

Genehmigt am 15.11.2001

Protokoll Nr. 48

Sitzung von Donnerstag, 20. September 2001, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Christoph Stalder

Anwesend:

Michael Aebersold
Raymond Anliker
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Peter Bernasconi
Dieter Beyeler
Margrith Beyeler
Peter Blaser
Markus Blatter
Jsabelle Blunschy
Christine Bosshardt
Annette Brunner
Peter Bühler
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Rudolf Friedli
Thomas Fuchs
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
Esther Kälin Plézer
Daniel Kast
Rudolf Keller
Blaise Kropf
Andreas Krummen
Peter Künzler
Annemarie Lehmann
Melanie Leskow
Liselotte Lüscher
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Mario Marti
Corinne Mathieu
Christoph Müller
Philippe Müller
Ruth Rauch
Lydia Riesen
Ursula Rudin-Vonwil
Erich Ryter

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

Entschuldigt:

Verena Furrer-Lehmann
Margareta Klein
Edith Madl Kubik

Barbara Mühlheim
Rosmarie Okle Zimmermann

Heinz Rub
Doris Schneider

Vertretung des Gemeinderats:

Ursula Begert
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Edith Olibet
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Dr. Klaus Baumgartner
Kurt Wasserfallen

Traktanden

1.	Ersatzwahl in die Einbürgerungskommission	--
2.	Masterplan Bahnhof Bern: Optimierung des Verkehrsversuchs auf dem Bahnhofplatz; Kredit (Stückelberger / Tschäppät)	123
3.	Dringliche Interpellation Fraktion SVP / JSVP (Thomas Fuchs, SVP): Vandalismus und Brandstiftung bei der künftigen Drogenanlauf- und Notschlafstelle an der Hodlerstrasse in Bern. Wer trägt den Schaden von Fr. 214 800 Franken - die Steuerzahlenden oder die Vandalen? (Begert)	175
4.	Drogenanlaufstelle Hodlerstrasse 22; Kreditaufstockung (Weber / Guggisberg)	159
5.	Dringliche Interpellation Michael Straub(EVP): Wurden wichtige bauliche Sanierungsmassnahmen im Standplatz Buech vergessen? (Tschäppät)	158
6.	Interpellation Fraktion SVP / JSVP (Rolf Häberli, Thomas Fuchs): Realisierung von festen Bauten auf dem Standplatz Buech ohne Baubewilligung (Frösch)	156
7.	Postulat Dieter Beyeler (SD): Erstellung eines Konzeptes für Kreiselverkehrsanlagen (Tschäppät)	152
8.	Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Stadion Wankdorf: Schutz des angrenzenden Quartiers vor Suchverkehr (Tschäppät)	153
9.	Motion Fraktion GFL / EVP (Michael Straub, EVP): Einführung von flächen-deckenden und ständigen Geschwindigkeitsmessungen durch die Verkehrspolizei (Wasserfallen)	150
10.	Interpellation Fraktion SP / JUSO (Irène Marti Anliker, Raymond Anliker): Die Polizei – dein Freund und Werber! Grenzen des Sponsorings (Wasserfallen)	154
11.	Interpellation Fraktion GB, JA!, GPB (Catherine Weber, GB): Sponsoring der Stadtpolizei: mehr als nur fragwürdig! (Wasserfallen)	155
12.	Interpellation Marcel Eyer (ARP): Hausbesetzer und Liegenschaftsverwaltung (Frösch)	110
13.	Interpellation Rudolf Friedli (JSVP): Warum verschleudert die Stadt Bern Geld für teure Luxusinserate? (Frösch)	137

Genehmigung der Traktandenliste

Die neue Traktandenliste (rosa Papier) wird vom Rat stillschweigend genehmigt. Die Traktanden 10 und 11 werden zusammen diskutiert.

Ordentliche Traktanden

1 Ersatzwahl in die Einbürgerungskommission

Beschluss

Rolf Schuler (SP) wird vom Rat einstimmig zum Nachfolger von Sylvia Spring Hunziker (SP) in die Einbürgerungskommission gewählt. Der *Vorsitzende* dankt Sylvia Spring Hunziker für ihre engagierte Arbeit und wünscht dem neuen Kommissionsmitglied viel Erfolg.

2 Masterplan Bahnhof Bern: Optimierung des Verkehrsversuchs auf dem Bahnhofplatz; Kredit

Antrag Nr. 123

1. Das Projekt für die Optimierung des Verkehrsversuchs auf dem Bahnhofplatz wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als nötig erweisen und den Gesamtcharakter des Versuchs nicht verändern.
2. Für die Ausführung wird der mit GRB 1150 vom 13. Juni 2000 zulasten der Investitionsrechnung, Konto 510.501.030.0, bewilligte Kredit von Fr. 300 000.00 um Fr. 520 000.00 auf total Fr. 820 000.00 erhöht. Dieser Betrag ist später in den Hauptkredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Für die PVK *Ueli Stückelberger* (GFL): Es handelt sich um den zweiten Teil der Umgestaltung des Bahnhofplatzes, genannt Verkehrsversuch. Es ist eine Kreditvorlage von Fr. 820 000. Der Hauptpunkt der Vorlage ist die einspurige Verkehrsführung über den Bahnhofplatz. Sie ist befristet, jedoch mit einem offenen Zeitrahmen bis zur definitiven Umgestaltung des Bahnhofplatzes. Im Herbst 1997 wurde der Schanzentunnel abgelehnt, gleichzeitig wurde die Kurzfristige Übergangslösung (KÜL), die eine Reduktion des Verkehrs um 20% zum Ziel hat, angenommen. Aufgrund dieser Tatsache war der Gemeinderat bestrebt, den Platz ohne den Tunnel zu optimieren. Ein erster Teil wurde letztes Jahr vom Gemeinderat umgesetzt, da der Kredit zuwenig hoch war, um vor den Stadtrat gebracht zu werden. Die Vorlage bezweckt, den heutigen Zustand auf dem Bahnhofplatz ohne negative Auswirkungen auf die Wohnquartiere zu verbessern. Das Ziel der Reduktion um 20% soll erreicht werden. Bis anhin wurde morgens 18% und abends 15% erreicht. Die Erfahrungen aus dem ersten Teil des Versuchs sollen modifiziert werden. Die Erfahrungen aus dem ersten Versuchsteil zeigen, dass es weder Reisezeitverlust noch Zunahme des Rückstaus gegeben hat. Die Zahl der Unfälle hat zugenommen, die Schwere der Unfälle ist aber zurückgegangen. Die Situation der Velofahrer ist gefährlich geblieben. Mit der Reduktion auf eine Fahrspur kann der Hauptmangel behoben werden, für die Velofahrer und alle übrigen Verkehrsteilnehmer wird der Platz sicherer und die Leistungsfähigkeit gemäss KÜL kann so erreicht werden. Auf der Höhe Neuengasse wird ein neuer Fussgängerstreifen erstellt, weiter sollen eine Reihe flankierender Massnahmen in den umliegenden Quartieren realisiert werden, damit der Bahnhofplatz entlastet wird. Die Fahrspurverengung ist für diesen Herbst geplant, der neue Fussgängerstreifen erst für nächsten Sommer. Von den Fr. 820 000.00 der Kreditvorlage sind 300 000.00 Franken bereits für den ersten Teil ausgegeben. Von den verbleibenden Fr. 520 000.00 sind Fr. 80 000.00 für reine

Bauarbeiten, ein Hauptteil von 230 000.00 Franken wird für Anpassungen der Lichtsignalanlagen und die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Fussgängerstreifen verwendet.

In der PVK hat sich bald abgezeichnet, ob man die vorgeschlagene Lösung so will oder nicht will. In diesem Sinne liegen kein Detailanträge für punktuelle Korrekturen vor. Die juristischen Fragen wurden lange diskutiert. Die Verwaltung ging der Frage nach, ob die Vorlage zu publizieren sei. Der Regierungsstatthalter verneinte dies, ein Gutachten eines Fürsprechers vom 14. September besagt, dass auch bezüglich der Signalisationsverordnung keine Publikation nötig ist. Juristisch gesehen ist die Vorlage kein Versuch, sondern eine Lösung bis auf weiteres. Zur Frage der Staus haben wir uns von der Verwaltung überzeugen lassen, dass es keine unerwarteten Staus und Blockierungen geben sollte. In der PVK wurde das Geschäft mit 6 : 3 Stimmen bei 1 Enthaltung zuhanden des Stadtrats verabschiedet. Die PVK-Mehrheit sieht folgende Argumente für die Vorlage: Man erachtet die Umsetzung der KÜL als sehr sinnvoll, es entsteht mehr Platz für die Gestaltung. Es sollte keine negativen Auswirkungen auf die Quartiere geben, da diese Frage sorgfältig abgeklärt wurde. Die Vorteile der Umweltspur sind gross: Die Sicherheit für die Velos ist gross, die Übersichtlichkeit erhöht sich auch für die anderen Verkehrsteilnehmenden. Eine Bemerkung zu den Taxis: Wir gehen davon aus, dass auch die Taxis auf dieser Umweltspur verkehren, es sollte also keine Konflikte geben. Der neue Fussgängerstreifen führt zu einer Attraktivierung des gesamten Gebiets. Die PVK-Mehrheit hat sich überzeugen lassen, dass die Vorlage rechtlich sauber ist, deshalb hat sie auch keine Angst vor Beschwerden. Die Vorlage ist ein pragmatisches Element zum Erreichen eines attraktiveren Bahnhofplatzes. Die PVK-Minderheit lehnt die Vorlage aus folgenden Gründen ab: Angst vor zusätzlichen Staus und Zweifel an den Aussagen der Verwaltung. Weiter befürchtet man, dass Folgen für die umliegenden Quartiere eintreffen werden. Die Vorgehensweise des Gemeinderats wird als Salamtaktik betrachtet, da der Grundentscheid letztes Jahr ohne Einbezug des Stadtrats gefällt worden ist. In den Unterlagen fehlt ein Nachweis, dass der Verkehr gemäss KÜL auf einer Spur abgewickelt werden kann. Zudem wurde die Erreichbarkeit der Innenstadt bezweifelt. Es wurde kein Rückweisungsantrag gestellt, der vorliegende ist neu. Zu Punkt a) des Rückweisungsantrags: Es wurde intensiv abgeklärt, dass es weder nach kantonalem Baugesetz noch nach der Strassenverkehrsgesetzgebung eine Publikation braucht. Punkt b): Die KÜL wurden angenommen, und die Vorlage geht nicht weiter als die versprochene Verkehrsberuhigung. Punkt c): Die Vorlage ist umweltverträglich, die Frage ist für die PVK-Mehrheit nicht relevant. Bezüglich der Auswirkungen auf die Wohnquartiere hat man sich überzeugen lassen, dass die allfälligen Staus keine Auswirkungen auf die Wohnquartiere haben sollten. Die Notfallfahrzeuge werden auch nicht behindert, da neu eine Busspur entsteht, auf der die Notfallfahrzeuge verkehren können. Die Argumente bezüglich Auswirkungen auf die Innenstadt hat die PVK nicht ganz nachvollziehen können, da sich an der Zufahrt zur Innenstadt nichts ändert. Die PVK-Mehrheit beantragt, die Vorlage zu unterstützen, da dieser Schritt in die Richtung eines attraktiveren und sichereren Bahnhofplatzes geht.

Christoph Müller (FDP) für die PVK-Minderheit: Für die PVK-Minderheit haben zwei weitere Punkte stark zu Bedenken Anlass gegeben. Man behauptet hier, der Verkehrsversuch sei nötig, um überhaupt die vom Volk bestimmten 20% Reduktion zu erreichen. Dabei sind die beschlossenen KÜL-Massnahmen grösstenteils noch nicht umgesetzt. Es wäre notwendig, zuerst abzuwarten, was diese bringen. Im weiteren empfinden wir es als störend, dass es sich nicht um einen Versuch handelt und es auch keine Abbruchkriterien gibt. Da sollte man aufhören, von einem Versuch zu sprechen.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion FDP *Thomas Balmer*: An diesem Geschäft entspricht so gut wie nichts unseren Vorstellungen. Sogar der Titel ist falsch, es geht hier nicht um eine Optimierung, sondern um eine konsequente Fortsetzung einer unbefriedigenden Situation. Der Gemeinderat und die Projektleitung Masterplan verfolgen unabhängig von Stadtrat und Volk ihre eigenen Pläne. Das Volk hat einer Übergangslösung zugestimmt, jedoch nicht einer Fixierung der Massnahmen ohne die entsprechenden Entlastungsmöglichkeiten. Durch die zwingenden Vorschriften, dass die Fahrbahn maximal 11 Meter breit sein darf, wurde eine Vorgabe geschaffen, mit der nur eine Reduktion auf 2 Spuren möglich ist. Dafür braucht es keinen Verkehrsversuch. Es waren keine Ideen gefragt, sondern die Umsetzung einer Doktrin. Der Stadtrat hat das Postulat von Ueli Stüchelberger zur Attraktivierung des Bahnhofplatzes mit einer schmalen, zweigleisigen Tramstation als erheblich überwiesen. Leider ist der Gemeinderat nicht auf die Vorgabe eingetreten. Die Stadt Bern hat auch nicht immer mehr Verkehr zu verkraften. Vor der Eröffnung der Autobahn waren es 43 000 Fahrzeuge, zu Beginn der Neunzigerjahre waren es gut 30 000 Fahrzeuge und heute sind es gegen 24 000, auch ohne Umsetzung der gesamten KÜL. Damit hat es immer weniger Verkehr. Der Kredit ist eine Erweiterung der KÜL-Massnahmen und damit eine Umgehung des Volkswillens. Entgegen der Aussagen des Vortrags ist es mehr als fraglich, ob es sich um eine publikationspflichtige Massnahme handelt. Die aufgeführten juristischen Abklärungen sind nicht umfassend genug. Damit ist die Publikation zwingend notwendig. Was uns als optimierte Lösung präsentiert wird, kann kaum als solche bezeichnet werden. Wer den öffentlichen Verkehr hinter den Velos herzieht, kann nicht als öV-Förderer gelten. Völlig ungelöst ist weiter die Führung der Notfallfahrzeuge durch den konstruierten Flaschenhals. Dass die bewusste Störung des Verkehrsflusses einen Einfluss auf die Besucherinnen und Besucher und den Wirtschaftsstandort hat, braucht kaum gezeigt zu werden. Aus diesen Gründen beantragt die FDP-Fraktion die *Rückweisung* des Geschäfts an den Gemeinderat mit der Auflage, Abklärungen durch externe Spezialisten zu treffen bezüglich der folgenden Punkte: a) Publikationspflicht gemäss SVG bzw. SSV; b) Missachtung des Volkswillens betreffend KÜL; c) Umweltverträglichkeit; d) Auswirkungen auf die Wohnquartiere; e) wirtschaftliche Auswirkungen auf die Innenstadt; f) Behinderung von Notfallfahrzeugen; g) Möglichkeiten zu einer alternativen Verkehrsführung. Wir bitten den Rat, den Rückweisungsantrag zu unterstützen. Den Kredit lehnen wir ab.

Eva von Ballmoos (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Der Verkehr in der Stadt und insbesondere am Bahnhofplatz ist ein Dauerthema. Der Versuch besteht sein einem Jahr und ist im Januar grundsätzlich positiv bewertet worden. Unsere Fraktion ist nicht der Meinung, dass die Vorlage eine Doktrin umsetzt. Mit dem Kredit soll eine Aufwertung des Bahnhofgebiets erfolgen. Ziel ist einerseits die Verkehrsreduktion um 20%, andererseits mehr Sicherheit für alle Nutzenden des Platzes. Um dies zu erreichen, wird eine Spurreduktion vorgenommen. So wird der Verkehrsablauf klarer und übersichtlicher. Es ist glaubhaft, dass mit der Auswertung des bisherigen Versuchs festgestellt wurde, dass die Staus nicht grösser sind als vorher. Die Massnahmen in der heutigen Kreditvorlage sollen zu einer weiteren Optimierung führen. Der zusätzliche Zebrastreifen im Raum Neuengasse ist geradezu genial; die Neuengasse sollte eigentlich die verkehrsfreieste Gasse sein. Gegen eine Umweltspur für Bus und Velo haben wir absolut nichts einzuwenden. Das Massnahmenpaket ist auch im Rahmen des Öffentlichkeitsforums aufgrund der Abstimmungsergebnisse von 1997 unter Mithilfe aller betroffenen Verkehrsteilnehmenden erarbeitet worden. Befinden wir doch über den Kredit und führen kein Verfahrensseminar über Publikationspflicht und Beschwerden durch. Wir haben eine Verwaltung mit dem Auftrag, solche Dinge abzuklären. Ich bitte also, den Rückweisungsantrag der FDP abzulehnen und den Kredit gutzuheissen.

Für die Fraktion SP/JUSO *Michael Aebersold* (SP): Unsere Fraktion gratuliert dem Gemeinderat für diese Vorlage, aus diesem Grund können wir den Rückweisungsantrag nicht unterstützen. Der Antrag der FDP ist eher Verzögerung und Verhinderung. Nun sollen unabhängige Spezialisten eingesetzt werden, diese Forderung kommt ausgerechnet aus der Spartei. Fast ein bisschen frech ist der Punkt b) des Antrags, nachdem vor allem von bürgerlichen Kreisen die Rechtsabbiegung, die vom Volk angenommen wurde, mit allen rechtlichen Mitteln bekämpft wird. Punkt c) verstehen wir auch nicht, da weniger Verkehr auch weniger negative Auswirkungen auf die Umwelt bedeutet. Auch mit den restlichen Anträgen können wir nicht viel anfangen. Wir unterstützen die Vorlage, da wir bereits im März Verbesserungen im Raum Bahnhof verlangt haben. Die Verwaltung hat ein Kompliment für die schnelle Arbeit verdient. Wir wollen einen attraktiven Bahnhof. Wer mit dem Zug in Bern ankommt, soll nicht in den Untergrund verdrängt und von einer Blechlawine von der Innenstadt abgeschirmt werden. Mit der Vorlage wird ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung getan. Wir wollen Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden, die vorliegende Lösung verbessert die heutige Situation und bringt für alle etwas. Die Velos erhalten eine neue Spur, die rund 150 000 Leute zu Fuss erhalten einen neuen Übergang in die Innenstadt, es gibt optimalere Umsteigemöglichkeiten für den öV, der Motorverkehr kann dank der flankierenden Massnahmen auch einspurig flüssiger durch dieses Gebiet fahren und die KÜL wird endlich umgesetzt. Was bedeutet das 3/3 des Öffentlichkeitsforums? Man sprach da von einer starken Reduktion in beide Richtungen, d.h. von einer Spur in beide Richtungen und gleichzeitig von einer vielseitigen Nutzung und Gestaltung des Platzes. Es wurde dazumal von den Verkehrsplanern klar aufgezeigt, dass eine Reduktion von 50% bis ins Jahr 2005 möglich sei. Herr Haas sagte an der letzten Stadtratssitzung, dass es mehr Stau geben würde und entsprechend mehr Leute darin stecken bleiben würden. Die Aussage ist in doppelter Hinsicht falsch. Es bleiben nicht alle stecken, sondern höchstens die 25 000 Autofahrenden, die dort durchfahren. Herr Haas geht davon aus, dass die Leute nicht umdenken und entweder gar nicht oder nicht dort durchfahren. Eine weitere Fehlüberlegung ist die Auslegung der Verkehrsachse auf Spitzenwerte. Während rund 23 Stunden täglich besteht auf dem Bahnhofplatz überhaupt kein Problem. Das ist keine sinnvolle Politik. Es wurde gesagt, dass das Problem nicht im Verkehr, sondern im menschlichen Verhalten liege. Hier muss nun ein Umdenken stattfinden; der politische Wille dazu ist beim Gemeinderat vorhanden. Die Massnahmen sind ausgewogen, deshalb unterstützen wir den Gemeinderat bei den Bestrebungen, den Raum Bahnhof aufzuwerten.

Rudolf Friedli (JSVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Nachdem wir nun bereits 5 Monate lang eine unbefriedigende Situation auf dem Bahnhofplatz hatten, will der Gemeinderat noch einmal viel Geld für den Versuch ausgeben. Im Grunde genommen ist es schade, wenn Geld in einen Versuch angelegt wird, statt direkt in dauerhafte Massnahmen anzulegen. Der Gemeinderat schreibt zwar, dass beim erfolgreichen Versuch ein Grossteil der Massnahmen beibehalten werden könne. Ein Versuch kann aber auch ein Misserfolg sein, dann ist das Geld einfach verloren. Wenn bereits für einen Versuch so viel Geld ausgegeben wird, ist die Versuchung gross, ein Projekt nur deshalb beizubehalten, weil man schon so viel investiert hat. Deshalb müssen wir uns überlegen, ob wir nicht bereits definitiv den Massnahmen zustimmen. Dem Geschäft fehlt es an der nötigen Reife, deshalb unterstützen wir den Rückweisungsantrag der FDP. Mit dem Masterplan Bahnhof und der KÜL sollen die Verkehrsverhältnisse rund um den Bahnhof ohne negative Auswirkungen auf die Wohnquartiere verbessert werden. Also ist auch der motorisierte Individualverkehr zu verbessern. Der Gemeinderat wird dem hehren Ziel bereits auf der ersten Seite des Vortrags nicht mehr gerecht. Dort steht, dass „optimale Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln“ zu schaffen sind. Die Autos sollen verdrängt werden. Eine Stadt, die die Autos behindert, ist eine

tote Stadt. Die Leute gehen nicht mehr dort einkaufen, sondern auswärts. Das Gewerbe siedelt sich auch dort an und dann ist in der Stadt niemand mehr. Deshalb muss die Stadt schauen, dass nichts Negatives für die Wirtschaft getan wird. Der Gemeinderat schreibt selbst, dass es Staus geben wird, welche die Leute abschrecken werden. Zu einer Stadt gehören Autos und Lastwagen. Sie sollte deshalb nicht überall für teures Geld Verkehrsschikanen aufbauen, sondern akzeptieren, dass grosse Verkehrsachsen zur Verfügung stehen müssen. Dort ist es dann nicht schön zum wohnen, deshalb ist es am besten, die Achsen gerade im Stadtzentrum anzulegen, wo sowieso fast niemand wohnt. Wenn es grosse Verkehrsachsen gibt, haben die Wohnquartiere auch nicht mit Ausweichverkehr zu kämpfen. Es ist eine Illusion zu glauben, der motorisierte Individualverkehr werde wegen den Schikanen kleiner. Im Vortrag wird auch viel beschönigt. So steht im Bezug auf die gestiegenen Unfallzahlen, dass vermutet werden könne, dass seit Versuchsbeginn die Polizei vermehrt zur Unfallerrfassung beigezogen worden sei. Bezeichnenderweise begründet der Gemeinderat diese Vermutung nicht. Engere Fahrbahnen sind einfach gefährlicher für Streifkollisionen, dazu braucht es keinen Versuch. Die einzige positive Massnahme ist die Verlängerung der Einspurstrecke in der Laupenstrasse gegen links auf die Schanzenstrasse, da vielfach die Linksabbieger den Verkehr blockieren. Diese Änderung kostet aber nicht eine halbe Million. Wir haben Mühe mit Seite 4 unten des Vortrags, wonach eine einspurige Fahrstrecke fast gleich leistungsfähig sei wie eine zweispurige. Die beantragten Verkehrsmassnahmen bringen keine Verbesserung im Sinne des Masterplans, der für alle Verkehrsteilnehmenden – also auch für die Autos – Verbesserungen bringen soll. Es geht zu weit, wenn die Stadt die Autofahrer schikaniert und so den Wegzug von halbwegs zahlungskräftigen Steuerzahlenden fördert. Wir lehnen die Vorlage ab und möchten noch betonen, dass die SVP im Gegensatz zur FDP immer gegen die KÜL war. Dem Rückweisungsantrag der FDP stimmen wir zu. Die Abklärungen im Antrag der FDP sind wichtig, es erstaunt, dass der Gemeinderat diese nicht schon vor der Präsentation des Geschäfts gemacht hat. Eigentlich sollten auch die linken Parteien der Rückweisung zustimmen, da die Abklärungen auch bezüglich des Volkswillens gemacht werden sollen. Wer nicht zustimmt, hat Angst davor, dass sich herausstellen könnte, dass die Vorlage kein Vollzug der KÜL ist.

Blaise Kropf (JA!) für die Fraktion GB/JA!/GPB: Der einzige Makel der Vorlage ist, dass sie erst heute vorliegt. Unserer Fraktion erscheint der vorgeschlagene Weg die einzige sinnvolle Lösung. Damit ist klar, dass wir den Antrag des Gemeinderats unterstützen. Wir stellen fest, dass die angestrebte Lösung den Vorschlägen eines Vorstosses unserer Fraktion entspricht, den wir kurz nach der Schanzentunnelabstimmung 1998 eingereicht haben. Bereits vor einer Woche habe ich darauf hingewiesen, dass die Berner Stimmbevölkerung anlässlich der Schanzentunnelabstimmung klare verkehrspolitische Signale gesetzt hat. Man will eine Reduktion des Verkehrs ohne die Erstellung des Tunnels. Die heutige Vorlage ist die Umsetzung eines klar formulierten Volkswillens. Wenn die halbherzige Zwischenlösung dazu beigetragen hat, den Denkprozess des Gemeinderats zu beschleunigen, hat sie auch etwas Gutes gehabt. Wir möchten den Bürgerlichen empfehlen, sich die heutige Verkehrsführung einmal anschauen zu gehen. Die Achse über das Bollwerk war nie zweispurig. Weshalb die Autos genau auf der engsten Stelle zwei Spuren haben sollen, ist niemandem einsichtig. Die Anträge der FDP sind eine billige Verzögerungstaktik. Die Autozahlen aus der Zeit vor der Autobahn in die Argumentation einzubringen, ist etwa so absurd, wie in einer Debatte über Luftverschmutzung einen Vergleich mit einer englischen Industriestadt aus dem 19. Jahrhundert zu ziehen. Rudolf Friedli hinkt der Zeit hinterher, wenn er glaubt, dass Bern eine tote Stadt sei, wenn man nicht mehr mit dem Auto einkaufen kann. Die Gewerbetreibenden aus der Region Murten haben nach der zweimaligen Durchführung des Aktionstags "slow up" festgestellt, dass autofrei

nicht umsatzhemmend ist. Die vorgeschlagene Lösung bringt für alle etwas. Wir bitten, der Vorlage zuzustimmen.

Für die Fraktion CVP/ARP *Daniel Kast* (CVP): Die Massnahmen des KÜL haben auf dem Bahnhofplatz eine Reduktion des Verkehrs von etwa 20% gebracht, abgesehen von zwei stark frequentierten Zebrastreifen wurde die Lebensqualität nicht verbessert. Der Platz ist immer noch unwirtlich. Das wird sich auch mit dieser Vorlage nicht ändern. Die Lösung hätte der Schanzentunnel gebracht, der wurde bekanntlich abgelehnt. In unserem Antrag fordern wir, dass die KÜL so umgesetzt werden, wie sie den Stimmberechtigten vorgelegt wurden. In der Botschaft war die Rede von rund 20%, man kann sich streiten, ob 18% „rund 20%“ sind. Das einzige, was man aus dieser Vorlage realisieren sollte, ist der Zebrastreifen auf dem Bollwerk. Realisiert werden könnten weiter – falls unser Antrag angenommen wird – alle Massnahmen, die ausserhalb der Knotenpunkte Schützenmatte und Belpstrasse / Laupenstrasse liegen. Wir wollen keine weitere Reduktion des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz, die Autos werden so in die Quartiere abgedrängt. Die Argumentation des Gemeinderats dazu ist ziemlich schwammig. Er sagt nichts über die Umlagerung bezüglich den KÜL-Massnahmen, bezüglich des Versuchs stellt er lediglich „keine signifikante Umlagerung“ fest. Das kann einfach daran liegen, dass sich der Verkehr auf verschiedene Achsen verteilt. Die Umlagerung in die Wohnquartiere ist unsinnig und verträgt sich nicht mit der Wohnstadt Bern. Mit unserem Antrag wollen wir das verhindern.

Einzelvoten

Adrian Haas (FDP): Die Publikation von Verkehrsbeschränkungsmassnahmen ist kein Selbstzweck, sondern sorgt für Transparenz für das Volk. Zu publizieren sind alle Massnahmen mit verpflichtendem Charakter. Der Gemeinderat hat einige Abklärungen getroffen bezüglich Baubewilligungsverfahren. Der Regierungsstatthalter meinte, man müsse das nicht publizieren. Die zweite Frage ist diejenige nach Publikation nach Strassenverkehrsrecht. Da wurden keine Abklärungen getroffen, allerdings wurde heute morgen der PVK ein Brief von Herrn Eymann, Fürsprecher, zugesteckt, laut dem angeblich keine Publikationspflicht besteht. Es ist ein reines Parteigutachten, es handelt sich um denselben Fürsprecher, der die Stadt bereits beim Beschwerdeverfahren im ersten Verkehrsversuch vertreten hat. Deshalb die Forderung nach unabhängigen Experten. Von der Masterplanung Bahnhof gab es einmal eine Broschüre, in der die KÜL detailliert vorgestellt wurden. Dort steht unter anderem zur Frage der Reduktion auf zwei Fahrspuren: „Ein einwandfreies Funktionieren einer zweistreifigen Lösung bedingt eine weit höhere Verkehrsreduktion als die mit der KÜL angestrebte. Dies hätte grössere Verkehrsumlagerungen zur Folge. Entsprechend gross wäre der Aufwand für die flankierenden Massnahmen, welche für ein funktionierendes gesamtstädtisches Strassennetz erforderlich und wenn überhaupt, nicht kurzfristig realisierbar sind.“ Damit ist der Beweis bereits erbracht, dass mit dieser Vorlage die KÜL-Vorlage massiv untergraben und der Volkswillen missachtet wird. Der Beschluss des Stadtrats wird damit rechtlich anfechtbar. Unser Planungs- und Bau- direktor erklärte gegenüber der Presse, die Vorlage führe zu zusätzlichen Staus. Das heisst, dass es nicht umweltverträglich ist. Für die Innenstadt schliesslich hat die Vorlage verheerenden Folgen bezüglich der Erschliessung. Die Innenstadtorganisationen werden die Verabschiedung der Vorlage nicht einfach akzeptieren.

Peter Blaser (SP): Wir haben dazumal über einen Tunnel abgestimmt, der war den Preis nicht wert. Gleichzeitig wurden die KÜL-Massnahmen angenommen, die eine Reduktion des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz und eine Umlagerung auf andere Achsen verlangten. Diese Vorlage nun zu bekämpfen, weil sie nicht mehr den KÜL entspreche, ist schlecht. Die Vorlage ist

gut, weil wir Raum für Velos, öV und Fussgänger schaffen. Wir reduzieren nicht die ganzen Spuren vor dem Bahnhof, sondern nur dort, wo der öV es benötigt. Dazu braucht es Orte, wo man vor den Lichtsignalen warten kann. Es ist eine Aufwertung unserer Stadt. Die Bevölkerung will endlich eine fussgängerfreundliche Stadt und keine Verkehrslawine vor dem Bahnhof. Das Argument mit der Wirtschaft wird zudem immer unglaublicher.

Michael Jordi (GB): Das Votum von Adrian Haas zeigt, dass die FDP ihre Politik immer mehr in die Anwaltskanzlei verlegt, angesichts der Mehrheitsverhältnisse eine verständliche Reaktion. Diese Politik ist jedoch nicht unbedingt auf die Strassen transportierbar. Zur Legitimation des Entscheids durch den Stadtrat: es liegt eine überwiesene, interfraktionelle Motion aus dem Jahr 1998 vor, in der der Gemeinderat beauftragt wird, dem Stadtrat eine Überbauungsordnung und / oder eine Kreditvorlage vorzulegen, welche im Anschluss an die KÜL eine zusätzliche Verbesserung der Verkehrssituation auf der Achse Bollwerk-Bubenbergrplatz schaffen kann. Genau das hat der Gemeinderat nun gemacht, wir sind nun hier sicher legitimiert, einen solchen Beschluss zu fassen.

Raymond Anliker (SP): Es ist nicht schlecht, sich von den Cityverbänden eine Gefälligkeitsstudie zu beschaffen und das Timing so zu legen, dass sie veröffentlicht wird, wenn man über dieses Geschäft redet – eine perfekte Inszenierung. Was fehlt, ist die Sensationsmeldung, dass das Handy von Herrn Fuchs auf dem Bahnhofplatz geklaut worden ist. Beschwerden gegen die Neufeldinitiative, gegen den Verkehrsversuch Bahnhofplatz... Der Freisinn und seine Verkehrspolitik in dieser Stadt ist ein trauriges Kapitel und ist geprägt durch Verhinderungen. Tatsache ist doch, dass wir die Verkehrsplanungen aus den Siebziger, mehrheitlich unter bürgerlichen Regierungen entstanden, ausbaden müssen. Bezüglich Neufeldzubringer ist die FDP auch nicht gerade konstruktiv, indem sie aus der Quartierkommission austritt und den Beschwerdeweg einschlägt. Und nun dasselbe beim Bahnhofplatz. Es fallen haarsträubende Argumente wie: Autofahrer seien die potenteren Steuerzahler. Dass die Stadt durch Einkaufszentren in der Agglomeration konkurriert wird, ist eine Tatsache, die jedoch nichts mit der Verkehrsplanung zu tun hat. Da müsste man die Wirtschaft kritisieren, die in der Agglomeration investiert. Es sind verkehrspolitisch vernünftige und finanziell verantwortbare Planungen gefragt, das passiert nun hier. Es ist eine Lösung, die keine Steuererhöhung bedingt, dem Volkswillen entspricht und das Umsteigen auf den öV unterstützt. Das hier ist keine linksgrüne Fundamentalistenpolitik, sondern Pragmatismus. Die bürgerliche Haltung wird zunehmend nicht mehr verstanden, sie verabschiedet sich aus einer verantwortungsvollen Politik.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Vor einer Woche sprachen wir über den Bollwerkstunnel, damals wurde mir mangelndes Demokratieverständnis vorgeworfen, da der Tunnel abgelehnt worden sei. Heute haben wir einen Rückweisungsantrag der FDP auf dem Tisch, der besagt, dass man zu KÜL nicht beliebige Geschäfte hinzufügen könne. Da stellt sich die Frage, ob das in der Kompetenz des Parlaments liegt, zusätzliche Gelder auf ein Geschäft, das vom Stimmvolk gutgeheissen wurde, zu sprechen. Mit diesem Kredit verlagern wir die Staus in die Aussenquartiere. Die Autofahrenden werden immer noch versuchen, ihre Tätigkeiten in der Stadt zu verrichten, jedoch das Problem nicht mehr beim Bahnhof, sondern anderswo vorfinden. Wollen wir, dass in den Wohnquartieren die Lebensqualität eingeschränkt wird, damit am Bahnhof Pseudooptimierungen gemacht werden können? Das führt zu Abwanderungen. Ich bitte, dem Antrag der FDP zuzustimmen.

Oskar Balsiger (SP): Rudolf Friedli meinte, dass das Geld in den Sand gesetzt werde. Wir müssen jedoch die Fussgängerunterführung Bubenbergr erneuern, und es ist richtig, wenn

man die neue Verkehrsführung bereits jetzt testet. Ich sehe das nicht als Versuch an, sondern als Schritt auf dem Weg zu einem Ziel einer lebenswerteren Stadt. Das Geschäft ist überreif, einen Reifeprozess im Sinne der FDP kann es gar nicht geben, da sie keinen will. Wir verdrängten die Autos aus der Stadt, was eine tote Stadt bedeute, wurde gesagt. Das würde passieren, wenn Zufahrtsstrassen geschlossen würden. Es geht darum, den Durchfahrtsverkehr zu reduzieren, nicht den Zufahrtsverkehr. Wir hätten dann keine Steuereinnahmen mehr, wurde gesagt. Wir wissen, dass die Stadtfucht vor allem eine Folge des Verkehrs ist. Also müssen wir die Lebensqualität in der Stadt heben, diese Massnahme geht in diese Richtung. Es geht nicht um Staumanagement, sondern um Verkehrsmanagement. Da ist man heute wesentlich weiter als vor 10 Jahren. Von der Verlagerung des Verkehrs kann höchstens die Länggasse betroffen sein, da ist man heute an der Planung einer Neuorganisation des Verkehrs. Die Stadtdurchfahrt bleibt vierspurig, es wird lediglich je eine Spur für den öV und Fahrräder abgetrennt. Die Durchfahrtszahlen hängen von den Knotenpunkten ab und nicht von der Strecke selbst. In Montbéliard beispielsweise ist eine Menge in diese Richtung gegangen, ich schäme mich manchmal, zu sehen, wo Bern heute noch steckt. Ich bitte, die Vorlage des Gemeinderats anzunehmen.

Beat Schori (SVP): Die Leute gehen schon wegen des Verkehrs aus der Stadt, wenn man jedoch alles in die Wohnquartiere verlagert, begreife ich schon, dass es den Leuten verleidet. In Freiburg im Breisgau führt vor dem Bahnhof auch eine vierspurige Strasse vorbei, der öV hat noch eine Extrapspur für sich. Es existieren Studien, dass Leute, die mit dem Auto kommen, mehr Geld ausgeben als solche ohne. Die Gewerbler zahlen auch Steuern, nicht nur diejenigen, die wegziehen. Die Konzerne gehen selbstverständlich dorthin, wo sie eine vernünftige Behörde finden, die weiss, woher das Geld kommt. Herr Kropf hat den autofreien Tag in Murten angesprochen; dort sind die Leute per Auto mit den Fahrrädern auf dem Dach angereist gekommen. Also bitte, stimmen Sie dem Rückweisungsantrag zu.

Daniel Kast (CVP): Die Frage ist nicht, was KÜL wollte, sondern über was die Stimmberechtigten damals abgestimmt haben. Das steht in der Botschaft. Das hat man dem Votum von Herrn Blaser nicht angemerkt. Was daraus herausgetönt hat, ist, dass man den Verkehr über die Länggasse ableiten will, das ist mit Herrn Blasers Partei nicht gerade kompatibel. Den Vorwurf von Herrn Anliker, wir politisierten nicht konstruktiv, möchte ich klar zurückweisen. Wir haben keine Einsprachen gemacht. Bitte differenzieren Sie auch in diesem Fall.

Thomas Balmer (FDP): Die Kritik von Raymond Anliker an der FDP hat mich gestört. Was eine Lösung und Vernunft ist, wird sicher nicht durch ihn definiert. Die FDP erlaubt sich, eine eigene Meinung zu haben, auch gegenüber anderen Verbänden. Richtig und falsch ist eine Frage des politischen Standpunktes. Die Beschwerde als politisches Instrument ist nur dann sinnvoll, wenn sich das Parlament nicht an das übergeordnete Recht hält. Ich gehe gerne ins Ausland, ich möchte Oskar Balsiger empfehlen, einmal die Champs-Élysées in Paris anzuschauen.

Rolf Schuler (SP): Wenn Beat Schori nicht will, dass man mit dem Auto an den Murtensee fährt, andererseits aber will, dass man in Bern ungehindert herumfahren kann, ist das ein Widerspruch. Das Gewerbe ist auch auf die Touristinnen und Touristen angewiesen. Der Anblick, der sich beim Verlassen des Bahnhofes bietet, ist nicht erfreulich. Wenn der motorisierte Individualverkehr reduziert wird, ergibt sich ein Umsteigeeffekt auf die öffentlichen Verkehrsmittel, der aktiv gefördert werden muss. Die Vorlage ist eine Möglichkeit dazu. Im weiteren muss auch auf die Gesundheitsprävention hingewiesen werden. Die Atmungskrankheiten nehmen bedingt durch die Umweltbelastungen, die auch vom motorisierten Individualver-

kehr beigesteuert werden, ständig zu. Im Interesse des Tourismus und der Bevölkerung bitte ich, der Vorlage zuzustimmen.

Ueli Stückelberger (GFL): Ich bin froh, dass die Diskussion in der PVK sachlicher war als nun hier. Wir haben bezüglich der KÜL keinen Widerspruch feststellen können. Was dort verlangt wurde, wird mit dieser Vorlage umgesetzt. Der Kredit ist zusätzlich, es geht jedoch um den Fussgängerstreifen, also um ein zusätzliches Gestaltungselement. Der Bericht von 1994 besagt, dass eine einspurige Verkehrsführung nicht möglich sei, uns wurde aber glaubwürdig versichert, dass diese Zahlen nachgerechnet wurden und es möglich sei. Es gibt als Ergänzung dazu die flankierenden Massnahmen mit den Stauräumen im Westen von Bern. In diesem Zusammenhang ist es unverständlich, wenn die FDP das Argument Umweltverträglichkeit bringt. Es ist nicht umweltverträglich, wenn möglichst viel Verkehr in einer grünen Welle mitten durch das Zentrum fährt, sondern wenn der Verkehr reduziert wird. Ich bin froh, dass es gestützt auf das kantonale Baugesetz sicher keine Publikation braucht. Die Abklärung bezüglich des Strassenverkehrsgesetzes sei ein Parteigutachten. Wenn die Stadt etwas abklären will, wird es automatisch ein Parteigutachten, denn die Stadt ist Partei in dieser Sache. Die Argumente gegen die Vorlage sind einfach nicht stichhaltig.

Für den Gemeinderat Direktor PVT *Alexander Tschäppät:* Herzlichen Dank für die lebhafteste Diskussion. Als wir auf eineinhalb Spuren hinuntergefahren sind, hat man festgestellt, dass es verkehrsmässig funktioniert. Psychologisch war es ein Problem: Die Autofahrenden haben geflucht, die Velofahrenden waren verunsichert, nicht zuletzt wegen der Spurverengung. Die heutige Lösung wurde von der Bevölkerung nicht akzeptiert, also stellte sich die Frage, ob wieder zwei Spuren geschaffen oder auf eine reduziert werden sollte. Wir haben uns für die Reduktion entschlossen, damit eine Spur für Velos und öV reserviert werden kann. Diese Lösung ist nicht neu, auf dem Bollwerk existiert es schon lange. Für die einspurige Führung gibt es ein gutes Argument bezüglich Verkehrssicherheit. Es hat mehr Unfälle gegeben, mehr verunsicherte Velofahrende, deshalb wird die neue Spurführung mehr Sicherheit für alle bedeuten. Wir haben festgestellt, dass die neue Lösung machbar ist. Es gibt viele flankierende Massnahmen. Weiter ist der Bahnhof Bern der wichtigste Umsteigeort im Kanton Bern, täglich benutzen über 150 000 Personen den Platz. Auch diese Leute haben ein Recht auf diesen Platz, sie erhalten nun einen dritten Fussgängerstreifen. Wer Angst hat, in der Innenstadt sei dann nichts mehr los, wird sehen, dass der Übergang von der neuen Halle in die Stadt zu einer erheblichen Attraktivierung führen wird. Wer Bern ein bisschen kennt, weiss, dass die Verkehrsprobleme nicht auf dem Bahnhofplatz liegen, dort geht der Verkehr problemlos hindurch. Die prekären Situationen finden anderswo statt: An der Freiburgstrasse, am Ostring, an der Papiermühlestrasse wissen die Anwohnenden, was Verkehrsprobleme sind. Ein Staurisiko ist nicht auszuschliessen. Wer aber zur Hauptverkehrszeit über den meistbenutzten Platz der Stadt fahren will, soll wissen, dass es auch mal 3 Minuten Wartezeit geben kann. Das ist in jeder Hauptstadt auf dieser Welt so. Es gibt auch eine Prioritätensetzung zu Gunsten von Fussgängerinnen und Fussgängern, Velos und öV.

Zur Salamtaktik: Die Gnade der späten Wahl besteht auch darin, nicht für die Dinge seines Vorgängers verantwortlich zu sein. Ich habe nun nur die Konsequenz gezogen und eine halbe Spur weggenommen. Die Rahmenbedingungen zum Bahnhofswettbewerb waren mit 11 Meter Spurbreite schon immer klar, da ist nichts Neues dazugekommen. Zum Stau der Notfallfahrzeuge: Es wird kein Meter Strasse weggenommen, sie werden lediglich anders aufgeteilt. Damit kommen auch die Notfallfahrzeuge weiterhin durch. Zur schlechten Erreichbarkeit der Innenstadt: Bern hat das beste öV-Netz der Schweiz. Die Berner Parkplätze sind top besetzt. Der Umsatz der Geschäfte hängt nicht von der Anzahl Spuren auf dem Bahnhofplatz ab. Was hat die Migros Marktgasse für Umsätze ohne einen Parkplatz, wie die Qualität in der Aarber-

gergasse gestiegen ist, seit die Autos draussen sind. Wenn die Berner Innenstadtgeschäfte vorwärts machen wollen, müssen sie innovativ und flexibel sein und sollten ihre Ressourcen besser auf das konzentrieren, statt mit juristischen Mitteln gegen eine Verkehrslösung anzukämpfen. Wenn man dem Shoppyländ etwas entgegensetzen will, ist es naiv zu glauben, vier Spuren auf dem Bahnhofplatz seien das Zauberwort. Zu den Rückweisungsanträgen: In der Botschaft 1997 stand: „Als Sofortmassnahme und Einstieg in die angestrebte Aufwertung des Bahnhofgebiets durch die geplanten Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen soll mit einer kurzfristig realisierbaren Übergangslösung KÜL der Verkehr auf der Bahnhofachse zwischen Bollwerk und Schanzenbrücke um rund 20% reduziert werden.“ „Rund“ kann „ungefähr“ bedeuten, kann aber auch mehr sein. Was hier geschieht, ist die Weiterentwicklung der KÜL-Vorlage und eine sichtbare Zeichensetzung auf dem Bahnhofplatz. Mit der neuen Lösung nähern wir uns dem Ziel, das die KÜL vorgegeben hat. Zur Umweltbelastung: Ich bin froh, dass die Bürgerlichen ihr Herz für den Umweltschutz entdeckt haben. Die KÜL ist jedoch so beschlossen worden, die Frage nach dem Umweltschutz stellt sich in diesem Zusammenhang nicht. Deshalb müsste man die Anträge des Freisinns ablehnen. Bezüglich Publikationspflicht sind wir am gleichen Ort wie immer: Wenn man sich streiten will, müssen ein paar Juristen ihre Meinung dazugeben. Es wurde vorgeworfen, das Gutachten sei unseriös. Es ist derselbe Jurist wie beim Beschwerdefall zum ersten Versuch, das stimmt. Doch hat er bei der Beschwerde im Gegensatz zu Herrn Haas recht bekommen, deshalb können wir uns auch gut auf sein juristisches Können verlassen. Bezüglich Baugesetz sind sich die Juristen einig, dass nicht publiziert werden muss. Dasselbe gilt für das Trolleybusgesetz und das Eisenbahngesetz, auch dort gibt es keine Publikationspflicht. Zum Strassenverkehrsgesetz sind wir der Meinung, dass die Änderungen nicht publikationspflichtig sind, da für Markierungen keine solche Pflicht existiert. Das ist dem Regierungsrat auch klar, denn in seinen Protokollen zum ersten Verkehrsversuch steht klar: „Die Verschiebung der Fahrbahnen und deren Querschnittreduktion haben lediglich zur Folge, dass Markierungen ohne Vorschriftencharakter und Lichtsignalanlagen geändert werden. Deshalb ist keine Publikation nötig.“ Dieses Mal geschieht nichts anderes, deshalb sehen wir einem allfälligen juristischen Streit zuversichtlich entgegen. Ich hoffe allerdings, dass dies nicht nötig sein wird.

Der Bahnhof ist im Umbruch, die SBB investieren viel Geld. Er muss optimiert werden, da er das Eingangstor zur Altstadt ist. Der Verkehr ist momentan eine Tatsache, deshalb müsste es unser Ziel sein, eine verträgliche Lösung zwischen allen Verkehrsteilnehmenden zu finden. Die neue Verkehrsführung ist ein Element dazu.

Diese Woche wurde von gewerblicher Seite gefordert, die bestehenden Parkplätze in der Stadt besser zu bewirtschaften, damit es den Innenstadtgeschäften besser gehe. Zwei Tage später wollte ihr die Velospur am Bahnhof juristisch bekämpfen. Ist das der richtige Weg, um gemeinsam zu besseren Lösungen zu finden? Ich bitte den Rat, dem Gemeinderat zu folgen.

Adrian Haas (FDP): Es ist nicht üblich, dass man Personen mit anderen Meinungen unehrenhafte Absichten unterstellt. Letztes Mal habe ich meine Beschwerde beim Statthalter nicht weitergezogen, weil man mir gesagt hat, es sei ein befristeter Versuch. Der Versuch besteht immer noch, dort hat die Stadt ihre Versprechungen missachtet. Der Kernpunkt der Geschichte sind die Kapazitäten. Selbst wenn man auf gewissen Zufahrtswegen einspurig fährt, heisst das noch lange nicht, dass es auf dem Bahnhofplatz auch nur eine Spur braucht. Die beiden Spuren sind deshalb notwendig, damit bei den vielen Rotphasen die Fahrzeuge auf zwei Spuren aufkolonnieren und damit die Kapazitäten der Durchfahrt bestehen bleiben. Mit einem zusätzlichen Zebrastreifen verschärft sich diese Situation, umso mehr sind zwei Spuren nötig. In den letzten 10 Jahren hat der Ausbau des öV die Umsatzrückgänge in der Innenstadt in keiner Art stoppen können. Die Migros Marktgasse hat auch Umsatzrückgänge zu gewärtigen. Natürlich gibt es andere Massnahmen zur Aufwertung der Innenstadt als die Ver-

besserung der Verkehrserschliessung. Die Devise ist aber: Das eine tun und das andere nicht lassen.

Beschlüsse

1. Der Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion wird mit 38 : 33 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.
2. Der Antrag des Gemeinderats Ziffer 1 wird mit 38 : 33 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.
3. Der Antrag Fraktion CVP/ARP für eine neue Ziffer 2 wird mit 47 : 24 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.
4. Die Kreditaufstockung auf Fr. 820 000 wird mit 38 : 33 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.

3 Dringliche Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Thomas Fuchs, SVP): Vandalismus und Brandstiftung bei der künftigen Drogenanlauf- und Notschlafstelle an der Hodlerstrasse in Bern. Wer trägt den Schaden von 214 800 Franken – die Steuerzahlenden oder die Vandalen?

Antrag Nr. 175

Der vor einigen Wochen, gegen den Willen von SVP und Junger SVP, bewilligte Umbaukredit von fast einer Million Franken ist bereits überholt. Mit Empörung müssen die Steuerzahlenden zur Kenntnis nehmen, dass bereits eine Krediterhöhung von über 200 000.00 Franken vorbereitet und vom Gemeinderat entsprechend bewilligt wurde. Als Gründe werden Vandalismus- und Brandschäden angegeben. Die SVP ist befremdet, dass der Gemeinderat offenbar nicht gewillt ist, die entstandenen Schäden bei der Besetzergruppe „Die Siedler“ geltend zu machen.

Folgende Fragen an den Gemeinderat drängen sich daher auf:

1. Wann hatte man die Liegenschaft das letzte Mal besichtigt?
2. Wieviel Geld und was wurde in den letzten 10 Jahren bereits in dieses Objekt investiert?
3. War bei Vorlage des Kredits im Stadtrat nicht bereits bekannt, dass mit zusätzlichen Schäden zu rechnen ist?
4. Verfügt die Stadt Bern bei dieser Liegenschaft über einen genügenden, gesetzlich notwendigen Versicherungsschutz oder wenn Ja, wieso muss die Stadt Bern für Brandschäden dann als Eigentümerin selbst aufkommen?
5. Wurde mit der Gruppe „Die Siedler“ ein Zwischennutzungsvertrag abgeschlossen?
6. Sind bei Zwischennutzungen keine obligatorischen Mieterhaftpflichtversicherungen notwendig und wenn Nein, wieso nicht?
7. Sind die Nutzer namentlich bekannt und welche Personalien werden bei Zwischennutzungsverträgen jeweils festgehalten und geprüft?
8. Wurde gegen die Fehlbaren Strafanzeige eingereicht und wenn Nein, wieso nicht?
9. Werden die Vandalen und Sachbeschädiger seitens der Stadt Bern zur Rechenschaft gezogen und finanziell belangt? Wenn Nein, wieso nicht?
10. Sind Mitglieder der Gruppe „Die Siedler“ fürsorgeabhängig und besteht die Möglichkeit, auszuzahlende Beträge intern mit den entstandenen Schäden zu verrechnen?

Begründung der Dringlichkeit:

Anstehender Baubeginn und eben erst verabschiedeter Kredit im Parlament auf tieferer Basis als notwendig.

Bern, 6. September 2001

Für den Gemeinderat *Ursula Begert*, Direktorin für Soziale Sicherheit: Frage 1: Die Liegenschaft an der Hodlerstrasse 22 wurde am 4. Mai 2001 gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern des städtischen und des kantonalen Hochbauamts besucht. Nach dieser Besichtigung fanden wöchentliche Besuche seitens der DSO bei der Besetzergruppe statt, der letzte am 29. Mai 2001, bevor schliesslich am Abend des 31. Mai 2001 die fristlose Kündigung durch den Vertreter der DSO (Drogenkoordinator) vor Ort übergeben wurde.

Frage 2: Der Buchwert der Liegenschaft belief sich im Jahre 1990 auf Fr. 782 291.65 und im Jahre 2000 auf Fr. 882 134.50. Aus dem Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik wurde die Liegenschaft im laufenden Jahre zu einem Buchwert von Fr. 819 977.75 in das Verwaltungsvermögen der DSO übertragen. Daraus geht hervor, dass in der gefragten Zeitspanne rund Fr. 100 000.00 investiert worden sind. Dazu kommt die Abschreibung bei der Vermögensübertragung im Juni dieses Jahres von ca. Fr. 63 000.00, sowie der bereits verbrauchte Kreditanteil von knapp Fr. 90 000.00. Zudem wurden im gleichen Zeitraum Ausgaben von rund Fr. 150 000.00 an Gebäudeunterhalt und kleineren betrieblichen Anpassungen getätigt.

Frage 3: Am Donnerstag, 31. Mai 2001, wurde die fristlose Kündigung vor Ort ausgesprochen. Zu diesem Zeitpunkt waren keine massiven zusätzlichen Schäden erkennbar. Der Zustand war bereits vorher, nach Auszug der Sleeperleuten, schlecht. Die Vorlage gelangte am 14. Juni 2001, also 14 Tage später in den Stadtrat. Die Liegenschaft konnte nach der Überbringung der fristlosen Kündigung nicht mehr besichtigt werden, da auf Grund des konfrontativen Klimas mit den Stadtbehörden (die fristlose Kündigung wurde nicht akzeptiert, eine Demonstration folgte; die Liegenschaft wurde u.a. von innen verbarrikadiert) nicht mehr betreten werden konnte, womit zu diesem Zeitpunkt auch keine Angaben über Schäden möglich waren. Die Liegenschaft wurde dann beim Baubeginn vom 9. Juli 2001 erstmals wieder betreten.

Frage 4: Die Bauten der Stadt Bern sind wie vorgeschrieben bei der Gebäudeversicherung des Kantons Bern (GVB) versichert. Wegen des schlechten Zustands und des erhöhten Risikos wurde die Versicherungsdeckung der GVB auf rund 1/3 des Neuwerts, d.h. auf Fr. 350 000.00 reduziert. Für max. 10% der Versicherungssumme besteht Volldeckung; an die den Betrag von Fr. 35 000.00 überschreitenden Kosten bezahlt die GVB nur noch einen Drittel, weshalb die Stadt hier einen kleineren Teil der Kosten selber übernehmen muss. Die Unterlagen über das Brandereignis und die daraus resultierenden Folgekosten wurden der GVB zur Stellungnahme eingereicht. Die definitive Entschädigungsfrage bei den Brandschäden wird noch verhandelt werden, wir werden natürlich versuchen, so viel wie möglich herauszuholen.

Frage 5: Ja.

Frage 6: Grundsätzlich wird bei einem Zwischennutzungsvertrag ein Haftpflichtversicherungsnachweis verlangt, so auch beim Abschluss des Zwischennutzungsvertrags mit der Gruppe „Die Siedler“. Obwohl von diesen zu Beginn des Vertragsverhältnisses versichert wurde, dieser Nachweis werde geliefert, konnte dieser trotz wiederholtem Insistieren seitens der DSO nicht erbracht werden.

Frage 7: Ja; Name, Vorname, Geburtsdatum, Wohnadresse. Die Angaben wurden polizeilich überprüft, der Gemeinderat wurde davon in Kenntnis gesetzt.

Frage 8: Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 12. September 2001 beschlossen, dass wegen der Schäden ein Strafantrag gegen unbekannte Täterschaft eingereicht wird.

Frage 9: Die Stadt Bern als Geschädigte hält sich an die straf- und zivilrechtlichen Grundsätze. Kann gestützt auf den Strafantrag gegen unbekannte Täterschaft dieselbe durch die Strafrechtsbehörden ermittelt werden, wird sie zur Rechenschaft gezogen werden. Die Stadt Bern konstituiert sich im Verfahren als Privatklägerin.

Frage 10: Von der Gruppe „Die Siedler“ sind der DSO fünf namentlich bekannt; mit ihnen wurde der Zwischennutzungsvertrag abgeschlossen. Drei Personen haben ihren zivilrechtlichen Wohnsitz nicht in der Stadt Bern, die anderen zwei Personen sind nicht fürsorgeabhängig.

Der *Interpellant* ist von der Antwort befriedigt.

Rückkommensantrag

Adrian Haas (FDP): Ich verlange ein Rückkommen auf das Traktandum 2, da vergessen wurde, über den Eventualantrag zu befinden. Der Eventualantrag kommt zum Tragen, wenn der Hauptantrag abgelehnt wird.

Beschlüsse

1. Dem Rückkommensantrag auf Traktandum 2 wird mit 67 Stimmen ohne Gegenstimme zugestimmt.
2. Der Eventualantrag der FDP-Fraktion auf eine neue Ziffer 3 wird mit 34 : 31 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Christoph Stalder*

Die Protokollführerin: *Anna Tschannen*