch möglich wäre. Es wäre doch wirklich zu prüfen wert, wie es einzurichten wäre, dass es für die Handwerksbetriebe etwas besser aussehen würde. Nicht der Preis für die ganze Geschichte ist für den Handwerker wichtig, denn er kann ihn ja auf die Kundschaft überwälzen. Doch die über die hohen Preise erstaunte Kundschaft kann von den Handwerkern nur darauf verwiesen werden, dass ihr diese indirekt von der Stadt auferlegt werden. Dass ist auch ein Grund, weshalb die Stadt gerade den Hauseigentümern nicht gerade freundlich gesinnt ist. Ich bitte euch, diesem Postulat zu zustimmen und es zu überweisen. Es handelt sich hier rein um das Verlangen nach einem Prüfungsbericht. Wenn dann tatsächlich nichts dabei rausschaut, ist ja schliesslich noch nichts beschlossen, das Eingriff in unseren heftigen Parkplatzkrieg nehmen könnte.

Beschluss

Mit 33 zu 31 Stimmen wird das Postulat von Kurt Rügsegger abgelehnt.

18 Interpellation Eva von Ballmoos (GFL) / Oskar Balsiger (SP): Veloabstellplätze – Manipulierobjekte der Verkehrsplanung?

Antrag Nr. 122

Die Stadt Bern will im Grundsatz das Velo als Stadtvehikel fördern. Das ist richtig und vernünftig; es sprechen gute Gründe dafür. Neben erfreulichen Neuerungen kommt es aber immer wieder zu Situationen, die dem Ziel der Veloförderung nicht dienlich sind. Dazu gehört das knappe Angebot an Abstellplätzen. Die Problematik der öffentlich zugänglichen Abstellplätze ist notorisch:

- Es hat zuwenig.
- Sie sind zum Teil nicht am richtigen Ort.
- Sie werden verdrängt und zunehmend fremdgenutzt.

Besonders im Raum Bahnhof macht sich der Mangel bemerkbar. Wo – schon seit Jahren aktenkundig – zuwenig Abstellplätze vorhanden sind, musste jüngst im Zug der Umgestaltung des Bahnhofplatzes ausgerechnet noch Abstellfläche für dasjenige Fahrzeug weichen, das zum Erreichen der vom Gemeinderat angestrebten Reduktion des motorisierten Verkehrs bei-

trägt. Sowohl im Bereich Haupteingang Bahnhof als auch hinter der Heiliggeistkirche sind Veloabstellplätze aufgehoben worden; flächengleiche Ersatzstandorte gleicher Qualität stehen nicht zur Verfügung. Völlig ungenügend ist die Informationstaktik im Vorfeld der Aufhebungen: Weder in den Medien noch vor Ort wurde klar und deutlich angekündigt, *wo*, *wann*, *was* geschehen würde. Wie dann die Abstellplätze geräumt wurden, spottet jeder Beschreibung. Wir sind uns bewusst, dass es ohne Aufräumaktionen leider nicht geht. Wir verlangen aber, dass diese von Information und Öffentlichkeitsarbeit begleitet sorgfältig und schonend durchgeführt werden.

Wir bitten den Gemeinderat höflich um Antworten zu den folgenden Fragen:

1. Ist die Problematik der öffentlich zugänglichen Veloabstellplätze in der Innenstadt und insbesondere im Raum Bahnhof dem Gemeinderat bekannt?
2. Weshalb wurde beziehungsweise wird die bestehende Arbeitsgruppe Bike&Ride nicht vorgängig zu den Änderungen und Räumungen konsultiert?
3. Ist der Gemeinderat bereit, eine Arbeitsgruppe zu bestimmen, welche die Entwicklung der Veloabstellplätze in den Bereichen Bahnhof *und* Innenstadt begleitet?
4. Wie gedenkt der Gemeinderat das Problem der Verdrängung (Roller und Motorräder auf Veloabstellplätzen) zu lösen?
5. Wird sich der Gemeinderat bei den SBB als möglicher Partnerin für ein besseres Angebot an Abstellplätzen im Raum Bahnhof einsetzen?
6. Können die Velofahrerinnen und Velofahrer darauf zählen, dass in Zukunft Änderungen bei Veloabstellplätzen in geeigneter Art und Weise publik gemacht werden und allfällig notwendige Räumungen sorgfältig und rücksichtsvoll durchgeführt werden?

Bern, 21. September 2000

Antwort des Gemeinderats

1. Die Problematik des Unterangebots an öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen in der Innenstadt und insbesondere im Raum Bahnhof ist dem Gemeinderat bekannt. Im Rahmen der Masterplanung Bahnhof Bern ist deshalb ein Parkraumkonzept Velo erarbeitet worden, das unter Berücksichtigung der Richtplanvorgaben aus dem Jahr 1993 eine Verdoppelung der Zahl der Veloabstellplätze im Bahnhofgebiet vorsieht.
2. Die Information der Bevölkerung ebenso wie der Arbeitsgruppe Bike & Ride über die bevorstehenden baulichen Massnahmen und die in diesem Zusammenhang erforderlichen Räumungen im Bereich bestehender Veloabstellplätze war in der Tat ungenügend. Der Gemeinderat hat denn auch die Verwaltung angewiesen, künftig frühzeitig und transparent über allfällige weitere Räumaktionen zu orientieren.
3. Die Begleittätigkeit der Arbeitsgruppe Bike & Ride, welche im Rahmen der Masterplanung Bahnhof Bern geschaffen worden ist, beschränkt sich aufgrund der Zusammensetzung (Projektleitung Masterplan, Kantonsvertretung, Stadtplanungsamt, IG Velo, Transportunternehmungen) auf den Perimeter des Parkraumkonzepts Velo Bahnhof Bern.

Mit der Umsetzung des Verkehrskompromisses werden in der Innenstadt in gleicher Anzahl oberirdische Parkfelder aufgehoben, wie sie durch die Erweiterung der Parkings Metro und Casino unterirdisch neu geschaffen werden können. Dadurch wird oberirdisch Raum frei, der u.a. für die Schaffung zusätzlicher Veloabstellanlagen genutzt werden soll.

Die Aufträge aus der vom Stadtrat am 22. Juni 2000 teils als Motion, teils als Postulat erheblich erklärten Motion Oskar Balsiger (SP) betreffend „Trockener Sattel, Spass am Velofahren; eine moderne Politik im Bereich Veloparkieren macht's möglich“ umfassen

u.a. die Schaffung von Veloeinstell- und -abstellanlagen im Gebiet Bärenplatz – Waisenhausplatz und Zytglogge.

Die Einsetzung eines regelmässig tagenden Gremiums für den Perimeter Innenstadt – Bahnhof erscheint ohne konkrete Projekte nicht zweckmässig. Sobald aber die Abklärungen bezüglich der erwähnten neuen Anlagen soweit gediehen sind, dass effektiv realisierbare Ideen diskutiert werden können, wird die Verwaltung unter Einbezug der Interessengemeinschaft Velo eine Kontaktgruppe einberufen.

4. Die Signalisation von Veloabstellanlagen ist, wo erforderlich, so zu ergänzen, dass auf den Veloabstellplätzen ausschliesslich das Abstellen von Velos erlaubt ist. Neue Veloabstellanlagen werden bei Bedarf so erstellt und signalisiert, dass ein Abstellen von Motorrädern und Rollern nicht mehr möglich beziehungsweise verboten ist. Zudem sollen Veloabstellanlagen künftig bewirtschaftet werden können. Die rechtlichen Grundlagen dazu werden gegenwärtig vorbereitet. Mit der Bewirtschaftung von Veloabstellanlagen können die Parkierbestimmungen durchgesetzt werden.
Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Bahnhof Bern werden für Motorräder und Roller auf der Perronplatte eigene Parkfelder in genügender Anzahl geschaffen.
5. Zur Umsetzung des Parkraumkonzepts Velo Bahnhof Bern ist die Bildung einer Trägerschaft aus Kanton, Stadt und den Transportunternehmungen am Bahnhof Bern vorgesehen. Die Vorbereitungen hierzu sind im Gang.
6. siehe Ziffer 2.

- Auf Antrag der Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Eva von Ballmoos (GFL): Die Antwort ist nicht lange, doch tritt das für mich Wesentliche hervor, warum ich mit dieser Antwort zufrieden bin. Besonders zufrieden bin ich nicht wegen der Umsetzung an sich, doch wegen der Aussage des Gemeinderats, die zeigt, dass er die Problematik zu Kenntnis genommen hat und bereit ist etwas dagegen zu unternehmen. Sehr zufrieden bin ich mit Punkt zwei, mit dem Eingeständnis, dass die Informationslage der Bevölkerung von seiten der AG *Bike and ride* ungenügend war. Weshalb so etwas bei anderweitigen Räumungsaktionen frühzeitig und transparent erfolgen sollte. Ich hoffe, dass dem dann auch so sein wird. Ich möchte aufgrund dessen, was zu dieser Gemeinderatsantwort auf unsere Interpellation der Zeitung zu entnehmen war, ein paar Punkte zur Thematik des Bewirtschaftens richtig stellen. Bewirtschaften heisst nämlich nicht unbedingt nur zahlen. Es gibt verschiedene Stufen in der Bewirtschaftung dieser Veloparkplätze. Es gibt mildere Formen, die nur ein Zeitmanagement beinhalten; und es ist logisch, dass je zentraler ein Abstellplatz liegt, die Berechtigungsdauer für das Abstellen kürzer wird. Das bedingt nun entsprechende Kontrollen. Doch wer die wie macht und wie viel die kosten, wird oder darf, ist leider noch unklar. Bei jenen Veloabstellplätzen, bei denen eine Gebühr zu bezahlen ist, darf es sich nur um zentrale Abstellplätze, die bewacht und überdacht sind, handeln. Das wären kurz: Velostationen. Die rechtlichen Grundlagen zur Regelung dieser Abstellplatzfrage werden von uns hier im Stadtrat in einem Reglement erlassen. Dort werden wir alles daran setzen, unsere Vorstellung darin zu verwirklichen und hoffen, dass dieses Reglement auch mehrheitsfähig sein wird. Ich habe Verständnis dafür, dass die Regelung für die Bewirtschaftung vorerst für den Perimeter Bahnhof gelten soll. Trotzdem finde ich, dass das Reglement dann für die ganze Stadt Geltung erlangen müsste.

Oskar Balsiger (SP): Eva von Ballmoos hat eigentlich mehr oder weniger all das erwähnt, das ich mir auch notiert habe und ich möchte eigentlich nicht zu viel wiederholen. Doch ich weise darauf hin, dass wir ein Massenproblem mit dem Veloabstellen haben und dass die Leute, die in der Stadt oder in der Matte arbeiten, in den Gebäuden keine Möglichkeiten zum Abstellen

ihres Velos haben, weshalb sie diese in den Lauben und auf den Plätzen abstellen müssen. Es muss ein Ziel der Stadt Bern sein, so wie das holländische Städte vorleben, in jenen Gebieten, in denen eine Massierung besteht, das Angebot von geschützten und bewachten Veloabstellplätzen zu schaffen. Damit man solche Stationen einrichten kann, für deren Bestehen Betriebe verantwortlich sind und deshalb entsprechende Beiträge geleistet werden müssen, muss man in der Umgebung dieser Stationen das Abstellen von Velos regeln, so wie wir das auch für Autos etwa mit blauen und weissen Zonen haben. Doch weiterhin muss das Abstellen von Velos im Freien gratis sein. Das war mir wichtig hier noch zu sagen. Die SP ist der Meinung, dass Gebühren für einen besonderen Service zu erheben sind, doch dass es weiterhin gratis Veloabstellplätze geben muss.

Die Interpellanten sind mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden.

19 Interpellation Andreas Zysset (SP): Gratiszeitungen – wer bezahlt die Entsorgung?

Antrag Nr. 126

Seit letztem Jahr werden in der Stadt Bern auf verschiedenartige Weise Gratiszeitungen verteilt:

- Erstens sind frühmorgens Verteilerinnen und Verteiler dafür besorgt, dass kaum jemand ohne das Angebot einer Gratiszeitung zur Arbeit kann,
- als Zweites verfügen die Fahrzeuge von Bern Mobil über Verteilkästen und
- als Drittes wurden in der gesamten Stadt Verteilkästen installiert, so dass wirklich alle in den Genuss der gratis zur Verfügung stehenden Presseerzeugnisse gelangen können.

Die Folgen des wie dargestellt sehr intensiven Verteilens der Gratiszeitungen sind unübersehbar: Im Bus oder im Tram finden sich halbwegs gelesene, zerknüllte oder anderweitig lamentable Exemplare der Gratiszeitungen in allen erdenklichen Fugen und Ritzen, auf Sitzen und am Boden. Tramhaltestellen dienen als Depot für alte, nicht verteilte Exemplare, Abfalleimer enthalten massenweise Gratiszeitungen, kaum ein Ort in der Stadt wo nicht „20 Minuten“ und „Metropol“ ihre Spuren hinterlassen. Dass diese Sachverhalte dem an sich bürgerlichen Ruf nach einer sauberen Stadt nicht dienen, ist nachgerade logisch. Neben der ärgerlichen Beeinträchtigung des Stadtbildes stellen sich aber auch eine ganze Reihe praktischer Fragen:

1. Wie beurteilt der Gemeinderat die Entwicklung des Stadtbildes seit dem Beginn der Verteilung der Gratiszeitungen? Ist er auch der Meinung, dass die Verschmutzung der Stadt durch herumliegende Zeitungen massiv zugenommen hat?
2. Was gedenkt der Gemeinderat gegen diese Entwicklung zu unternehmen?
3. Welche Auswirkungen hat der zusätzliche Abfall auf die Aufwendungen der Stadt zur Entsorgung des Abfalls? Kennt der Gemeinderat die zusätzlichen Kosten, welche der Stadt Bern durch die Entsorgung der Gratiszeitungen entstehen?
4. Wie hoch sind die Abgaben, welche durch die Verlage der Gratiszeitungen der Stadt abzuliefern sind?
5. Gedenkt der Gemeinderat alle Aufwendungen, welche der Stadt durch die Verteilung von Gratiszeitungen zusätzlich entstehen, einzutreiben und so dem Verursacherprinzip Rechnung zu tragen?

Bern, 29. März 2001

Antwort des Gemeinderats

Die jährlichen Gebühren für die Handverteilung von Presseerzeugnissen betragen bei unentgeltlich abgegebenen Blättern Fr. 500.00 und bei verkauften Blättern Fr. 200.00 pro Kolporteurin oder Kolporteur (Handverteilerin / Handverteiler). Die Differenz von Fr. 300.00 pro Jahr und verteilernder Person begründet sich aus der Tatsache, dass durch die aktive Verteilung der Gratisblätter der öffentliche Grund stärker beansprucht wird und die Beeinträchtigung der Passantinnen und Passanten höher ist.

Zu den Fragen im Einzelnen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

1. Gedruckte Informationsmedien wie Zeitungen, Flugblätter und dergleichen wirken im öffentlichen Raum auffälliger als andere potenzielle Littering-Produkte. Bereits ein einziges von einem Windstoss aufgewirbeltes Exemplar verursacht optisch ein vergleichsweise starkes Verschmutzungsbild, wie dies auch bei ordentlichen Altpapiersammlungen immer wieder beobachtet werden kann.

Seit Beginn der Verteilung von Gratiszeitungen hat die tatsächliche Verschmutzung durch herumliegende Zeitungen in der Stadt nur bedingt und punktuell zugenommen. Sie hält sich im Vergleich zu anderen verteilten Druckerzeugnissen – wie etwa Werbeflyers – durchaus in Grenzen. Bisher kam es jedenfalls seitens der Vertriebsorganisationen nicht zu konkreten Konzessionsverletzungen.

2. Die Konzessionserteilung an die „Metro Publication“ vom 1. November 2000 und an die „20 Minuten AG“ vom 31. Januar 2001 basierte teilweise auf dem Erfahrungsaustausch mit anderen Gemeinden. Zu diesem Zeitpunkt verfügbare Informationen wurden bei der Formulierung der Konzessionsbestimmungen berücksichtigt. Spezifisch stadtbernerische Erfahrungen und Erkenntnisse können erst jetzt gewonnen, ausgewertet und in Massnahmen umgesetzt werden.

Die Einhaltung der Konzessionsbestimmungen wird überwacht. Dazu gehören die periodische Kontrolle der Füllmengen und Restanzen in den Verteilkästen und gegebenenfalls das Vorbringen entsprechender Mängelrügen bei den Vertriebsorganisationen.

Beanstandungen bezüglich der Zwischendepots und Verteilkästen werden durch die Innenstadtreinigung laufend erfasst und ausgewertet. Mit den Vertriebsorganisationen konnten Verbesserungsmassnahmen vereinbart und teilweise bereits umgesetzt werden. So verfügt die Innenstadtreinigung z.B. über Pikettnummern, über die Unregelmässigkeiten gemeldet und sofortige Aufräum- oder Reinigungseinsätze durch Vertriebspersonal angefordert werden können. Aus Imagegründen sind auch die Gratisblätter selber daran interessiert, nicht in erster Linie als Verschmutzungsfaktoren wahrgenommen zu werden.

Im Übrigen steigt die Stadt Bern Anfang Juli in die landesweite Kampagne „trash ist kultur“ ein, die sich speziell gegen das Littering richtet. Auch die Mitglieder des Stadtrats wurden eingeladen, sich an den Bemühungen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Sauberkeitsproblematik zu beteiligen.

3. Die Papierkörbe und Kehrichteimer enthalten tatsächlich zusätzlichen Abfall in Form von Gratiszeitungen. Soweit im Einzelfall Kolporteurinnen oder Kolporteurs nicht verteilte Blätter bündelweise in städtischen Abfalleimern deponieren, interveniert die Innenstadtreinigung umgehend bei den Vertriebsorganisationen. Die Entsorgung erfolgt im Rahmen der normalen Reinigung. Die Höhe der Zusatzaufwendungen ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bestimmbar. Die Ressourcen der Stadtreinigung reichen aber aus, um den Reinigungsauftrag wahrzunehmen.
4. Die Stadt Bern erhält, gestützt auf das Gebührenreglement für die Stadtverwaltung Bern, von den Gratiszeitungen "Metropol" und "20 Minuten" eine jährliche Konzessionsgebühr von insgesamt Fr. 112 000.00 für die Verteilung von Gratiszeitungen aus Verteilkästen, die vor allem bei den Bus- und Tram-Haltestellen montiert sind. Ausserdem erhebt das Polizeiinspektorat für die Handverteilung eine Bewilligungsgebühr von Fr. 500.00 pro Kol-

porteurin oder Kolporteur und Jahr. Zurzeit kommen auf diese Weise Fr. 12 500.00 pro Jahr zusammen.

5. Ja. Nach Konzessionsbestimmungen sind die beiden Konzessionärinnen verpflichtet, den durch sie verursachten Papierabfall auf ihre Kosten einzusammeln und zu entsorgen. Nötigenfalls müssen sie Sonderreinigungen an den Verteilstellen ausführen oder für die Kosten entsprechender Massnahmen aufkommen. Auch die Polizeibewilligungen für die Handverteilung verpflichten die Vertriebsorganisationen, die Papierabfälle selbst wegräumen oder durch Dritte wegräumen zu lassen. Für den Unterlassungsfall wird eine Anzeige wegen Ungehorsams gegen amtliche Verfügungen nach Artikel 292 des Schweizerischen Strafgesetzbuchs angedroht. Bernmobil schliesslich hat mit den Gratiszeitungen vertraglich vereinbart, dass das Aufräumen der Trams und Busse ebenfalls von den Vertriebsorganisationen zu besorgen ist.

Der Interpellant *Andreas Zysset* (SP) wünscht keine Diskussion, möchte aber einen Satz loswerden: Ich danke dem Gemeinderat für seine ausführliche Antwort. Ich möchte festhalten, dass wir hier ein wirklich gutes Beispiel dafür haben, wie man mit den Verursachern von Abfall umgehen kann.

20 Kleine Anfrage Dieter Beyeler (SD): Stonehenge in Bern-West

Antrag Nr. 142

Überwachsen, still verwildert ruht, – nicht mehr verkehrsverhindern tut.

Aus den Augen aus dem Sinn? Bei der Autobahnausfahrt Bern-Brünnen, ein kleines idyllisches Feld- und Waldweglein, abzweigend von der Niederbottigenstrasse – dort sind sie zu finden: massige Betontreppen, ehemals in der Stadt Bern aufgestellt als Schikanen und Verkehrsbehinderung für den motorisierten Verkehr... Nach nicht allzu langer Zeit, richtigerweise als Unsinn erkannt, wurden diese Betonklötze wieder aus dem Strassenbild verbannt, jedoch weniger glücklich, bei uns in Bern-West an obgenanntem Weg entsorgt. (Oder darf man hoffnungsvoll von einer vorübergehenden Zwischenlagerung sprechen?)

Diesbezüglich bitte ich den Gemeinderat, mir folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie hoch beliefen sich die (seinerzeit mit Reflektoren ausgestatteten) Herstellungskosten, inklusive Aufstellung dieser Monumente?
2. Wie hoch bezifferten sich die Transport- resp. Entsorgungskosten nach Bern-West?
3. Da ja eine Endlagerung am jetzigen Standort unakzeptabel ist, wird sich der Gemeinderat nächstens mit dem Gedanken befassen müssen: Wohin mit dem ganzen Betonschrott und was wird der neuerliche Transport wohl wieder kosten?
4. Oder sieht der Gemeinderat gar neue Einsatzmöglichkeiten?
5. Glaubt er an einen Abnehmer?
6. Wenn Nein, was kostet die letzte und endgültige Entsorgung?

Bern, 21. Juni 2001

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* beantwortet die Kleine Anfrage im Namen des Gemeinderats wie folgt: Die Betonelemente wurden seinerzeit auf Ersuchen des Forstamts der Burgergemeinde bei der Autobahnausfahrt Brünnen aufgestellt, und zwar um zu verhindern, dass dieser Platz immer wieder als „wilde“ Kehrrichtdeponie missbraucht wird. Die Massnahme hat ihren Zweck erfüllt; die Situation bezüglich Kehrrichtablagerungen ist merklich besser geworden. Zu den einzelnen Fragen: Die Treppenelemente wurden im Hinblick auf die Einführung von Tempo 30-Zonen vom Strasseninspektorat zu einem Stückpreis von 150 Franken ange-

fertigt. Die Kosten für den Transport und das Aufstellen vor Ort lagen bei 50 Franken pro Stück. Die Kosten des Transports der Betonelemente aus den Tempo 30-Zonen nach Bern-West beliefen sich auf 30 Franken pro Stück. Die Betonelemente stehen heute auf Grund und Boden der Burgergemeinde Bern. Diese wünscht, dass sie hier verbleiben, weil davon ausgegangen werden muss, dass bei einer Räumung des jetzigen Standorts wieder Kehricht deponiert wird, was gewiss noch weniger idyllisch wäre und der Stadt fortwährend unnötige Räumungskosten verursachen würde. Neue Einsatzmöglichkeiten sind weder absehbar noch erforderlich. Da die Betonelemente am jetzigen Standort einen auch im öffentlichen Interesse liegenden Zweck erfüllen, braucht es für sie keinen neuen Abnehmer. Die Recyclingkosten in einem Betonwerk würden sich inkl. Transport auf ca. 70 Franken pro Stück belaufen.

Dieter Beyeler (SD): Der Herr Gemeinderat hat bisher nicht gesagt, wie viele Stücke es sind. Dann gäbe es nämlich eine klare Rechnung.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Diese Frage werde ich noch abklären und sobald als möglich beantworten.

Eingänge

Es werden zwei Motionen, drei Postulate, zwei dringliche Interpellationen und eine Interpellation eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

Motion Fraktion FDP (Markus Blatter, Max Suter): Sekundarstufe I: Einheitsschulmodell und spezielle Sekundarklassen in der Stadt Bern

Münchenbuchsee entscheidet sich am 10. Juni 2001 für eine Rückkehr zu einem undurchlässigen Schulmodell auf der Sekundarstufe I.

Niederscherli wechselt vom Schulmodell 3b Spiegel zum Schulmodell 3a Manuel.

Mit der Einführung des Schulmodells 6/3 gab der Kanton den Gemeinden die Möglichkeit, für ihre Organisation der Sekundarstufe I unter insgesamt fünf Schulmodellen jenes auszuwählen, das ihnen die bestmögliche Voraussetzung für eine gute Schulbildung ihrer Kinder und Jugendlichen zu bieten schien.

In den Stadtratsdebatten zum Schulreglement vom 4. November 1993 wurde beschlossen, den einzelnen Schulkreisen und damit den Schulkommissionen in der Stadt Bern die Modelle 3a „Manuel“, 3b „Spiegel“ und 4 „Twann/Bern-West“ zur Auswahl zur Verfügung zu stellen. Bereits damals setzte sich die FDP der Stadt Bern aus verschiedenen Gründen für die Einführung eines Einheitsmodells in der Stadt Bern ein, jedoch ohne Erfolg.

In Bezug auf die Schulmodellwahl gilt für die einzelnen Schulen ein sog. Moratorium; d.h., bis Ende Schuljahr 2002/03 darf das gewählte Schulmodell nicht verändert werden. Dies darf jedoch uns und die Direktion für Bildung, Umwelt und Integration nicht daran hindern, rechtzeitig eine Neuaufnahme der Diskussion um die richtige Schulmodellwahl zu initiieren. Damit die Schulen den von ihnen Mitte der 90er-Jahre gefällten Entscheid per Ende Schuljahr 2002/03 überprüfen können, benötigen diese möglichst umgehend eine Hilfestellung durch die Direktion BUI.

Die Erfahrungen in den ersten fünf Schuljahren mit verschiedenen Schulmodellen auf der Sekundarstufe I haben gezeigt, dass eine Optimierung der strukturellen Verhältnisse auf der Oberstufe dringend nötig ist und per 1. August 2003 oder ein Jahr später möglichst flächendeckend umzusetzen ist. Die Fraktion FDP begründet diesen Schritt wie folgt:

- Die ersten Erfahrungen mit der Organisation unserer Oberstufen haben gezeigt, dass es wichtig ist, bei den Schülerinnen und Schülern am Ende des 6. Schuljahres eine Dreifachselektion (in Real-, Sekundar- und spez. Sekundarklasse) vorzunehmen, um eine umfassende optimale Förderung zu gewährleisten. In einem möglichst homogenen Real-, Sekundar- oder spez. Sekundarklassenverband gelingt diese Absicht weit besser als in niveaugemischten Gruppen und Klassen.
- Es zeigt sich als bedeutender pädagogischer Nachteil, Klassen immer wieder neu zu formieren und damit der Idee der tragenden Integration in einen Klassenverband zuwiderzulaufen. Mit der Bildung von speziellen Sekundarklassen im 7. und 8. Schuljahr wird erreicht, dass die Schülerinnen und Schüler in den ordentlichen Sekundarklassen während der Schuljahre 7–9 gemeinsam unterrichtet werden können. Am Ende des 8. Schuljahres müssen diese Sekundarklassen weder zusammengelegt, noch neu organisiert werden.
- Das Modell 3a „Manuel“ hat sich auf Grund der umfassenden Selektion der Schülerinnen und Schüler in Real- oder Sekundarklassen am besten bewährt. In Schulen mit den Schulmodellen 3b „Spiegel“ und 4 „Twann/Bern-West“ zeigen sich verschiedene Lehrkräfte von der unterrichtlichen Alltagssituation in den Fächern ohne Niveauunterricht (vor

allem im Fach Deutsch und insbesondere im Fach Natur-Mensch-Mitwelt) des öftern überfordert. Das trifft übrigens zunehmend auch für die Schülerinnen und Schüler zu. Häufig wird der Unterricht auf ein durchschnittliches Schülerinnen- und Schülersegment abgestimmt. Es findet weder eine Begabten-, noch eine Minderbegabtenförderung statt, was sicher nicht im Interesse der an unserer Volksschule beteiligten Personen sein kann.

- Auf Grund der sinkenden Schülerzahlen in der Stadt Bern sollten immer mehr auch über die heute noch bestehenden Schulkreisgrenzen hinweg Bestände ausgeglichen werden können. Damit wird es möglich, zu kleine, aber auch allzu grosse Klassen zu vermeiden. Es ist für die Zusammenarbeit über die Schulkreisgrenzen hinweg unabdingbar, nebst verschiedenen wichtigen Freiheiten (s. teilautonome Schule) in allen Schulen das gleiche Schulmodell zu praktizieren. Die heutige Situation am Beispiel des Nordquartiers mit drei verschiedenen Schulmodellen an drei Schulen ist im Interesse aller Beteiligten auf ein Einheitsmodell abzuändern. Damit wird es auch möglich, vertretbare Einsparungen vorzunehmen. Wenn durch sinnvolle Schulzusammenlegungen in einzelnen Quartieren insgesamt Klassen und Gruppen reduziert werden können, soll dies im Interesse der finanziellen Situation in der Stadt Bern auch getan werden.
- Die Förderung von Begabten erfolgt in den verschiedenen Modellen unterschiedlich, was erwiesenermassen im Hinblick auf den späteren Übertritt in Mittelschulen zu Vor- oder Nachteilen führen kann. Ebenfalls kann dieser Zusatzunterricht oft auf Grund der nicht vorhandenen Grösse einer Schule kaum befriedigend angeboten werden. Schülerinnen und Schüler in grösseren Schulen, die in den Niveaufächern praktisch ein selektioniertes drittes Niveau besuchen können, sind betr. Vorbereitungsunterricht auf weiterführende Schulen deutlich im Vorteil und müssen nicht zeitlich belastende Zusatzlektionen besuchen. Es entsteht dadurch auch mehr Freiraum für die Schülerinnen und Schüler, Angebote aus dem fakultativen Unterricht besuchen zu können. Wenn alle fähigen Schülerinnen und Schüler in einem dritten Niveau gefördert werden, wird dadurch auch die Chancengerechtigkeit für alle Bildungsschichten erhöht.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage mit dem Ziel der Neustrukturierung der Sekundarstufe I zu unterbreiten. Dabei ist das städtische Schulreglement entsprechend anzupassen. Im Wesentlichen sind die folgenden Elemente zu berücksichtigen:

1. Die Anzahl der Standorte mit Schulen der Sekundarstufe I ist zu überprüfen. Für die Standorte mit Sekundarstufen I ist eine anzustrebende Minimalgrösse zu definieren, damit die Schul- und Unterrichtsorganisation optimiert werden kann.
2. Die Durchlässigkeit ist als zentrales Element beizubehalten.
3. Alle Schulen der Stadt Bern werden nach dem Schulmodell 3a „Manuel“ organisiert.
4. Für die Vorbereitung auf weiterführende Schulen, insbesondere im Hinblick auf den Übertritt in die gymnasiale Bildung sind an möglichst vielen Standorten für das 7. und 8. Schuljahr spezielle Sekundarklassen integriert in das Schulmodell 3a Manuel zu führen. In Schulen der Sekundarstufe I, die keine speziellen Sekundarklassen führen können, werden die begabten Schülerinnen und Schüler weiterhin durch zusätzlichen Unterricht im Rahmen einer Sekundarklasse gefördert.
5. Ab 9. Schuljahr treten die für den gymnasialen Unterricht qualifizierten Schülerinnen und Schüler weiterhin in die Quarta einer Maturitätsschule über. Die übrigen Schülerinnen und Schüler aus den speziellen Sekundarklassen im 8. Schuljahr werden im 9. Schuljahr in eine Sekundarklasse mit zusätzlichem Unterricht (Mittelschulvorbereitung) integriert.

Bern, 16. August 2001

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

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

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

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

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

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

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

Bern, 16. August 2001

Oskar Balsiger (SP), Raymond Anliker, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim, Edith Madl Kubik, Sabine Schärer, Corinne Mathieu, Michael Aebersold, Béatrice Stucki, Margrith Beyeler, Walter Christen, Rosmarie Okle Zimmermann, Rolf Schuler, Ruedi Keller, Guglielmo Grossi, Melanie Leskow, Andreas Krummen, Liselotte Lüscher

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

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

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

Bern, 16. August 2001

Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher), Rudolph Schweizer, Rudolf Friedli, Erich Ryter, Thomas Fuchs, Kurt Hirsbrunner, Rolf Häberli, Peter Bernasconi, Beat Schori, Margrit Thomet

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

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

Erklärtes Ziel des Gemeinderats ist es, Veloverkehr zu fördern. Die Stadt hat grosses Interesse daran möglichst viele Personen, welche Bern als Arbeits- oder Einkaufsort gewählt haben, als Velofahrende statt als Autopendler zu empfangen. Veloverkehr fördern heisst im vorlie-

genden Fall dafür zu sorgen, dass sich Velofahrende sicher fühlen, dass sie nicht um ihr Leben bangen müssen.

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

Der nachstehende Massnahmenkatalog bezweckt, die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer kurzfristig, in erster Linie auf der Strasse, zu gewährleisten. Angesichts des Erholungswertes der Wege im Bremgartenwald, insbesondere des Radweges nach Wohlen (Aare-Route Nr. 8), ist jedoch Radwandernden und Kindern die Benützung des Trottoirs zu gestatten. Wir ersuchen den Gemeinderat zu handeln und zum Schutze der Velofahrenden nachstehende Verbesserungen in die Wege zu leiten:

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

Bern, 16. August 2001

Oskar Balsiger (SP), Raymond Anliker, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim, Rolf Schuler, Sabine Schärer, Corinne Mathieu, Beat Zobrist, Peter Blaser, Andreas Zysset, Walter Christen, Michael Aebersold, Rosmarie Okle Zimmermann, Béatrice Stucki, Irene Marti Anliker, Marie-Louise Durrer, Ruedi Keller, Guglielmo Grossi, Margrith Beyeler, Edith Madl Kubik, Melanie Leskow, Margrit Stucki, Liselotte Lüscher

Postulat Peter Bühler (SD): Härtere Massnahmen im Kampf gegen die Drogendealer in unserer Stadt!

Wie aus verschiedensten Polizei- und Justizkreisen zu entnehmen ist, stehen die „Hüter von Gesetz und Ordnung“ meistens auf verlorenem Posten, wenn sie versuchen dem Drogenhandel in unserer Stadt einen Riegel vorzuschieben. Ab und zu werden einige Dealer geschnappt und die Beweismittel können sicher gestellt werden. Aber seit einiger Zeit, ist es in diesen Kreisen Mode, die Drogen nicht mehr in ihren Kleidertaschen zu verstecken, sondern im Mund. Da, wenn die Polizei einen Dealer verhaftet, muss sie diesen schon nach wenigen Stunden wieder laufen lassen, weil dieser die Beweise verschluckt hat. Das heisst, es werden verschiedene Drogen wie Kokain oder Heroin Grammweise in kleine Kapseln verschweisst

und von den Dealern im eigenen Mund versteckt. Die Kapseln werden dann meistens in den Backen bis zum Verkauf aufbewahrt.

Für die Dealer hat diese Methode den Vorteil, dass sie bei einem Zugriff der Polizei das belastende Material ohne grosse Probleme schlucken können und „aus Mangel an Beweisen“ nach wenigen Stunden wieder frei gelassen werden müssen.

Um diesem Missstand endlich ein Ende zu setzen und die Drogenkriminalität an einer empfindlichen Stelle zu treffen, wird der Gemeinderat beauftragt, dem Stadtrat einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten, damit die Polizei, aus den oben geschilderten Gründen, künftig in solchen Fällen ein Brechmittel einsetzen kann, um so die Beweise zu sichern.

Ebenfalls wird der Gemeinderat mit dieser Motion beauftragt, abzuklären, welche höheren Instanzen diesem neuen Vorgehen gegen den Drogenhandel in der Bundeshauptstadt eventuell zustimmen müssten, um mit diesem Anliegen vorstellig zu werden und den Stadtrat darüber zu orientieren.

Bern, 16. August 2001

Peter Bühler (SD), Dieter Beyeler, Lydia Riesen

Dringliche Interpellation FDP (Heinz Rub/Urs Jaberg): Standortentscheid für die Bernische Fachhochschule (BFH)

Mitte Juli 2001 wurde bekannt, dass der Regierungsrat beabsichtigt den Standort der technischen Ausbildungsstätten der BFH neu zu regeln. Der Standort Bern sollte demnach zu Gunsten von Biel und Burgdorf aufgegeben werden.

Davon betroffen wären rund 1'200 Studienplätze, sowie ca. 450 Teil- und Vollzeitarbeitsplätze. Unabsehbare Folgen könnte dies logischerweise auch für die unzähligen Unternehmen im Raume Bern aus insbesondere der Medizinaltechnik und dem Informatikbereich haben.

Wir bitten daher den Gemeinderat, uns folgende Fragen zu beantworten:

1. Welches wirtschaftliche Gewicht gibt der Gemeinderat der GTA/HTA Bern?
2. Warum wurde der Gemeinderat bis heute nicht beim Regierungsrat vorstellig, resp. fehlte das Engagement für den Standort Bern?
3. Warum reagierte der Gemeinderat nicht auf die beabsichtigte Campus-Bildung der GTA/HTA-BE, resp. Verkaufsverhandlungen der Liegenschaft Morgartenstrasse?
4. Was gedenkt der Gemeinderat jetzt zu tun, damit der Standort Bern als Ausbildungs- und Forschungsplatz nicht „fahrlässig“ (Zitat Olibet) aufs Spiel gesetzt wird?

Begründung der Dringlichkeit:

Der Entscheid des Regierungsrats für die Standortfrage und die Entscheidungskompetenz wird im September 2001 gefällt.

Bern, 16. August 2001

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

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Interpellation Michael Straub (EVP): Wurden wichtige bauliche Sanierungsmassnahmen im Standplatz Buech vergessen?

Beim Standplatz Buech fallen die vielen Schwellen auf, die die Wagen der Fahrenden, der Besuchenden und der Stadtverwaltung gehörig durchschütteln. Die Schwellen sind in sehr dichter Folge und sogar im engen Wendekreis zahlreich (nachträglich) in den Asphalt eingelassen worden. Selbst bei langsamster Fahrt, weniger als Schrittempo, wird man gehörig durchgerüttelt. Den Berg hinauf – mit Wohnanhänger – ist dies eine echte Zumutung, und auf die Dauer übersteht kein Fahrzeug und dessen Inhalt diese Schwellen, ohne Schaden zu nehmen. Müllabfuhr und Schneeräumung sind wegen den Schwellen nicht möglich; der Kehricht wird heute auf einem zentralen, nicht geschützten und wiederholt missbrauchten Müllsammelplatz gebracht.

Verschiedene, im Boden eingelassene Elektroverteilerschächte sind nicht dicht, weshalb sich darin Wasser ansammelt. Das Wasser steht zum Teil so hoch, dass es unmittelbar an elektrische Installationen heranreicht. Auf mich macht diese Situation einen sehr gefährlichen Eindruck. Offensichtlich wurde in der Vergangenheit versucht, das Problem mit Abpumpen des Wassers zu lösen. Symptombekämpfung genügte aber nicht und die sich mit Wasser füllenden Schächte werden nicht überwacht!

Aus der grossen Stützmauer im unteren Teil der Anlage lösen sich Steine und Fugenmaterial. Ein Fahrzeug wurde durch einen herabfallenden Stein beschädigt. Die Stabilität der Mauer macht einen zweifelhaften Eindruck.

Die Stadt hat im Rahmen einer „Koordinationssitzung Standplatz Buech“ vom Oktober 2000 zugesichert, dass eine Lösung betreffend Schwellen, Elektroverteilerkästen und Stützmauer herbeigeführt wird. Bis jetzt hat aber weder eine Orientierung stattgefunden noch wurden Verbesserungsmassnahmen durchgeführt.

Ich bitte deshalb den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf wann ist die Sanierung der Elektroverteilerkästen, der Stützmauer und die Sanierung der Strasse (zum einen Teil Entfernung und zum anderen Teil Abänderung der Schwellen) vorgesehen und warum kommt es zu Verzögerungen, die schon seit einem Jahr andauern?
2. Schätzt der Gemeinderat das Gefahrenpotenzial durch Stromschlag bzw. herunterfallende Steine ebenfalls als hoch ein? Wird die Stadt, da sie von den Gefahren Kenntnis besitzt, bisher jedoch nichts dagegen unternommen hat, bei einem möglichen Unfall haftpflichtig?
3. Können die Verbesserungsmassnahmen als Garantieleistungen durch die entsprechenden Baufirmen ausgeführt werden?
4. Welches Risiko trägt die Stadt durch die Tatsache, dass die Schwellen eine rasche und unbeschadete Zufahrt von Hilfsfahrzeugen (Sanität, Polizei, Feuerwehr) verunmöglichen?
5. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass Schneeräumungsfahrzeuge und die Müllabfuhr den Standplatz Buech befahren können müssen?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Situation ist unzumutbar, sollte vor dem kommenden Winter behoben sein und birgt im Fall der Elektroverteilerkästen zurzeit Gefahren, die lebensgefährlich sein können.

Bern, 16. August 2001

Michael Straub (EVP), Ursula Rudin-Vonwil, Peter Künzler, Ueli Stückelberger, Verena Furrer-Lehmann, Eva von Ballmoos

Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat bejaht.

Interpellation Fraktion CVP/ARP (Daniel Kast, CVP): Vereinfachung der Zuständigkeiten bei den subventionierten Kulturinstitutionen

Anlässlich der Stadtratsdebatte zur neuen Bühnenbeleuchtung im Stadttheater berichtete die Finanzdirektorin, Gemeinderätin Therese Frösch darüber, wie aufwändig sich die Verhandlungen mit den Regionsgemeinden und dem Kanton über deren Beiträge für die neue Bühnenbeleuchtung gestalteten. Indem einzelne Gemeinderäte und die Verwaltung Verhandlungen führen müssen, fallen in der Verwaltung Kosten an, die vermeidbar wären, wenn man die ineffizienten Strukturen bereinigen würde. Durch die heute bestehenden Verträge wird der Verhandlungsaufwand zwar reduziert, er fällt trotzdem noch in erheblichem Masse an, wie dies das Beispiel der Bühnenbeleuchtung zeigt. Der Aufwand wird insbesondere dann gross, wenn Verträge in Frage gestellt werden; jüngstes Beispiel die im nachhinein zurückgenommene Aufkündigung der Verträge betreffend die Stadt- und Universitätsbibliothek seitens der Stadt. Zu komplexe Subventionsstrukturen bestehen auch bei andern Kulturinstitutionen in der Stadt Bern. Bei einer Informationsveranstaltung der grossen Kulturinstitutionen (Stadttheater, Symphonieorchester, Museen und Bibliotheken) mit Stadträten aus allen Fraktionen wurde dargelegt, dass fast alle der anwesenden Kulturinstitutionen von verschiedensten öffentlichen Geldgebern getragen werden.

Es stellt sich nun die Frage, ob die Zuständigkeiten der öffentlichen Geldgeber für die Kulturinstitutionen nicht sinnvollerweise vereinfacht würden. Angestrebt werden könnte die Zuständigkeit eines Geldgebers für eine Kulturinstitution: beispielsweise der Kanton für das Stadttheater, die Stadt für das Symphonieorchester, die Gemeinde Muri für die Kunsthalle etc. Sicher ist dieses Prinzip „ein Geldgeber - eine Kulturinstitution“ nicht vollständig durchsetzbar, aber eine Reduktion der Geldgeber und deren Konzentration auf weniger Kulturinstitutionen könnte trotzdem erreicht werden. Damit eine Änderung überhaupt durchsetzbar ist, müssten die Zuständigkeiten so geregelt werden, dass für alle Beteiligten per Saldo keine zusätzliche Belastung resultieren würde.

Wir fragen deshalb den Gemeinderat:

1. Trifft es zu, dass durch die gegenwärtigen Strukturen in bedeutendem Masse Verwaltungsaufwand anfällt?
2. Ist der Gemeinderat der Meinung, dass das Prinzip ein Geldgeber für eine Kulturinstitution ein praktikabler Lösungsansatz darstellt?
3. Sieht der Gemeinderat andere Lösungsansätze?

Bern, 16. August 2001

Fraktion CVP/ARP (Daniel Kast, CVP), German Kalbermatten, Anton Maillard, Ernst Stauffer

Schluss der Sitzung: 21.50 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Christoph Stalder*

Die Protokollführerin: *Tina Maurer*