



Stadtratssitzung

Donnerstag, 9. Juni 2005, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäftsnummer
1. Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK); Ersatzwahl	---
2. Verschobene Geschäfte der Sitzung vom 02.06.2005 (ev. SUE: Hayoz/ TVS: Rytz)	
3. Dringliche Interpellation Michael Aebersold (SP): Verkommt der Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ in Bern zur Alibiübung? (SUE) Hayoz	05.000130
4. Motion Michael Jordi (GB) vom 17. September 1998: Quartierschonender Guisanplatz; 3. Fristverlängerung (TVS: Rytz)	98.000475
5. Motion Martina Dvoracek (GB): Genügend attraktive Veloparkplätze rund um den Bahnhof, statt schikanöse Velo-Wegweisungen! (TVS: Rytz)	04.000433
6. Interpellation Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Verdrängung des Velos aus der Innenstadt: Wo bleiben die Velo-Parkplätze? (TVS: Rytz)	04.000503
7. Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Parkierungsordnung für 2-Radfahrzeuge in der Berner Innenstadt; wie weiter, nachdem die oberirdischen Parkplätze auf dem unteren Waisenhausplatz und dem Bundesplatz aufgehoben wurden? (TVS: Rytz)	04.000364
8. Interpellation Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr: Integriert oder isoliert? (TVS: Rytz)	04.000442
9. Motion Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Stefan Jordi, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Velo-Südumfahrung Thunplatz (TVS: Rytz)	04.000426
10. Motion Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Beat Zobrist, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Umgestaltung Ostermundigenstrasse, Abschnitt Zentweg-Pulverweg (TVS: Rytz)	04.000425
11. Postulat Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Beat Zobrist, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden auf dem Kornhausplatz (TVS: Rytz)	04.000413
12. Postulat Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Fuss- und veloverkehrsfreundliches Bern: Abstimmen der Anwendungs-Grundsätze bei der Strassenmarkierung an jene des Kantons (TVS: Rytz)	04.000461
13. Motion Fraktion SP (Irene Graf Lerch) vom 30. Mai 1996: Wohnstadt Bern – Vermietung stadteigener Liegenschaften: Kostenmiete kombiniert mit Subjekthilfe statt Giesskanne; Abschreibung (Punkt 3) (PVS: Frieden/FPI: Wasserfallen)	98.000694

14. Reglement über Bonus und Malus bei der wirkungsorientierten Verwaltungsführung (Bonus-/Malus-Reglement; BMR) (BAK: Weber/FPI: Wasserfallen)

04.000067

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 17	883
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	885
Traktandenliste	886
1 Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK); Ersatzwahl	886
3 Dringliche Interpellation Michael Aebersold (SP): Verkommt der Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ in Bern zur Alibiübung?	886
4 Motion Michael Jordi (GB) vom 17. September 1998: Quartierschonender Guisanplatz; 3. Fristverlängerung	893
5 Motion Martina Dvoracek (GB): Genügend attraktive Veloparkplätze rund um den Bahnhof, statt schikanöse Velo-Wegweisungen!	895
6 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Verdrängung des Velos aus der Innenstadt: Wo bleiben die Velo-Parkplätze?	899
7 Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Parkierungsordnung für 2-Radfahrzeuge in der Berner Innenstadt; wie weiter, nachdem die oberirdischen Parkplätze auf dem unteren Waisenhausplatz und dem Bundesplatz aufgehoben wurden?	902
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.15 Uhr	915
8 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Stephan Jordi, SP): Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr; Integriert oder isoliert?	916
9 Motion Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Stefan Jordi, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Velo-Südmufahrung Thunplatz	920
10 Motion Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Beat Zobrist, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Umgestaltung Ostermundigenstrasse, Abschnitt Zentweg-Pulverweg	923
11 Postulat Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Beat Zobrist, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden auf dem Kornhausplatz.....	927
12 Postulat Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Fuss- und veloverkehrsfreundliches Bern: Abstimmen der Anwendungs-Grundsätze bei der Strassenmarkierung an jene des Kantons	930
13 Motion Fraktion SP (Irene Graf Lerch) vom 30. Mai 1996: Wohnstadt Bern – Vermietung stadteigener Liegenschaften: Kostenmiete kombiniert mit Subjekthilfestatt Giesskanne; Abschreibung (Punkt 3)	931
14 Reglement über Bonus und Malus bei der wirkungsorientierten Verwaltungsführung (Bonus-Malus-Reglement; BMR)	933
Eingänge	943

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzender

Präsident Philippe Müller

Anwesend

Hans Peter Aeberhard
 Raymond Anliker
 Carolina Aragón
 Rania Bahnan Büechi
 Thomas Balmer
 Giovanna Battagliero
 Christof Berger
 Peter Bernasconi
 Dieter Beyeler
 Margrith Beyeler-Graf
 Markus Blatter
 Peter Bühler
 Sibylle Burger-Bono
 Anna Coninx
 Conradin Conzetti
 Dolores Dana
 Myriam Duc
 Martina Dvoracek
 Karin Feuz-Ramseyer
 Urs Frieden
 Rudolf Friedli
 Verena Furrer-Lehmann
 Jacqueline Gafner Wasem

Karin Gasser
 Simon Glauser
 Thomas Göttin
 Beat Gubser
 Ueli Haudenschild
 Beni Hirt
 Stephan Hügli-Schaad
 Natalie Imboden
 Mario Imhof
 Ueli Jaisli
 Daniele Jenni
 Stefan Jordi
 Daniel Kast
 Rudolf Keller
 Andreas Krummen
 Peter Künzler
 Claudia Kuster
 Annette Lehmann
 Daniel Lerch
 Liselotte Lüscher
 Corinne Mathieu
 Patrizia Mordini
 Christoph Müller

Nadia Omar
 Lydia Riesen-Welz
 Simon Röthlisberger
 Heinz Rub
 Erich Ryter
 Hasim Sancar
 Franziska Schnyder
 Beat Schori
 Rolf Schuler
 Miriam Schwarz
 Ernst Stauffer
 Barbara Streit-Stettler
 Béatrice Stucki
 Margrit Thomet
 Martin Trachsel
 Gisela Vollmer
 Christian Wasserfallen
 Catherine Weber
 Anne Wegmüller
 Thomas Weil
 Sandra Wyss
 Beat Zobrist
 Andreas Zysset

Entschuldigt

Michael Aebersold
 Gabriela Bader-Rohner
 Andreas Flückiger
 Erich J. Hess

Sarah Kämpf
 Anna Magdalena Linder
 Erik Mozsa

Reto Nause
 Ueli Stückelberger
 Maya Widmer

Vertretung Gemeinderat

Barbara Hayoz SUE

Regula Rytz TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD

Edith Olibet BSS

Kurt Wasserfallen FPI

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

Traktandenliste

Traktandum 5, 6 und 7 werden gemeinsam behandelt.

1 **Kommission für Soziales, Bildung und Kultur (SBK); Ersatzwahl**

Stadtratspräsident *Philippe Müller*: Als Nachfolger für den zurücktretenden Peter Bühler wird Simon Glauser vorgeschlagen und grossmehrheitlich gewählt. Ich gratuliere Simon Glauser zur Wahl und wünsche ihm viel Erfolg und Befriedigung im neuen Amt. Gleichzeitig danke ich Peter Bühler für die geleistete Arbeit in der Kommission.

- Traktandum 2 fällt weg, weil es keine verschobenen Geschäfte der Sitzung vom 2. Juni 2005 gibt. -

3 **Dringliche Interpellation Michael Aebbersold (SP): Verkommt der Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ in Bern zur Alibiübung?**

Geschäftsnummer 05.000130 / 05/084

Zum fünften Mal nimmt die Stadt Bern dieses Jahr am internationalen Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ teil. Die SP der Stadt Bern, RGM und die ihr nahe stehenden Organisationen unterstützen diesen Tag und nehmen regelmässig daran teil. Der Aktionstag soll zum Umdenken anregen und hat weit über die Schweiz hinaus Symbolcharakter. Viele Gewerbetreibende sehen mittlerweile eine Chance, von einem Tag ohne Autoverkehr zu profitieren.

Mit Medienmitteilung vom 11. Mai kündigte Frau Gemeinderätin Hayoz, Direktorin für Sicherheit, Umwelt und Energie jedoch an, dass am 22. September auf dem Bundesplatz eine Ausstellung zum Thema „nachhaltige Mobilität“ stattfindet. Mit Ausnahme der Bundesgasse soll die Innenstadt für den Verkehr geöffnet bleiben. Gruppierungen und Vereine werden per Medienmitteilung eingeladen, bis Ende Mai einen Antrag für die Sperrung von einzelnen Strassenzügen zu stellen. Noch im März liess Frau Gemeinderätin Hayoz verlauten, sie habe der Verwaltung den Auftrag erteilt, drei Varianten zur Durchführung des autofreien Tages zu prüfen.

Wir stellen dem Gemeinderat deshalb folgende Fragen:

1. Welche Varianten wurden von der Verwaltung geprüft und welche Kriterien führten zur Wahl der nun vorgeschlagenen Minimalvariante?
2. Kann überhaupt von einem Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ gesprochen werden, wenn ausser der Bundesgasse alle Strassen für den motorisierten Individualverkehr offen bleiben?
3. Sollten in der bezüglich Mobilität und Ökologie fortschrittlichen und offenen Stadt Bern nicht zumindest an einem einzigen Tag die Fussgängerinnen und Fussgänger, die Velofahrenden sowie die öV-Benutzenden die Strassen der Innenstadt für sich haben?
4. Wie beurteilt der Gemeinderat den Entscheidungsprozess „im stillen Kämmerlein“ (decide – announce – defend) der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie?
5. Ist der Gemeinderat bereit, das Konzept unter Einbezug der politischen Parteien und partizipierenden Organisationen und Vereine zu überprüfen und anschliessend zu überarbeiten?

6. Ist der Gemeinderat bereit, den Termin für die Eingabe von Projekten und Anträgen für die Sperrung von Strassenzügen mindestens um einen Monat zu verlängern?
7. Wer und nach welchen Kriterien werden die Anträge auf Sperrung von Strassenzügen geprüft und bewilligt?

Begründung der Dringlichkeit

Die „Information“ über den Aktionstag sowie die Fristsetzung auf Ende Mai 2005 für Eingaben an das Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle erfolgten per Medienmitteilung vom 11. Mai. Der Gemeinderat muss schnellstmöglich Klarheit über Art und Umfang des Aktionstags vom 22. September schaffen.

Bern, 19. Mai 2005

Direktorin SUE *Barbara Hayoz* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: Der internationale Aktionstag vom 22. September wurde in Bern jeweils unter dem Motto „Bern**bewegt**“ durchgeführt. Die Gestaltung dieses Tags wurde nun auch durch ein Team von PR-Fachleuten analysiert. In diesem Bericht wird ein Problem mit der Akzeptanz des Aktionstags, insbesondere bei der primären Zielgruppe, den Automobilistinnen und Automobilisten, ausgewiesen. Grosse Teile der Auto fahrenden Bevölkerung können mit dem Konzept der letzten Jahre nur unzureichend zum Umdenken angeregt werden. Mit dem nun gewählten Konzept soll das Thema „Mobilität“ an ein breites Publikum herangetragen werden, überraschend und unverkrampft. Von einer Minimalvariante kann nur im Zusammenhang mit den Sperrungen gesprochen werden, nicht aber bei der angestrebten Sensibilisierung der Öffentlichkeit.

Zu Frage 1:

Es wurden folgende Varianten geprüft:

- a) Informationsanlass auf dem Bundesplatz am 22.9.; Strassensperrungen wie in den letzten Jahren.
- b) Informationsanlass auf dem Bundesplatz am 22.9.; Strassensperrungen wie in den letzten Jahren, mit Ausnahme von Bollwerk und Bahnhofplatz.
- c) Informationsanlass auf dem Bundesplatz am 22.9.; zusätzlich 2 - 3 Aktionen über das Jahr verteilt; Strassensperrungen stark reduziert.

Die zuständige Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie hat sich für die Variante c) entschieden.

Zu Frage 2: Ja, es kann auch ohne Sperrung der Innenstadt von einem Aktionstag ohne Auto gesprochen werden. Wie in den vergangenen Jahren wird seitens des Gemeinderats zum freiwilligen Verzicht auf das Auto aufgerufen. Neben der Bundesgasse können aber nach Bedarf auch andere Verkehrsflächen in den Wohngebieten an diesem Tag für MIV-freie Nutzungen offen gehalten werden.

Die Sperrung der Innenstadt, mit all den erforderlichen Ausnahmen wie in den vergangenen Jahren, macht dank den realisierten Verkehrsberuhigungen und den bestehenden Einschränkungen durch Bauarbeiten (Sanierung Kramgasse / Gerechtigkeitsgasse, Erweiterung Rathausparking) wenig Sinn.

Zu Frage 3: Die fortschrittliche und offenen Stadt Bern verfolgt Lösungen, welche auch langfristig eine Wirkung entfalten. Dies besonders in den Bereichen Mobilität und Ökologie. Um diese Lösungen umzusetzen, werden Wege ohne polarisierende Verkehrssperrungen, aber mit längerfristigen Wirkungen gesucht.

Zu Frage 4: Die Durchführung des Aktionstags „Bern**bewegt**“ liegt in der Verantwortung der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie. Angesichts der sehr kontrovers beurteilten bis-

herigen Veranstaltungen sollen neue Wege gesucht werden, um ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu erreichen.

Zu Frage 5: Nein, der Gemeinderat ist nicht bereit, das Konzept für den Aktionstag 2005 zu überprüfen und zu überarbeiten. Selbstverständlich wird das Konzept nach der Umsetzung kritisch reflektiert und Anregungen werden gerne entgegengenommen. Konzeptkorrekturen und Ergänzungen können dann, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel, berücksichtigt werden.

Zu Frage 6: Ja, der Termin kann erstreckt werden. Eine möglichst frühzeitige Anmeldung von Bedürfnissen ist allerdings zweckmässig. Ergänzende Informationen können auch nachgereicht werden. Bis spätestens Ende Juni muss die Anmeldung bei der Projektleitung eingehen, damit der Anlass auch in die regionale Ausgabe der Aktionszeitung aufgenommen werden kann und die Bearbeitung des ordentlichen Gesuchs durch die Veranstaltungskoordination DESK sichergestellt ist. Der Gemeinderat ist interessiert, den Aktionstag auf vielfältige Art und Weise zu begehen. Dazu ist er auf die Mitwirkung und Unterstützung von Organisationen angewiesen. Bereits mit Abschluss des letztjährigen Anlasses wurde der Aktionstag 2005 angekündigt und die Bevölkerung zum Mitmachen aufgerufen. Leider sind dazu kaum Rückmeldungen eingegangen.

Zu Frage 7: Die Prüfung der Anträge auf Sperrung von Strassenzügen wird von der Projektleitung „Bern**bewegt**“, zusammen mit der Verkehrspolizei und der Gewerbepolizei (Veranstaltungskoordination DESK) vorgenommen. Die Bewilligung für die Sperrung von Strassenzügen erteilt die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie (Verkehrspolizei).

Folgende Kriterien kommen bei der Prüfung auf Sperrung von Strassenzügen zur Anwendung:

- Keine übermässige Behinderung des öffentlichen Verkehrs.
- Die Sperrung von Hauptachsen soll nicht zu Umgehungsverkehr durch die Wohnquartiere führen.
- Auf den gesperrten Strassenzügen soll der Bevölkerung ein „Mehrwert“ angeboten werden. Dies kann zum Beispiel die Abgabe von Informationen oder die Veranstaltung eines Fests sein. Strassensperrungen ohne Begleitaktionen werden nicht bewilligt.
- Die Veranstaltenden müssen sicherstellen, dass die Anwohnenden der gesperrten Strassenzüge frühzeitig informiert sind und entsprechend disponieren können.
- In einem Kurzkonzept zuhanden der Projektleitung sollen die obigen Punkte angesprochen werden.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Für den Interpellanten *Raymond Anliker* (SP): Bevor wir die Frage stellen, ob Präventionsveranstaltungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr Sinn machen, möchte ich Sie auf folgende Fakten hinweisen: Der Verkehr ist nach wie vor der Energieverbrauchssektor mit der grössten Wachstumsrate. Statistiken zeigen, dass rund 30% des Endenergieverbrauchs auf den Verkehr entfallen. Auf den Verkehr entfällt rund ein Viertel der CO²-Emissionen. Bis in fünf Jahren wird der Verkehr den grössten Beitrag zu den Treibhausgasemissionen leisten. Die Erreichung der Kyoto-Ziele ist in weite Ferne gerückt. Während uns zum Teil Erfolge im Energiebereich gelingen, werden diese durch die hohen Wachstumsraten im Verkehr wieder zunichte gemacht. Steigende Fahrzeugbestände und die fortschreitende Zersiedelung stellen uns vor schier unlösbare Probleme, auch auf der Ebene der Gemeinde. Die Resultate des Lebensqualitätsberichts der Stadt Bern in Bezug auf die Verkehrs- und Lärmproblematik überraschen deshalb nicht: Rund 40% der Bernerinnen und Berner klagen über Lärmbelastung, fast gleichviel sind der Ansicht, dass immer noch zu wenige verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen wurden. 26% der Menschen unserer Stadt fühlen sich durch die Luftverschmutzung beeinträchtigt. Die Messzahlen bestätigen dies auf erschreckend eindrückliche Art.

Wurde der Ozongrenzwert vor 15 Jahren noch 53-mal jährlich überschritten, nähern wir uns heute der 100er-Grenze. Das Jahr 2003 bedeutete dabei den traurigen Höhepunkt der Entwicklung. Damals wurden auch die Grenzwerte für lungengängigen Feinstaub und Stickoxid an fast 100 Tagen überschritten. Gesetzlich zugelassen wäre eine Grenzwertüberschreitung beim Feinstaub pro Jahr. Ein Blick auf die Zahlen des vergangenen Monats Mai zeigen exemplarisch, dass der Grenzwert für das Jahresmittel beim Stickstoffdioxid NO_2 im Mai überschritten wurde. Beim Ozonwert lagen 21 Stundenmittel über dem Grenzwert, seit Jahresbeginn sind es 25; erlaubt ist auch hier ein darüberliegender Wert pro Jahr. Seit Jahresbeginn lagen 17 Werte für Feinstaub über dem Grenzwert, erlaubt wäre ein Wert pro Jahr.

Das Fazit aus diesen Fakten für uns als politisch zuständige und verantwortungsbewusste Mehrheit: Wir brauchen ganz klar eine klimaschonende, umweltverträgliche und sozial ausgewogene Verkehrspolitik. Dazu müssen wir von folgenden Handlungsmöglichkeiten Gebrauch machen: Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs, d.h. des Fuss- und Veloverkehrs, damit das Umsteigen weg vom MIV möglich und attraktiv wird. Weiter sind lenkende Massnahmen zu fördern, namentlich Verkehrsberuhigungsmassnahmen und ein Parkraummanagement. Diese Massnahmen sind durch langfristige Konzepte zur Steuerung der Verkehrsnachfrage, z.B. durch verkehrsvermeidende Siedlungsplanungen, zu ergänzen. Schliesslich - und damit komme ich zum Autofreien Tag - sind auch so genannte weiche Faktoren in Betracht zu ziehen, nämlich kooperative Planungsverfahren, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing sowie Mobilitätsdienstleistungen. All diese Massnahmen in sinnvoller Kombination machen eine nachhaltige Verkehrspolitik aus. Jedes Element macht Sinn, um dem paradoxen Mobilitätsverhalten unserer Gesellschaft etwas entgegenzuhalten.

Die Durchführung des Autofreien Tages ist in Europa seit 1998 zur Erfolgsgeschichte geworden; auch in Bern. In über 700 Gemeinden Europas wurde im letzten Jahr die Woche der Mobilität durchgeführt, in über 1500 Gemeinden wurde der 22. September unter dem Motto "In die Stadt ohne mein Auto" begangen, 116 davon in der Schweiz; 54 in der deutschen, 44 in der französischen und 16 in der italienischen Schweiz. So viel zu Fakten und Zahlen. Doch was passiert in Bern? Bei jeder sich bietenden Gelegenheit wird in höchsten Tönen über die autofeindlichen Aktivitäten lamentiert, die zum Ausbluten der Innenstadt führen würden. Dabei wird geflissentlich übersehen, dass zunehmend mehr Geschäfte, Betriebe und Organisationen, und zwar nicht nur linke und grüne, den 22. September als Gelegenheit wahrnehmen, um Mobilitätsfragen und Pendlerverhalten zu thematisieren. Wettbewerbe werden lanciert und Verzichtserklärungen können abgegeben werden. Umweltfreundliche Mobilität wird von vielen Arbeitgebenden belohnt. Öffentliche Anlässe auf gesperrten Verkehrsflächen flankieren diese Aktivitäten und machen sie sichtbar und spürbar. Und man stelle sich vor: Bern ist nicht untergegangen, die Welt dreht sich noch. Die fünfte Austragung droht nun aber zur Alibiübung zu verkommen. Ein mehr als nur bescheidener Perimeter - nämlich der Bundesplatz - sowie kaum einhaltbare Terminvorgaben für Gesuche, die nun etwas ausgeweitet wurden, führen dazu, dass nur eine Minimalvariante durchgeführt werden kann. Die Antwort des Gemeinderats ist mutlos. Wir haben für dieses Vorgehen kein Verständnis. Dafür ist Ihnen nur der Applaus der ewigen Nörgler der einschlägig bekannten Verhindererorganisationen gewiss, Barbara Hayoz. Verständnis bei der breiten Bevölkerung Berns erhalten Sie dadurch nicht. Sie erinnern sich: 50% der Berner Haushalte verfügen über kein Auto. Wir fordern Sie deshalb auf, Hand zu bieten für einen Autofreien Tag 2005, der diesen Namen auch verdient. Überarbeiten Sie das Konzept noch einmal; die Mobilitätsverbände werden Sie dabei unterstützen. Die Frist für die Eingabe von Projekten und Anträgen zur Sperrung von Strassen haben Sie verlängert. Setzen Sie sich nicht dem Vorwurf aus, als Umweltdirektorin dem drohenden Verkehrskollaps nichts entgegenzusetzen.

Ich bin mit dieser mutlosen Antworten nicht zufrieden. Sie besteht zu einem grossen Teil aus Worthülsen.

Fraktionserklärungen

Peter Künzler (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP unterstützt die Aktion „In die Stadt ohne mein Auto“. Sie geht einig mit dem Interpellanten, dass solche regelmässig durchgeführten Aktionen einen wichtigen Symbolcharakter besitzen. Das Ziel eines solchen symbolischen Aktionstages besteht darin, darauf aufmerksam zu machen, dass unser Verhältnis zur Automobilität sich ändern muss; nicht zuletzt aus den Gründen, die Raymond Anliker erwähnt hat. Diese Änderung wäre zum allgemeinen Gewinn. Unsere Einschätzung dieser Frage unterscheidet sich jedoch insofern von derjenigen der SP/JUSO-Fraktion, als wir nicht der Ansicht sind, dass die Symbole jedes Jahr dieselben sein müssen. Die neue Direktorin der SUE versucht einmal einen anderen Weg einzuschlagen. Die Fraktion GFL/EVP ist bereit, eine Änderung der bisherigen Symbole und der Organisation des Aktionstags zu akzeptieren. Wichtig ist uns, dass die Wirkung des Symbols erhalten bleibt. Sollte uns der Verlauf des Aktionstags den Eindruck hinterlassen, es werde eine Alibiübung inszeniert, werden wir entsprechende politische Schritte veranlassen und mittragen. Die Kernbotschaft dieses Aktionstages ist die folgende: Der Aktionstag soll betonen, dass in unserem städtischen Umfeld der PW eigentlich vor allem einen normalen städtischen Verkehr behindert und unnötig gefährlich macht. Das heisst, dass unsere Mobilitätsform weniger und weniger eine Sache der technischen Möglichkeiten, als schlicht und einfach eine Sache der urbanen Kultur ist. PWs als Bewegungsmittel von Städtern sollten dringend ausser Mode geraten. In einem PW vergrössert man seine persönliche Grundfläche von etwa 1 m² auf 10 m² oder mehr. Man umgibt sich mit Stahlblech und wird deshalb statt 50 bis 100 kg eine bis drei Tonnen schwer. Zu guter Letzt wuchtet man mit Spitzengeschwindigkeiten von 50 km/h oder mehr durch die Gegend; eine Gefährdung für sich und andere Stadtbewohner. Leute, die sich so benehmen, sollten sich eigentlich mehr und mehr wie Nashörner unter Menschen vorkommen.

Wir wollen der Direktorin der SUE und ihren Leuten die Chance geben, etwas Anderes zu probieren, um diese für uns unmittelbar einleuchtende Botschaft auf eine andere Art wirksam unter die Leute zu bringen.

Karin Gasser (GB) für die Fraktion GB/JA!: „In die Stadt ohne mein Auto“. Die Fraktion GB/JA! ist der Ansicht, dass dieser Slogan nicht auf viele verschiedene Arten interpretiert werden kann. Er bedeutet schlicht und einfach, dass an diesem Tag die Regel gilt, das Auto zu Hause zu lassen; die Stadt ist für einmal autofrei. Wir wollen am 22. September 2005 nicht einfach ein interessantes Fest auf dem Bundesplatz und eine gesperrte Bundesgasse, auf der sich diejenigen treffen, die ohnehin kein Auto besitzen oder praktisch nie damit in die Stadt fahren. Wir wollen einen Aktionstag, bei dem die Leute spüren, dass dieser Tag autofrei ist, so wie die Fussgängerinnen und Fussgänger und die Velofahrenden spüren, dass die Luft voller Abgase ist. Es ist keine Zwängerei, diesen Sachverhalt einmal pro Jahr umzukehren und die Autos von der Innenstadt fernzuhalten. In vielen anderen Städten Europas scheint möglich zu sein, was in Bern auf so zähen Widerstand stösst. Das ist schade! Mit einem aktiven und lebendigen 22. September könnte man nämlich ein starkes Zeichen gegen den motorisierten Strassenverkehr in unseren Innenstädten setzen. Die Menschen könnten sich die Strassen zurückerobern, wenn auch nur für einen Tag. Die zuständige Gemeinderätin Barbara Hayoz hat die Gruppierungen und Vereine aufgerufen, Aktionen in den Quartieren durchzuführen und Gesuche einzureichen, um einzelne Strassen zu sperren. Wir begrüssen und unterstützen diese dezentralen Aktionen natürlich und hoffen, dass die eingereichten Gesuche grosszügig bewilligt werden. Leider ist der bürokratische Aufwand relativ hoch. Bei der Gesuchstellung müssen zahlreiche Angaben gemacht werden. Es müssen neun Seiten ausgefüllt werden; sogar ein kurzes Konzept des Vorhabens wird verlangt. Das ist nicht wenig. Wir befürchten,

dass viele Gruppierungen diesen Aufwand scheuen und kein Gesuch stellen werden. Das wäre sehr schade und der Sache wäre damit nicht gedient. Solche Aktionen in den Quartieren müssen nicht riesige Partys sein und brauchen auch nicht von A bis Z durchgedacht zu sein. An einem solchen Tag sollte es z.B. möglich sein, Liegestühle auf die Strasse zu stellen und kollektiv in Ruhe ein Buch zu lesen. Wir sind gespannt, wie dieser neue, dezentrale Ansatz in der Realität aussehen wird und auf welche Ideen die Quartierbewohnenden kommen werden. Es ist begrüßenswert, dass die Partizipation der Gruppierungen in den Quartieren gross geschrieben wird. Allerdings sollte die Stadt nicht den ganzen Organisationsaufwand an freiwillige Engagierte delegieren. Diese dezentralen Aktionen sind auch kein Ersatz für die Sperrung der Innenstadt. Eine autofreie Innenstadt hat viel mehr Symbolgehalt als eine autofreie Quartierstrasse. Deshalb haben wir uns kritisch zum Entscheid geäußert, das Bollwerk nicht zu sperren und bedauern diesen nach wie vor. Wir bedauern auch, dass es Barbara Hayoz nicht gelungen ist, das Gewerbe und die Unternehmen stärker in diesen Aktionstag einzubinden; umso mehr, als der Themenschwerpunkt des diesjährigen europaweiten 22. Septembers lautet „Mobilität in Unternehmen“. Wir glauben nicht, dass die gesamte Privatwirtschaft von Vornherein gegen einen autofreien Tag ist. Wenn man rechtzeitig informiert, können sich die Unternehmen zusammen mit ihren Mitarbeitenden auf diesen Tag vorbereiten. Dann kommt man einmal auch ohne befahrbares Bollwerk aus. Zum Schluss eine Frage an Barbara Hayoz: Für diesen Aktionstag sind 100 000 Franken budgetiert. Wie wird dieses Geld eingesetzt? Wird es für die angekündigten Überraschungsaktionen verwendet? Auf die angekündigten Überraschungsaktionen sind wir auf jeden Fall sehr gespannt. Wir begrüßen grundsätzlich, dass nach neuen Lösungen gesucht wird und dass eine nachhaltige Wirkung erzielt werden sollte. Das Andere muss jedoch nicht beiseite gelassen werden. Man kann die Innenstadt sperren und gleichzeitig die dezentralen Aktionen und die Überraschungsaktionen durchführen. Nichts ist zu viel, um die Öffentlichkeit in Bern für eine nachhaltige Verkehrspolitik zu sensibilisieren.

Thomas Balmer für die Fraktion FDP: Was ist das Ziel eines Aktionstages? Provozieren, ärgern oder sympathieorientiert informieren? Eine positive Darstellung der Anliegen ist eindeutig die bessere Lösung. Eine Überzeugung positiv zu transportieren ist nachhaltig und bleibt hängen. Es ist eine Frage des Anstandes, seine Ideen und Vorstellungen anzumelden, die dann durch Koordination und Verteilung eine bessere Wirkung erzielen können. Ist die Absicht zu provozieren und zu ärgern, so können wir uns nicht vorstellen, dass die Mehrheit der Velofahrenden dies will. Deshalb sind wir der Meinung, dass der Vorschlag von Barbara Hayoz sinnvoll ist, umgesetzt werden kann und vielleicht sogar mehr bringt als das, was bisher getan wurde. Ich glaube nicht, dass die mit leichenbitterer Miene vorgetragene Rede von Raymond Anliker etwas bringt. Worthülsen sind auch ihm bekannt und wir bedauern es, dass die SP/JUSO-Fraktion nicht den Mut hat, eine neue Form zu wählen und die bekannten, eingefahrenen Muster zu verlassen. Den Mut der GFL/EVP-Fraktion finde ich gut. Ich wünsche diesen auch der SP/JUSO-Fraktion.

Peter Bühler (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Zu Raymond Anliker: Das Verkehrschaos wird durch ein falsche Verkehrspolitik gefördert. In diesem Punkt sind wir uns einig. Man lässt ganze Spuren verschwinden und Strassen werden gesperrt. Eine solche Ideologie bringt Chaos auf die Strassen. Wir bedauern, dass alternative Antriebsmöglichkeiten nicht gefördert oder gar finanziell belohnt werden. Eine gesperrte Stadt bringt jedoch zu wenig. Es fahren trotzdem viele motorisierte Fahrzeuge durch unsere Stadt. Auch in Sachen Nachhaltigkeit bringt eine gesperrte Stadt nichts. Es wäre interessant zu sehen, was passieren würde, wenn der motorisierte Fahrzeugverkehr für eine Woche die Schilder abgeben würde, und zu hören, wie der Steuerausfall erklärt würde. Die SVP/JSVP-Fraktion verteufelt den motorisierten Verkehr

nicht. Wir unterstützen die Idee des Gemeinderats. Wir finden sie gut und originell. Bravo Gemeinderat!

Einzelvotum

Dieter Beyeler (SD): Bei den erwähnten Umweltschutzargumenten wird vergessen, dass parallel zum zahlenmässigen Anstieg der Fahrzeuge auch der Reinheitsgrad der Autos dank neuen Technologien massiv steigt. Wenn gesagt wird, dass die Stadt bzw. die Geschäfte nicht ausbluten, ist das grundfalsch. In den letzten Jahren betrug der Umsatzrückgang über 200 Mio Franken. Dafür ist die verkehrs- und gewerbefeindliche Politik der rot-grünen Mehrheit vollumfänglich verantwortlich. Es lässt sich auch feststellen, dass in immer kürzeren Intervallen Innenstadtgeschäfte zur Neuvermietung ausgeschrieben werden. Es glaubt doch niemand im Ernst, dass diejenigen, die aus beruflichen Gründen mit dem Auto in die Stadt fahren, dies gerne tun. Das wäre bei den heutigen, in dieser Stadt herrschenden verkehrstechnischen Zuständen reiner Masochismus. In Anbetracht der desolaten städtischen Finanzen kann man 100 000 Franken sinnvoller verwenden, als für eine Alibiübung. Die SD begrüssen die jetzige Umsetzung der zuständigen Gemeinderätin.

Direktorin SUE *Barbara Hayoz:* Der Verkehr ist in den Städten und Agglomerationen zum Teil problematisch. Das verkennt der Gemeinderat in keiner Art und Weise. Deshalb müssen die Probleme gelöst werden und das Umdenken nachhaltig sein. Bezüglich der hier aufgeführten Massnahmen stimmt der Gemeinderat in weiten Teilen den Ausführungen des Sprechers der SP zu. Das Echo in der Bevölkerung auf diesen neu beschrittenen Weg war durchwegs positiv, und zwar nicht nur seitens bürgerlicher Autofahrenden und Gewerbetreibenden sondern auch von bekennenden Velofahrenden und RGM-Sympathisanten. Ich zitiere aus einem E-Mail, das ich erhalten habe: „Auf den ersten Blick bin ich empört. Auf den zweiten gebe ich Ihnen Recht. Es bringt wenig, die Innenstadt temporär autofrei zu machen. Neue Ansätze sind gefragt.“ Seitens dieses jungen Mannes folgt dann ein Vorschlag, der mir insbesondere für die nächsten Jahre prüfenswert erscheint. In der Interpellation wird ganz klar das alte Konzept wieder aufgenommen, das verlangt, die Altstadt und das Bollwerk hermetisch abzuriegeln. Wir, als fachlich kompetente und für den Vollzug zuständige Direktion, haben im AfUL ein Konzept erarbeitet, das mit eigenen Ideen und mit neuen Wegen eine Umsetzung verfolgt. Wir sind auch nicht, was die europäische Charta betrifft, an Auflagen gebunden oder einem Konzept verpflichtet, was die Umsetzung vom 22. September 2005 anbelangt. Es gibt keine Vorgaben und Bedingungen. Es kann auch nicht von einem Alleingang die Rede sein. Die Ideen, die im AfUL entwickelt wurden, wurden mit dem Verkehrsamt vordiskutiert. Ich möchte daran erinnern, dass auch der Alt-Gemeinderat bzw. einzelne Exponenten sich gegen ein Dichtmachen der Altstadt und des Bollwerks geäussert haben, weil Aufwand und Ertrag in der Vergangenheit in keinem Verhältnis standen. Zudem konnte man aus allen Seiten Verärgerung spüren. Wir wollen nun, anstatt an einem einzigen Tag mit grossem Aufwand und Strassensperrungen alle zu verärgern, den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr mit mehreren Aktionen propagieren. Der 22. September 2005 ist der Abschluss einer ganzen Serie von Aktionen. Der Autofreie Tag findet am 22. September 2005 auch in Bern statt, er wird einfach im Vorfeld von anderen Aktionen vorbereitet und insbesondere am 22. September 2005 von anderen Aktionen begleitet. Den RGM-Vertretenden kann ich heute nur empfehlen, dem neuen Konzept eine Chance zu geben. Sie werden erst am 22. September 2005 eine Bilanz ziehen und allfällige Konsequenzen fordern können. Ich danke vor allem der GFL/EVP-Fraktion für die Offenheit gegenüber der Beschreitung des neuen Weges. Ich finde es bedauerlich, dass in Unkenntnis des Konzepts unterstellt wird, dass am 22. September 2005 bloss ein Fest auf dem Bundesplatz stattfinden wird. Warten Sie ab, Ihnen wird mehr geboten! Zur Frage von

Karin Gasser: Das Budget umfasst alle Aktionen. Ich kann jetzt nicht ausführen, wie viel die einzelnen Aktionen kosten bzw. wofür dieses Geld verwendet wird, weil es ja eine Überraschung sein soll. Ich hoffe, Sie haben Verständnis dafür. Lassen Sie sich überraschen und schimpfen Sie erst nach dem 22. September 2005 mit mir und dem Gemeinderat.

Der Interpellant ist mit der Antwort nicht zufrieden.

4 Motion Michael Jordi (GB) vom 17. September 1998: Quartierschonender Guisanplatz; 3. Fristverlängerung

Geschäftsnummer 98.000475 / 05/075

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Michael Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz; Fristverlängerung.
2. Er verlängert die Frist zur Beantwortung der Motion bis Ende April 2007.

Motionär *Urs Frieden* (GB): Die Fraktion GB/JA! teilt die Ansicht des Gemeinderats, dass diese Motion bis Ende April 2007 zu verlängern ist. Die Anliegen dieser Motion sind nach wie vor enorm wichtig und bleiben bis auf weiteres aktuell. Als Beleg möchte ich sieben Stichworte herausgreifen, die zeigen, was in den nächsten paar Jahren mit ESP Wankdorf alles auf uns zukommt: 1. Wankdorfstadion: Die Verkehrssituation rund um das Stadion ist ebenso wenig abschätzbar wie das Leistungsvermögen dieses vermeintlichen Wunderverteidigers aus Brasilien. 2. Klee-Zentrum: Die indirekten Folgen der Zu- und Wegfahrt sind unbekannt. 3. Kleine Allmend: Bezüglich Parkplatzregime sind verschiedene Optionen noch offen. 4. Schermenareal: Die Folgen sind noch unbekannt. 5. Wankdorfplatz: Es ist mit einem erheblich grösseren Verkehrsaufkommen zu rechnen. 6. Sanierung Autobahnviadukt: Die Folgen sind schwer abschätzbar. 7. Eisstadion: Egal ob Neubau oder Renovation, die Akzeptanz dieses neuen Projekts, gerade seitens der sensibilisierten Nordquartier-Bevölkerung, hängt vor allem von der Verkehrslösung Guisanplatz und vom ganzen ESP-Raum ab. Es gibt also keinen Grund, diese Motion abzuschreiben.

Fraktionserklärungen

Andreas Zysset (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Am 17. März 1999 hat der Gemeinderat die Motion von Michael Jordi vom 17. September 1998 ein erstes Mal beantwortet. 2002 hat der Stadtrat einen Teil der Motion abgeschrieben. Offen blieben folgende überwiesene Forderungen: Klarere Eingangspforten in die Quartierstrassen, in erster Linie Rodtmattstrasse vom Guisanplatz her und Kasernenstrasse von der Papiermühlestrasse her; Einbezug der Rodtmattstrasse und der ganzen Kasernenstrasse in die Tempo 30- Zonen; Fahrtenbeschränkungen, wie z.B. das Linksabbiegeverbot aus der Rodtmattstrasse in die Militärstrasse beim Guisanplatz; zusätzliche Parkzeitbeschränkungen. Die folgenden aktuellen Entwicklungen führen als Ganzes zu ungebremstem Mehrverkehr, der sich Richtung Nordquartier bewegt: 1. Die Eröffnung des Wankdorfstadions; 2. Die Eröffnung der Annexnutzungen des Stadions, namentlich die Einkaufszentren; 3. Die bessere Nutzung des Messeplatzes; 4. Das Kleemuseum; 5. Die Bautätigkeit im ESP Wankdorf; 6. Das geplante neue Eisstadion mit seine Nebennutzungen. Das sind in erster Linie hausgemachte Entwicklungen. Die Stadtentwicklung läuft zwar in die gewünschte Richtung, aber Nebenwirkungen, wie der Zuwachs des Verkehrs, werden ausgeblendet. Und doch gilt es, die Wohnbevölkerung vor diesen Nebenwirkungen

besser zu schützen, die durch den Agglomerationsverkehr verstärkt werden. Dadurch dass die Entwicklung des öV nicht mit derjenigen des Siedlungsraumes abgestimmt ist, kommen immer mehr Leute mit dem Auto nach Bern. Sobald eine Ortschaft mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsnetz erschlossen ist, wie z.B. Jegenstorf, steigen die Baulandpreise. Ergo wird auf dem Bucheggberg oder sonst an einem abgelegenen Ort gebaut, wo die Preise günstiger sind. Mann und Frau benutzen dann das individuelle Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit, für den Einkauf, für Freizeit und Vergnügen. Dieser stetig wachsende Agglomerationsverkehr soll nun durch den Bau einer neuen Wankdorfplatz-Kreuzung in Form eines zigmillionen teuren Kreisels verflüssigt werden. Die daraus zusätzlich entstehende Blechlawine ist für das Nordquartier ein echtes Problem. Angesichts der Dramatik dieser Entwicklung erstaunt, dass der Gemeinderat sich für solche Vorstösse so viel Zeit nimmt. Das Nordquartier will weniger Verkehr; das zeigen die Wahlen. Das Nordquartier wählt überdurchschnittlich klar RGM. Dies nicht zuletzt wegen der Verkehrsproblematik. Trotzdem scheinen verkehrsbezogene Vorstösse aus dem Nordquartier jahrzehntelang in den Schubladen der Verwaltung zu lagern. Das beste Beispiel dafür ist der Vorstoss von Ruedi Käsermann, der mittlerweile dem 26. Jahrestag der Einreichung entgegengeht und nach wie vor nicht umgesetzt wurde.

Heute können und müssen wir wohl auch dieser weiteren Fristverlängerung zustimmen. Der Gemeinderat muss aber zur Kenntnis nehmen, dass neuerliche Projekte im Norden kaum mehr ohne Widerstand zur Ausführung gelangen werden, wenn nicht sichtbare und spürbare Massnahmen für den Schutz des Quartiers ergriffen werden. So wird zu prüfen sein, ob der Riesenkreisel bei der Wankdorfkreuzung nicht mit einem Referendum bekämpft werden soll. Auf der Basis der heutigen Verkehrspolitik werden wir dies ernsthaft in Erwägung ziehen müssen. Es kann nicht sein, dass man bloss das so genannte "wirtschaftspolitische Filetstück" Nordquartier oder ESP Nord fördert und das Wohnquartier faktisch abschreibt. Wir wollen ein Wohnquartier, in dem Junge und Alte, vor allem aber auch Familien mit Kindern wohnen können. Wir wollen auch die notwendige ökonomische Entwicklung. Diese muss aber nachhaltig und ökologisch vertretbar sein.

Peter Bernasconi (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Die SVP/JSVP-Fraktion kann dieser Fristverlängerung zustimmen. Eigentlich wären wir für das Abschreiben dieser Motion. Aber sie wurde ja erheblich erklärt. Bezüglich Nordquartier sind Vorstösse hängig, die diese Motion in Kürze erfüllt: die Wabenlösung, die Stück für Stück realisiert wird, und die GFL-Motion betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den fünf Stadtkreisen. Zurzeit wird in der Beundenfeldstrasse entlang des Kasernenareals ein Trottoir erstellt, das die Fahrbahn einschränkt. Die Frist soll verlängert werden, damit die Motion später abgeschrieben werden kann. Die Forderungen der Motion sind die folgenden: Gummischwellen, Eingangspforten, Tempo 30, Parkzeitbeschränkungen und Kreisel. Dazu muss gesagt werden, dass drei Achsen vom Norden Richtung Stadt führen, nämlich Papiermühlestrasse-Nydeggbücke, Rodtmattstrasse-Moserstrasse-Kornhausbrücke und Nordring-Lorrainebrücke. Die Motionäre wollen nun diese Durchgänge mit Hilfe von Eingangspforten schliessen oder die Durchfahrt erschweren. All die Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die in diesem Quartier eingeführt werden, damit jedoch überflüssig, da mit solchen Eingangspforten der Verkehr gar nicht mehr ins Quartier gelangt. Wir können uns auch einen Kreisel am Guisanplatz, der ja vor kurzem neu gebaut wurde, sehr schlecht vorstellen.

Wir unterstützen die Fristverlängerung und hoffen, dass die Motion erfüllt wird, bevor sie im Rat definitiv behandelt wird.

Direktorin TVS *Regula Rytz*: Ich verstehe die Ungeduld von Andres Zysset. Ich wohne auch im Nordquartier und kenne die Belastungen und Ängste der Quartierbevölkerung. Sowohl ich als auch der gesamte Gemeinderat wissen, dass wenn die Schutzmassnahmen rund um das

neue Wankdorfstadion und -zentrum nicht funktionieren, in diesem Quartier grosse Probleme entstehen werden. Deshalb wollen wir sowohl die wirtschaftliche als auch die sportliche Entwicklung im ESP Wankdorf quartierschonend gestalten und teilen dies auch den anderen Partnern, der BEA und dem Kanton, ständig mit. Im Quartier kam es zum Glück zu positiven Entwicklungen, die zu einer Verkehrsentslastung beitragen; allem voran die S-Bahn-Station Wankdorf, die in kürzester Zeit zum Renner wurde. Schwieriger gestaltet sich die Auswertung der Mitwirkung zum Teilverkehrsplan MIV in diesem Quartier. Die Meinungen gehen so weit auseinander, dass die Auswertung noch nicht abgeschlossen werden konnte. Wir müssen deshalb versuchen, auf verschiedene Ebenen mit dem Quartierschutz weiterzufahren. Im Dialog Nordquartier habe ich diese Woche beispielsweise angeregt, noch einmal ganz offen über die Aufwertung des Breitenrainplatzes zu diskutieren. Links und rechts des Breitenrainquartiers werden Räume aufgewertet und attraktiver gestaltet. Ich denke z.B. an die Begegnungszone Innenstadt in der Unteren Altstadt oder an das Einkaufszentrum Wankdorf. Damit der Breitenrainplatz nicht zwischen diesen beiden Polen aufgerieben wird, möchte ich die Begeisterung der Unteren Altstadt für die Begegnungszone auf das Breitenrainquartier übertragen. Es wird auch an den Tempo 30-Zonen und der Parkierung gearbeitet. Im Jahr 2006 sollen die Tempo 30-Zonen auf der Kasernen- und Breitenrainstrasse realisiert werden. Zusätzliche Parkzeitbeschränkungen werden nun im Zusammenhang mit der Eröffnung des Wankdorfzentrums umgesetzt, so wie z.B. die weisse Eurozone. Auch Fahrbeschränkungen werden bereits umgesetzt, wie z.B. der Poller an der Sempachstrasse. Das Verkehrsplanungsamt hat sämtliche versprochene Verkehrslenkungs- und Verkehrsbeschränkungsmassnahmen rund um das Wankdorfzentrum in einer Broschüre zusammengefasst. Am 21. Juni 2005 werden wir im Quartier dazu Rede und Antwort stehen. Die Arbeiten laufen. Wir können jedoch nicht alle von der überwiesenen Motion geforderten Massnahmen in einem halben Jahr umsetzen. Wenn sich die Situation nach der Eröffnung des Wankdorfzentrums verschlimmert, müssen wir weitere Massnahmen ergreifen, die in Richtung „Quartierschonender Guisanplatz“ gehen. Wir wollen gut zur Bevölkerung des Nordquartiers schauen. Dieses Quartier ist nicht nur ein Wirtschaftsstandort. Alle Nutzungen müssen miteinander vereinbar sein. Das braucht ein Kompromiss der verschiedensten Bedürfnisse. Dabei hat die Quartierbevölkerung klar Anspruch auf Schutz. Wir sind froh, dass wir noch zwei Jahre Zeit haben, um dann alle Massnahmen als Erfolgsgeschichte zusammenfassen zu können.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Antrag auf Fristverlängerung stillschweigend zu.

- Die Traktanden 5, 6 und 7 werden gemeinsam behandelt. -

5 Motion Martina Dvoracek (GB): Genügend attraktive Veloparkplätze rund um den Bahnhof, statt schikanöse Velo-Wegweisungen!

Geschäftsnummer 04.000433 / 05/022

Am 9. August 2004 trat die neue Velo-Parkordnung am Bahnhof in Kraft. Was zu Beginn als Veloförderungsmaßnahmen zur Verbesserung der prekären Veloabstellsituation am Bahnhof geplant war, entpuppt sich schon von Beginn weg als schikanöses und praxisuntaugliches Instrument. Die erklärten Ziele: Attraktivierung des Angebots für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Velo sowie Erhöhung der Zahl von Velofahrerinnen und Velofahrern (und damit

öV-Nutzerinnen und -nutzer), werden mit einer solchen, mit repressiven Elementen versehenen Parkordnung auf jeden Fall nicht erreicht.

Eine Bewirtschaftung von Veloparkplätzen verhindert eigentlich das Belegen von wertvollen Plätzen durch besitzlose Fahrräder über eine längere Zeit und erhöht damit letztlich den Parkraum, was einen Vorteil für öV/Velo-Pendlerinnen und -pendler und andere Bahnhof-Benutzerinnen und -benutzer bedeutet. Die Einführung einer Parkordnung mit diesem Lösungsanspruch kann aber nur erfolgreich sein und von den Velofahrerinnen und Velofahrern akzeptiert werden, wenn effektiv genügend, insbesondere auch kostenlose Abstellplätze, in der Nähe der Bahnhofsingänge zur Verfügung gestellt werden. Dass dieser Platz, z.B. hinter der Heiliggeistkirche – trotz gegenteilig lautender überwiesener Motion! –, neu den luftverschmutzenden Rollern und Motorrädern angeboten wird statt Velos oder dass ästhetische Argumente ins Feld geführt werden, ist ein Affront gegenüber den Velofahrenden. Zudem werden zahlreiche Bernerinnen und Berner, die ausserhalb der Stadt als Wochenaufenthalterinnen und -aufenthalter arbeiten, mit der 4-Tage-Regelung einer effizienten, kombinierten Mobilität behindert. Es braucht eine ordnende Regelung am Bahnhof, aber sie muss velofreundlich sein und nicht velofeindlich. Und in erster Linie braucht es mehr Veloabstellplätze statt administrativen Überwachungsaufwand.

Wir fordern deshalb vom Gemeinderat:

1. die bei der Heiliggeistkirche und bei der alten Bushaltestelle vor dem Burgerspital für Roller und Motorräder markierten Parkfelder zu entfernen und zugunsten von zusätzlichen Veloabstellplätzen zu markieren. Rollern und Motorrädern sind in den Parkings Plätze zuzuweisen;
2. die Zahl der offiziellen Velo-Abstellplätze zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk auf 1 200 zu erhöhen (inkl. 200 in der Velostation). Dabei können auch Plätze z.B. in der Genfergasse auf Kosten von Autoparkplätzen oder vor dem PKZ auf Kosten der Taxi-Abstellplätze evaluiert werden, etc.;
3. die maximale Parkdauer auf den markierten Feldern ist auf 10 Tage zu erhöhen;
4. nur ausserhalb von markierten Feldern abgestellte Velos, die für Fussgängerinnen und Fussgänger zu einer bedeutenden Einschränkung der Wegverbindung führen, sind zu entfernen oder solche, die länger als 10 Tage abgestellt sind;
5. die kostenpflichtigen Plätze in der Velostation Bollwerk (und bei weiteren zusätzlichen Velostationen) auch nach der „Einführungsphase“ ab 2005 bei Fr. 1.-/24 h zu belassen.

Bern, 12. August 2004

Antwort des Gemeinderats

Im August/September 2004 wurde im Bereich Bollwerk-Bahnhofplatz eine neue Veloparkordnung eingeführt, welche sich auf das im Rahmen des Masterplans Bahnhof Bern erarbeitete Parkraumkonzept Velo Bahnhof stützt. Die neuen Spielregeln lösten am Anfang Unmut-äusserungen und Proteste aus. In vielen anderen schweizerischen und europäischen Städten gibt es allerdings bereits seit längerer Zeit rund um die Bahnhöfe genau definierte Bereiche und Zeitlimiten für das Abstellen von Velos auf öffentlichem Grund. Denn überall ist dieser öffentliche Grund im dicht bebauten Bahnhofgebiet äusserst knapp und mit vielfältigsten Nutzungsansprüchen belegt. Zielkonflikte können unter derartigen Voraussetzungen nicht ausbleiben.

Auch beim Bahnhof Bern sind die erforderlichen Flächen für ein vollständig genügendes Angebot an Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum nicht vorhanden, weshalb eine zeitliche Beschränkung und Bewirtschaftung der Abstellplätze eingeführt werden musste mit dem Ziel, die Abstellplätze vor allem denjenigen Bahnpendlerinnen und -pendlern zur Verfügung zu

stellen, die sie auch regelmässig benützen. Weitere Plätze sollen in zentral gelegenen und überwachten Velostationen bei den Zugängen zum Bahnhof angeboten werden.

Die Veloparkordnung vom August 2004 besteht aus folgenden Hauptelementen:

- Im Bereich Bollwerk-Bahnhofplatz gilt ein allgemeines Halteverbot, auch für Zweiräder. Die Halteverbotszone beschränkt sich auf die unmittelbare Bahnhofumgebung; angrenzende Gassen sind davon nicht betroffen. Die Einführung eines Halteverbots für Zweiräder war nötig, um eine klare rechtliche Situation zu schaffen und das Abräumen von störend abgestellten Velos zu ermöglichen.
- Im Geltungsbereich der Veloparkordnung dürfen Zweiräder nur auf den markierten Parkflächen abgestellt werden. Zurzeit stehen hier 780 Veloabstellplätze und 146 Motorradabstellplätze gratis zur Verfügung.
- Auf den Gratisplätzen dürfen Zweiräder 4 Tage hintereinander stehen bleiben.

Nachdem die erste Kritikwelle etwas verebbt war, zeigte sich, dass die neuen Regeln weitgehend akzeptiert werden und die Parkordnung funktioniert. Die Situation im Geltungsbereich der Parkordnung hat sich wesentlich verbessert. Beobachtungen *nach* der Einführungsphase und Zählungen an fünf Stichtagen im September 2004 bei schönstem Herbstwetter, also noch in der Hochsaison für Zweiradfahrende, bestätigten, dass das Angebot an markierten Abstellplätzen nicht weit von der heutigen Nachfrage entfernt ist. Es gibt praktisch immer genügend freie Plätze, wenngleich nicht immer direkt vor dem Bahnhof, sondern in den peripheren Abstellflächen.

Zusammenfassend hält der Gemeinderat fest, dass die Erfahrungen mit der neuen Veloparkordnung Bahnhof Bern mehrheitlich positiv sind und die angestrebten Ziele – Aufwertung des Bahnhofgebiets durch Freihaltung genügend grosser Fussgängerflächen, Verhinderung des Langzeitparkierens, Entfernung von Schrottvelos – erreicht werden. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird sich die Situation noch zusätzlich verbessern.

Zu Ziffer 1:

Die starke Zunahme namentlich der Motorroller in den letzten Jahren hat die Konkurrenz der motorisierten und motorlosen Zweiräder um die Abstellplätze erheblich verschärft. Der Stadtrat überwies denn auch im Herbst 2003 eine Motion, welche die Aufteilung der Abstellflächen für Motorräder/Scooter/Roller und für Velos verlangt.

Motorradabstellplätze müssen an Orten angeboten werden, die gut und direkt (d.h. ohne Tangierung verkehrsberuhigter Bereiche) erreichbar sind. Bei der Heiliggeistkirche stehen heute 28 Plätze für motorisierte Zweiräder und 128 Veloabstellplätze zur Verfügung; auf der Ostseite des Burgerspitals beträgt das Verhältnis 11:128. Weitere Motorradabstellplätze werden auf der Perronplatte angeboten. Die Umwandlung von Motorradabstellplätzen in zusätzliche Veloabstellplätze wäre ohne Alternative nicht zielführend. Eine Verschiebung im Bahnhofperimeter kann geprüft werden.

Die bestehenden Parkhäuser im Bahnhofbereich sind heute noch nicht eingerichtet für das Parkieren von Motorrädern und Rollern. Immerhin haben Bemühungen seitens der Stadt dazu geführt, dass im erweiterten Casinoparking Abstellplätze für motorisierte Zweiräder bereitgestellt werden. Allenfalls ist auch mit den übrigen Parkhausbetreibenden eine Lösung auf dem Verhandlungsweg zu suchen.

Zu Ziffer 2:

Nach den allgemein anerkannten Planungsrichtlinien stehen im Bereich Bahnhof-Bollwerk ca. 980 Veloabstellplätze zur Verfügung. Die Erfahrungen seit August 2004 führten aber zur Erkenntnis, dass in der Praxis auf den markierten Flächen wesentlich mehr Velos abgestellt werden können als theoretisch errechnet. Tatsächlich finden heute rund 1 200 Velos Platz im Perimeter der neuen Veloparkordnung. Insofern ist die Motionsforderung bereits erfüllt.

Die Genfergasse liegt nicht im Geltungsbereich der Parkordnung. Dennoch wurden in der Einführungsphase auch in den umliegenden Gassen nach einer eingehenden Situationsüber-

prüfung alle Möglichkeiten, weitere Veloabstellplätze zu schaffen, ausgeschöpft. Schliesslich wird sich mit der Verlegung oberirdischer Autoabstellplätze ins erweiterte Casinoparking Mitte 2005 nochmals Gelegenheit bieten, zusätzliche Flächen für die Veloparkierung zu markieren. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Stadtrat bei der Behandlung der Abstimmungsvorlage Neuer Bahnhofplatz Bern für die Ausführungsprojektierung folgende Auflage beschlossen hat: „Rund um den Bahnhof sind 3 000 Veloabstellplätze zu realisieren, wovon 1 500 gebührenfrei und frei zugänglich.“

Zu Ziffer 3:

Die Limitierung der Parkdauer wurde verfügt um zu verhindern, dass das aus den erwähnten Gründen beschränkte Platzangebot durch Langzeitparkierende und Schrottvelos in Anspruch genommen wird und nicht mehr primär den Tagesparkierenden zur Verfügung steht.

Die Beschränkung der Parkdauer auf vier Tage hintereinander ermöglicht es u.a. in Bern arbeitenden Pendlerinnen und Pendlern, ihre Fahrräder auch über ein verlängertes Wochenende legal auf den Gratisparkplätzen abzustellen. Andererseits können Velofahrende, die z.B. als Wochenaufenthalterinnen und -aufenthalter auswärts arbeiten, ihr Vehikel gegen eine bescheidene Gebühr in den Velostationen Bollwerk und Schanzenbrücke abstellen.

Ein Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass die Berner Viertageregelung eher grosszügig ist: In Winterthur und Luzern gilt zum Beispiel für die bahnhofnahen Abstellflächen eine Zeitlimite von 48 Stunden und in Basel ist das oberirdische Veloparkieren am Bahnhofplatz ganz untersagt.

Schon die Ankündigung, dass die Einhaltung der zeitlichen Beschränkung kontrolliert werde, zeigte im vergangenen Spätsommer Wirkung: Die Parkierenden stellten sich rasch auf die 4-Tage-Frist ein, und durch die Kontrollen konnten missbräuchlich abgestellte Velos eruiert und die entsprechenden Parkfelder wieder für die regelkonforme Veloparkierung zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Behandlung der Dringlichen Motion Simon Röthlisberger (JA!) zur Veloparkierung Bahnhof Bern hat der Stadtrat am 25. November 2004 die Forderung nach einer Aufhebung der Zeitlimite mit 57 gegen 7 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt. Eine Verlängerung der 4-Tage-Frist auf 5 Tage kann geprüft werden.

Zu Ziffer 4:

Die Polizei hat sich bei ihren Kontrollen an die geltende Signalisation und Markierung zu halten. Die Parkordnung wird aber mit Augenmass umgesetzt. Abtransportiert werden nur Velos, die wirklich weit ausserhalb der markierten Abstellflächen stehen und den Fussgängerfluss erheblich stören.

Es kann festgestellt werden, dass die Akzeptanz der neuen Regelung recht gross ist. Velos mussten bisher nur vereinzelt abtransportiert werden. Eine Änderung der Kontrollpraxis ist deshalb nicht nötig.

Zu Ziffer 5:

Seit der Reduktion der Abstellgebühr auf Fr. 1.00/24 h ist die Belegung der Velostation Bollwerk stark gestiegen. Ob dies nur auf die Preissenkung zurückzuführen ist, lässt sich nicht definitiv sagen; immerhin war die sprunghafte Frequenzzunahme nach der Gebührenreduktion augenfällig. Das anfänglich angewandte Preismodell – je häufiger die Velostation benützt wird, umso tiefer die Gebühr – entsprach offenbar nicht den Bedürfnissen der potenziellen Kundschaft. Jedenfalls konnten mit dem Einheitstarif von Fr. 1.00 für 24 Stunden auch höhere Gesamteinnahmen erzielt werden. Die Betreiberinnen und Betreiber der Station möchten deshalb mindestens bis Ende 2005 bei diesem Ansatz bleiben, um die Entwicklung weiter zu beobachten.

Schweizweit ist der Tagesstarif von Fr. 1.00 gewissermassen der Standardpreis, der für 15 von insgesamt 19 bestehenden Velostationen gilt.

Für die geplante Velostation Milchgässli wurden bei der Wirtschaftlichkeitsrechnung ein elektronisches Zutrittssystem, eine 75%-Belegung und eine Parkgebühr von Fr. 1.25 für 24 Stunden angenommen. Es wird zu prüfen sein, ob auch hier, zumindest in der Einführungsphase, eine tiefere Gebühr verlangt werden müsste, um möglichst rasch auf die angestrebten Auslastungszahlen (oder darüber hinaus) zu kommen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat,

- die Ziffer 1 der Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, diesen Punkt als Postulat entgegenzunehmen;
- die Ziffer 2 der Motion erheblich zu erklären und, weil erfüllt, abzuschreiben;
- die Ziffer 3 der Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, diesen Punkt als Postulat entgegenzunehmen;
- die Ziffer 4 der Motion erheblich zu erklären und, weil erfüllt, abzuschreiben;
- die Ziffer 5 der Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, diesen Punkt als Postulat entgegenzunehmen.

6 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Verdrängung des Velos aus der Innenstadt: Wo bleiben die Velo-Parkplätze?

Geschäftsnummer 04.000503 / 05/044

Mit der Neugestaltung des Bundes- und Waisenhausplatzes wurden mehr Velo- als Autoparkplätze aufgehoben, obschon bereits zu wenig bezeichnete Veloabstellflächen zur Verfügung standen. Währenddem die Autoparkplätze mit dem Ausbau des Metro- und Casino-Parkhauses 1:1 ersetzt wurden, blieb es bei den Velo-Parkplätzen bei leeren Versprechungen. Keine der aufgehobenen Veloabstellmöglichkeiten wurde ersetzt, obschon das Metroparking längst ausgebaut und in Betrieb ist. Schlimmer noch: Die Markierung der bestehenden Velo-Parkplätze lässt die Stadtverwaltung bis zur Unkenntlichkeit verbleichen (Beispiel: Neuengasse 8), so dass eine weitere diskrete, aber offenbar beabsichtigte Velo-Parkplatz-Verminderung vermutet werden muss.

Mündliche Anfragen bezüglich Status quo und bezüglich Velo-Parkplatz-Planung werden von der Verwaltung unterschiedlich, ausweichend oder überhaupt nicht beantwortet. Nicht einmal die genauen Zuständigkeiten sind transparent.

Wir erinnern den Gemeinderat daran, dass er in der Antwort auf das Postulat (131/2003) von Oskar Balsiger (SP) versprach, in der ganzen oberen Innenstadt die wegfallenden Veloparkplätze zu ersetzen und deren Gesamtzahl zu erhöhen. Da zwischen Worten und Taten ganz offensichtliche Unterschiede auszumachen sind und bezüglich Velo-Parkplätzen in der Oberen Altstadt eine an Unklarheit nicht mehr zu überbietende Situation entstanden ist, bitten wir den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele markierte Veloabstellplätze standen in der oberen Innenstadt (Perimeter: Aarberggasse, Neuengasse, Spitalgasse, Schauplatzgasse, Bundesplatz, Bärenplatz, Waisenhausplatz) vor der Neugestaltung von Waisenhaus- und Bundesplatz bereit und wie viele Velos wurden mangels bezeichneter Flächen angrenzend abgestellt?
2. Wie viele Velo-Parkplätze stehen im genannten Perimeter heute zur Verfügung?
3. Wie viele Veloabstellplätze plant der Gemeinderat im genannten Perimeter neu zu erstellen?
4. Warum werden bestehende Velo-Parkplätze zum Teil so lange nicht nachmarkiert, bis sie nicht mehr als solche zu erkennen sind?

5. Wie gedenkt der Gemeinderat die Velo-Parkordnung in der Oberen Altstadt während der nächsten zwei Jahre konkret umzusetzen?
6. Welche Verwaltungsabteilung hat die Federführung für Velo- und Motorrad-Abstellplätze?
7. Ist der Gemeinderat bereit, die Planung der Velo- und Motorradabstellplätze der Kommission für Planung, Bau und Verkehr PBV zur Kenntnis zu geben?
8. Ist der Gemeinderat bereit, die Stellungnahme der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr zur Planung der Velo- und Motorrad-Parkplätze gegenüber der PBV transparent zu machen?

Bern, 28. Oktober 2004

Antwort des Gemeinderats

Mit der Verlegung der oberirdischen Autoparkplätze in die erweiterten Parkings Metro und Casino, mit der Einschränkung des allgemeinen Motorfahrzeugverkehrs in der Oberen Altstadt und mit der vermehrten Zulassung von Restaurant-Aussenbestellungen auf Verkehrsflächen soll die Innenstadt attraktiviert werden. Die Neuordnung der Aussenraumnutzungen orientiert sich am Grundsatz einer ausgewogenen Berücksichtigung der vielfältigen und hohen Nutzungsansprüche. Eine maximale Erfüllung der einander teilweise zuwider laufenden Bedürfnisse ist beim gegebenen Flächenangebot nicht möglich.

In der Oberen Altstadt (Bahnhof/Bollwerk-Zytglogge) bestanden vor der Umgestaltung des Waisenhausplatzes und des Bundesplatzes rund 810 Laufmeter Zweiradabstellplätze, die teilweise auch für Motorräder und Mofas benützt wurden. Künftig, d.h. nach der Umsetzung der 2. Etappe des Verkehrskompromisses, sollen 710 Laufmeter *Veloabstellflächen* zur Verfügung stehen. Dies entspricht bei einem Normabstand von 0.45 m von Velo zu Velo rund 1 580 Abstellplätzen. Für Motorräder und Roller werden Abstellflächen ausserhalb den für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr gesperrten Gassen markiert; gleichzeitig soll das Angebot für diese Kategorie von 85 auf ca. 140 Plätze erhöht werden.

Die Veloabstellflächen werden jeweils an den Enden und im Mittelbereich der Gassen angeordnet. Im Rahmen der Verkehrsvorschriften soll es weiterhin möglich sein, Fahrräder kurzzeitig ausserhalb der markierten Flächen abzustellen.

Mit Rücksicht auf die städtebauliche Bedeutung und die hohen Nutzungsansprüche (Markt, Events, Aufenthalt, Tram- und Busverkehr) werden der Bundesplatz, der Bärenplatz, der Waisenhausplatz sowie die Spitalgasse und Marktgasse auch künftig von der Veloparkierung freigehalten. Auf den Plätzen gilt ein Halteverbot, mit örtlichen Ausnahmen für den Güterumschlag.

Im westlichen Abschnitt der Aarberggasse und der Neuengasse sowie in der Genfergasse wird das Angebot gezielt ausgebaut. Auch an weiteren Orten mit einem heute noch eher knappen Angebot an Veloabstellplätzen können punktuell zusätzliche Abstellflächen erstellt werden (Gurtengasse, Schauplatzgasse, Waaghausgasse). Insgesamt wird den Velofahrerinnen und Velofahrern der Oberen Altstadt künftig ein grösseres und besser auf die Nachfrage ausgerichtetes Angebot an Veloabstellplätzen zur Verfügung gestellt.

Zu Frage 1:

Im Perimeter Aarberggasse-Neuengasse-Spitalgasse-Schauplatzgasse-Bundesplatz-Bärenplatz-Waisenhausplatz standen vor der Umgestaltung des Waisenhausplatzes und des Bundesplatzes 340 Laufmeter Zweiradabstellflächen zur Verfügung. Die Zahl der ausserhalb von markierten Flächen abgestellten Velos wurde nicht erhoben.

Zu Frage 2: Per Ende 2004 konnten im genannten Perimeter noch 260 Laufmeter markierte Veloabstellflächen angeboten werden; dies entspricht bei einem Normabstand von 45 cm von Velo zu Velo ca. 580 Abstellplätzen. Direkt angrenzend – im Bollwerk, Seite alte Hauptpost – wurden weitere 55 Laufmeter Veloabstellflächen (ca. 120 Abstellplätze) neu erstellt.

Die auf dem Bundesplatz und dem Waisenhausplatz aufgehobenen Zweiradabstellplätze konnten wegen der beschränkten Platzverhältnisse und der vielfältigen Nutzungsansprüche (Aussenbestuhlungen, Anlieferung, Behindertenparkplätze) bis zur jetzt bevorstehenden Umsetzung der 2. Etappe des Verkehrskompromisses noch nicht vollumfänglich ersetzt werden. Der Hauptgrund liegt darin, dass erst mit der Inbetriebnahme des erweiterten Casinoparkings in grösserem Umfang bisherige Autoparkplätze in Veloabstellflächen umgewandelt werden können. Die nach der Metroeröffnung in den angrenzenden Gassen aufgehobenen 13 Autoparkplätze mussten vorerst teilweise als Taxistandplätze und Behindertenparkplätze zur Verfügung gestellt werden.

Zu Frage 3: Es ist vorgesehen, im Perimeter Aarberggasse-Neuengasse-Spitalgasse-Schauplatzgasse- Bundesplatz-Bärenplatz-Waisenhausplatz mit der Umsetzung der 2. Etappe des Verkehrskompromisses zusätzlich 75 Laufmeter Velostellflächen (ca. 170 Abstellplätze) neu zu erstellen. Direkt angrenzend (Genfergasse, Speichergasse, Nägelgasse, Gurtengasse) wird das Angebot an Veloabstellplätzen um weitere 40 Laufmeter (ca. 90 Abstellplätze) erhöht.

Zu Frage 4: Im Hinblick auf die Umsetzung der 2. Etappe des Verkehrskompromisses und die damit zusammenhängende Neuordnung der Aussenraumnutzungen (Aussenbestuhlungen, Anlieferung, Behindertenparkplätze, Zweiradabstellflächen, Taxistandplätze, Freiflächen) wurde darauf verzichtet, Markierungen zu erneuern, die dann unter Umständen wieder entfernt werden müssen.

Zu Frage 5: Die Veloabstellflächen in der Oberen Altstadt werden markiert und mit Velopiktogrammen gekennzeichnet. Auf eine zusätzliche Signalisation wird aus finanziellen, denkmalpflegerischen und gestalterischen Gründen verzichtet. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt ab Sommer 2005, d.h. nach der Inbetriebnahme des erweiterten Casinoparkings.

Zu Frage 6: Zuständig für die Planung der Velo- und Motorradabstellplätze ist die Abteilung Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, für die Realisierung und den Unterhalt das Tiefbauamt und für die Kontrolle die Stadtpolizei. Die Neuordnung der Aussenraumnutzungen in der Oberen Altstadt wird durch eine Projektgruppe erarbeitet, in der neben diesen drei Stellen auch das Stadtplanungsamt und die Gewerbeполиizei vertreten sind.

Zu Frage 7: Ja.

Zu Frage 8: Die Planung der Velo- und Motorradabstellplätze erfolgt in Abstimmung mit der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Die Fachstelle ist sich bewusst, dass es gerade in der Innenstadt sehr vielfältige Nutzungsansprüche gibt, daher nicht alle Bedürfnisse vollumfänglich erfüllt werden können und deshalb nur Kompromisslösungen möglich sind.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es mit der Neuordnung der Aussenraumnutzungen möglich wird, bei den mit Fahrrädern überlasteten Standorten das Abstellplatzangebot gezielt zu erhöhen und damit den Bedarf grösstenteils abzudecken. Zuvor waren die Veloabstellflächen über die Obere Altstadt gleichmässig verteilt angeordnet, mit einer sehr unterschiedlichen Auslastung. Über den gesamten Perimeter betrachtet kann somit ein qualitativ insgesamt verbessertes Angebot für die Fahrradparkierung zur Verfügung gestellt werden. Mit der schrittweisen Umsetzung des Verkehrskompromisses wird das Ziel, in der Oberen Altstadt künftig mehr Veloabstellplätze bereitzustellen, erreicht.

7 Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Parkierungsordnung für 2-Radfahrzeuge in der Berner Innenstadt; wie weiter, nachdem die oberirdischen Parkplätze auf dem unteren Waisenhausplatz und dem Bundesplatz aufgehoben wurden?

Geschäftsnummer 04.000364 / 04/279

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bundes- und Waisenhausplatzes wurden die markierten Parkfelder auf diesen Plätzen aufgehoben. Als Ersatzstandorte wurden Parkfelder in der Neuengasse, der Aarberggasse und der Schauplatzgasse markiert. Wer nun glaubt, seinen Roller auf diesen Parkplätzen legal abstellen zu dürfen, der irrt. Diese Strassen gelten neu gemäss Signalisationsverordnung als Fussgängerzonen und dürfen nur zu gewissen Zeiten für den Güterumschlag befahren werden. Wer nun seinen Roller auf einem dieser markierten Parkfelder abstellt, der riskiert eine Busse von CHF 140.00. (Abstellen eines Fahrzeuges auf einem nicht für diese Fahrzeugkategorie vorgesehenen Parkfeld; Missachten eines Fahrverbots; laut Auskunft der Stadtpolizei wird auch das Stossen eines Rollers als Fahren gewertet).

Anlässlich der Projektberatung Umgestaltung Bundesplatz wurde ausführlich über die Situation der mangelnden Parkierungsmöglichkeiten für 2-Radfahrzeuge gesprochen. Von Seiten des Gemeinderats wurde zugesichert, dass entsprechende Ersatzstandorte signalisiert würden. Für die aufgehobenen oberirdischen Autoabstellplätze wurden unterirdische Ersatzstandorte realisiert. Die Roller wurden offenbar vergessen.

Die Unterzeichnenden bitten den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Parkplätze für 2-Radfahrzeuge wurden im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bundes- und des Waisenhausplatzes aufgehoben?
2. Wie viele Ersatzparkplätze wurden neu signalisiert? Welche dieser Ersatzparkplätze dürfen von Rollern legal benützt werden?
3. Wie hoch sind die Einnahmen der Stadt aus diesem Bussensegment pro Jahr?
4. Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass durch das Verlegen der Parkfelder in Bereiche, welche durch Roller nicht befahren werden dürfen, eine verwirrende Situation entstanden ist?
5. Wie verhält es sich in der Unteren Altstadt? Wer darf die markierten Parkfelder in der Postgasse legal benützen?
6. Gibt es ein Parkierungskonzept für die gesamte Innenstadt das auch die Rollerparkplätze mit einbezieht?

Bern, 27. Mai 2004

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1 und 2:

Im Gebiet Bundesplatz/Waisenhausplatz standen vor der Umgestaltung dieser Plätze 65 speziell signalisierte Abstellplätze für Motorräder und Roller zur Verfügung. Nach der Aufhebung der Parkierung auf diesen Plätzen konnten ersatzweise vorerst nur 25 Abstellplätze für Motorräder und Roller bereitgestellt werden. Die Umwandlung weiterer oberirdischer Autoparkplätze zugunsten der Benutzerinnen und Benutzer von Motorrädern und Rollern ist in der Oberen Altstadt erst nach der Eröffnung der Casino-Parkingerweiterung im Jahr 2005 möglich. Dabei wird auch die vom Stadtrat am 13. November 2003 erheblich erklärte Motion der Fraktion GB/JA!/GPB (Martina Dvoracek, GB) zu berücksichtigen sein, die verlangt, dass künftig Abstellplätze für Velos und Motorräder konsequent getrennt werden sollen.

Zu Frage 3: Im Jahr 2003 hat die Stadtpolizei für die Kategorie Motorräder und Kleinmotorräder insgesamt 1987 Widerhandlungen geahndet und dafür Bussen von Fr. 197 640.00 ausgesprochen. Für die Kategorie Mofas wurden 96 Bussen über total Fr. 3 330.00 ausgestellt, bei Fahrrädern 478 Bussen mit einem Gesamtbetrag von Fr. 24 000.00.

Zu Frage 4: Motorräder und Roller gehören verkehrsrechtlich derselben Kategorie an. Die für Motorräder bestimmten Abstellplätze dürfen auch für das Abstellen von Rollern benützt werden.

Das allgemeine Fahrverbot auf dem Vorplatz alte Post Nägeligasse/Zeughausgasse soll durch ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge ersetzt werden. Roller und Motorräder können dann folglich dort nicht mehr parkieren, weshalb auf der Nägeligasse neue Motorradparkplätze bereitgestellt worden sind.

Dem Gemeinderat sind keine Parkfelder für Roller in Bereichen bekannt, die von Rollern nicht befahren werden dürften. Das Fahrverbot für Motorfahrzeuge (ausgenommen Güterumschlag und Berechtigte) in der Aarberger- und Neuengasse besteht schon seit einiger Zeit; eine Fussgängerzone (Begegnungszone) ist dort nicht signalisiert.

Zu Frage 5: In der Unteren Altstadt stehen heute insgesamt 210 Laufmeter Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge zur Verfügung, davon 28 Laufmeter an der Postgasse. Im Bereich des Münsters, bei der Bushaltestelle Nydegg, beim Rathaus (Seite Postgasshalde) und in der Herrengasse sind insgesamt ca. 35 jederzeit zugängliche öffentliche Parkfelder für Motorräder vorgesehen. In den Plänen zur Begegnungszone Untere Altstadt, die im Anschluss an die Gesamtsanierung Kramgasse/Gerechtigkeitsgasse realisiert werden soll, sind knapp 540 Abstellplätze für Velos ausgewiesen.

In der Postgasse gilt ein Nachtfahrverbot. Die Fahrt von und zu den Abstellplätzen ist für Motorfahrzeuge zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr nicht gestattet. Berechtigte erhalten allerdings auf Gesuch hin Zufahrtsbewilligungen und Parkkarten. In den Gassen ohne Nachtfahrverbot (z.B. Gerechtigkeitsgasse, Kramgasse) bestehen Parkfelder für Zweiradfahrzeuge, die heute von motorisierten Zweirädern *und* Velos benutzt werden können.

Zu Frage 6: Die Bereitstellung von genügend Abstellflächen für Zweiräder in der Innenstadt ist ein wichtiges Ziel der städtischen Verkehrspolitik. Angesichts der überaus vielfältigen und hohen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Grund und Boden werden freilich nie alle Wünsche und Bedürfnisse vollumfänglich erfüllt werden können.

Im Hinblick auf die Eröffnung der Casinoparking-Erweiterung im Frühjahr 2005 und die damit verbundene Aufhebung oberirdischer Autoabstellplätze sollen die Angebote für den Velo- und Motorradverkehr in den Gassen der Oberen Altstadt neu definiert werden mit dem Ziel, die Situation für die Zweiradparkierung markant zu verbessern. Geprüft wird weiter, ob im Casinoparking künftig auch gebührenpflichtige Motorradabstellplätze angeboten werden könnten. Damit entstünden neue Spielräume für gute Gesamtlösungen.

In der Unteren Altstadt sind das Konzept und die Umsetzung der Zweiradparkierung Teil des Projekts Begegnungszone, das nach der Gassensanierung ausgeführt werden soll.

- Auf Antrag der Interpellierenden Traktandum 6 und 7 beschliesst der Rat Diskussion. -

Motionärin von Traktandum 5 *Martina Dvoracek* (GB): Wir erinnern uns an den vergangenen Sommer. Die Aufregung war gross und berechtigt. Sogar die nationalen Medien berichteten nicht ohne sarkastischem Unterton davon: Die neue Veloparkierordnung am Bahnhofplatz bzw. die Jagd mit der Videokamera auf Velos. Im Perimeter um den Bahnhofplatz und das Bollwerk hinunter sollten falsch oder mehr als vier Tage lang abgestellte Velos quasi verhaftet und in U-Haft gebracht werden. Mit einer Grundgebühr, der Sicherstellungsgebühr von 20 Franken, plus einer Tageskaution von 4 Franken konnten die Besitzerinnen und Besitzer ihr Fahrrad beim Polizeistützpunkt Neufeld herauslösen. Dies tönt nach repressiven Elementen

und ist zur Förderung des Veloverkehrs nicht wirklich angebracht. Kein Wunder, dass sich Widerstand formierte bis hin zur Velo-Demo. Wie sieht es nun heute, knapp ein Jahr später und mit gewonnenem Bahnhofplatz aus? Der Betreiber der Velostation Bollwerk, das Kompetenzzentrum Arbeit, musste die theoretische Veloparkordnung in die Praxis umsetzen. Herr Hirschi hat mir bestätigt, dass sein Team täglich und in erster Linie damit beschäftigt ist, die abgestellten Velos zu ordnen, damit sie einigermaßen in Reih und Glied stehen. Die Männer sorgen dafür, dass die Velos der eiligen Velofahrerinnen und -fahrer, die auf den Zug rennen und ihr Velo zu achtlos hinstellen, den Fussverkehr nicht behindern. Die relative Ordnung trägt dann dazu bei, dass auch andere Velofahrerinnen und Velofahrer ihr Zweirad mit mehr Sorgfalt hinstellen. Dies habe einen pädagogischen Effekt. Tatsächlich hat sich die Situation im vergangenen Jahr beruhigt. Der Lerneffekt war gegenseitig. Auch die Betreiber haben gelernt. Sie haben gelernt, dass sie sich mit Videobeobachtung und Buchstabenklauberei mit andgedrohten Massnahmen nach vier Tagen nicht gegen die Bedürfnisse der velofahrenden Gesellschaft durchsetzen können. Der Lerneffekt ist dahingehend, dass die Video-Methode wieder abgesetzt wurde und dafür ein spezieller Markierstift anzeigt, ob ein Velo weit über Gebühr den Platz besetzt. Ich finde es auch unfair, wenn jemand für zwei oder drei Monate in die Ferien geht und das Velo am attraktivsten Platz hinstellt und damit den täglich Pendelnden die Platzsuche erschwert, gerade weil der Platz rund um den Bahnhof relativ eng ist. Da braucht es sicherlich noch mehr Verständnis seitens der Velofahrenden. Die Viertageregelung wird also in der Realität nicht so heiss gegessen wie gekocht. Die letzte Veloräumaktion hat Anfang Mai stattgefunden, wobei rund 25 Velos mitgenommen wurden. Nur ein Bruchteil der Besitzerinnen und Besitzer hat jedoch das Velo wieder eingelöst. Die Restlichen wollten ihr Velo offenbar einfach los haben.

Was wir Velofahrerinnen und Velofahrer uns wünschen, ist einfach genügend Platz, um unser Velo am Bahnhof abzustellen. Natürlich soll es möglichst nah am Bahnhofsingang sein, aber wir müssen auch auf die anderen Verkehrsbenützenden Rücksicht nehmen und ein paar Schritte mehr als bisher in Kauf nehmen. Wochenaufenthalterinnen und Wochenaufenthalter in Zürich wollen auch nicht befürchten müssen, dass ihr Velo am Freitag bereits wieder weg ist, weil es eben fünf Tage waren und nicht vier.

Nach der Einschätzung des GB findet die Umsetzung der Parkierordnung tatsächlich mit Augenmass statt. Und dies soll auch so bleiben. Im Hinblick auf den Umbau des Bahnhofplatzes ist es sicherlich unerlässlich, dass attraktive Ersatzstandorte für Veloparkplätze gewährleistet sind. Kann der Gemeinderat hierzu bereits eine Zusicherung geben? Ich bitte den Gemeinderat um eine Antwort. Durch die Annahme des neuen Bahnhofplatzes haben sich die Rahmenbedingungen natürlich geändert. Diese tangieren zum Teil einzelne Ziffern der Motion. Deshalb möchte ich nun zu den einzelnen Ziffern etwas sagen und beantrage, darüber separat abzustimmen. Zu Ziffer 1: Nach dem Umbau wird beim Hinterausgang der Heiliggeistkirche gar nichts stehen. Die Roller kommen also weg. Ein Beharren auf diese Ziffer als Motion ist deshalb nicht sinnvoll. Ich möchte sie jedoch in ein Postulat umwandeln und wünsche dazu ein Postulatsbericht. Es geht ja nicht nur um den Bahnhofplatz, sondern auch um weitere Gengen, auf denen Roller abgestellt werden können. Meiner Ansicht nach sollten in den Parkings Plätze für solche Fahrzeuge geschaffen werden. Ich bin mir bewusst, dass im Verkehrskompromiss davon die Rede ist, die Autoparkplätze auf der Oberfläche in die Parkings zu versetzen. Wir wissen jedoch, dass nicht die Velofahrenden, sondern die Autofahrenden im Sommer auf das Motorrad umsteigen. Deshalb wäre es sinnvoll, eine bestimmte Anzahl an Parkplätzen in den Parkings den Rollern und Motorrädern zur Verfügung zu stellen. Zu Ziffer 2: Im Hinblick auf den neuen Bahnhofplatz halten wir an Ziffer 2 fest. Wir wollen damit sicherstellen, dass auch nach dem Umbau mindestens die 1000 gratis Abstellplätze auf der Achse Bahnhofplatz-Bollwerk bestehen bleiben. Es ist klar, dass sie anders angeordnet sein werden als heute. Es wird z.B. nicht mehr notwendig sein, dass vor dem Schweizerhof so

viele Taxis warten. Auf Hotelgäste warten sie ja umsonst. Zukünftig bestünde dort also Raum für Abstellplätze. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir auch in der Abstimmungsbotschaft klar deklariert haben, dass es rund um die Bahnhofsgegend rund 1500 gratis Veloabstellplätze geben wird. Zu Ziffer 3: Wir halten an die maximale Parkdauer von zehn Tagen fest. Es gibt tatsächlich Situationen, in denen jemand länger als vier Tage wegbleibt. Zu Ziffer 4: Wir sind mit der Abschreibung einverstanden. Zu Ziffer 5: Wir sind bereit, diese Ziffer in ein Postulat umzuwandeln. Wir möchten dazu einen Postulatsbericht erhalten, der sowohl den Aufwand für Bau und Betrieb einer Velostation als auch den Ertrag darlegt. Wir haben gesehen, dass die Velostation Bollwerk, als der Preis noch zwei Franken betrug, sehr wenig genutzt wurde. Als dann der Preis auf einen Franken herabgesetzt wurde, verbesserte sich der Besetzungsgrad stark. Im Hinblick auf die hoffentlich baldige Realisierung der Velostation Milchgässli wird es auch angebracht sein, über ein Abi-Modell nachzudenken, wie es beim Bahnhof Basel realisiert wurde. Das würde die Kundenfreundlichkeit erhöhen. Zu gegebener Zeit werden wir dazu ein Postulat einreichen, damit Kosten und Nutzung eines solchen Vorhabens sauber geprüft werden können.

Interpellant von Traktandum 6 *Beat Zobrist* (SP): Zu Traktandum 6: Die Antwort des Gemeinderats ist ehrlich. Der eiserne Vorhang wurde nach zwei Jahren etwas gelüftet; endlich fass- und messbare Angaben! Es wird auch bestätigt, was fast alle bereits bemerkt haben: Heute stehen in der Innenstadt bzw. der Oberen Altstadt wesentlich weniger Veloparkplätze zur Verfügung als noch vor zwei Jahren, obwohl der Gemeinderat im Juni 2003 in seiner Antwort auf das Postulat von Oskar Balsiger etwas ganz anderes versprochen hatte, nämlich einen klaren Ausbau. Heute verfügen wir über 260 Laufmeter Veloparkplätze, früher verfügten wir über 340 Laufmeter. Was auf dem Bundes- und dem Waisenhausplatz verloren gegangen ist, wurde nicht ersetzt, obwohl mit der Eröffnung und Erweiterung des Metro-Parkings die Hälfte des Verkehrskompromisses bereits umgesetzt wurde. Besonders prekär ist die Situation in der Neuengasse und in der Aarberggasse. Ich stelle fest, dass es heute, zur Halbzeit des Verkehrskompromisses, verschiedene Gewinnerinnen und Gewinner und einen Verlierer gibt. Gewonnen hat der MIV, der über gleichviel oder sogar mehr Parkplätze als vorher verfügt, das Gewerbe, das Verkaufs- und Ausstellungsfläche gewonnen hat, die Restaurants, die mehr Aussenfläche bewirten können, und die Fussgängerinnen und Fussgänger, welche die Strasse zurückerobert konnten. Der Verlierer ist der Veloverkehr, da viele Veloparkplätze verloren gegangen sind. Momentan befinden wir uns in einer Pause und warten auf die Eröffnung des erweiterten Casino-Parkings. Wir hoffen, dass der Gemeinderat seine Erweiterungsversprechen in der zweiten Halbzeit dieses Spiels umsetzt, so dass die Velos schlussendlich über gleich viele Parkplätze wie vorher oder sogar mehr verfügen können und das Spiel mit einem Unentschieden endet. Die SP/JUSO-Fraktion wird diese Sache scharf beobachten. In Bern braucht es den Markt, es braucht viele Beizen mit Aussenbestuhlung, Warenstände, die das Stadtbild bunt gestalten, aber es braucht auch genügend Veloparkplätze; sowohl der Luft als auch der Ordnung zuliebe. Nur so können wir die Wildparkiererei einigermaßen in Grenzen halten, was offensichtlich ein wichtiges Ziel des Gemeinderats ist. Obschon die Frage 8 nicht beantwortet wurde, bin ich mit der Antwort des Gemeinderats teilweise zufrieden.

Zu Traktandum 7: Auch Hans Ulrich Gränicher spricht über Parkplätze für Zweiradfahrzeuge. Er kümmert sich speziell um die Motorräder. Diese gehören auch zu den Verlierern. (Was ich vorhin gesagt habe, stimmt also nicht ganz.) In der Oberen Altstadt gingen die Motorradparkplätze von 60 auf 25 zurück. Das kümmert die Motorradfahrenden jedoch wenig, da sie auch auf den Veloparkplätzen parkieren. Heute Morgen beispielsweise standen auf dem grossen Veloparkplatz hinter dem Kornhaus 42 Motorräder und 14 Velos. In der angrenzenden Zeughausgasse standen auf dem Veloparkplatz vis-à-vis vom Hotel Bern 36 Motorräder. Motorrä-

der sind ziemlich breit, ziemlich umweltschädlich, ziemlich laut und gehören, wie der restliche MIV, in die unterirdischen Parkings. Zur Erinnerung: Die Stadtbevölkerung und der Gemeinderat wollen das Velo fördern, um die Luftschadstoffe zu senken. Die Kohlenwasserstoffemissionen der Motorräder übersteigen jedoch diejenigen der Autos um ein Mehrfaches und der Kohlenwasserstoff produziert Ozon. Das ist so, weil es für Motorräder keine Abgaskontrolle gibt. Deshalb bauen die Herstellerfirmen die billigsten Katalysatoren ein, die nach ein paar Monaten alles durchlassen. Die Motorräder nehmen auch ohne Förderung zu, nämlich über 10% pro Jahr. Die kleinen Roller bis zu 50 cm³ haben in den letzten elf Jahren in der Schweiz von 22 000 auf 140 000 Stücke zugenommen. Dazu kommen 350 000 Motorräder von über 125 cm³.

Wir sind uns mit dem Gemeinderat einig, dass in unserer Stadt alles Platz haben soll, was nicht verboten ist. Wir finden jedoch nicht, dass man allen das Privileg gewähren sollte, vor dem Haus zu parkieren.

Interpellant von Traktandum 7 *Peter Bernasconi* (SVP): Zu Traktandum 5: Die Forderungen der Motionärin sind, die Roller- und Motorradparkplätze vor der Heiliggeistkirche und dem Burgerspital in Veloparkplätze umzuwandeln, die Zahl der offiziellen Veloparkplätze, zu Lasten der Taxi- und PKW-Abstellplätze, auf 1200 zu erhöhen, die maximale Parkdauer von vier auf zehn Tage zu erhöhen, die Velos, ausser bei bedeutenden Einschränkungen des Fussgängerverkehrs, überall abstellen zu dürfen. Wie soll das in die Praxis umgesetzt werden? Was ist eine bedeutende Einschränkung? und die Kostenpflicht bei 1 Franken zu belassen. Unsere Fraktion betrachtet diese Motion als ein vorsorgliches Gejammer. Heute stehen zwar weniger Veloparkplätze zur Verfügung, ich hatte jedoch bis jetzt noch nie Mühe, in der Stadt einen offiziellen Abstellplatz für mein Velo zu finden. Ich glaube, dass dies momentan für alle möglich ist, vorausgesetzt man ist bereit, das Velo auch an einem anderen als an den gewünschten Abstellplatz zu parkieren. Betrachtet man die Aussagen der Velofachstelle zum neuen Regime, so besagen sie, dass man Erfahrungen sammeln wolle. Die Velofahrenden werden gebeten, sich zu gedulden. Zu den Parkplätzen rund um den Bahnhof: Es gibt Parkplätze bei der Uni, bei der Aarberggasse, beim seitlichen Abgang der Neuengasse, bei der Neuengassunterführung, bei der Genfergasse, der Schwanengasse, beim Hirschengraben, bei der Schanzenbrücke, der Schanzenpost, beim Bollwerk kino Cinémar, beim unteren Bollwerk, entlang der Ostfassade des Burgerspitals, beim Abgang Burgerspital und bei der Heiliggeistkirche Ost, West und Süd. In Planung sind Veloparkplätze beim Milchgässli und, was die Neugestaltung Bahnhofplatz betrifft, unterirdische Veloparkplätze beim Bahnhof. Zur Viertageregulierung: Es ist etwas übertrieben, von U-Haft zu sprechen, Martina Dvoracek. Bis heute gab es bloss eine handvoll Bussen für Leute, die ihr Velo am falschen Ort abgestellt hatten und das über einen Monat lang. Bei Abstellen unter einem Monat wurden keine Bussen erteilt. Man sollte nicht nur kritisieren, sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung dieser Situation leisten. Wenn man etwas kreativ ist, können rund um den Bahnhof noch mehr Abstellplätze geschaffen werden. Unsere Fraktion schlägt folgendes vor: Die Stadt verfügt in dem zur Diskussion stehenden Gebiet über viele freie Liegenschaften. Man könnte beispielsweise sowohl beim Progymnasium als auch beim SBB-Gebäude bei der Schanzenbrücke Abstellplätze schaffen. Dieses Gebäude steht leer und wird von der SBB nicht mehr gebraucht. Dort könnten viele und sogar gedeckte Abstellplätze geschaffen werden. Es bestehen also einige Möglichkeiten. Wir bitten den Gemeinderat, diese Vorschläge zu prüfen.

Zu den Ziffern 1 bis 5 der Motion: Ziffer 1 wurde in ein Postulat umgewandelt. Wir lehnen auch das Postulat ab. Ziffer 2 ist unseres Erachtens erfüllt. Deshalb plädieren wir für eine Aschreibung. Ziffer 3 ist abzulehnen. Ziffer 4 ist erfüllt und sollte abgeschrieben werden. Ziffer 5 wurde ebenfalls in ein Postulat umgewandelt. Wir lehnen dieses Postulat ab.

Fraktionserklärungen zu Traktanden 5, 6 und 7

Patrizia Mordini (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt das Parkkonzept Bahnhofplatz für Velofahrende. 3000 Parkplätze, davon 1500 gebührenfrei, stellen das Minimum dar. Die neue Veloparkordnung, die letzten August eingeführt wurde, sollte eine velofreundliche Lösung für den Bahnhofbereich bieten und den Veloverkehr fördern. Die angekündigten konkreten Massnahmen zur Umsetzung der Parkordnung für Fahr- und Motorfahrräder, der Abtransport von ausserhalb der Parkfelder abgestellten Velos, der Viertageregulierung usw. hatten jedoch repressiven Charakter und lösten bei vielen Velobnutzenden Unsicherheit sowie grossen Unmut aus. Nach den ersten Protestreaktionen wird - von den Einen mehr, von den Anderen weniger - die neue Regelungen langsam akzeptiert. Das hat auch damit zu tun, dass die Regelungen nun mit dem von unserer Seite geforderten Augenmass angewendet werden. An dieser Stelle kann erwähnt werden, dass die Mitarbeitenden der Velostation oft minimal ausserhalb stehenden Velos wieder zurück in die Parkfelder stellen. Es wird sich zum ersten Mal in dieser Sommersaison zeigen, wie die Platzverhältnisse während einer ganzen Velohochsaison aussehen werden. Wir bitten die verantwortlichen Stellen, ein Monitoring der Massnahmen durchzuführen.

Zu den einzelnen Ziffern der Motion: Zu Ziffer 1: An verschiedentlicher Stelle kann bemerkt werden, dass der Gemeinderat dem Bedürfnis nach mehr Parkplätzen für Motorräder stark nachkommen will. Das kommt einer Förderung dieser Mobilitätsform gleich. Die Motorräder gehören zum MIV und belasten die Umwelt im Verhältnis stärker als die Autos. Das Bedürfnis nach solchen Parkplätzen bestreiten wir nicht. Motorräder benötigen jedoch nicht so attraktive Plätze wie die Velos. Die Plätze bei der Heiliggeistkirche sollten den Velofahrenden vorbehalten sein. Martina Dvoracek hat bereits erwähnt, dass dies mit der Annahme des Bahnhofplatzes so geregelt werden wird. Unsere Fraktion lehnt Ziffer 1 als Motion ab, nimmt sie aber als Postulat entgegen. Zu Ziffer 2: Im Bereich Bahnhof-Bollwerk bestehen ca. 980 Veloabstellplätze zu Verfügung. Tatsächlich würden jedoch rund 1200 Velos innerhalb des Perimeters der neuen Parkordnung Platz finden. Insofern sei die Motionsforderung bereits erfüllt. Dies wird damit begründet, dass in der Praxis auf den markierten Flächen wesentlich mehr Velos abgestellt werden können als theoretisch errechnet. Rein logisch bedeutet dies, dass die Velos auf diesem Bereich enger zusammengestellt werden. Das ist weder eine akzeptable Argumentation noch kann dies eine längerfristige Lösung darstellen. Wer die Velos in engen Verhältnissen parkieren oder wieder entfernen will, weiss, wie mühsam das ist und wie schnell der Dominoeffekt eine leidige Tatsache wird. Die Motionsforderung, auch Gebiete ausserhalb des Bahnhofplatz-Perimeters für Veloparkplätze bereitzustellen, muss unterstützt werden. Dabei soll auch der Bereich der Taxi-Warteplätze am Bollwerk, die gemäss Taxi-Konzept aufgehoben werden, als mögliche Abstellfläche für Velos geprüft werden. Das stand am Anfang der Planung des Parkkonzepts zur Diskussion, wurde jedoch später nicht mehr erwähnt. Aus diesem Grund lehnen wir die Abschreibung von Ziffer 2 ab und halten an der Motionsforderung fest. Ziffer 3: Die SP/JUSO-Fraktion spricht sich gegen eine Ausdehnung der Viertageregulierung auf zehn Tage aus. Das Ziel der Viertageregulierung stellt primär die Freihaltung der Parkfelder für die Pendlerinnen und Pendler dar. Die Bahnhofparkplätze sollen daher für die kombinierte Mobilität zur Verfügung stehen. Langfristige Parkplätze stehen ausserhalb des Bahnhof-Perimeters oder in den Velostationen zur Verfügung. Auch die IG Velo und die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr stehen hinter einer pragmatischen Handhabung dieser Regelung. Wir nehmen jedoch den Gemeinderat beim Wort, wenn er sagt, dass er eine Verlängerung auf fünf Tage zu prüfen gedenkt. Das erscheint uns für die Situation der Pendelnden sinnvoll, die gegebenenfalls das Velo über ein verlängertes Wochenende abstellen möchten. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt Ziffer 3 der Motion ab, will sie jedoch als Postulat entgegennehmen. Ziffer 4: Die SP/JUSO-Fraktion kann basierend auf die bisherigen Erfahrungen

die Aussagen des Gemeinderats stützen, dass er die Parkordnung mit Augenmass umgesetzt hat. Dass nur Fahrzeuge abtransportiert werden, die den Fussgängerfluss erheblich stören, scheint in der Umsetzung ebenfalls so zu erfolgen. Das wurde beim Start der Parkordnung jedoch nicht so kommuniziert. Die SP/JUSO-Fraktion plädiert dafür, Ziffer 4 als erheblich zu erklären und, weil sie erfüllt ist, abzuschreiben. Ziffer 5: Es erscheint uns als sehr sinnvoll, die Preise für die Benützung der kostenpflichtigen Plätze in der Velostation Bollwerk und in den weiteren Stationen einheitlich zu gestalten. Verschiedene Preise verwirren und machen die Situation unübersichtlich. Auch die Preisgestaltung der Abos sollte einheitlich sein. Der Gemeinderat gibt an, auch für die geplante Velostation Milchgässli prüfen zu wollen, ob eine tiefere Gebühr als 1.25 Franken verlangt werden könnte. Wir plädieren für eine einheitliche und günstige Tarifordnung der kostenpflichtigen Abstellplätze, die sich auf 1 Franken belaufen sollten. Es sind sowohl die Bedürfnisse als auch die Möglichkeiten der verschiedenen Gruppen an Veloabstellplatz-Benutzenden ernst zu nehmen. Es gibt diejenigen, die ihr teures Gefährt gerne in die Obhut geben um sicherzustellen, dass es vor Diebstahl und Schädigungen durch Personen oder durch Wind und Wetter geschützt ist. Diese sind auch gerne bereit, einen Betrag zu bezahlen, was auch richtig ist. Andere Gruppen werden für einen Abstellplatz kein Geld ausgeben können oder wollen. Gerade Studierende und sozioökonomisch schlechter Gestellte, die ein nicht zu vernachlässigender Prozentsatz der Velofahrenden ausmachen und beispielsweise im Sommer kein Geld für ein Bären-Abi aufwenden, sondern das Velo benutzen, sind auf gratis Abstellplätze angewiesen. Es ist besonders wichtig und notwendig, neben den gebührenpflichtigen Abstellplätzen eine genügend grosse Anzahl an gratis Parkplätzen zur Verfügung zu stellen. Das muss auch in Zukunft so bleiben. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt Ziffer 5 der Motion ab, möchte sie aber als Postulat entgegennehmen.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die anfänglich kommunizierte, einseitige Repression nicht in dieser Masse zur Umsetzung gekommen ist. Wir begrüssen, ja fordern, dass dies auch in Zukunft so gehandhabt wird.

Nadia Omar (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Nachhaltigkeit ist ein Prinzip, das auch in der Schweiz gelten sollte, da ja auch unsere Regierung das Kyoto-Protokoll unterschrieben hat. Leider wird aber in der Schweiz, wie auch anderswo, der Umsetzungsplan für die Verminderung der Emissionen nicht eingehalten. Die Städte sind stets die Zentren der Luftverschmutzung, vor allem aufgrund des konzentrierten Strassenverkehrs. Bern bildet keine Ausnahme. Unsere Luftwerte befinden sich im Sommer immer stark an der erlaubten Limite oder darüber. Unsere Gesundheit leidet darunter. Es ist nicht möglich, während des Sommers am Nachmittag joggen zu gehen, ohne danach unter Halsweh zu leiden. Die Sandsteinfassaden der Altstadt zerbröckeln aufgrund des saueren Regens, der durch die Abgase entsteht. Auch der Lebensqualitätsbericht spricht klare Worte; der Verkehrslärm ist einer der Hauptgründe für den Wegzug von Bewohnern von Bern. Dabei könnten Schäden und Belastungen durch eine vermehrte Benutzung des Velos vermindert werden. Andere Städte, wie z.B. Ferrara, machen es uns vor. Die ganze Innenstadt von Ferrara ist autofrei. Ob Schulkinder, Chefs im Anzug oder Omis beim Einkaufen, alle fahren Velo. Das dient auch dem Tourismus. Eine velofreundliche Stadt ist für Touristen viel attraktiver. Alternativen zum motorisierten Personenverkehr sind zudem sehr gefragt. Der Container von „Bern rollt“ leiht Jahr für Jahr mehr Vehikel aus. Dass Bern von einem Zustand wie in Ferrara noch weit entfernt ist, zeigt der in den letzten Jahren erfolgte Ausbau zahlreicher Parkings der Innenstadt, obwohl einmal geplant war, die Autos z.B. im Park and Ride Neufeld zu lassen und mit dem öV oder dem Velo in die Stadt zu fahren. Der Neufeld-Parking war bloss bei YB-Matches besetzt, weil es ja ansonsten in der Innenstadt genügend Parkmöglichkeiten gibt. Man muss nun bereit sein, den Velofahrenden entgegenzukommen, anstatt sie für jeden Franken kämpfen zu lassen. Jede und jeder behauptet, eine Befürworterin oder ein Befürworter des Velos zu sein. Sind das nur leere Ver-

sprechen? Bern braucht eine verstärkte Förderung des Veloverkehrs, und zwar auch durch Bereitstellung der Infrastruktur. Es braucht mehr Velostreifen, mehr Veloampeln und unbedingt mehr Veloparkplätze, und zwar kostenlose. Für die GFL/EVP-Fraktion ist die Förderung des Veloverkehrs sehr wichtig.

Zu den einzelnen Ziffern der Motion: Zu Ziffer 2: Nur weil man auf die 980 Veloparkplätze 1200 Velos abstellen kann, und dies eher gestapelt als parkiert, ist diese Ziffer nicht erfüllt. Man muss sein Velo irgendwo dazwischen stossen und hoffen, dass es nicht abgeschleppt wird. Platz hat es nie genug. Stellen Sie sich einmal vor, sie würden auf 980 Autoparkplätze 1200 Autos parkieren. Mit einer Abstellfläche von 45 cm pro Velo ist nicht zuviel verlangt. Dies ist vor allem im Hinblick auf den neuen Bahnhofplatz wichtig. Zu Ziffer 3: Wir nehmen diese Ziffer als Postulat entgegen. Zu Ziffer 4: Diese Ziffer ist abzuschreiben. Zu Ziffer 5: Es entspricht dem Bedürfnis der meisten Pendelnden, ihr Velo irgendwo abstellen zu können. Die Parkgebühr muss jedoch billig sein. Wenn das neue Parkhaus am Bahnhof rentieren soll, darf das Abstellen nicht mehr als 1 Franken pro 24 Stunden kosten. Man will ja eine neue Zielgruppe ansprechen, die bisher das Velo nicht benutzen. Um diese zu gewinnen, müsste der Einführungspreis niedrig sein, beispielsweise 20 Rappen. Gleichzeitig dürfen jedoch die Bedürfnisse derjenigen, die aus den Quartieren mit dem Velo in Stadt fahren und nur einige Stunden bleiben, nicht vergessen werden. Diese haben kein Interesse daran, für einen Veloparkplatz, bei dem das Parkieren umständlich ist und lange dauert, zu bezahlen. Ich hoffe, dass nicht an den kostenlosen Aussenabstellplätzen gerüttelt wird, nur um die neue Velostation zu füllen und sie rentabel zu machen. Deshalb ist es richtig, Ziffer 5 wenigstens als Postulat entgegenzunehmen.

Zu Traktandum 6: Die Veloabstellsituation in der Innenstadt ist prekär. Jetzt, wo am Bahnhof kaum freie Plätze zu finden sind, baut die Stadt Veloparkplätze ab. Da fragt man sich, wie mit solchen Massnahmen der Veloverkehr gefördert werden soll. Die Situation erscheint insbesondere schlimm, wenn man bedenkt, dass sich am Waisenhausplatz eine Schule befindet. Den Interessenkonflikt zwischen Gastgewerbe, Markt und Velofahrenden betreffend die Nutzung des öffentlichen Raums, den der Gemeinderat mehrmals angesprochen hat, verstehen wir. Wir sind jedoch der Meinung, dass klar Stellung bezogen werden muss, und zwar zugunsten der Velos. Die Cafés werden nämlich nicht mehr Gäste haben, wenn die Ozonwerte weiterhin so hoch bleiben. Es hätten alle mehr Platz und es gäbe weniger Lärm, wenn nur noch Velos in der Innenstadt fahren dürften. So weit sind wir jedoch noch nicht.

Zu Traktandum 7: Dieser Interpellation können wir nicht zustimmen.

Hans Peter Aeberhard für die Fraktion FDP: Der Titel der Motion Dvoracek ist ziemlich interessant. Er unterstellt dem Gemeinderat, er weise Velos auf schikanöse Weise weg. Die „Wegweisung“ von Velos erinnert mich an die Wegweisung von Randständigen. Ich gestehe den Velofahrenden zu, dass sie, wie gewisse Autofahrenden auch, ein inniges Verhältnis zu ihrem Gefährt haben und es vermenschlichen. Auch diese Motion vermenschlicht. Sie vermittelt das Gefühl, das Velo habe einen höheren Anspruch als andere Verkehrsmittel. Das kann nicht der Sinn sein. Die FDP hält nach wie vor an ihrem Konzept fest. Ein Verkehrsmittel soll dann zum Einsatz kommen, wenn es gebraucht wird und seinen Zweck sinnvoll erfüllt, und nicht nur, weil es ein Velo ist oder über keinen Motor verfügt. Wie für Autos, Roller, Motorräder und Mofas gilt auch für das Velo, dass die Zielnähe bestimmen muss, welches Fahrzeug gebraucht wird. Wenn man nun meint, dass alle Zweiräder, die mit Benzin betrieben werden, plötzlich in die Parkings verschwinden sollen, dann wurde das Ziel der Zweiräder nicht erkannt. Die Besitzerin oder der Besitzer eines Motorrads oder Rollers fährt lieber mit dem Auto in die Stadt, wenn sie oder er trotzdem ins Parking muss und der Vorteil des Zweirads, nämlich die Zielnähe, nicht mehr wahrnehmen kann. Zweiräder aller Art sind im städtischen Bereich ideale Fahrzeuge. Nicht alle können jedoch Velo fahren, wie nicht alle Motorrad oder

Auto fahren können. Es braucht verschiedene Verkehrsmittel, weil es verschiedene Benutzerinnen und Benutzer gibt. Diese Motion und die Ausführungen, die Beat Zobrist gemacht hat, sähen unnötige Feindschaften zwischen den Zweiradfahrenden; dabei sollte unter ihnen Solidarität herrschen. Wir alle können nichts dafür, dass die Antriebe der Fahrzeuge, bei denen man nicht selbst schwitzen muss, bis heute noch Emissionen ausstossen. Das darf jedoch keinen Grund dafür sein, um die Roller und Motorräder irgendwo hin zu verbannen, damit sie nicht mehr über die Attraktivität eines Verkehrsmittels verfügen, das wenig Platz benötigt und zielnah ist. Die von der Stadt eingeführte Regelung ist nicht schikanös, sondern einfach eine Regelung. Das ist natürlich für die Velofahrenden neu. Bisher mussten die Velofahrenden in Bern keine Parkierordnung einhalten. Es wurde jedoch bereits gesagt, dass das Parkregime rund um den Bahnhof nicht so heiss gegessen wird, wie es gekocht wurde. Von Martina Dvoracek konnten wir heute hören, dass diese Motion auch nicht mehr so heiss gemeint ist, wie sie geschrieben wurde. Trotzdem sollen einige Ziffern dieser Motion nach wie vor als Motion oder als Postulat überwiesen werden. Die Antwort des Gemeinderats, dass man ein Parkkonzept für die Velofahrenden einführen musste, ist für unsere Fraktion überzeugend. Der Platz rund um den Bahnhof ist beschränkt und es kommen viele Ansprüche von verschiedenen Benutzenden zum Tragen. Heute ist eine markante Verbesserung der Parkiersituation festzustellen. Zwischen Bollwerk und Spychergasse gibt es sogar leere Veloparkplätze.

Zu den einzelnen Ziffern der Motion: Die FDP lehnt alle Ziffern ab, sowohl als Motion als auch als Postulat. Die erledigten Ziffern sind eben erledigt. Selbstverständlich ist die Forderung nach genügend attraktiven Veloparkplätzen und gleichzeitig nach einer Zehntageregelung widersprüchlich. Es ist nicht einzusehen und die Motionärin konnte es heute auch nicht begründen, weshalb eine Velofahrerin oder ein Velofahrer im Gegensatz zu anderen Verkehrsteilnehmenden sein Gefährt zehn Tage lang abstellen können soll. Das erinnert an einen gesteigerten Gemeingebrauch und ist auch nicht ehrlich. Man gibt nämlich nicht zu, dass man eigentlich lieber einen Schrottplatz hätte. Hinter dieser Forderung steht jedoch wahrscheinlich in erster Linie das Bestreben, dass langes und falsches Parkieren nicht sanktioniert werden soll. Dasselbe gilt für Ziffer 4. Diese wurde jedoch bereits von Peter Bernasconi kritisiert. Das wilde Parkieren von Velos kann nicht im Interesse der Motionärin und der Velofahrenden liegen. Man darf doch nicht denjenigen, die das Velo täglich benutzen, zehn Tage lang den Platz wegnehmen.

Zu Traktandum 6: Die FDP-Fraktion ist mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden. Momentan muss man sich gedulden und schauen, wie der Gemeinderat gedenkt, das Angebot an Veloparkplätzen weiter auszubauen, das momentan in der Tat etwas reduziert ist.

Zu Traktandum 7: Die Antwort des Gemeinderats erachten wir als befriedigend. Er nimmt die Sorgen der Rollerfahrenden ernst. Ich appelliere an die Zweiradfahrenden in diesem Saal: Bleiben Sie solidarisch und lassen Sie sich nicht gegeneinander aufhetzen!

Anne Wegmüller (JA!) für die Fraktion (GB/JA!): Laut Gemeinderat beabsichtigen an einem Werktag 3000 Pendelnde ihr Velo in unmittelbarer Nähe des Berner Bahnhofs abzustellen. Gegenwärtig steht diesem Bedarf ein Angebot von 1800 markierten Veloabstellplätzen gegenüber; 400 davon in einer gebührenpflichtigen Velostation. Bis 2010 sollen weitere Velostationen und somit kostenpflichtige Veloparkplätze gebaut werden. Gratis Veloabstellplätze hingegen sind auf dem neuen Bahnhofplatz nicht vorgesehen. Diese Pläne werden von der JA! kritisiert. Velofahrende aus dem Nordquartier beispielsweise werden zukünftig mit ihrem Velo bis zum Hirschengraben fahren müssen, weil sich die Veloparkplätze beim Bollwerk auf der falschen Strassenseite befinden. Die Stadt Bern verfolgt das Ziel, den Veloverkehr zu fördern, und will gleichzeitig das umweltfreundlichste und platzsparendste Verkehrsmittel aus ästhetischen Gründen aus dem Stadtbild verbannen. Dies widerspricht sich. Wir sind nicht per se gegen den Bau von Velostationen. Diese müssen jedoch nicht unbedingt kostenpflichtig sein.

In Basel beispielsweise ist die Hälfte der Veloabstellplätze in den Velostationen kostenlos. Kostenpflichtige Veloabstellplätze können und dürfen keine Alternative sein. Erstens sollten Velofahrende grundsätzlich in ihrem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten unterstützt werden. Zweitens sind gerade die finanziell Schwächeren wie z.B. Studierende, Schülerinnen und Schüler und Arbeiterinnen und Arbeiter auf das Velo und seine kostengünstige Nutzung angewiesen. Wir fordern deshalb den Stadtrat und den Gemeinderat auf, die Bedürfnisse der Velofahrenden ernst zu nehmen und umfassend zu berücksichtigen und unterstützen den Vorstoss von Martina Dvoracek vollständig.

Simon Glauser (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Zum Traktandum 7: die SVP/JSVP-Fraktion ist mit der Antwort des Gemeinderats nicht zufrieden. Die Roller und Motorräder sind ganz klar im Trend. Insbesondere die Anzahl der immatrikulierten Motorräder bis zu 125 cm³ hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Ein regelrechter Boom! Wie wir alle wissen, ist unser ehrenwerter Stadtpräsident ebenfalls stolzer Besitzer und Fahrer eines solchen Gefährts. In der Stadt Bern ist jedoch alles, was einen Motor besitzt und stinkt ein Werk des Teufels und muss auf dem schnellsten Weg verbannt werden. Es macht klar den Anschein, dass es keinen Unterschied mehr macht, ob es sich um einen Geländewagen von 2,5 Tonnen oder um einen platzsparenden 50cm³-Roller handelt. Diese schikanöse, linksgüne Verkehrsverhinderungspolitik versucht alles, was einen Motor hat, aus der Stadt zu vertreiben. Wie man den Ausführungen des Gemeinderats entnehmen kann, wurden allein bei der Umgestaltung des Bundes- und Waisenhausplatzes rund 40 Plätze ersatzlos gestrichen. Es wird auf die Eröffnung der Casinoparking-Erweiterung verwiesen, bei der eventuell weitere Motorrad- und Rollerparkplätze realisiert werden sollen. Dies natürlich auf Kosten der Autofahrenden. Man will nämlich oberirdisch weitere Autoparkplätze zugunsten von Motorrad- und Rollerparkplätzen streichen. Wer oberirdisch immer noch keinen Parkplatz für den Roller findet, muss zahlen. Das Zahlen gefällt den Velofahrenden nicht – uns auch nicht! Diese Verkehrspolitik ist nicht im Sinne der SVP/JSVP-Fraktion. Die Beantwortung der Frage 3 betreffend den ausgestellten Ordnungsbussen für Motorräder und Roller hat eine gewisse Verwirrung verursacht. Vor einer Woche wurde in diesem Rat die Interpellation von Mario Imhof ohne Diskussion behandelt. In dieser Interpellation war ebenfalls von der Anzahl an Ordnungsbussen im Jahre 2003 die Rede. Bei den Antworten auf diese Fragen haben wir markante Unterschiede festgestellt. Wie ist es zu diesen Unterschieden gekommen? In Bezug auf die Velofahrenden wurde bei beiden Interpellation als Antwort geschrieben, dass 478 Bussen ausgestellt worden seien. Interessanterweise ist in der Antwort auf die Interpellation Imhof von einem Bussenbetrag von 30 680 Franken die Rede, in der Antwort auf die Interpellation Gränicher hingegen von einem Bussenbetrag von 24 000 Franken. Beim Bussenbetrag im Zusammenhang mit den Motorrädern und Kleinmotorrädern beträgt die Differenz zwischen den beiden Angaben 6000 Franken. In diesem Fall stimmt auch die Anzahl der Bussen nicht überein. Bei den Mofas beträgt die Differenz 1000 Franken. Auch hier stimmt die Anzahl der Bussen nicht überein. Das Ganze ist ein ziemliches Durcheinander. Wir haben das Gefühl, dass die Stadtpolizei es beim Ausstellen der Bussen genauer nimmt als beim anschliessenden Auswerten der eingeforderten Bussenbeträge.

Die Fraktion SVP/JSVP ist mit der Beantwortung der Interpellation klar unzufrieden. Wir werden uns auch in Zukunft dafür einsetzen, dass auch den Rollern und Motorrädern genügend oberirdische kostenlose Parkplätze zur Verfügung stehen werden.

Einzelvoten

Daniel Lerch (CVP): Die Aufhebung der Motorräderparkplätze entspricht nicht der Realität. Wir wissen aus Erfahrung, dass wenn es keine freien Parkplätze für Motorräder gibt, die Mo-

torräder auf den Veloabstellplätzen parkiert werden. Wir dürfen nicht etwas abschaffen, das einem Bedürfnis entspricht, sondern müssen den Anreiz schaffen, die Motorräder am richtigen Ort abzustellen. Die überdeckten Parkplätze in den Einstellhallen sind eine Möglichkeit. Ziffer 1 der Motion können wir also nicht unterstützen. Zu Ziffer 3: Die Erhöhung der Parkdauer auf zehn Tage macht keinen Sinn. Man hat gesehen und daraus gelernt: Die Viertageregulation ist eine gute Regelung. Die Motionärin hat dies selbst bestätigt. Vielleicht hat sie jedoch nicht gelernt, dass von dieser Viertageregulation profitiert werden soll. Ich bin erstaunt, dass sie an dieser Ziffer festhält. Leute, die ihr Velo länger als vier Tage lang abstellen möchten, sollten es in einer geschützten Velostation parkieren. Uns behagt, dass der Gemeinderat das kurze Parkieren toleriert. Der Zubringer muss auch für Velofahrende, und nicht nur für den Velokurier, gewährt werden. Das schafft den Anreiz, mit dem Velo in die Stadt zu fahren, um Einkäufe zu tätigen. Wenn das Velo hingegen nirgends parkiert werden kann, wird es problematisch. Wenn man jedoch die Schilder an den Gebäuden der Stadtverwaltung betrachtet, muss man sagen, dass bei der Stadtverwaltung die Akzeptanz des Velos nicht sehr gross ist. Auf diesen Schildern steht „Velo abstellen verboten“. Die Möglichkeiten, das Velo abzustellen, sind bei den städtischen Liegenschaften eher Mangelware. Vielleicht bestünde diesbezüglich Handlungsbedarf. Zu Ziffer 5: Wir können uns durchaus vorstellen, die Gebühr momentan bei 1 Franken zu belassen. Allerdings haben wir heute gehört, dass die Velostationen nicht sehr attraktiv sind. Amsterdam geht mit gutem Beispiel voraus: Dort gibt man das Velo ab und erhält ein Ticket. Die Abgabe und das Abholen des Velos dauern nicht einmal 2 Minuten. Die Motionärin wäre besser in jeder Ziffer dem Gemeinderatsantrag gefolgt. In diesem Fall hätten wir die Motion unterstützen können.

Direktorin TVS *Regula Rytz*: Die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs gehört zu einem erklärten Ziel des Berner Gemeinderats. Wir sind stolz darauf, dass Bern in einer Untersuchung des Bundesamts für Raumplanung in Bezug auf den umweltfreundlichen Verkehr ziemlich positiv abgeschnitten hat. Die Region Bern mit dem Zentrum Bern hat beispielsweise im Vergleich zu den anderen acht urbanen Zentren in der Schweiz den geringsten Motorisierungsgrad und zusammen mit Basel den höchsten öV-Anteil an der Gesamtmobilität. Das sind erfreuliche Zahlen. Sie dürfen allerdings nicht darüber hinweg täuschen, dass die Umweltbelastung nach wie vor zunimmt. Raymond Anliker und Nadia Omar haben ausdrücklich darauf hingewiesen. Auch das Agglomerationsprogramm der Region Bern „Siedlung und Verkehr“ geht davon aus, dass der MIV bis zum Jahr 2020 massiv zunehmen wird. Dies hängt mit der ganzen Regionalentwicklung zusammen. Diese Prognose ist natürlich erschreckend, da eine solche Entwicklung der Kernstadt Bern grosse Probleme bereiten würde. Der Raum ist knapp und die Wohnbevölkerung ist bereits heute sehr stark mit dem Lärm und den Emissionen des Durchgangs- und Parkierungsverkehrs belastet. Wir erhalten immer wieder Briefe, die eine Entlastung fordern. Diese kann nicht nur mit Lärmschutzwänden erzielt werden. Es braucht Umlagerungsmassnahmen und zusätzliche Anstrengungen. Für den Gemeinderat ist deshalb klar, dass der umweltfreundliche Verkehr in den nächsten Jahren gefördert werden muss, um den Anstieg der motorisierten Mobilität zu verhindern. Im Bereich öV sind wir am Ball. Die S-Bahn-Station Wankdorf ist mit Sicherheit ein grosser Fortschritt. Auch das Konzept „öV Bern West“ soll den öffentlichen Verkehr ausbauen. Es wird auch am langsamen Verkehr gearbeitet. Dank der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr und dem dazugehörigen Reglement, das uns einen jährlichen Investitionsbeitrag von 4 Mio Franken für die Förderung dieses Bereiches sichert, können wir die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs kontinuierlich ausbauen, wie dies heute von allen Fraktionen angeregt wurde. Vielleicht geht es für manche zu langsam vorwärts, doch es geht stetig vorwärts, wie der 3. Bericht der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr, den der Gemeinderat gestern verabschiedet hat, zeigt. Wer mit dem Velo in die Stadt fährt, braucht einen Veloparkplatz. Mit der Umsetzung der 2. Etappe des Verkehrskompromis-

ses in diesem Sommer soll die Zahl der Veloparkplätze in der Innenstadt erhöht werden. Auch rund um den Bahnhof wird ausgebaut. Bis zum Jahr 2010 sollen die geforderten rund 3000 Veloparkplätze verwirklicht werden können; ein Teil davon aus Platzgründen allerdings in Form von unterirdischen Velostationen, so wie das auch in anderen Städten der Fall ist. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass es in Bahnhofsnähe genügend Veloabstellplätze braucht, auch um die Umsteigebeziehung auf den öffentlichen Nah- und Fernverkehr zu fördern. Andererseits hat gerade die intensive Diskussion rund um den neuen Bahnhofplatz gezeigt, dass sich verschiedene Bedürfnisse auf knappsten Raum konkurrenzieren. Neben den Velos müssen auch die vielen Fussgängerinnen und Fussgänger, Busse, Taxis, Trams und Autos Platz finden. Deshalb hat der Gemeinderat letzten Sommer beschlossen, eine neue Veloparkordnung in Kraft zu setzen, die ein besseres Gleichgewicht zwischen diesen verschiedenen Nutzungen herstellen soll. Mit dieser neuen Veloparkordnung wollte man unter anderem verhindern, dass einzelne Personen den äusserst knappen Raum als privaten Dauerveloparkplatz benutzen. Wenn alle ihre Velos wochenlang am Bahnhofplatz abstellen würden, könnte uns nicht einmal mehr Albert Einstein mit seiner Theorie des gekrümmten Raumes weiterhelfen. Wenn die Leute allzu lange ihre privaten Bedürfnisse über die allgemeinen Bedürfnisse stellen, gibt es schlicht und einfach kein Durchkommen mehr. Martina Dvoracek und Patrizia Mordini haben klar darauf hingewiesen, dass wir in diesem Jahr einen Lernprozess durchgemacht haben. Ich glaube, dass man in den meisten Punkten ein Augenmass gefunden hat, um mit den verschiedenen Bedürfnissen auf intelligente Art und Weise umzugehen, was sehr wichtig ist. Man kann immer dazulernen. Der Gemeinderat ist deshalb bereit, obwohl er an der heutigen Veloparkordnung festhält, gewisse Anpassungen und Verbesserungen zu prüfen. Sie sehen das in der Antwort des Gemeinderats und auch in der Empfehlung zum Umgang mit den verschiedenen Ziffern der Motion. Nach der Entscheidung von letztem Sonntag herrschen bis im Sommer 2008 nur noch provisorische Zustände, die von allen beteiligten grosse Flexibilität verlangen. Damit wir nach der Umgestaltung des Bahnhofplatzes über eine attraktive Veloparkordnung verfügen können, werden wir in den nächsten Jahren die geplanten Schritte umsetzen. Das wird nicht immer einfach sein, da auch andere Grundbesitzer werden mitreden können. Es werden Verhandlungen nötig sein, auch in Bezug auf die Velostation Milchgässli. Wir werden jedoch versuchen, diese Schritte umzusetzen und sind auch bereit, sie zu optimieren. Wenn wir also neue Plätze finden, wie das Peter Bernasconi vorhin angetönt hat, werden wir gerne in die dazu nötigen Verhandlungen eintreten und einen Ausbau ermöglichen. Zu Martina Dvoracek: Momentan werden die Details der Pläne für die ganze Umbauphase des Bahnhofplatzes erarbeitet. Der Auftrag für die Ersatzparkplätze, die während der Umbauphase ständig wechseln werden, wird in die Ausschreibung für die Totalunternehmer hineingenommen. Dazu gibt es jedoch noch keine detaillierten Pläne. Nun wird die Umsetzung der 2. Etappe des Verkehrskompromisses angegangen. Nach den Sommerferien werden die Markierungen aufgetragen, so dass die neue Parkordnung in der Oberen Altstadt parallel zur Eröffnung des Casino-Parkings umgesetzt werden kann und die von den Traktanden 6 und 7 geforderten Angebote gemacht werden können. Wir sind also daran, möglichst attraktive Parkplätze zu suchen. Diesen Weg möchten wir gerne weitergehen.

Motionärin *Martina Dvoracek* (GB): Wie Daniel Lerch gesagt hat, befinden wir uns in einem Lernprozess. Ich habe nun gelernt, dass Ziffer 3 keine Mehrheit finden wird. Deshalb wandle ich Ziffer 3 in ein Postulat um und hoffe, dass der Gemeinderat eine Verlängerung der Viertageregelung auf 5 Tage prüfen wird.

Beschlüsse

1. Ziffer 1 der Motion Dvoracek wird mit 39 : 25 Stimmen bei 1 Enthaltung als Postulat erheblich erklärt.
2. Ziffer 2 der Motion Dvoracek wird mit 37 : 24 Stimmen bei 4 Enthaltungen als Motion erheblich erklärt.
3. Ziffer 2 der Motion Dvoracek wird mit 31 : 30 Stimmen bei 4 Enthaltungen als erledigt abgeschrieben.
4. Ziffer 3 der Motion Dvoracek wird mit 41 : 24 Stimmen als Postulat erheblich erklärt.
5. Ziffer 4 der Motion Dvoracek wird mit 34 : 27 Stimmen als Motion erheblich erklärt.
6. Die Abschreibung von Ziffer 4 der Motion Dvoracek ist unbestritten und wird stillschweigend genehmigt.
7. Ziffer 5 der Motion Dvoracek wird mit 41 : 23 Stimmen als Postulat erheblich erklärt.

Die Interpellierenden der Fraktion SP/JUSO von Traktandum 6 sind mit der Antwort des Gemeinderats **teilweise** zufrieden.

Die Interpellierenden der Fraktion SVP/JSVP von Traktandum 7 sind mit der Antwort des Gemeinderats **nicht** zufrieden.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Philippe Müller*

Die Protokollführerin: *Katia Cicoria*

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.15 Uhr

Vorsitzender

Präsident Philippe Müller

Anwesend

Hans Peter Aeberhard
 Raymond Anliker
 Carolina Aragón
 Rania Bahnan Büechi
 Thomas Balmer
 Giovanna Battagliero
 Christof Berger
 Peter Bernasconi
 Dieter Beyeler
 Margrith Beyeler-Graf
 Markus Blatter
 Peter Bühler
 Anna Coninx
 Conradin Conzetti
 Dolores Dana
 Myriam Duc
 Martina Dvoracek
 Karin Feuz-Ramseyer
 Urs Frieden
 Rudolf Friedli
 Verena Furrer-Lehmann
 Jacqueline Gafner Wasem
 Karin Gasser

Simon Glauser
 Thomas Göttin
 Beat Gubser
 Ueli Haudenschild
 Beni Hirt
 Stephan Hügli-Schaad
 Natalie Imboden
 Mario Imhof
 Ueli Jaisli
 Daniele Jenni
 Stefan Jordi
 Daniel Kast
 Rudolf Keller
 Andreas Krummen
 Peter Künzler
 Claudia Kuster
 Annette Lehmann
 Daniel Lerch
 Anna Magdalena Linder
 Liselotte Lüscher
 Corinne Mathieu
 Patrizia Mordini
 Christoph Müller

Nadia Omar
 Lydia Riesen-Welz
 Simon Röthlisberger
 Heinz Rub
 Erich Ryter
 Hasim Sancar
 Franziska Schnyder
 Beat Schori
 Rolf Schuler
 Miriam Schwarz
 Ernst Stauffer
 Barbara Streit-Stettler
 Ueli Stüchelberger
 Béatrice Stucki
 Martin Trachsel
 Gisela Vollmer
 Christian Wasserfallen
 Catherine Weber
 Anne Wegmüller
 Thomas Weil
 Sandra Wyss
 Beat Zobrist
 Andreas Zysset

Entschuldigt

Michael Aebersold
 Gabriela Bader-Rohner
 Sibylle Burger-Bono
 Andreas Flückiger

Erich J. Hess
 Sarah Kämpf
 Erik Mozsa

Reto Nause
 Margrit Thomet
 Maya Widmer

Vertretung Gemeinderat

Regula Rytz TVS

Kurt Wasserfallen FPI

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD

Barbara Hayoz SUE

Edith Olibet BSS

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

8 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Stephan Jordi, SP): Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr; Integriert oder isoliert?

Geschäftsnummer 04.000442 / 04/322

Die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr (FFV) leistet seit ihrem Bestehen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten unabdingbar wichtige Arbeit.

Der Vorsteher der Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau hat in seinen Äusserungen im Rahmen der Berichterstattung zum Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs festgestellt: „Die angesprochenen Koordinationsprobleme [im Zusammenhang mit der Fachstelle] sind uns bekannt, und es wird versucht, die Situation zu verbessern. Es braucht jedoch immer eine gewisse Zeit, bis eine neue Fachstelle sich in die bestehenden Abläufe integrieren kann und die Schnittstellenprobleme beseitigt sind.“

Für den Stadtrat ist es bei einigen Geschäften nicht ersichtlich, wie und ob die Fachstelle in projektierten Geschäften miteinbezogen wurde. So zum Beispiel beim Geschäft über die flankierenden Massnahmen im Bereich Schanzenbrücke, im Stadtrat behandelt am 27.5.2004. Oft können bestehende Akzeptanz-, Koordinations- und Einbindungsprobleme durch strukturelle Verbesserungen gelöst werden. In der vom Gemeinderat vorgestellten Regierungs- und Verwaltungsreorganisation ist zwar die Fachstelle öffentlicher Verkehr aufgeführt, die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr fehlt.

Es wäre im Zusammenhang mit den angesprochenen Problemen aufschlussreich zu erfahren, ob und wie der Gemeinderat diese auch durch strukturelle Veränderungen lösen will.

Die SP/JUSO-Fraktion stellt daher dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wie denkt der Gemeinderat erkannte Koordinationsprobleme zu lösen?
2. Wird die FFV in allen Belangen, welche den Fuss- und Veloverkehr tangieren, konsultiert? Wie bringt sie ihre Anliegen ein, und wie werden diese in den projektleitenden Stellen berücksichtigt?
3. Wie stellt der Gemeinderat eine bessere Einbindung der FFV in Planungsprojekten sicher?
4. Ist der Gemeinderat bereit, in allen Vorlagen, welche den öffentlichen Strassenraum betreffen, generell eine Stellungnahme der FFV zu publizieren?
5. Beabsichtigt der Gemeinderat im Rahmen der Verwaltungsreorganisation eine bessere strukturelle Einbindung der Fachstelle in der neuen Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün?
6. Wie ist die Koordination mit der neu in der Präsidialdirektion angesiedelten Stadtplanung sichergestellt?
7. Beabsichtigt der Gemeinderat die Fachstelle FFV strukturell gleich einzubinden wie die Fachstelle für öffentlichen Verkehr? Wenn nicht, welche Gründe sprechen für eine ungleiche Behandlung?

Bern, 12. August 2004

Antwort des Gemeinderats

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ist in die Verkehrsplanung des Stadtplanungsamts integriert. Sie wirkt dort, wo Verkehrsmassnahmen erarbeitet werden, und sie kann dort direkt Einfluss nehmen entsprechend ihrem Auftrag gemäss dem Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV).

Die Forderungen der Fachstelle FFV wie auch anderer Fachstellen müssen freilich zusammen mit allen anderen Anforderungen an Vorhaben und Massnahmen gewichtet werden. Die beste Gesamtlösung ist letztlich immer ein Kompromiss, bei dem oft den Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs – wie den Anliegen anderer Bedürfniskategorien – nicht im vollen Umfang Rechnung getragen werden kann. Koordinationsprobleme bestehen nicht dann, wenn die Fachstelle FFV sich nicht zu 100% durchsetzen kann, sondern wenn in fuss- und veloverkehrsrelevanten Projekten Entscheide ohne Konsultation der Fachstelle bzw. in Unkenntnis der Haltung der Fachstelle gefällt werden.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1: Die Integration der Fachstelle in die Verkehrsplanung hat sich als richtig erwiesen. Diesbezüglich wird sich durch die Regierungs- und Verwaltungsreform, welche die Abtrennung der Verkehrsplanung vom Stadtplanungsamt vorsieht, nichts ändern. Auch künftig werden die Projektleiterinnen und Projektleiter von Vorhaben oder Massnahmen mit verkehrsrelevanten Elementen gehalten sein, die Fachstelle FFV beizuziehen und für die geforderte Transparenz zu sorgen, insbesondere auch in Fällen, in denen die Anforderungen der Fachstelle nicht voll erfüllt werden können. Der Gemeinderat hat deshalb die Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau beauftragt, alle Verwaltungsstellen mit verkehrsrelevanten Aufgaben nochmals über die Pflicht zum Einbezug der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr zu informieren.

Zu Frage 2: Die Fachstelle FFV hat Zugang zu allen Informationen über laufende und geplante Vorhaben. Überhaupt ist es grundsätzlich Aufgabe der jeweils federführenden Stellen beziehungsweise der Projektleitenden, die Fachstellen rechtzeitig zu konsultieren. Im Rahmen der vom Tiefbauamt durchgeführten Koordinationsumfragen kann die Fachstelle FFV ihre Anliegen schon zu einem frühen Zeitpunkt einbringen.

Zu Frage 3: Die Aufgaben sind klar definiert. Wenn sie richtig erfüllt werden, ist die Einbindung der Fachstellen in die Planungsprojekte sichergestellt. Dies ist heute die Regel. Besondere organisatorische Korrekturen sind nicht erforderlich.

Zu Frage 4: Der Gemeinderat erwartet, dass die Verwaltung ihm bei Verkehrsvorhaben wenn immer möglich koordinierte Konsenslösungen unterbreitet. Was den Fuss- und Veloverkehr betrifft, so wird dieses Ziel in der Regel erreicht. Ist dies nicht der Fall, sind dem Gemeinderat die Differenzen offen zu legen; dasselbe geschieht auch bei Differenzen zwischen der Fachstelle FFV und Dritten. Bei einzelnen Geschäften in der Kompetenz des Stadtrats wurden solche Differenzen auch schon dem Parlament dargelegt. Der Gemeinderat ist aber grundsätzlich bereit, den Stadtrat künftig in allen fuss- und veloverkehrsrelevanten Stadtratsvorlagen über die Haltung der Fachstelle zu informieren.

Zu Frage 5: Die Fachstelle FFV wird in die neu als Abteilung geführte Verkehrsplanung integriert bleiben.

Zu Frage 6: Die Koordination muss generell zwischen der Verkehrsplanung und der Stadtplanung sichergestellt sein, nicht nur zwischen der Fachstelle FFV und der Stadtplanung. Dies soll über die Projektorganisationen geschehen.

Zu Frage 7: Die Fachstelle öffentlicher Verkehr befasst sich in erster Linie mit Aufgaben, die mit dem Verwaltungsratspräsidium bei Bernmobil zusammenhängen, welches von Amts wegen vom Direktor oder der Direktorin für Planung, Verkehr und Tiefbau wahrgenommen wird. Die eigentliche öV-Planung – soweit diese überhaupt noch Sache der Gemeinde ist – ist schon heute Aufgabe der Verkehrsplanung und nicht der Fachstelle öV.

Die Verkehrsplanung ist heute für alle Verkehrsarten zuständig und soll das auch in Zukunft sein. Insofern ist die geforderte Gleichbehandlung erfüllt.

- Auf Antrag der Interpellierenden beschliesst der Rat Diskussion. -

Interpellant *Stefan Jordi* (SP): Ich möchte betonen, dass die Fraktion SP/JUSO die Arbeit der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr (FFV) schätzt sowie für wichtig und gut erachtet. Diese Arbeit ist wichtig für die Förderung des Langsamverkehrs, welcher eine intelligente Form der Stadtmobilität ist. Für diese Förderung braucht es griffige Instrumente, Strukturen und Massnahmen. In der vorliegenden Interpellation geht es um den Grundsatz, welcher im Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d steht: „Die Fachstelle wird bei allen für den Fuss- und Veloverkehr wesentlichen Geschäften beigezogen.“ In der Antwort des Gemeinderats steht folgender wichtiger Satz: „Koordinationsprobleme entstehen bei Nichteinbezug der Fachstelle.“ Der oftmalige Nichteinbezug der FFV bildete die Motivation zur vorliegenden Interpellation. Wir sind froh, dass der Gemeinderat alle Verwaltungsstellen an die Pflicht, bei verkehrsrelevanten Projekten die Fachstelle einzubeziehen, erinnert. Wie gestaltet sich dieser Einbezug konkret? Steht der Fachstelle ausreichend Zeit zur Verfügung, um sich um fuss- und veloverkehrsrelevante Projekte zu kümmern? Es genügt nicht, wenn Projektleitungen der Fachstelle ihre Planungen im Eilverfahren vorlegen. Insbesondere dann nicht, wenn es sich um grössere Projekte handelt. Das rechtzeitige Vorlegen einer Planung ist unabdingbar und ausreichende Zeitreserven müssen immer einberechnet werden. Es ist effizienter, ein Projekt in einer frühen Planungsphase gut abzuklären und abzusprechen, als im Nachhinein Korrekturen vorzunehmen oder mit anderen Vollzugswiderständen zu kämpfen. Zu Frage 4: Bei Planungsvorhaben ist es wichtig, dass die Entscheide nachvollziehbar und begründbar sind. Bei den verschiedenen Planungsstellen herrscht nicht immer Konsens. Wir begrüssen den Vorschlag des Gemeinderats, dass die Haltung der FFV in den Stadtratsvorlagen ersichtlich sein sollte. Dies ist im Sinne der erwünschten Transparenz und Effizienz und kann allenfalls bei der Beantwortung kritischer Fragen helfen. Zu Frage 6: Die Stadt- und Verkehrsplanung ist oftmals kontrovers. Im Sinne der städtischen Verkehrspolitik, welche immer wieder vom Stimmvolk bestätigt wurde, soll dem Langsamverkehr eine besondere Stellung zugesprochen werden. Manchmal erfolgt dies auch zu Lasten eines breiten Konsenses, der nicht immer gefunden werden kann. Der Langsamverkehr darf dabei nicht den Kürzeren ziehen. Städte, welche eine viel pointiertere Förderung des Fuss- und Veloverkehrs betreiben und dabei manchmal auch gegen grosse Widerstände starker Lobbyistenorganisationen kämpfen mussten, konnten grosse Erfolge in der Änderung des Mobilitätsverhaltens erzielen. Bern befindet sich auf dem richtigen Weg, ist jedoch noch nicht am Ziel angelangt. Die SP/JUSO-Fraktion wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass dem Langsamverkehr in der Stadt Bern in allen Belangen die nötige Beachtung geschenkt wird. Die Fachstelle ist dafür ein wichtiges Instrument und muss selbständig agieren können und richtig einbezogen werden. Wir sind froh, dass der Gemeinderat unsere Meinung teilt und wir hoffen, dass er dies auch in der fortlaufenden Verkehrspolitik so durchgesetzt wird. Bei vielen Projekten scheint manchmal unterzugehen, dass das prioritäre Ziel die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist, insbesondere aber diejenige der Fussgänger und Velofahrerinnen, weil sie besonders verletzlich sind. Ästhetische oder gestalterische Gesichtspunkte haben dabei nicht erste Priorität.

Fraktionserklärungen

Martina Dvoracek (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr wurde aufgrund der Fuss- und Veloinitiative des Grünen Bündnisses respektive deren Gegenvorschlag realisiert. Die Fachstelle hat ihre Arbeit 2001 aufgenommen. Dabei ging es nicht nur darum, neue Velospuren zu zeichnen und zu realisieren, Fussgängerverbindungen zu verbessern sowie an verschiedenen Vernehmlassungen des Bundes zum Thema Fuss- und Veloverkehr teilzunehmen, sondern auch darum, sich innerhalb der Verwaltung einen Platz zu schaffen sowie Gewicht und Anerkennung zu bekommen. Die Stadtverwaltung und insbesondere

das Tiefbauamt mussten sich damit anfreunden, dass die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in Zukunft stärker gewichtet werden würden. Es ist mehrmals vorgekommen, dass Planungen gar nicht oder eben nur für zu kurze Zeit auf den Tisch der Fachstelle gekommen sind. Mehrere Male hat sich die Fachstelle ein Projekt angesehen und hat zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs Verbesserungen vorgenommen, die in der Realisierungsphase dann jedoch nicht so umgesetzt wurden. Es ist klar, dass es zu Beginn einer Einführungsphase bedarf, doch wir befinden uns heute im fünften Jahr und die Fraktion GB/JA! ist nun klar der Meinung, dass die Position des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb der Verwaltung gestärkt sein sollte und dass von jetzt an die Anliegen der FFV auf der Strasse realisiert werden müssen.

Christian Wasserfallen (JF) für die Fraktion FDP: Ich erachte die in der gemeinderätlichen Antwort auf Frage 4 formulierte Bereitschaft, künftig in allen fuss- und veloverkehrsrelevanten Stadtratsvorlagen über die Haltung der FFV zu informieren, etwas übertrieben und zu detailliert. Die Haltung der FFV liesse man besser in die Kommissionsarbeit einfliessen. Am Ende der gemeinderätlichen Antwort wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsplanung heute für alle Verkehrsarten zuständig ist und dies auch in Zukunft so sein soll. Ich werde dies für bare Münze nehmen und hoffe, dass dies so auch für den motorisierten Individualverkehr gilt, denn hierbei handelt es sich ebenfalls um eine Verkehrsart in der Stadt Bern. Wir haben den Eindruck, dass die Velofahrenden in der Stadt Bern eigentlich genügend Rechte haben. Pro Jahr geben wir beinahe 4 Millionen Franken für den Veloverkehr aus. Dieser hohe Betrag wird unabhängig von einer bestehenden Notwendigkeit ausgegeben. Es ist uns schleierhaft, wie dieser hohe Posten ins Budget gekommen ist. Zusätzlich hat man als Velofahrender den Ökobonus, aber dennoch sollte man sich zumindest an die Verkehrsregeln halten und beispielsweise die Rotlichter beachten. Es werden extrem wenige Velofahrerinnen und -fahrer für ihre zahlreichen Vergehen tatsächlich gebüsst. Im Vorstoss von Mario Imhof von letzter Woche ist die Rede von 470 Velos, welche pro Jahr gebüsst werden. Der Vergleich mit den 150 000 Autos zeigt die extrem grosse Differenz auf. Das Strassenbild zeigt, dass gewisse Leute in übersetztem Tempo verbotenerweise durch die Lauben oder über ein Rotlicht fahren. Angesichts dieser Tatsachen sollte man sich als Velofahrer überlegen, ob man diesen Ökobonus nicht zu frei interpretiert. Letztendlich geht es doch um die eigene Sicherheit. Viele Unfälle mit Velos zeigen, dass oftmals der Velofahrer nicht korrekt gefahren ist. So ist beispielsweise das Nichtbeachten des Rechtsvortrittes in den Quartieren ein grosses Problem. Wenn die Velofahrenden etwas mehr Verantwortung übernehmen, würden die Anliegen der vorliegenden Interpellation überflüssig.

Einzelvotum

Stefan Jordi (SP): Ich möchte darauf hinweisen, dass das Stimmvolk der Stadt Bern das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs angenommen hat. In diesem Reglement steht, dass mindestens 4 Millionen Franken zur Förderung des Langsamverkehrs verwendet werden sollen. Wer sich dafür interessiert, was die Fachstelle bis jetzt alles realisiert hat, kann sich auf dem Netz informieren. Die übersichtlichen Aufstellungen zeigen, dass nicht nur Massnahmen für den Veloverkehr, sondern auch für Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert wurden. Ich kann die Gründe der Aversion seitens der FDP und SVP gegen eine intelligente Stadtmobilität nicht einsehen.

Der Interpellant ist mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden.

9 Motion Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Stefan Jordi, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Velo-Südumfahrung Thunplatz

Geschäftsnummer 04.000426 / 04/375

Der Thunplatz wird von mehreren Schulwegen (zu den Gymnasien Muristalden und Kirchenfeld sowie zur Schule Laubegg) gequert. Über den Thunplatz führt ebenfalls die regionale Velowander-Route Nr. 94, welche von Neuchâtel herkommend via Bern, Konolfingen, Huttwil nach Sursee LU führt.

Auf dem Weg zum Gymnasium Kirchenfeld müssen viele Schüler mit dem Velo täglich über den für Velo Fahrende sehr anspruchsvollen und gefährlichen Thunplatz fahren. Als Umfahrungsmöglichkeit gab die Stadt aus diesem Grunde schon vor Jahren jene zwei asphaltierten Fusswege für die Benützung durch Velos frei, welche dem nord-östlichen und dem nördlichen Rand des Dählhölzliwaldes folgen. Währenddem der Fussweg im Nordosten horizontal verläuft und daher für das Nebeneinander von zu Fuss Gehenden und Velo Fahrenden problemlos funktioniert, weist jener im Norden, zwischen Thunplatz und Jubiläumsplatz, erhebliches Gefälle und sehr unübersichtliche Richtungswechsel auf. In der Aufwärtsrichtung ist er als Radweg viel zu steil, in der Abwärtsrichtung zu gefährlich. Velo Fahrende gefährden die Fussgänger infolge des Gefälles und der hohen Geschwindigkeit, zu Fuss Gehende gefährden die Velofahrer, weil sie bei den unübersichtlichen Stellen die Velofahrer nicht sehen und die gesamte Wegbreite für sich beanspruchen. Wie bei den 1998 eröffneten Schweizer Radwanderwegen wird auch bei den regionalen Velowander-Routen ein hoher Standard im Bereich Sicherheit und Komfort angestrebt. Weil jedoch Velo fahren auf dem fraglichen Weg am Waldrand entlang für den Fussverkehr als viel zu gefährlich eingestuft wird, muss die Velowander-Route heute über den als Velowanderweg ungeeigneten Thunplatz Richtung Stadt geführt werden!

Im vergangenen Jahr wurde der Thunplatz versuchsweise auf „Vorrang im Kreisverkehr“ umgestellt. Zwar konnten durch die Umstellung für den Fussverkehr wesentliche, für den Veloverkehr leider nur punktuelle Verbesserungen erzielt werden. Für Benutzer und Benutzerinnen der vom Dählhölzliwald her einmündenden Veloroute (Velowandern, Schulweg) ist der Thunplatz jedoch eher noch anspruchsvoller geworden, als er dies ohnehin schon war.

Der Gemeinderat nimmt aus all diesen Gründen den Auftrag entgegen,

1. den Waldweg, welcher die Petruskirche auf direktem Weg mit dem Jubiläumsplatz verbindet, dem Veloverkehr zu öffnen;
2. den Fussweg, welcher die nördliche Begrenzung des Dählhölzliwaldes bildet, der Benützung durch Velo Fahrende zu entziehen;
3. für den auf dem Thunplatz verbleibenden Veloverkehr im Rahmen des noch laufenden Versuchsbetriebs weitere Verbesserungen vorzusehen (z.B. Berücksichtigung bei LSA).

Die Massnahmen dienen folgenden Zielen:

- Schulwegsicherheit (Schulweg Brunnadern/Elfenau-Gymnasium Kirchenfeld) verbessern;
- Voraussetzungen für eine zweckmässigere Führung der regionalen Velowander-Route Nr. 94 schaffen;
- den Fussweg am nördlichen Waldrand vor (zu) schnellem Veloverkehr zu entlasten.

Durch die Umsetzung dieser Motion erforderliche Massnahmen entlang des berührten Waldweges (Punkt 1) sind auf das Allernotwendigste zu beschränken (kein Schwarzbelag, keine Zulassung von Veloverkehr auf weiteren Waldwegen). Der Gemeinderat setzt die Öffnung für Velos nötigenfalls mittels Überbauungsordnung durch.

Bern, 24. Juni 2004

Antwort des Gemeinderats

Zu Punkt 1: Der Waldweg, der die Petruskirche mit dem Jubiläumsplatz verbindet, ist eine wichtige Fussgängerachse im Naherholungsgebiet Dählhölzliwald. Er wird sehr oft begangen von Familien, Joggerinnen und Joggern sowie Spaziergängerinnen und Spaziergängern mit und ohne Hund. Das Risiko von Konflikten zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden bei einer Öffnung dieser Wegverbindung für den Veloverkehr wäre sehr hoch. Der Gemeinderat erachtet es auch nicht als zweckmässig, eine offizielle Veloroute über diesen Weg zu führen, zumal die Fortsetzung des Forstwegs stadteinwärts nach dem Wald mit der verwinkelten Führung bis zum Anschluss an die Kirchenfeldstrasse ohnehin nicht so verläuft, dass ein grosses Veloaufkommen zu erwarten wäre. Die Öffnung des Wegs für den Veloverkehr müsste publiziert werden, und die Grundeigentümerin (Burgergemeinde Bern) hätte ihr zuzustimmen. Sollte keine Einigung zustande kommen, müsste ein aufwändiges Verfahren durchgeführt und mit Kosten gerechnet werden, denen kein entsprechender Nutzen entgegenstände. Der Gemeinderat lehnt deshalb diesen Punkt der Motion ab.

Zu Punkt 2: Der Weg auf der Nordseite des Dählhölzliwaldes wird eher selten begangen und befahren. In Richtung Kirchenfeldgymnasium hat er den gleichen Nachteil wie der Forstweg: Die verwinkelte Führung bis zur Kirchenfeldstrasse macht ihn unattraktiv. Deshalb wird er schon heute eher selten für die Umfahrung des Thunplatzes benützt. Wird der Weg vernünftig befahren, ist die Gefahr für Fussgängerinnen und Fussgänger gering. Rücksichtslose Velofahrerinnen und Velofahrer hingegen dürften sich auch durch ein Fahrverbot nicht von der Wegbenützung abhalten lassen. Insofern erscheint die Beibehaltung des jetzigen Verkehrsregimes die zweckmässigste und klarste Lösung zu sein. Der Gemeinderat lehnt deshalb auch diesen Punkt der Motion ab.

Zu Punkt 3: Die Mängel der Verkehrsführung am Thunplatz aus der Sicht des Veloverkehrs wurden während der Versuchsphase erkannt. Bei der Umwandlung des Provisoriums in ein Definitivum sollen deshalb verschiedene Anpassungen vorgenommen werden, die auch dem Veloverkehr zugute kommen.

Bei einer Anlage mit so komplexen Verkehrsbeziehungen wie am Thunplatz können weder einzelne Zu- und Wegfahrten noch einzelne Verkehrsarten isoliert betrachtet werden. Auch Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs müssen so in die Gesamtlösung eingepasst werden, dass sie nicht zu Nachteilen für andere Verkehrsarten werden. Der Gemeinderat ist bereit, diesen Punkt der Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Punkt 3 des Vorstosses als Postulat entgegenzunehmen.

Motionär *Stefan Jordi* (SP): Die Velo- und Fussverbindung zwischen der Innenstadt und dem südöstlichen Teil der Stadt Bern wird rege genutzt. Dazu kommen viele Freizeitbedürfnisse im und entlang dem Dählhölzliwald. Wir verlangen in unserer Motion folgendes: Punkt 1 verlangt, dass der eine Fussweg durch den Wald dem Veloverkehr geöffnet wird. Punkt 2 verlangt, dass ein anderer Weg für den Veloverkehr gesperrt wird. Der Gemeinderat möchte diesen Anliegen jedoch nicht nachkommen und argumentiert in seiner Begründung, dass eine Öffnung des Weges wahrscheinlich mit sehr grossem Aufwand verbunden wäre, da die Grundeigentümerin diesem Vorhaben wohl nicht einfach so zustimmen werde. Zudem weist der Gemeinderat darauf hin, dass Konflikte mit Joggerinnen, Spaziergängern oder Hunden auf dem Waldweg ohnehin nicht zu vermeiden wären. Aufgrund von Rücksprachen mit Betroffenen im Quartier halten wir bei Punkt 1 nicht mehr an der Motionsform fest, sondern **wandeln Punkt 1 in ein Postulat um**. Es hat sich gezeigt, dass nicht unbedingt die Öffnung des Waldweges ein Bedürfnis für Fussgängerinnen und Velofahrer darstellt, sondern der Bereich entlang des

Waldes, nämlich die Wegverbindung zwischen Thunplatz und Kalkeggweg, zwischen Tennisplatz und Waldrand. Aus diesem Grund hat die SP/JUSO-Fraktion heute eine Motion eingereicht, welche Verbesserungen für dieses vielbefahrene und vielbegangene Wegstück fordert. Dabei geht es um die Wegbeleuchtung, um verbesserte Einfahrten in den Weg sowie um die Verbreiterung dieses Wegstücks. Punkt 2 war eine Art Kompensationslösung, denn der Weg ist für Velofahrende nicht ideal. Entsprechend **wandeln wir auch Punkt 2 der Motion in ein Postulat mit gleichzeitiger Akzeptanz der Antwort als Prüfungsbericht um**. Zu Punkt 3: Der Thunplatz muss dringend einer vertieften Überprüfung unterzogen werden, denn er steht in der Unfallstatistik auf dem unrühmlichen ersten Platz. Oftmals sind auf dem Thunplatz die schwächsten Verkehrsteilnehmenden die Leidtragenden. Wir bitten den Gemeinderat, diese Überprüfung rasch an die Hand zu nehmen. Wir sind bereit, auch **Punkt 3 der Motion in ein Postulat umzuwandeln**. Wir danken dem Gemeinderat für die Überprüfung unseres Anliegens.

Fraktionserklärungen

Karin Feuz-Ramseyer für die Fraktion FDP: Die FDP-Fraktion ist mit der Antwort des Gemeinderats teilweise einverstanden, beantragt jedoch die vollumfängliche Ablehnung der Vorlage. Der Verkehrsversuch Thunplatz ist gescheitert. Dies wird von den Motionärinnen und Motionären sowie vom Gemeinderat zumindest teilweise eingesehen. Punktuelle Verbesserungen für den Veloverkehr sind ebenso wenig auszumachen wie eine Verringerung der Unfallhäufigkeit. Dies hat man bereits vor der Durchführung des Verkehrsversuchs gewusst. Der vorliegende Vorstoss verlangt nun sozusagen die Erweiterung des Versuchs auf den Dählhölzliwald. Durch die teilweise Öffnung des Waldweges für den Veloverkehr wird der Dählhölzliwald aber zum Eldorado für Velofahrende. Dies wird in der Folge für die vielen Spaziergängerinnen, Jogger, Familien und nicht zuletzt für die im Wald lebenden Tiere gefährlich werden. Diese Gruppen haben jedoch keine Lobby und ihre Interessen werden in der Folge nicht berücksichtigt. Eine Aufhebung des allgemeinen Fahrverbots im Wald ist wohl kaum möglich. Eine Ausweitung des Veloverkehrs auf die kleineren Waldwege und bis hinunter zur Aare ist absehbar. Der Aareweg und das Naturschutzgebiet bis zur Gemeindegrenze von Muri würden damit unweigerlich miteingefasst. Dies alles als Auswirkungen der Verkehrsberuhigung. Deshalb ist die Antwort des Gemeinderats auf die Punkte 1 und 2 richtig. Hinsichtlich Punkt 3 gilt es festzuhalten, dass die Gesamtlösung angeblich bereits lange gefunden wurde. Wir verlangen, dass dieser unsinnige Verkehrsversuch endlich abgebrochen wird und man zur Ursprungssituation zurückkehrt, welche keineswegs schlechter war. Die Velofahrenden dürften dankbar dafür sein.

Verena Furrer-Lehmann (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich bestreite das vorliegende Geschäft nicht. Die Fraktion GFL/EVP begrüsst es sehr, dass die Fraktion SP/JUSO die Punkte 1 und 2 der Motion zurückgezogen hat beziehungsweise die ablehnende Antwort des Gemeinderats akzeptiert. Wir hätten der Motion nämlich nicht zustimmen können. Wir erachten es als richtig, dem Gemeinderat den Auftrag zu erteilen, die Verkehrsführung am Thunplatz zu verbessern. Es sollen weitere Verbesserungsmöglichkeiten überprüft werden, denn die Situation ist sowohl für den Fussverkehr, insbesondere aber auch für den Veloverkehr äusserst unbefriedigend. Ich bin der Meinung, dass der Wald nicht noch mehr belastet werden darf, denn er ist das Privileg der Spaziergänger, Mütter mit Kindern und der Leute mit Hunden. Aus diesem Grund sollen die Velos nicht dort durchfahren. Noch etwas Generelles: Ich fahre persönlich sehr häufig den Weg am Waldrand entlang, welcher dem Fuss- und Veloverkehr offen steht. Ich frequentiere den Weg jede Woche zu verschiedenen Zeiten und an unterschiedlichen Tagen und es kommt höchst selten vor, dass ich einem Fussgänger begegne.

Falls es aber doch einmal der Fall ist, erachte ich es als selbstverständlich, dass wir, wie überall im städtischen Gebiet, Verkehrswege miteinander teilen. Wir sind weder gegen eine Verbreiterung noch eine bessere Beleuchtung dieses Weges, aber die gemeinsame Nutzung sollte möglich sein, wenn die Velofahrenden genügend Rücksicht nehmen.

Einzelvotum

Daniel Lerch (CVP): Ich bin über die Umwandlung der Motion in ein Postulat etwas enttäuscht. Ich bin jahrelang mit dem Fahrrad von Gümligen ins Fischermätteli gefahren. Bereits damals war es sehr mühselig über den Thunplatz zu fahren und deshalb habe ich nach einem anderen Weg gesucht. Damals war der Weg entlang des Dählhölzliwaldes nur teilweise für den Veloverkehr geöffnet. Manchmal bin ich trotz des Fahrverbotes dort durchgefahren, insbesondere wenn ich mit den Kindern unterwegs war, denn die Fahrt über den Thunplatz war mit kleinen Kindern eine Tortur und lebensgefährlich. Eine Alternative bildet der im Vorstoss thematisierte Waldweg. Es handelt sich um einen breiten, weder geteerten noch asphaltierten Weg, der mit dem Fahrrad durchaus befahrbar ist. Dieser Weg steigt kontinuierlich und ohne grosse Kurven an. Leider ist mir einmal ein Fussgänger in die Quere gekommen und hat mir mit seinem Knüppel einen Schlag versetzt. Ich erachte diesen Weg dennoch als eine geeignete Alternative zum Thunplatz. Leute mit Kindern, welche von einem Quartier ins andere fahren oder Richtung Thun unterwegs sind, wären sehr dankbar. In meinen Augen wäre der Vorstoss durchaus als Motion tragbar gewesen. Der vom Gemeinderat vorgeschlagene Waldrandweg wird zu einem Spiessrutenlauf, wenn bei schönem Wetter Tennis gespielt wird. Fussgänger schätzen es nicht, wenn sie beim Tennisspiel zuschauen möchten und dabei immer wieder von einem Velo gestört werden.

Beschlüsse

1. Die Punkte 1 und 2 der in ein Postulat umgewandelten Motion Fraktion SP/JUSO (Balsiger/Jordi) sind unbestritten und werden vom Rat stillschweigend überwiesen sowie die Antwort des Gemeinderats zu Punkt 1 und 2 als Prüfungsbericht genehmigt.
2. Der Rat überweist Punkt 3 des Vorstosses als Postulat mit 38 : 23 Stimmen.
3. Der Rat genehmigt die Antwort des Gemeinderats zu Punkt 3 als Prüfungsbericht mit 32 : 28 Stimmen bei 1 Enthaltung.

10 Motion Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Beat Zobrist, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Umgestaltung Ostermundigenstrasse, Abschnitt Zentweg-Pulverweg

Geschäftsnummer 04.000425 / 04/345

Die Ostermundigenstrasse – vormals Kantonsstrasse – ist trotz sehr hoher Verkehrsbelastung (ca. 20 000 Fahrzeuge/Tag) bezüglich Erscheinungsbild und Querschnittsgestaltung inhomogen. Im Abschnitt Zentweg-Pulverweg, Fahrriichtung Stadt, werden Busse durch Velofahrende stark behindert. Umgekehrt sind Velofahrende durch den Busbetrieb und den zeitweise vorherrschenden Kolonnenverkehr permanent grossen Gefahren ausgesetzt. In einer durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung erstellten Unfallanalyse 1979/81 wies die Ostermundigenstrasse im Vergleich mit allen andern Kantonsstrassen pro Kilometer Strecke mit Abstand die höchste Velo-Unfallziffer aus! Während auf der Ortsdurchfahrt Ostermundigen die Unfallschwerpunkte inzwischen saniert werden konnten, ist auf dem vorliegenden Ab-

schnitt alles beim Alten geblieben. Dabei handelt es sich um jenen Abschnitt, welcher von Kindern des Burgfeldquartiers täglich als Schulweg zur Schule Bitzios benutzt werden muss. Auf der im Osten anschliessenden Ortsdurchfahrt Ostermundigen existieren durchgehend Radstreifen in beiden Richtungen. Auf dem im Westen angrenzenden Abschnitt Pulverweg Bushaltestelle Galgenfeld konnte in der Aufwärtsrichtung sowohl für den Fuss- und den Veloverkehr je ein separater Weg realisiert werden. Es geht nun darum, ebenfalls im Mittelabschnitt sowohl für den Fuss- wie für den Veloverkehr befriedigende Verhältnisse herbeizuführen.

Der Gemeinderat wird beauftragt,

1. ein Projekt auszuarbeiten, welches bezweckt,
 - den Fussverkehr im fraglichen Abschnitt durchgehend hinter der geschützten Baumallee zu führen;
 - das frei werdende schmale Trottoir für die Benützung durch Velos umzugestalten (z.B. Radstreifen als Tender Fahrbahn, ev. mit Radwegstein von der Fahrbahn abgesetzter Weg, so dass Velofahrende einander überholen können).
2. Massnahmen für eine kurzfristige Übergangslösung (Schulwegsicherheit) zu erarbeiten (Gestaltung der Zu- und Wegfahrten Waldeck und Friedhofweg sowie Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit bei der unübersichtlichen Friedhofzufahrt), um die Benützung des Wegs entlang der Friedhofmauer durch Velos zu ermöglichen.

Bern, 24. Juni 2004

Antwort des Gemeinderats

Die durchschnittlich 7 m breite Ostermundigenstrasse zwischen Zentweg und Pulverweg/Friedhofweg ist eine bedeutende Verbindung zwischen Ostermundigen und der Stadt Bern. Sie weist eine Verkehrsbelastung von ca. 20 000 Fahrzeugen pro Tag auf. Zu den Hauptverkehrszeiten fährt die Buslinie 10 auf diesem Streckenabschnitt im 5-Minuten-Takt.

Für den Veloverkehr von Ostermundigen Richtung Bern ist das Befahren der Strecke wegen der starken Verkehrsbelastung und der hohen Busfrequenz sehr unangenehm. Erschwerend hinzu kommt die leichte Steigung.

Auch für den öffentlichen Verkehr ist die Situation nicht befriedigend, wenn die Busse der Linie 10 langsamer fahrende Velos wegen des Gegenverkehrs nicht überholen können.

Verbesserungen für den Langsamverkehr, insbesondere für den Veloverkehr, sind nötig und sollten ebenso dem öffentlichen Verkehr zugute kommen.

Zu Ziffer 1:

Auf der Nordseite der Ostermundigenstrasse verläuft zwischen dem Zentweg und dem Libellenweg ein 2 m breites und zwischen dem Libellenweg sowie dem Galgenfeldweg ein 1,5 m breites Trottoir. Vor allem im Bereich der Bushaltestelle wird dieses stark benützt, namentlich von Schülerinnen und Schülern der Fachhochschule und von öV-Benutzenden. Eine Führung des Veloverkehrs auf dem Trottoir wäre deshalb nicht zweckmässig, weil zu konfliktrichtig.

Die heutige Fahrbahnbreite reicht auch nicht aus, um in Richtung Bern einen Velostreifen anlegen zu können. Um den nötigen Platz zu gewinnen, müsste das bestehende Trottoir deshalb abgebrochen und hinter den Bäumen neu erstellt werden, was nur mit grossem baulichen Aufwand und entsprechenden Kosten möglich ist, zumal Privatgrund beansprucht werden muss. Im Abschnitt zwischen dem Zentweg und dem Libellenweg ist öffentlicher Grund für einen Velostreifen und ein Trottoir zwar theoretisch vorhanden, allerdings müsste hier eine Baumreihe entfernt werden. Daher ist auch in diesem Bereich die Inanspruchnahme von Privatgrund nötig.

Der Gemeinderat ist bereit, die technische Machbarkeit sowie Kosten und Nutzen einer Trottoirverlegung noch näher abzuklären und auch alternative Möglichkeiten für eine sicherere

Führung des Veloverkehrs Richtung Bern zu prüfen. Er beantragt dem Stadtrat deshalb, Ziffer 1 der Motion als Postulat erheblich zu erklären.

Zu Ziffer 2:

Auf der Südseite verläuft entlang dem Friedhof und durch einen Grünstreifen von der Strasse abgetrennt ein 3 m breiter Fussweg von der Friedhofstrasse bis zum Zentweg. Da dieser Fussweg genügend breit ist und ausserdem nicht so stark benützt wird, ist das Potenzial an Konflikten Veloverkehr/Fussverkehr hier gering. Daher werden im Zug der flankierenden Massnahmen zur Erschliessung des Zentrums Paul Klee die Voraussetzungen geschaffen, dass Velofahrende diesen Fussweg mitbenützen können.

Die Friedhofausfahrt wird so gestaltet, dass Velofahrende sie besser wahrnehmen und vom Friedhof ausfahrende Fahrzeuge gebremst und auf Velos aufmerksam gemacht werden.

Für den Fuss- und Veloverkehr ebenfalls sicherer gestaltet wird im Hinblick auf die Eröffnung des Zentrums Paul Klee die Kreuzung Ostermundigenstrasse-Friedhofweg. Für Velofahrende wird hier das Linksabbiegen von der Ostermundigenstrasse in den Friedhofweg erleichtert. Zudem wird Richtung Ostermundigen die Auffahrt auf den Fussweg entlang dem Friedhof verbessert, so dass den Velofahrenden eine attraktive Alternative zur stark befahrenen Ostermundigenstrasse zur Verfügung stehen wird.

Stadteinwärts soll den Velofahrenden eine Linksabbiegemöglichkeit im Bereich Zentweg angeboten werden, damit sie den Fussweg entlang dem Friedhof sicher erreichen. Die Planung dafür ist im Gang.

Die beschriebenen Massnahmen dienen vor allem Velofahrenden, die über den verkehrsberuhigten Friedhofweg via Zentrum Paul Klee das Kirchenfeld und die südlichen Stadtteile erreichen wollen. Velofahrende Richtung Breitenrain/Stadtzentrum müssen bei der Benützung dieses Fusswegs im Kreuzungsbereich mit der Friedhofstrasse die Ostermundigenstrasse wieder queren, allerdings gesichert durch eine Lichtsignalanlage. Die meisten werden vermutlich weiterhin die Ostermundigenstrasse benützen, weshalb es sinnvoll ist, für diese Strecke zusätzliche Überlegungen gemäss Ziffer 1 anzustellen. In diesem Sinn nimmt der Gemeinderat auch Ziffer 2 als Postulat entgegen.

Antrag

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

Motionär *Beat Zobrist* (SP): Die Ostermundigenstrasse ist die Hauptverbindungsstrasse zwischen Ostermundigen und Bern und führt am Schosshaldenfriedhof vorbei. Wenn man am Schosshaldenfriedhof vorbei stadteinwärts fährt, führt die Strasse bergauf und ist ganz schmal. Da die Velofahrenden aufgrund der Steigung nur langsam vorwärts kommen, können die Autos und Busse sie nicht überholen, weil die Strasse zu schmal ist. Es hätte jedoch genügend Platz, wenn man stadteinwärts auf der rechten Seite den Gehsteig als Veloweg benutzen würde. Hinter der geschützten Baumallee wäre zudem ausreichend Platz, um einen neuen Fussweg zu gestalten und somit hätte man je getrennte Wege für die Velos beziehungsweise die Fussgänger. Unsere Motion fordert diese Umgestaltung, die zwar einiges kosten, aber einen hohen Nutzen bringen würde. Der Gemeinderat hat das Problem gut analysiert und erkannt, erachtet die Kosten aber zu hoch und schlägt eine gefährliche Lösung vor, nämlich die Strasse stadteinwärts nach links zur Mauer des Schosshaldenfriedhofs zu überqueren. Dort befindet sich in der Tat ein etwa vier Meter breiter Asphaltweg, der bisher nur von Fussgängerinnen und Fussgängern benutzt wurde. Der Gemeinderat schlägt somit vor, dass die Velos links abbiegen und diesen Weg zusammen mit den Fussgängerinnen und Fussgängern benutzen. Nach 200 Metern ist die Friedhofmauer zu Ende, die Velos müssen die Strasse wiederum überqueren und auf der rechten Seite auf dem Fahrradweg weiterfah-

ren. Die Fraktion SP/JUSO ist grundsätzlich dagegen, dass Velofahrende und Fussgänger sich Wege teilen müssen, denn dies birgt immer gewisse Gefahren in sich. Die Gefahr geht im vorliegenden Fall nicht von denjenigen aus, welche die Strasse zum Friedhof hin überqueren, denn sie fahren langsam und diese Möglichkeit würde wohl lediglich von den Schülerinnen und Schülern des Bitzius-Schulhauses genutzt werden. Die eigentliche Gefahr stellen diejenigen Velofahrenden dar, welche stadtauswärts und somit abwärts fahren. Man stelle sich die gefährliche Situation vor, die sich daraus für die Fussgängerinnen und Fussgänger ergibt, welche oftmals hoch betagte Menschen sind, die zum Friedhof gehen. Aus diesem Grund lehnen wir diesen Vorschlag ab. Wir möchten, dass der Gemeinderat unseren Vorschlag anpackt und eine Lösung findet. Dieser Weg ist das einzige Stück auf der ganzen Ostermundigenstrasse, welches keinen Velostreifen beziehungsweise Veloweg hat. Interessanterweise wurde der Stadt dieses Wegstück als letztes vom Kanton übergeben. Es fragt sich, ob hier nicht noch der Kanton beigezogen werden könnte, denn es handelt es sich um die Hauptverbindung Ostermundigen-Bern. Zudem ist es ein wichtiges Wegstück für den öffentlichen Verkehr. Es würde sich um eine langfristig wirksame Investition handeln, die zudem wesentlich billiger wäre als die neue Autobahnausfahrt beziehungsweise -einfahrt im Grauholz. Die SP/JUSO-Fraktion hält an der Motion fest.

Fraktionserklärungen

Christoph Müller für die Fraktion FDP: Ich kann Beat Zobrist meine volle Zustimmung geben. Die Verhältnisse sind in der Tat prekär und es besteht Handlungsbedarf. Die Fraktion FDP ist mit der Zielrichtung des Vorstosses einverstanden. Mit den Lösungsvorschlägen aber, welche detailliert die Lösungen vorgeben und keinerlei Spielraum für allfällige vernünftigeren Lösungen lassen, haben wir etwas Mühe. Man muss dem Gemeinderat den nötigen Spielraum für die Lösungssuche bei der Umsetzung zubilligen. Auch wir sind der Meinung, dass die zweifache Überquerung der Ostermundigenstrasse nicht des Rätsels letzte Lösung ist, aber der Gemeinderat sollte die Möglichkeit haben, eine bessere Lösung zu finden. Wir können den Punkten 1 und 2 in der Motionsform nicht zustimmen. Einer Umwandlung beider Punkte in ein Postulat im Sinne der Gemeinderatsantwort könnten wir jedoch unsere Zustimmung geben. Der Gemeinderat stellt den Sachverhalt korrekt dar und hat die nötigen Massnahmen eingeleitet. Aus diesem Grund werden wir der Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht zustimmen. Die Ausfahrt beim Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs stellt einen prekären Gefahrenpunkt dar, bei welchem eine wirksame Übersicht geschaffen werden muss. Wir wollen offen lassen, mit welchen Mitteln dies geschehen soll; sei dies mit einer breiteren Lücke in der Mauer oder einer Spiegeleinrichtung.

Erich Ryter (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Wenn die Situation an der Ostermundigenstrasse tatsächlich so dramatisch ist, würde man dort am besten gar nicht mit dem Fahrrad durchfahren. Die Fraktion SVP/JSVP unterstützt die vorliegende Motion nicht. Wir sind nicht gegen Verbesserungen der Sicherheit im Strassenverkehr, allerdings gilt es auch hier, eine gewisse Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen. Die Situation auf der Ostermundigenstrasse im Abschnitt Zentweg-Pulverweg zeigt eine vor allem während der Stosszeiten durch verschiedenste Verkehrsteilnehmende stark frequentierte Strasse. Dies erfordert die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden, namentlich der Velofahrenden, welche sich oftmals um die allgemein geltenden Verkehrsregeln foutieren und so durch ihr fehlerhaftes Verhalten gefährliche Situationen provozieren. In der Motion wird der Veloverkehr einmal mehr priorisiert, was zu einer weiteren Freikarte für Rücksichtslosigkeit vor allem gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern führt. Es ist uns zudem neu, dass die Fraktion SP/JUSO grundsätzlich gegen Mischverkehr ist. Wir gehen mit dem Gemeinderat bezüglich seiner Antworten auf die vorliegende

Motion einig. Wir lehnen Punkt 1 als Motion wie auch als Postulat ab. Wir möchten nicht, dass privater Grund tangiert wird. Dies wäre bei Punkt 1 der Fall. Punkt 2 lehnen wir ebenfalls ab, würden ihm aber in der Form eines Postulats zustimmen. Ich möchte zudem darauf hinweisen, dass im Zusammenhang mit der Erschliessung des Zentrums Paul Klee einige Verbesserungen für sämtliche Verkehrsteilnehmende vorgenommen wurden.

Beschluss

Die Motion wird vom Rat mit 38 : 20 Stimmen überwiesen.

11 Postulat Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Beat Zobrist, SP): Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden auf dem Kornhausplatz

Geschäftsnummer 04.000413 / 04/337

Dieses Postulat zielt darauf ab, die Benützung der Bus-/Tramdurchfahrten Kornhausplatz-Nord (Richtung Nord-Süd) und Kornhausplatz-Süd (Richtung Süd-Nord) zu legalisieren. Im Abschnitt Kornhausplatz Nord geht es insbesondere darum, den heute bestehenden Zwang aufzuheben, mit dem Velo via Fussgängerzone über den Platz fahren zu müssen.

Kornhausplatz Nord

Nach der Umgestaltung unterstellte die Stadt die Bus-/Tramdurchfahrt Kornhausplatz-Nord in Richtung Nord-Süd einem dreiteiligen Verbotssignal, das es nach Signalisationsverordnung SSV gar nicht gibt: Anstelle des bei Signal 3.14 „Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder“ verwendeten Symbols für Motorfahrräder wurde – von blossen Auge für Verkehrsteilnehmende nicht zu erkennen! – das Fahrrad-Symbol eingesetzt. Die Täuschung hat dazu geführt, dass heute drei von vier Velofahrten, statt wie vorgesehen der Länge nach durch die Fussgängerzone, via Tram-/Busdurchfahrt stattfinden – ein „Regel abweichendes“ Verhalten, welches angesichts des erwähnten Fantasiesignals kaum geahndet werden könnte. Im Gegenteil, Fussgängerinnen und Fussgänger schätzen es, dass sich ein wesentlicher Teil des Veloverkehrs auf die Tram-/Busdurchfahrt verlagert hat.

Kornhausplatz Süd

Auf dem Kornhausplatz-Süd darf die Bus-/Tramdurchfahrt in Richtung Süd-Nord von Velos nicht benützt werden. Dies zwingt Velofahrende dazu, den Kornhausplatz via Hotelgasse, Zibelegässli und obere Rathausgasse zu umfahren – ein Umweg, welcher mehr neue Konflikte entstehen lässt als auf der Durchfahrt über den Kornhausplatz vermieden werden können.

Im Interesse eines angenehmen Nebeneinanders von Velo-, Fussgänger- und öffentlichem Verkehr sowie der Anlieferung wird der Gemeinderat gebeten,

1. das fragliche Fantasiesignal beim Kornhausplatz-Nord durch Signal 3.14 „Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder“ zu ersetzen und damit den eingespielten Betriebszustand nachträglich zu sanktionieren;
2. das Signal 2.01 „Allgemeines Fahrverbot“ auf dem Kornhausplatz-Süd durch Signal 3.14 „Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder“ zu ersetzen.

Punkt 2 ist Voraussetzung, um auf der im Einbahnsystem betriebenen Amthausgasse Gegenverkehr von Velofahrenden (stadtabwärts) zuzulassen – ein Erfordernis, welches sich nach erfolgter Umgestaltung des Casinoplatzes im Interesse der Verkehrssicherheit aufdrängen wird.

Bern, 24. Juni 2004

Antwort des Gemeinderats

Die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr hat zusammen mit der Stadtpolizei Bern und Bernmobil sowie weiteren Fachleuten geprüft, ob es möglich und zweckmässig ist, Velofahrenden zu gestatten, am Kornhausplatz und am Theaterplatz (im Postulat als „Kornhausplatz Süd“ bezeichnet) die Tram- bzw. Busdurchfahrt zu benützen.

Die derzeitige Signalisation ist, rechtlich gesehen, nicht gültig; Verstösse dagegen könnten mithin nicht geahndet werden. Die Polizei hat dementsprechend bisher auch keine Sanktionen gegen widerhandelnde Velofahrerinnen und Velofahrer ergriffen.

Das Fahrverbot auf der Tram- und Busdurchfahrt und das Abdrängen des Veloverkehrs in den Fussgängerbereich auf dem Kornhausplatz ist in der Tat sehr problematisch, zumal angesichts der hohen Fussgängerfrequenzen. Wenn die Fussgängerfläche in den Sommermonaten durch Aussenbestuhlungen zusätzlich verkleinert wird, häufen sich die Konflikte zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden erst recht. Es liegt auch nicht im Interesse von Bernmobil, dass Tram- und Busbenutzende in den Ein- und Aussteigeräumen vom Veloverkehr behindert werden.

Am Theaterplatz ist es ebenso wenig sinnvoll, Velofahrende in die Illegalität zu drängen. Die derzeitige Signalisation wird kaum beachtet. Der Umweg via Hotelgasse-Zibelegässli-obere Rathausgasse ist für Velofahrende nicht attraktiv und hat zudem mehr Konfliktpotenzial als die Fahrt über den Theaterplatz.

Heute benützen die Velofahrenden sowohl am Kornhaus- als auch am Theaterplatz trotz des Verbots die Tram- und Busdurchfahrt, wenn diese frei ist. Ist sie durch haltende Busse oder Trams verstellt, warten die Velofahrerinnen und Velofahrer entweder hinter den Fahrzeugen oder sie weichen in den Fussgängerbereich aus. Diese Praxis hat sich leider eingespielt, wird aber nicht von allen Beteiligten akzeptiert.

Antrag

Dem Stadtrat wird beantragt, das Postulat erheblich zu erklären. Die Antwort gilt als Prüfungsbericht.

Postulant *Beat Zobrist* (SP): Beim Kornhausplatz haben wir Mischverkehr Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger. Es ist den Velofahrenden nicht gestattet, die Tram- beziehungsweise Busdurchfahrt zu benützen. Es wäre jedoch sinnvoll, den Velofahrenden diese schnellere Durchfahrt zu erlauben, denn damit würde wohl weder der Bus- noch der Tramverkehr behindert; es würde vielmehr eine Gefahrenreduktion für die Fussgängerinnen und Fussgänger bedeuten. Die Velos fahren trotz des Verbots durch. Nota bene ist die Durchfahrt auch den Autos nicht erlaubt. Wenn von den Bürgerlichen zu hören ist, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende genauso gebüsst werden müssten wie Automobilistinnen und -mobilisten, möchte ich darauf hinweisen, dass letztere oftmals den Blinker nicht stellen, am Steuer telefonieren, auf dem Gehsteig parken, das Tempo überschreiten, Abbiegeverbote missachten oder Fahrverbote nicht beachten. Wenn nur schon jedes tausendste Auto für sein fehlerhaftes Verhalten gebüsst würde, wären die Stadtfinanzen wohl saniert. Die Höhe der Bussen hängt mit dem Gefahrenpotential zusammen, welches von den jeweiligen Verkehrsteilnehmenden ausgeht. Der Gemeinderat hat bezüglich der Situation am Kornhausplatz das Problem sehr gut erkannt und schreibt sogar, dass die derzeitige Signalisation am Kornhausplatz rechtlich gesehen nicht gültig ist und damit Verstösse nicht geahndet werden können. Die Signalisation müsste geändert werden. Dies begrüssen wir. Nun stellt sich jedoch das Problem, dass der Gemeinderat bislang nichts unternommen hat und in seiner Antwort auch keine Vorschläge für eine allfällige Veränderung anführt. Es muss sich hierbei um einen

Fehler handeln, denn wir sind davon überzeugt, dass diejenigen, welche die Antwort geschrieben haben, Gutes im Sinne haben. Es macht uns jedoch etwas ratlos, warum keine Massnahmen vorgeschlagen werden. Aus diesem Grund können wir die Antwort des Gemeinderats nicht als Prüfungsbericht akzeptieren.

Fraktionserklärungen

Simon Glauser (JSVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Die Fraktion SVP/JSVP ist nicht grundsätzlich gegen alles, was den Veloverkehr betrifft. Ich möchte den Vorwürfen von Beat Zobrist gegen Automobilistinnen und -mobilisten entgegenhalten, dass ich als Bewohner des Veloquartiers Länggasse und täglicher Autofahrer auch zu kämpfen habe. Da gibt es Velofahrende, welche ohne ein Zeichen zu geben mit voll bepacktem Fahrrad schwankend in gefährlicher Weise in die Strasse fahren. Wenn ich nun als korrekt fahrender Lenker einen solchen Velofahrer überfahre, muss ich am Ende ins Gefängnis und mir ein schlechtes Gewissen machen. Wir befürworten Punkt 1 des Postulats; den Velofahrenden soll die Benützung der Bus- und Tramdurchfahrt gestattet und das fragliche Signal durch Signal 3.14 ersetzt werden. In der Folge müsste das Schild „Fussgängerzone ausgenommen Velofahrer“ entfernt werden. Ich gehe davon aus, dass dies auch im Sinne der Postulanten ist und die Velofahrenden entsprechend nur noch auf der Bus- und Trampspur fahren. Zu Punkt 2: Wir sehen nicht ein, warum die Velofahrenden nicht via Hotelgasse fahren sollten, denn dies ist unseres Erachtens sicherer. Wenn man von der Kirchenfeldbrücke auf den Kornhausplatz fährt, ist das genauso gefährlich, wie wenn man dies von der Kornhausbrücke her tut. Punkt 2 des Postulats werden wir deshalb ablehnen.

Stephan Hügli-Schaad für die Fraktion FDP: Sicherheitsvorschriften werden nicht nur gemacht, um Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger vor Autos zu schützen und umgekehrt, sondern zuweilen auch, um sich vor sich selber zu schützen. Wenn es beispielsweise Sicherheitsvorschriften gibt, welche im Strafgesetzbuch mit fünf Jahren Zuchthaus bedroht werden, macht das auch Sinn. Prävention wird in erster Linie für diejenigen betrieben, welche etwas benützen oder konsumieren. Entsprechend macht es wenig Sinn, wenn ein Fussgänger bei Rotlicht die Strasse überquert und noch weniger Sinn macht es, wenn dies ein Autofahrer tut. In belasteten Gebieten soll es darum gehen, miteinander Regeln aufzustellen, diese durchzusetzen und dann auch einzuhalten. Wenn alle Verkehrsteilnehmenden aufmerksam wären, würde es entsprechend weniger Unfälle geben. Die Fraktion FDP wird das vorliegende Postulat unterstützen. Es geht uns jedoch mit der Antwort des Gemeinderats ähnlich wie den Postulantinnen und Postulanten, denn wir verstehen nicht, was der Gemeinderat mit seinem Antrag eigentlich bezwecken möchte.

Einzelvotum

Beat Schori (SVP): Es wäre der Gesundheit der sich ständig ärgernenden Velofahrerinnen und Velofahrern zuträglicher, im hintersten Winkel des Muotatals zu leben, wo es praktisch keine Autos gibt.

Direktorin TVS Regula Ritz für den Gemeinderat: Es ist richtig, dass die Antwort des Gemeinderats gegen aussen offen lässt, welche Massnahmen nun in Erwägung gezogen werden. Der Gemeinderat hat das Problem erkannt. Es ist bereits heute möglich, auf dem Kornhausplatz ohne Sanktionen befürchten zu müssen, den Tramgeleisen entlang zu fahren, wie dies im Postulat gefordert wird. Es muss lediglich noch die Signalisation geändert werden. Dies werden wir im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskompromisses Etappe II realisieren. Wir

müssen dann ohnehin den gesamten betreffenden Raum neu signalisieren und markieren. Insofern sollten spätestens nach den Sommerferien klare Verhältnisse herrschen und die Signalisation der Realität sowie dem Willen des Gemeinderats, das Anliegen von Beat Zobrist umzusetzen, entsprechen.

Beschlüsse

1. Punkt 1 des Postulats Fraktion SP/JUSO Balsiger/Zobrist ist unbestritten und wird vom Rat stillschweigend überwiesen.
2. Punkt 2 des Postulats wird vom Rat mit 46 : 16 Stimmen überwiesen.
3. Der Rat lehnt die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht mit 29 : 33 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

12 Postulat Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Fuss- und veloverkehrsfreundliches Bern: Abstimmen der Anwendungs-Grundsätze bei der Strassenmarkierung an jene des Kantons

Geschäftsnummer 04.000461 / 05/043

Die Schweiz differenziert markierte Linien und Piktogramme nach den Farben weiss und gelb:

- Gelb wird verwendet, wenn sich die Markierung an eine einzelne Verkehrsteilnehmerkategorie (Fussverkehr, Veloverkehr, Busverkehr) richtet, z.B. Fussgängerüberwege, Bus- und Radstreifen etc.).
- Weiss wird verwendet, wenn die Markierung für alle Verkehrsteilnehmenden gleichsam bestimmt ist, z.B. Sicherheitslinien, Randlinien, Trennlinien von Fahrstreifen etc.

Die Signalisationsverordnung SSV lässt bei Radstreifen – ausser bei „ausgeweiteten Radstreifen“ – offen, ob die Warte- (Kein Vortritt) oder die Haltelinie (Stoppstrasse, Haltebalken vor Lichtsignalen) in Weiss oder Gelb zu markieren ist. Bei „ausgeweiteten Radstreifen“ ist seit 1994 jedoch ausdrücklich „Gelb“ vorzusehen. Dies bewog den Kanton, bei Radstreifen auch im Fall von Halte- und Wartelinien generell auf „Gelb“ umzustellen.

Die Stadt sah damals von einer Umstellung von „Weiss“ auf „Gelb“ ab mit der Begründung, der Ersatz „eingelegerter Markierung“ (eine in der Stadt früher verbreitete Markierungsform) durch neuartige Markierungsfarben sei aufwändig und teuer.

Im Zuge baulicher Erneuerung der Strassenbeläge ist heute die „eingelegte Markierung“ auch in Bern praktisch überall verschwunden. Trotzdem hält die Stadt bei der Ausführung neuer Markierungslinien an der nun nicht mehr begründbaren Sonderlösung fest.

Eine weitere Abweichung zwischen kantonaler und kommunaler Praxis betrifft den Einsatz von Sperrflächen. Hier wäre bei Übernahme der Kantonspraxis sogar ein Spareffekt erzielbar. Die Verwendung unterschiedlicher Praxen auf kleinem Raum bei der Anwendung von Markierungslinien verunsichert und setzt die Akzeptanz solcher Linien herab, was den Interessen der Verkehrssicherheit zuwider läuft.

Der Gemeinderat überprüft seine Praxis in Sachen Strassenmarkierungslinien und erklärt sich bereit – ausser in begründeten Fällen – bis spätestens 2007 auf die Richtlinien des Kantons umzustellen.

Bern, 2. September 2004

Antwort des Gemeinderats

Zur Verwendung der Farbe von Warte- und Haltelinien hält die Signalisationsverordnung im Artikel 75 Folgendes fest:

¹ Die Haltelinie (weiss, ununterbrochen, quer zur Fahrbahn) zeigt an, wo die Fahrzeuge beim Signal «Stopp» und gegebenenfalls bei Lichtsignalen, Bahnübergängen und Fahrstreifen für den abbiegenden Verkehr usw. halten müssen. Der vorderste Teil des Fahrzeugs darf die Haltelinie nicht überragen.

² [...]

³ Die Wartelinie (Reihe weisser Dreiecke quer zur Fahrbahn) zeigt an, wo die Fahrzeuge beim Signal «Kein Vortritt» gegebenenfalls halten müssen, um den Vortritt zu gewähren. Der vorderste Teil des Fahrzeugs darf die Wartelinie nicht überragen.

⁴ [...]

⁵ [...]

⁶ Halte- oder Wartelinien, die sich ausschliesslich an die Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern richten (z.B. auf Radstreifen, Radwegen), können gelb sein.

Der letztgenannte Absatz 6, der die gelbe Markierung von Halte- oder Wartelinien erlaubt, ist seit dem 1. Juni 1998 in Kraft. Bis im Sommer 2004 hielt die Stadt Bern gemäss der früheren Fassung an der *nach wie vor rechtsgültigen* weissen Markierung von Haltebalken und Wartelinien fest. Dann wurde die Praxis der neuen Kann-Bestimmung angepasst. Seither werden Halte- und Wartelinien, sofern sie sich ausschliesslich an den Fahrrad- und Motorfahrradverkehr richten, gelb markiert. So ist es beispielsweise an der Schanzenstrasse und im Fischermätteli geschehen.

Auch in Bezug auf die Markierung von Sperrflächen wurde die Praxis geändert: Seit Sommer 2004 werden Sperrflächen nur noch sehr zurückhaltend eingesetzt, da sie sich in städtischen Verhältnissen, z.B. bei grossem Parkierdruck, nicht unbedingt bewähren. An der Tellstrasse etwa wurden die weiss markierten Sperrflächen immer wieder zum Parkieren missbraucht, was sowohl bei der Anwohnerschaft als auch bei den mit einer Busse bedachten Automobilistinnen und Automobilisten grossen Ärger auslöste.

Zwischen den kantonalen und den städtischen Fachstellen für die Strassenmarkierung wurden in letzter Zeit die Kontakte intensiviert, was eine gemeinsame Weiterentwicklung der Markierungspraxis erlauben wird.

Antrag

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

Beschluss

Das Postulat ist unbestritten und wird vom Rat stillschweigend überwiesen.

13 Motion Fraktion SP (Irene Graf Lerch) vom 30. Mai 1996: Wohnstadt Bern – Vermietung stadteigener Liegenschaften: Kostenmiete kombiniert mit Subjekthilfestatt Giesskanne; Abschreibung (Punkt 3)

Geschäftsnummer 98.000694 / 05/027

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, den erheblich erklärten Punkt 3 der Motion abzuschreiben.

Urs Frieden (GB) für die Kommission PVS: Die Kommission PVS empfiehlt dem Rat die Abschreibung von Punkt 3 der vorliegenden Motion und damit dem Antrag des Gemeinderats zu folgen. Die Fraktion GB/JA! wird einer Abschreibung ebenfalls zustimmen. Aus rechtlichen Gründen wurde dieser Punkt obsolet. Dies aufgrund der Einführung von NSB, dem kantonalen Gesetz und der kantonalen Verordnung über die öffentliche Sozialhilfe sowie aufgrund des kantonalen Finanz- und Lastenausgleichsgesetzes. Die Liegenschaftsverwaltung kann keine Zuschüsse mehr geben, weil sie via Lastenausgleich nichts mehr zurückerstattet bekommt. Dies im Gegensatz zum Sozialdienst, welcher lastenausgleichsberechtigt ist. So sinnvoll die Motion und ihr Punkt 3 auch sein mag, sie wurde im Laufe der vergangenen acht Jahre juristisch überholt. Es macht keinen Sinn, eine Parallelorganisation zum Sozialdienst aufzubauen. Man könnte jedoch mit einem Vorstoss den Sozialdienst mit denselben Anliegen anvisieren. Es stellt sich allenfalls die Frage, ob Artikel 23 des Fondsreglements angepasst werden sollte. Dies hat insofern keine Eile als es sich um eine „kann“-Formulierung handelt. Dieser Artikel könnte jedoch im Rahmen einer allfälligen Teil- oder Gesamtrevision des Fondsreglements korrigiert werden.

Daniele Jenni (GPB): Ich stelle dem Rat den Antrag, Punkt 3 der vorliegenden Motion nicht abzuschreiben. Rechtlich besteht kein zwingender Grund, dass Artikel 23 des Fondsreglements nicht mehr angewandt werden könnte. Die vorher erwähnten Gründe können nicht zum Tragen kommen, weil das Fondsreglement eine besondere Bestimmung ist, die als solche den allgemeinen Bestimmungen des NSB vorausgeht. Es trifft zwar zu, dass Auszahlungen wie Subjekthilfe an Personen und Familien mit beschränktem Einkommen sowie Mietzinszuschüsse nicht unter das Finanz- und Lastenausgleichsgesetz des Kantons fallen, aber es ist eine politische Frage, ob man diese Zuschüsse trotzdem auszahlen möchte oder nicht. Es muss dabei einfach berücksichtigt werden, dass vom kantonalen Finanz- und Lastenausgleich keine entsprechende Abgeltung erfolgen wird. Es besteht aber keine rechtliche Bindung, welche das Auszahlen eines Zuschusses verhindern würde. Die Frage, ob es obsolet geworden ist, direkte Zuschüsse durch den Fonds zu geben, ist wiederum eine politische Frage, welche vorerst rechtskräftig durch Artikel 23 des Fondsreglements entschieden worden ist, welcher besagt, dass solche Zuschüsse möglich sind. Es macht jedoch inhaltlich für die betroffenen Personen einen Unterschied, ob sie einen Mietzinszuschuss aufgrund des Fondsreglements erhalten, weil sie ein beschränktes Einkommen haben, oder ob sie die ganze Sache mit der Sozialhilfe über sich ergehen lassen müssen. Dies beinhaltet eine genaue Untersuchung aller privaten und finanziellen Verhältnisse. Es ist jedoch entscheidend, dass die Bestimmung nach wie vor gilt. Es geht jedoch nicht an, eine solche geltende Bestimmung nicht anzuwenden, indem man darauf verzichtet, die entsprechenden Ausführungsbestimmungen durch den Gemeinderat zu verlangen. Man kann sich überlegen, ob Artikel 23 im Rahmen einer Revision des Fondsreglements beibehalten werden soll. Bei dieser Gelegenheit könnte man sich dann auch die Frage nach der Abschreibung von Punkt 3 der vorliegenden Motion stellen. Dass man den Antrag auf Abschreiben bereits heute stellt, bedeutet folgendes: Die Bestimmung und die Möglichkeit bestehen nach wie vor im Fondsreglement, wir gedenken jedoch, das Fondsreglement in diesem Punkt nicht mehr zu beachten und von dieser ausdrücklich bestehenden Möglichkeit keinen Gebrauch mehr zu machen. Dies käme der Vorwegnahme eines politischen Entscheids über die Revision des Fondsreglements in diesem Punkt gleich. Dies erachte ich als unzulässig. Folgende Punkte sprechen dafür, dass die Abschreibung von Punkt 3 nicht vorgenommen wird: Es muss Mietzinszuschüsse geben, ohne dass eine Person, welche diese benötigt, direkt über die Sozialunterstützung gehen muss. Zudem müssen die politischen Entscheide, was im Rahmen des Fondsreglements geändert werden muss und was nicht, im Zuge einer korrekten Revision des Fondsreglements behandelt werden. Des Weiteren müssen Entschei-

de, ob überwiesene Vorstösse in diesem Zusammenhang abgeschrieben werden können oder nicht, im Rahmen einer solchen Revision gefällt werden und dürfen nicht einfach als faktische Vorwegnahme ohne eine entsprechende Revision erfolgen. Es wäre vernünftig, die Abschreibung erst dann vorzunehmen, wenn im Rahmen einer korrekten Revision über das Fondsreglements entschieden wird.

Beschluss

Der Rat stimmt der Abschreibung von Punkt 3 der Motion Fraktion SP mit 44 : 6 Stimmen bei 6 Enthaltungen zu.

14 Reglement über Bonus und Malus bei der wirkungsorientierten Verwaltungsführung (Bonus-Malus-Reglement; BMR)

Geschäftsnummer 04.000067 / 04/353

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat beschliesst das Reglement über Bonus und Malus bei der wirkungsorientierten Verwaltungsführung (Bonus-Malus-Reglement; BMR) gemäss Beilage.
2. Das Ratssekretariat wird mit der Publikation beauftragt.
3. Der Gemeinderat wird mit der Inkraftsetzung beauftragt.

Antrag Budget- und Aufsichtskommission BAK

Nicht-Eintreten

Eventualantrag Budget- und Aufsichtskommission BAK

Der Stadtrat beauftragt die BAK mit der materiellen Behandlung des Bonus-Malus-Reglements.

Catherine Weber (GB) für die Kommission BAK: Ich gehe davon aus, dass alle den vorliegenden Antrag des Gemeinderats inklusive Reglement und Verordnung gelesen haben und dass die Bonus-Malus-Frage in den Fraktionen und Parteien im Hinblick auf die heutige Diskussion behandelt wurde. Nach längerem Hin und Her wird heute vom Stadtrat bezüglich Bonus-Malus der Grundsatzentscheid erwartet, ob er NSB mit oder ohne Bonus-Malus möchte. Zur Klärung der Ist-Situation: In der Gemeindeordnung steht nicht explizit, dass ein Bonus-Malus-System zur Einführung von NSB gehört. Es steht lediglich, dass der Stadtrat in einem Reglement die Grundsätze festlegt, wie mit nicht beanspruchten Globalkrediten oder Kreditüberschreitungen zu verfahren sei. Auch in der Abstimmungsbotschaft vom 9. Februar 2003 wurde Bonus-Malus mit keinem Wort erwähnt. Es wurden also zu keinem Zeitpunkt irgendwelche feste Versprechen gemacht. Wenn der Stadtrat auf die definitive Einführung eines Bonus-Malus-Reglements verzichtet, muss bei der nächsten Revision der Gemeindeordnung Absatz 4 von Artikel 54 ersatzlos gestrichen werden. Wie es vor einem Jahr mit dem Gemeinderat ausgehandelt wurde, hat die BAK für die Sitzung vom 25. April ein überarbeitetes Reglement sowie den Entwurf einer zugehörigen Verordnung erhalten. Der Gemeinderat ist allerdings nur gerade auf eine Empfehlung der BAK eingegangen, nämlich auf die Verteilung von Bonus und Malus auf 50 zu 50 statt den ursprünglich geplanten 60 zu 40. Die Umsetzungskommission NSB hat sich zuhause der BAK ebenfalls mit dem überarbeiteten Reglement und der Verordnung auseinandergesetzt. Sie ist mit 4 : 3 Stimmen knapp zum Schluss gekommen, dass, wenn man ein Reglement möchte, alle Bestimmungen, welche der Gemeinderat im Verord-

nungsentwurf vorgebracht hat, unbedingt ins Reglement eingefügt werden müssten. Es sind bereits viele Stunden und Wochen in die Bonus-Malus-Frage investiert worden. Es gibt zahlreiche Argumente dafür und dagegen. Letztendlich ist die Frage nach Bonus und Malus schlichtweg eine Glaubensfrage. Die Kommission BAK beantragt dem Stadtrat Nichteintreten und damit auf die definitive und flächendeckende Einführung von Bonus-Malus zu verzichten. Dieser Entscheid wurde in der BAK mit 6 : 3 Stimmen gefällt. Zwei Kommissionsmitglieder waren für jene Sitzung entschuldigt. Die BAK hatte verschiedene Unterlagen zur Hand. Unter anderem eine bis Ende 2003 aufdatierte Bonus-Malus-Übersichtsliste der NSB-Pilotprojekte. In den NSB-Piloten wurden von 1996 bis 2003 total 4 Mio. Franken Bonus und 35 000 Franken Malus erwirtschaftet oder berechnet. Aus der Liste der bisher bei den Piloten verwendeten Boni ist ersichtlich, wofür das Geld gebraucht beziehungsweise zurückgestellt wurde. Die Meinungen gehen auseinander in der Frage, ob es sich hierbei um sinnvolle Investitionen handelte oder ob damit nicht vielmehr Anschaffungen oder Beiträge finanziert wurden, die im Grunde über das ordentliche Budget oder über einen Nachkredit hätten finanziert werden sollen. Ich erlaube mir einen kurzen Ausflug ins Personalreglement. Gemeinderat Kurt Wasserfallen hat in der BAK auf Artikel 43 des Personalreglements beziehungsweise auf Artikel 85 der Personalverordnung verwiesen. Es stehen pro Jahr pro Mitarbeiterin beziehungsweise Mitarbeiter 40 Franken für die Finanzierung von Personalveranstaltungen wie Teamausflüge oder Weihnachtssessen zur Verfügung. Ich habe beim Personalamt zusätzliche Erkundigungen eingeholt. Dieser Betrag wird offenbar in aller Regel auch bezogen. Zusätzlich stehen für sogenannte Aufmerksamkeiten beispielsweise anlässlich von Dienstjubiläen oder Pensionierungen sowie für besondere Fälle wie Spitalaufenthalt, längere Krankheit oder Hochzeit bescheidene, aber als Zeichen der Anerkennung sehr wichtige persönliche Beiträge zur Verfügung. Es handelt sich hierbei um den Betrag von 50 Franken beziehungsweise 150 Franken bei der Pensionierung. Des Weiteren sieht das Personalreglement Prämien für herausragende Leistungen und für Verbesserungsvorschläge vor. Im Jahre 2004 wurden 28 solche Prämien in einer Gesamthöhe von 24 700 Franken ausbezahlt, wobei sich die Beträge zwischen 150 und 2500 Franken bewegten. In diesem Jahr wurden bisher fünf solche Prämien von insgesamt 3700 Franken ausbezahlt. Bei der Berechnung der Boni für die gesamte Stadtverwaltung für das Jahr 2004 haben vier Abteilungen freiwillig teilweise oder ganz auf ihren Bonus verzichtet. Ansonsten hätte die Rechnung 2004, gemäss einer ersten Bonus-Berechnung aller Abteilungen, ein beachtliches Defizit ausgewiesen. Damit jedoch für 2004 eine ausgeglichene Rechnung präsentiert werden konnte, wurde die Summe der Boni von 3,1 Mio. auf 972 500 Franken zurückgeschraubt. Man hatte die Wahl, den ganzen Bonusbetrag mit der Abschreibung der altrechtlichen Schulden zu kompensieren oder aber die Boni bei allen Abteilungen zu kürzen. Eine Kürzung wäre jedoch auf grosses Unverständnis gestossen. Aus diesem Grund haben die Finanzverwaltung, die Steuerverwaltung, das Tiefbauamt und das Finanzinspektorat mehr oder weniger freiwillig ganz oder teilweise auf ihren Bonus verzichtet. Die BAK hat zum vorliegenden Reglement und zur Verordnung lediglich eine Eintretensdebatte geführt. Dabei wurden folgende Punkte und Fragen erörtert: Ist es wirklich ein Bonus-Malus-System, welches die Leute zu guten Leistungen zugunsten einer gut funktionierenden Stadtverwaltung motiviert oder liegt der Grund der Motivation nicht vielmehr bei der Stadt als insgesamt guter und sozialer Arbeitgeberin? Gehört zu NSB zwingend ein Anreizsystem und kann man damit tatsächlich mehr Druck zur Effizienzsteigerung ausüben? Ist der Aufwand für Berechnung und Handhabung von Bonus-Malus im Verhältnis zu Ertrag und Wirkung nicht zu gross? Soll das Reglement möglichst viel oder möglichst wenig regeln? Sollten die in Artikel 5 der Verordnung vorgesehenen Verwendungszwecke wie beispielsweise Personalentwicklung, Aus- und Weiterbildung, Qualitätssicherung, Gesundheitsförderung und Zufriedenheit nicht ohnehin von der Stadt Bern als Arbeitgeberin als Massnahmen vorgesehen sein und finanziert werden, ohne dass das Personal dafür zuerst einen Bonus erwirtschaften muss? Eine Frage,

welche die BAK besonders beschäftigt hat, ist die Frage, wie gerecht beziehungsweise ungerecht dieses System ist. Wir wissen alle, dass zahlreiche Abteilungen keine Chance haben, jemals einen Bonus zu erzielen. Dies war ja auch Thema bei der Beratung des Jahresberichts 2004. Die Sachkommissionen haben bei ihren Direktionen bezüglich Bonus-Malus nachgefragt. Die Protokolle der Sachkommissionen zeigen, dass sich die Begeisterung über Bonus-Malus innerhalb der Verwaltung in sehr engen Grenzen hält. Einige Abteilungen konnten sich beispielsweise nicht erklären, wie es bei ihnen zu einem Bonus oder Malus gekommen ist. Nicht wenige haben zudem festgehalten, dass es ungerecht sei, weil ihre Abteilung aus Systemgründen gar nie die Chance haben werde, einen Bonus zu erzielen. Diejenigen, welche aber eine Chance auf einen Bonus haben, insbesondere diejenigen Pilotprojekte, welche bis jetzt einen Bonus erzielt haben, rechnen fest mit der Einführung des Bonus-Malus-Systems. Die BAK empfiehlt dem Stadtrat mit 6 : 3 Stimmen Nichteintreten. Sollte der Rat diesem Antrag nicht folgen, stellt die BAK mit 7 : 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen den Eventualantrag, dass der Stadtrat das Reglement zur Detailberatung an die BAK zurückgibt.

Fraktionserklärungen

Giovanna Battagliero (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Der im Jahre 2003 revidierte Artikel 54 Absatz 4 der Gemeinderordnung besagt, dass der Stadtrat in einem Reglement die Grundsätze festlegt, wie im Rahmen der Produktgruppenbudgets mit nicht beanspruchten Globalkrediten oder auftretenden Kreditüberschreitungen zu verfahren ist. Gestützt auf diese Bestimmung hat der Gemeinderat ein Reglement und die dazugehörige Verordnung über die Verwendung von Boni und Malussen ausgearbeitet, welche dem Stadtrat jetzt zur Genehmigung beziehungsweise zur Kenntnisnahme vorliegen. Wie wir soeben gehört haben, empfiehlt die BAK dem Stadtrat bezüglich dem Reglement Nichteintreten. Die SP/JUSO-Fraktion schliesst sich dem Antrag der BAK aus folgenden Gründen einstimmig an: Als erstes muss ich eine Selbstverständlichkeit betonen, welche das Fundament für die Beurteilung des vorliegenden Reglements und der Verordnung bildet: Ein Gemeinwesen, konkret die Stadt Bern, ist keine Privatunternehmung. Im Sinne der betriebswirtschaftlichen Vorstellungen des NPM dient das Bonus-Malus-System der Flexibilität und soll kollektive Anreize schaffen. Wenn man nun ein solches, auf die Privatwirtschaft ausgerichtetes System in einem Gemeinwesen einführen möchte, wirft das verschiedene grundsätzliche Fragen und Probleme auf. Eine Frage ist, ob sich Bonus-Malus-Regelungen überhaupt mit staatlicher Aufgabenerfüllung vereinbaren lassen. Die Erfüllung von öffentlichen Aufgaben wirft nämlich in der Regel keine Gewinne ab, was auch nicht Sinn und Zweck eines Gemeinwesens ist beziehungsweise es nicht sein sollte. Somit sind die erzielten Überschüsse eigentlich vorwiegend nicht ausgeschöpfte Vorschlagskredite. Weiter muss ganz klar festgehalten werden, dass die Motivation von Mitarbeitenden nicht primär über Geld funktioniert, denn ein gutes Arbeitsklima, Wertschätzung und eine befriedigende Arbeit sind dabei viel wichtiger. Es ist zudem sehr fraglich, ob mit einem solchen System dem Grundsatz der Rechtsgleichheit effektiv nachgekommen werden kann. Gelingt die Gleichbehandlung von Verwaltungseinheiten, welche ohne weiteres einen Bonus erwirtschaften können und solchen, welche dies nie oder nur aufgrund der äusseren Einflüsse nicht können? Ist es fair, wenn eine ganze Dienststelle mit einem Malus bestraft wird, obwohl hauptsächlich die Vorgesetzten zu diesem Malus beigetragen haben? Mit der angestrebten Pool-Lösung versucht man diese Ungerechtigkeit zwar mehr schlecht als recht auszugleichen, aber dadurch werden die angestrebten kollektiven Anreize, wie heute allgemein anerkannt wird, gleich null. Zudem kann damit der unbestrittene administrative Aufwand für die Berechnung und Verteilung der Boni und Malusse praktisch nicht wettgemacht werden. Des Weiteren sind für uns natürlich auch die in anderen Gemeinden und Kantonen gesammelten Erfahrungen von zentraler Bedeutung. Gemäss der letzten Samstagspresse sieht gerade auch der

Kanton Bern von der Einführung des Bonus-Malus-Systems ab. Der Kanton sieht in diesem System die Verlockung, ein bisschen luftig zu budgetieren, um dann so einen Bonus erzielen zu können. Weiter hat auch er die systemimmanente Ungerechtigkeit für Abteilungen, welche gar keinen Bonus erwirtschaften können, erkannt. Es ist überaus schwierig zu beurteilen, ob ein erwirtschafteter Bonus verdient ist oder nicht. Der Kanton sieht zudem, dass das kollektive Anreizsystem klar die Gefahr von Ermessensüberschreitungen und politisch nicht vertretbaren beziehungsweise nicht kommunizierbaren Verwendungen von Boni birgt. Klare Vorgaben für die Verwendung der Boni, welche keinen Raum mehr für Unerwünschtes lassen, sind gemäss den Erfahrungen des Kantons Bern praktisch nicht möglich, was uns auch Artikel 5 der vorliegenden Verordnung bestätigt. Schliesslich besteht durch die Einführung des Bonus-Malus-Systems zweifelsfrei auch die Gefahr des Verlustes der Kontrolle durch das Parlament und des Vertrauensverlustes der Bevölkerung in die Verwaltungstätigkeit. Es ist übrigens eine Tatsache, dass gerade die Ausgestaltung eines Bonus-Malus-Systems von der Mehrzahl der Kantone und Gemeinden, welche NPM eingeführt haben, als einer der Problembereiche erkannt wurde. Die Erfahrungen mit den sieben Piloten in der Stadt Bern zeigen, dass es zwar keine grösseren Probleme bei der Berechnung der Boni und Malusse gegeben hat und die Boni angeblich auch nicht unangemessen ausgegeben wurden. Aber der Aufwand für die Geltendmachung, die Berechnung und Verteilung der Boni und Malusse war dagegen aber sehr hoch. Vor allem wurden von den Piloten im Jahre 2004 so hohe Boni erwirtschaftet, dass diese offenbar hätten gekürzt werden müssen, weil sonst die städtische Rechnung einen Verlust ausgewiesen hätte. Natürlich wurden diese Kürzungen von den Abteilungen als ungerecht empfunden. Da aber einige Abteilungen auf ihre Boni verzichtet haben, konnten die Kürzungen rückgängig gemacht werden. Zudem sollten und könnten viele von den Sachen, welche mit den Boni finanziert wurden, ordentlich budgetiert und bewilligt werden. Wie bereits erwähnt wurde, ist in der Stadtverwaltung, losgelöst von den Piloten, keine Euphorie, sondern teilweise sogar eine ablehnende Haltung gegenüber der flächendeckenden Einführung eines Bonus-Malus-Systems zu spüren. Unser Fazit: Nach Ansicht der SP/JUSO-Fraktion überwiegen die Nachteile und Gefahren gegenüber den Vorteilen einer flächendeckenden Einführung des Bonus-Malus-Systems ganz klar. Ein solches kollektives Anreizsystem kann nicht befriedigend auf ein Gemeinwesen adaptiert werden und es ist der falsche Weg, um die Angestellten zu motivieren. Zudem erfordert NSB nicht zwingend ein Bonus-Malus-System und auch die damals bewusst gewählte offene Formulierung von Artikel 54 Absatz 4 der Gemeindeordnung verpflichtet uns nicht zur Einführung des Bonus-Malus-Systems. Budgetüberschreitungen beziehungsweise -unterschreitungen können nach wie vor nach den bisherigen Regelungen behandelt werden. Artikel 54 Absatz 4 der Gemeindeordnung würde damit obsolet und könnte im Rahmen einer nächsten Revision der Gemeindeordnung gestrichen werden. Aus den genannten Gründen wird die SP/JUSO-Fraktion für Nichteintreten stimmen.

Ueli Stückelberger (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Bonus-Malus birgt Chancen und Risiken. Heute geht es um einen Grundsatzentscheid. Die Fraktion GFL/EVP tätigt mit diesem Geschäft ganz klar einen Blick nach vorn. Wir wissen, dass bei Bonus-Malus noch vieles unklar, einiges unbefriedigend und auch schwierig ist, doch dies ist für diese Diskussion nicht relevant, denn es geht um das Instrument an sich. Wir erachten es als falsch, heute das Bonus-Malus-System, gestützt auf die Erfahrungen, welche wir bisher mit diesem jungen Instrument sammeln konnten, einfach abzuschliessen. Denn man kann nicht direkt von einer falschen Handhabung auf das System schliessen und es ebenfalls als falsch bezeichnen. Die Fraktion GFL/EVP erachtet eine kollektive Leistungsarbeit als gut, denn sie gibt einen Ansporn und kann auf viele Leute eine motivierende Wirkung haben und sollte deshalb unterstützt werden. Wir sind für eine innovative Verwaltung und erachten Leistung nicht als per se negativ. Leistung darf auch belohnt werden. Wir sind für Neuerungen und sind der Ansicht, dass man den

Versuch mit Bonus-Malus wagen kann, denn das Risiko ist relativ klein. Diese Neuerung sollte nicht einfach abgeblockt werden. Bonus-Malus ist ein geeignetes und taugliches Instrument, um kollektive Leistungsanreize zu schaffen. Leistungen sind nicht nur in der Privatwirtschaft, sondern auch in der Verwaltung messbar und diese Leistungen bilden bei Bonus-Malus das entscheidende Kriterium. Es ist klar, dass die Verwaltung nicht die Aufgabe hat, gewinnorientiert zu arbeiten. Die Voraussetzung für Bonus-Malus ist jedoch das Einhalten des Budgets und wir sind der Meinung, dass es nicht per se unmöglich ist, hier Kriterien zu finden für die man belohnt werden kann, wenn man gemäss den Budgetvorgaben oder sogar noch besser arbeitet. Wir glauben, dass eine Gleichbehandlung möglich sein sollte und ein System gefunden werden kann, welches dem Aspekt der Gleichbehandlung gerecht wird, auch wenn es vielleicht bis dahin noch ein längerer Weg ist. Wir glauben auch, dass es bei NSB nicht aus rechtlichen, sondern aus inhaltlichen Gründen ein Instrument braucht, damit die Mitarbeitenden ein Interesse daran haben, Globalvorgaben zu erreichen. Bonus-Malus ist auch dazu geeignet, das Dezemberfieber zu durchbrechen. Wir sehen keine bessere Alternative, um Mitarbeitende zu motivieren und kollektive Anreizsysteme zu schaffen. Bonus-Malus steht noch am Anfang und es wird ein langer Weg nötig sein, auf dem man Erfahrungen sammeln muss, aber allein die Tatsache, dass es ein langer Weg ist, ist nicht negativ. Wir sehen keinen Grund, sich jetzt nicht auf diese Wagnis einzulassen. Wir sollten uns auf diesen Prozess einlassen und diesem innovativen Instrument eine Chance geben. Dies auch als Zeichen dafür, dass man für eine offene Verwaltung einsteht. Wir sollten den Versuch nicht jetzt schon abbrechen. Die gemachten Fehler können behoben werden. Man muss mit einer positiven Haltung an dieses Geschäft herantreten. Aus diesen Gründen beantragt die Fraktion GFL/EVP dem Rat, auf das Geschäft einzutreten.

Ruedi Friedli (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Die Fraktion SVP/JSVP wird für Nichteintreten stimmen, denn wir sind gegen die Einführung des Bonus-Malus-Systems. Dieses System kann nur ungerecht sein, denn es ist grundsätzlich richtig, dass der Staat kein privatwirtschaftliches Unternehmen ist. Im Laufe der Kommissionsarbeit hat sich für unsere Fraktion gezeigt, dass sich die Stadtverwaltung wirklich ernsthaft darum bemüht hat, ein gerechtes Bonus-Malus-System zu erfinden, welches einen Ausgleich schafft zwischen Abteilungen, welche besser und solchen, welche von ihrer Aufgabe her schlechter einen Bonus erwirtschaften beziehungsweise ein Malus verursachen können. Es zeigt sich jedoch, dass ein solches ausgleichendes System selbst mit grossem Aufwand nicht erreichbar ist und wenn, nur verbunden mit unverhältnismässig hohen Kosten. Dazu kommt der Aspekt, dass die Boni gar nicht den Stadtangestellten zukommen, denn sie erhalten damit nicht mehr Geld, welches sie dann für ihre eigenen Bedürfnisse wie Ferien, eine schönere Wohnung, ein neues Auto oder zum Anlegen von Ersparnissen verwenden könnten. Der Bonus kommt in eine separate städtische Kasse und darf nur für ganz bestimmte definierte Zwecke ausgegeben werden. Nota bene für Zwecke, welche die Stadt als Arbeitgeberin ohnehin finanzieren müsste. Der Bonus sollte gemäss dem vorliegenden Reglementsentwurf nur für betriebliche Bedürfnisse verwendet werden dürfen, für welche die Stadt aber ohnehin aufkommen müsste, sei dies mit oder ohne Boni. Es ist absurd, dass die Stadtangestellten zuerst Boni erwirtschaften müssen, um dann anschliessend damit betriebliche Bedürfnisse abzudecken. In der Privatwirtschaft erhalten die Mitarbeitenden auch Boni, aber zur freien privaten Verfügung oder in Form von Aktien, welche sie vielleicht zunächst für einige Jahre nicht verkaufen dürfen. In der Pilotphase hat sich gezeigt, dass die Abteilungen lediglich gut beziehungsweise etwas zuviel budgetieren müssen, damit sich dann am Ende ein Bonus ergibt. Dies darf nicht die Lösung sein, aber wurde wohl so praktiziert. Wir können es uns nicht anders erklären, dass eine bestimmte Abteilung in diesen sieben Jahren 1,6 Mio. Franken Bonus erwirtschaftete, wenn gleichzeitig der Vergleich mit verschiedenen Fachpressen anderer Städte zeigt, dass diese Abteilung im Vergleich zu

anderen derartigen städtischen Abteilungen immer äusserst schlecht abgeschnitten hat. Wer nun sagt, Bonus-Malus sei nötig, um gute Leistungen belohnen zu können, hat nur bedingt Recht. Auch wir sind dafür, dass gute Leistungen belohnt werden, aber dazu ist nicht ein Bonus-Malus-System vonnöten, denn wir haben dafür bereits das System der Lohnerhöhungen. Diese Lohnerhöhungen können die Mitarbeitenden dann für sich selber verwenden. Zudem wird damit eine persönliche Leistung honoriert. Das ist die Motivation für die Angestellten und nicht irgendein Bonus-Malus-System, welches ihnen nicht mehr Geld in die eigene Tasche gibt, sondern lediglich zur sonderbaren Situation führt, dass die Angestellten zuerst Boni erwirtschaften müssen, um damit das zu erhalten, was sie für ihre betrieblichen Bedürfnisse eigentlich brauchen. Aus diesen Gründen ist die Fraktion SVP/JSVP gegen die Einführung eines solchen Bonus-Malus-Systems. Nicht zuletzt gibt es auch noch anderer Gründe in der Stadtverwaltung zu arbeiten, als auf ein Bonus-Malus-System zu spekulieren.

Stephan Hügli-Schaad für die Fraktion FDP: Die Fraktion FDP ist für das Eintreten. Wir erachten das Bonus-Malus-Reglement beziehungsweise das Reglement über die Verwendung von Kreditunterschreitungen beziehungsweise Kreditüberschreitungen als eine Selbstverständlichkeit. Erstens steht in der Gemeindeordnung, dass man dies reglementieren muss, zweitens gehört es zum Pilotprojekt und drittens macht es Sinn bei einem NSB-Modell, wie wir es in der Stadt Bern als eine der ersten öffentlichen Wesen, das so weit fortgeschritten ist, durchführen, ein solches Reglement miteinzubeziehen und Erfahrungen zu sammeln. Wir sind aufgrund der Gemeindeordnung, über welche die Stimmberechtigten abgestimmt haben, dazu verpflichtet, ein solches Reglement einzuführen. Da wir das System gewechselt haben, können wir nicht wie bis anhin fortfahren. Wir haben nicht mehr die alte Form der Kostenrechnung, sondern die neue Art mit einem Globalbudget zu budgetieren. Seit acht Jahren haben wir nun mit unseren Pilotprojekten Erfahrungen gesammelt. Seit 2004 wurden die Pilotprojekte ins Gesamtsystem eingebunden und somit aus dem Pilotstatus entlassen. Wir haben von Anfang weg gewusst, dass mit dem Bonus-Malus-System viele offene Fragen bestehen. Leider hat man es verpasst, ein ausgearbeitetes Reglement vorliegend zu haben, bevor man in die Volksabstimmung gegangen ist. Die Materie ist komplex und kann natürlich nicht von heute auf morgen einfach so geregelt werden. Wir möchten das NSB-Modell jedoch nicht aufgeben, sondern es durchführen und Erfahrungen sammeln. Es wird wohl für die Einführung des gesamten NSB-Systems eine Einführungsphase von insgesamt etwa zehn Jahren brauchen, bis alle richtig damit umgehen können. Auch ein Bonus-Malus-System ist während der Einführungsphase mit Sicherheit gewöhnungsbedürftig. Diejenigen, welche bereits Erfahrungen mit dem System gesammelt haben, sind davon überzeugt, auch wenn es teilweise zu unverständlichen Bonus-Malus-Ergebnissen gekommen ist und sind für eine Einführung. Wenn am System, wie es nun vorgeschlagen wird, etwas falsch wäre und besser geregelt werden müsste, müsste man Verbesserungen vorschlagen und umsetzen. Leider ist die BAK nicht wirklich auf das Reglement eingegangen, sondern hat es aus grundsätzlichen Überlegungen abgelehnt. Selbstverständlich ist die Stadtverwaltung kein privatwirtschaftliches Unternehmen, aber trotzdem arbeiten hier Leute und es gehen Aufträge vom Parlament an die beauftragten Stellen. Der Staat kann und soll auch nicht gewinnorientiert arbeiten, aber er soll budgetgerecht, optimal und intelligent arbeiten. Dazu kann ein Reglement beitragen, in welchem klar gesagt wird, dass es erwünscht ist, einen Bonus zu erzielen und die knappen Mittel des Staates intelligent, sparsam und optimal einzusetzen. Dadurch dass man ein Bonus-Malus-System vorschlägt, bei welchem die Mitarbeitenden nur die Hälfte des Bonus für sich selber brauchen können und der Malus voll zählt, sagt klar aus, dass die Einhaltung des Budgets oberste Priorität hat. NSB möchte unter allen Beteiligten, welche zu den ausführenden Organen gehören, einen unternehmerischen Spielraum und Organisationsspielraum schaffen und den Verwaltungseinheiten damit ermöglichen, ihre Aufgabe aufgrund unserer Vorgaben in der Weise zu

erledigen, die sie für die beste erachten. Die so genannte Output-Steuerung soll uns in unseren Vorgaben, wie eine Aufgabe zu lösen sei, zurückbinden, so dass die Verwaltung ihre Aufgabe nach bestem Wissen und Gewissen in selbständiger Weise lösen kann. Wenn wir ein Bonus-Malus-System einführen und weiterhin Aufklärungsarbeit bezüglich NSB leisten, können alle Mitarbeitenden unabhängig von der Hierarchiestufe ihren Beitrag dazu leisten, die knappen staatlichen Mittel optimal einzusetzen. Wer hier dagegen ist, hat NSB nicht begriffen. Was passiert mit nicht ausgenützten Kredit- oder Budgetposten? Es geht hier um das angesprochene Dezemberfieber. Die Stadt hat während mehr als fünfzig Jahren in der Weise gearbeitet, dass man am Ende vom Jahr die Budgetposten nach Möglichkeit vollständig ausschöpft hat, indem mehr oder weniger sinnvolle Investitionen getätigt wurden. Solche Übungen sind alles andere als sinnvoll. Mit einem Bonus-Malus-System können die Mitarbeitenden bei gutem und sparsamem Arbeiten über die Hälfte des erwirtschafteten Bonus in einem durch das Reglement festgelegten Rahmen frei verfügen, während die andere Hälfte in die Stadtkasse fließt. Wie das Reglement auch immer genannt werden soll, ist mir einerlei, wichtig ist jedoch, dass wir es machen. Es ist schade, dass die BAK nicht inhaltlich darüber diskutiert hat, wie ein solches Reglement aussehen soll, sondern es von Beginn weg abgelehnt hat, weil es angeblich ein System für die Privatwirtschaft sei, wobei ich nota bene kein privatwirtschaftliches Unternehmen kenne, welches ein Bonus-Malus-System hat. Ich finde es etwas seltsam, dass die BAK nun dennoch möchte, dass das Reglement zur Detaildiskussion nochmals an sie zurückgeht, falls der Stadtrat auf das Reglement eintritt. Ich verstehe nicht, was Bonus-Malus mit dem Personalreglement zu tun hat. Es ist zudem unverständlich, warum die Begriffe Anreizsystem und Druckmittel im Zusammenhang verwendet werden. Zur Fraktionserklärung der SP/JUSO-Fraktion: Wir wissen, dass wir uns im Staat nicht in der Privatwirtschaft befinden und entsprechend nicht privatwirtschaftlich handeln. Ich würde gerne wissen, wie sich die SP denn zur Zeiterfassung stellt. Wir handeln mit den Agenturen unsere Verträge aus. Dabei müssen wir als Parlament bedenken, dass man Budgets nicht beliebig aufstocken kann, auf der anderen Seite müssen die Agenturen zusehen, dass sie mit den ausgehandelten Verträgen auskommen können. Damit das NSB-System nicht Schiffbruch erleidet, müssen wir unbedingt ein Bonus-Malus-System einführen.

Natalie Imboden (GB) für die Fraktion GB/JA!: Es geht tatsächlich um einen grundsätzlichen Entscheid, welchen wir heute Abend fällen, ob die Stadt Bern ein Bonus-Malus-Regime einführt oder nicht. Gegen das Votum von Stephan Hügli, welcher das Gefühl hat, dass all diejenigen, welche Nichteintreten beantragen, hätten das System nicht begriffen, möchte ich hier doch noch einige Argumente anführen. Seit der Einführung von NSB ist etwas Zeit vergangen, wir konnten erste Erfahrungen sammeln, was uns nun dazu befähigt, die Sache nüchtern zu betrachten. Die Euphorie hat sich gelegt, der Alltag hat Einzug gehalten und es geht jetzt darum, sich zu überlegen, wie es weitergehen soll. Die Stadtverwaltung und hoffentlich auch die Stadtpolitik sind lernende Systeme. Wir können Zwischenbilanzen ziehen und entsprechend einen Entscheid fällen. Es ist kein Geheimnis, dass die Fraktion GB/JA! gegenüber NSB eine skeptische bis ablehnende Haltung hatte. Es geht hier nicht darum, sondern um die Frage, wie das Modell ausgestaltet ist. Wir sind klar der Meinung, dass gewisse Elemente übernommen werden, während andere auch abgelehnt werden können. Es ist nicht richtig, dass Bonus-Malus bei NSB zwingend ist. Ich möchte vier Gründe anführen, weshalb die Fraktion GB/JA! für Nichteintreten ist: 1. Wir sind der Meinung, dass der Anreiz, welcher mit einem Bonus-Malus-System geschaffen werden soll, gar nicht notwendig ist. Wirkungsorientierte Verwaltung wird sehr stark unter Kostendruck ausgeführt, die Angestellten der Stadt Bern haben in den vergangenen Jahren genügend erfahren, was es bedeutet, unter Leistungsdruck zu arbeiten. Ich denke, dass sich in der Stadtverwaltung alle Mitarbeitenden bewusst sind, dass aus den zur Verfügung stehenden Ressourcen das Optimum herausgeholt werden muss.

Wir verfügen mit NSB über gewisse Steuerungsmechanismen und der Druck auf die Mitarbeitenden ist bereits gross, um nicht zu sagen, sogar zu gross. 2. Das Bonus-Malus-Reglement ist ein System, welches gewisse Mechanismen zur Berechnung enthält. Zugegebenermassen hat jedes System seine Tücken, aber das vorliegende System ist unbrauchbar. Bei Bonus-Malus wird nicht ein Dezemberfieber, sondern ein Budgetierungsfieber eintreten, welches jedoch genauso gefährlich ist. Es erfasst alle Leute, weil man präventiv möglichst grosszügig budgetieren muss, damit ein Bonus erwirtschaftet werden kann. Das ist absurd und kann nicht gewollt sein. 3. Es handelt sich um ein sehr aufwändiges System. Es muss gerechnet und evaluiert werden, was beeinflussbar ist und was nicht. Die Tatsache, dass man im letzten Jahr den Bonus von 3,1 Mio. auf unter 1 Mio. Franken drücken musste, zeigt, dass es sich nicht um ein objektives System handelt, denn es führen politische Bedingungen dazu und dies ist nicht gut. 4. Es ist fragwürdig, wenn in Artikel 5 des vorliegenden Reglements Qualitätsentwicklung, Gesundheitsförderung, Aus- und Weiterbildung und Pflege des Arbeitsklimas nur dann erfolgen, wenn ein Bonus erwirtschaftet wurde. Ich erwarte von der Stadtverwaltung, dass Aus- und Weiterbildung, aber auch der Gesundheitsschutz elementare Bestandteile einer modernen Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiterführung ist. Es ist selbstverständlich, dass es ein gutes Betriebsklima braucht. Es geht um die grundsätzliche Frage, wie mit Steuergeldern umgegangen wird. Wir sind gegenüber den Steuerzahlenden dafür verantwortlich, dass mit dem Geld, welches die Leute der Stadt für Service Public zur Verfügung stellen, sorgsam umgegangen wird. Wenn man 4 Mio. Franken kumuliert über in paar Jahre erwirtschaftet, ist es für Steuerzahlende nicht einsichtig, warum damit Leistungen finanziert werden. Die Motivation der Mitarbeitenden und das Betriebsklima hängen davon ab, wie man mit dem Personal umgeht. In diesem Bereich sind Investitionen lohnend und die Stadt Bern hat während der letzten Jahre einen gewissen Nachholbedarf angehäuft. Die zentrale Frage ist hierbei, ob die Leute motiviert sind, diejenigen Produkte, welche wir bestellen, gut und sorgsam zur Verfügung zu stellen. Nichteintreten ist für uns die einzige mögliche Antwort. Die Einführung eines Bonus-Malus-Systems ist nicht zwingend. Die Fraktion GB/JA! hofft, dass dieses Nichteintreten möglich ist. Es ist interessant, dass diese Frage für einmal nicht eine parteipolitische Frage ist und über die politischen Lager hinweggeht. Es handelt sich um grundsätzliche Fragen bezüglich Demokratiepoltik und das Verständnis gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern. Es steht nicht Effizienz im Vordergrund, sondern die Frage, wie Steuergelder verwendet werden.

Einzelvotum

Beat Schori (SVP): Ich teile die Meinung meiner Fraktion nicht ganz. Der beste Weg, wenn man gegen die Einführung eines Systems ist, ist der, dass man ein Reglement so kompliziert gestaltet, dass es niemand mehr versteht und damit der Eindruck entsteht, es sei nicht umsetzbar. Ich habe Vertrauen in die BAK, dass sie das Reglement so bearbeitet, dass es dann umsetzbar wird. Ich habe aber auch Vertrauen in die Beamten und das Kader der Stadtverwaltung, dass sie das Reglement sinnvoll umsetzen werden. Ich bin der Meinung, dass Bonus-Malus zum System gehört, welches wir dem Stimmvolk vorgelegt haben. Ich bin der Auffassung, dass wir das Reglement nochmals an die BAK zurückgeben müssen und damit versuchen, das Reglement etwas umzugestalten, so dass man damit leben kann. Nach einer zwei- bis dreijährigen Versuchsphase kann dann beurteilt werden, ob sich das Reglement positiv auf die Verwaltung auswirkt und sie etwas unternehmerischer wird. Wenn dies der Fall ist, können wir bei dem System bleiben. Wenn die Auswirkungen jedoch negativ ausfallen und es vermehrt Unstimmigkeiten und böses Blut innerhalb der Verwaltung gibt, kann man den Versuch abbrechen und zum alten System zurückkehren. Ich denke, man sollte dem System wirklich eine Chance geben. Die BAK hat sich zudem noch nicht eingehend damit beschäftigt,

sondern das Reglement von Anfang an abgelehnt. Ich bitte den Rat, den Eventualantrag zu unterstützen, damit wir das Reglement diskutieren und dabei gute Lösungen finden können, welche wir umsetzen können.

Direktor FPI *Kurt Wasserfallen* für den Gemeinderat: Der Gemeinderat legt dem Rat das Reglement und ein dazugehörige Verordnung vor. In den Diskussionen, welche in den Umsetzungskommissionen geführt wurden, wurde gesagt, man sollte allenfalls diese Verordnung ins Reglement integrieren. Die BAK ist darauf nicht eingetreten und hat keine Detailberatung vorgenommen. Wie Beat Schori vorher richtig gesagt hat, sollte das Reglement nicht so kompliziert gestaltet werden, dass es nicht mehr angewendet werden kann. Man hat sich die Gedanken des Bonus-Malus bereits in der Gemeindeordnung gemacht, denn ansonsten würde Absatz 4 nicht in der Gemeindeordnung stehen. Dies als Anreiz zu einem eigenständigen etwas wirtschaftlicheren Verhalten, was auch ein Grundelement von NSB darstellt. Es ist nicht schädlich, wenn eine Verwaltung versucht, im gegebenen Rahmen nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu arbeiten. In den Pilotprojekten waren die Motivation und auch die Freude gross, wenn ein Gewinn erwirtschaftet werden konnte. Es hat sich allerdings gezeigt, dass es bei den Pilotprojekten und auch als die ganze Stadtverwaltung nachgekommen ist, überproportional viele Boni und relativ wenige Malusse gegeben hat. Bei einer allfälligen Einführung von Bonus-Malus müsste man sich tatsächlich fragen, ob nicht zu viel Luft in den Budgets ist. Aber auch wenn wir das Reglement nicht haben, kann man sich diese Frage stellen wie das unter dem Stichwort Dezemberfieber bereits ausgeführt worden ist. Bei der Ausgestaltung der Globalvorgaben müssen wir nächstes Jahr ohnehin über die Bücher, denn offensichtlich hat es etwas viel Luft im Budget. Man könnte sich auch vorstellen, dass die Globalvorgaben etwas gesenkt würden, wenn immer wieder etwas zu viel Bonus erreicht. Dies könnte wiederum den Anreiz schaffen, dass man einen nicht allzu hohen Bonus erwirtschaftet. Da bliebe für die Abteilungen ein gewisser Spielraum. Es hat sich herausgestellt, dass die Ermittlung des Bonus-Malus sehr schwierig ist. Gemäss Artikel 3 der Verordnung wird Bonus-Malus in vier Stufen ermittelt. Wobei wahrscheinlich eine der schwierigeren Stufen das Messen der erbrachten staatlichen Leistung darstellt. Die Abschöpfung von Gewinnen aus Steuergeldern oder Gebühren kann problematisch sein. Der Gemeinderat schlägt in der Verordnung auch etwas zur allgemeinen Hebung der Arbeitsmoral vor und ich denke, wenn man nicht überbordert, haben auch die Steuerzahlenden nichts dagegen, wenn die Gewinne auch einmal für ein Fest eingesetzt werden. Das Ganze muss sich bei Festen sowie bei sonstigen Auszahlungen im Rahmen des Vernünftigen bewegen. Ungerechtigkeiten kann man wahrscheinlich nie vollständig eliminieren. Es können aber Ausgleichs zwischen Abteilungen geschaffen werden, welche tatsächlich keinen Bonus erwirtschaften können wie beispielsweise die Generalsekretariate. Wie in Artikel 4 der Verordnung steht, handelt es sich hierbei um eine Führungsaufgabe der Direktionen und diese Fragen können innerhalb der Geschäftsleitung diskutiert werden. Es ist verständlich, dass diejenigen Abteilungen, welche einen grossen Bonus erarbeitet haben, keine grosse Freude haben, wenn sie ein Stück davon zugunsten einer Abteilung, welche keine Boni erwirtschaften, aber auch keine Malusse machen kann, abgeben müssen. Es wird mit Sicherheit Stimmen geben, welche im Falle eines Nichteintretens den Bonus vermissen werden. So beispielsweise die Berufsfeuerwehr, welche für ihr Jubiläum, welches nächstens stattfinden wird, Rückstellungen macht. Anderen Kreisen würde das System zu aufwändig und wenig gewinnbringend erscheinen. Innerhalb der Verwaltung gibt es kritische und negative sowie freudige Stimmen. Die Wirtschaftlichkeit, welche mit einem solchen System gefördert werden sollte, wurde durch den Stadtrat selber etwas in Frage gestellt, indem er Abteilungen ihren Malus erlassen haben. Wenn man jedoch wirtschaftlich arbeitet, kann man nicht nur Boni machen, sondern auch Malusse, die einem dann nicht erlassen werden. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob der Stadtrat aufgrund Artikel 54 Absatz 4 der Gemeindeordnung ein

Reglement erlassen muss. Die Antwort kann gleichermassen ja und nein lauten. Wenn der Stadtrat die Grundsätze wirklich regeln möchte, wird er ein Reglement erlassen. Will er das jedoch nicht, wird er eben auch kein Reglement erlassen. Dies wäre keine Gesetzesverletzung und würde auch nicht zum ersten Mal geschehen, sondern ist auch auf kantonaler Ebene und Bundesebene Praxis. Artikel 54 Absatz 4 müsste im Falle des Nichteintretens auch nicht gleich aufgehoben werden. Zudem würden bei Nichteintreten die jetzt vorgenommenen Rückstellungen der Rechnung 2004 gemäss den üblichen finanzrechtlichen Bestimmungen erfolgswirksam zugunsten der Rechnung 2005 aufgelöst. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat die Genehmigung des Reglements. Wie es im Eventualantrag steht, müsste die BAK dann die Detailberatung durchführen.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Antrag BAK Nichteintreten mit 45 : 21 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

Die Abstimmung erfolgt unter Namensaufruf.

Mit Ja stimmen: Raymond Anliker, Carolina Aragón, Giovanna Battagliero, Christof Berger, Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Margrith Beyeler-Graf, Peter Bühler, Myriam Duc, Martina Dvoracek, Urs Frieden, Rudolf Friedli, Karin Gasser, Simon Glauser, Thomas Göttin, Beat Gubser, Beni Hirt, Natalie Imboden, Ueli Jaisli, Daniele Jenni, Stefan Jordi, Daniel Kast, Rudolf Keller, Andreas Krummen, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Daniel Lerch, Liselotte Lüscher, Corinne Mathieu, Patrizia Mordini, Lydia Riesen-Welz, Simon Röthlisberger, Erich Rytter, Hasim Sancar, Franziska Schnyder, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Ernst Stauffer Béatrice Stucki, Gisela Vollmer, Catherine Weber, Anne Wegmüller, Thomas Weil, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Mit Nein stimmen: Hans Peter Aeberhard, Rania Bahnan Buechi, Thomas Balmer, Markus Blatter, Anna Coninx, Dolores Dana, Verena Furrer-Lehmann, Jacqueline Gafner Wasem, Ueli Haudenschild, Stephan Hügli-Schaad, Mario Imhof, Peter Künzler, Anna Magdalena Linder, Christoph Müller, Heinz Rub, Beat Schori, Barbara Streit-Stettler, Ueli Stückelberger, Martin Trachsel, Christian Wasserfallen, Sandra Wyss

Enthaltungen: Conradin Conzetti, Nadia Omar

Abwesend: Michael Aebersold, Gabriela Bader-Rohner, Sibylle Burger-Bono, Karin Feuz-Ramseyer, Andreas Flückiger, Erich J. Hess, Sarah Kämpf, Erik Mozsa, Reto Nause, Margrit Thomet, Maya Widmer

- Es wurden alle Traktanden zu Ende beraten. -

Eingänge

Es werden zwei Motionen, ein Postulat und eine Interpellation eingereicht und an den Gemeinderat weitergeleitet, nämlich:

Motion Fraktion SVP/JSVP (Beat Schori/Margrit Thomet, SVP): Nur ein Kunstrasen ermöglicht eine optimale Nutzung des Stadions Neufeld!

Die Fussball Rasenbenützung im Stadion Neufeld durch diverse Schulen, Universität, Gymnasien, FCB Damen, FCB Männer und Junioren, Firmensportvereine, YB Junioren U 15-U 12, sowie der Fussballschule ist ausserordentlich gross und die Naturrasen halten dieser Belastung nicht mehr stand.

YB fehlen, wie der Presse zu entnehmen ist, Trainingsfelder und eine Besserung ist mittelfristig nicht in Sicht, YB ist weiterhin auf der Suche.

Würde im Stadion Neufeld ein Kunstrasen eingebaut, könnten wesentlich mehr Trainings durchgeführt werden. YB könnte vermehrt und effizienter im Stadion Neufeld trainieren statt an verstreuten Orten.

Die Genossenschaft Stadion Neufeld hatte bereits am 23. August 2002 ein Beitragsgesuch an die Kosten eines Kunstrasenspielfeldes gestellt.

Gemäss Aussage von Herrn Stadtpräsident Alexander Tschäppät in der Tageszeitung Bund vom 14. Mai 2005 sollte sich ein Kunstrasen an diesem Standort (Stadion Neufeld) ohne grössere Probleme realisieren lassen.

Die gesamten Investitionskosten belaufen sich auf rund Fr. 900'000.00.

Wir von der SVP/JSVP fordern den Gemeinderat auf, das Kunstrasenprojekt zu unterstützen und den notwendigen Kredit von Fr. 700'000.00 zu sprechen. Angesicht des grossen Sportplatzmangels in der Stadt Bern ist dies ein wichtiger Beitrag zur besseren Nutzung einer bestehenden Sportanlage.

Bern, 9. Juni 2005

Motion Fraktion SVP/JSVP (Beat Schori/Margrit Thomet, SVP), Peter Bernasconi, Thomas Weil, Rudolf Friedli, Peter Bühler, Erich Ryter, Ueli Jaisli, Simon Glauser, Stephan Hügli-Schaad, Jacqueline Gafner Wasem, Daniel Kast, Markus Blatter, Dolores Dana, Sybille Burger-Bono, Christian Wasserfallen, Hans Peter Aeberhard, Sandra Wyss, Christoph Müller, Urs Frieden, Lydia Riesen, Dieter Beyeler, Beat Gubser, Martin Trachsel

Motion Stefan Jordi (SP): Fuss-/Velowegverbindung Petruskirche (Kalcheggweg)–Thunplatz

Der Weg, welcher dem nord-östlichen Rand des Dählhölzliwaldes folgt und den Kalcheggweg mit dem Thunplatz verbindet, stellt eine wichtige Verkehrsbeziehung des Thunplatzes in die Brunnadern/Elfenau dar und ist auch so ausgeschildert. Damit ein Nebeneinander von Fussgängerinnen und Velofahrenden sicher und reibungslos funktioniert, bedarf es einiger Massnahmen. Auf diesem stark frequentierten Wegstück treten folgende Probleme auf:

- die Wegbreite von unter 2 m für Kreuzungsmanöver Velo/Velo und Velo/Fussgänger ist ungenügend; während der Vegetationsperiode wird sie durch den über den Wegrand hinaus wachsenden Waldsaum bis auf 1 m reduziert
- die unbefriedigenden Sichtverhältnisse (Spiegel genügt bei weitem nicht) beim Anschluss Kalcheggweg; diese werden durch ausserhalb markierter Parkierfelder abgestellte Fahrzeuge regelmässig noch zusätzlich verschlechtert

- die oft durch Fahrzeuge verstellte Einfahrt beim Thunplatz (weil für die Anlieferung zu den Tennisplätzen keine reservierten Plätze verfügbar sind; Lieferanten- und Handwerkerfahrzeuge stehen regelmässig auf dem schmalen Fuss- und Radweg)
- das wegen fehlender Wegbeleuchtung ungenügende Sicherheitsempfinden bei Nacht
- die durch Wurzelwerk und Schlaglöcher beeinträchtigte Wegoberfläche.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat ein Projekt samt Kredit über notwendige Verbesserungen an vorliegender Weganlage zu unterbreiten, diese sollen insbesondere umfassen:

1. eine Wegbeleuchtung
2. Verbessern der Zufahrtsverhältnisse an beiden Enden
3. Wegverbreiterung.

Bern, 9. Juni 2005

Motion Stefan Jordi (SP), Miriam Schwarz, Beni Hirt, Christof Berger, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Rolf Schuler, Giovanna Battagliero, Raymond Anliker, Thomas Göttin, Ruedi Keller, Patrizia Mordini, Liselotte Lüscher, Béatrice Stucki, Annette Lehmann, Claudia Kuster, Corinne Mathieu

Postulat SP/JUSO-Fraktion (Raymond Anliker, SP): Neue E-Government-Angebote im Polizeibereich

Bekanntlich werden nach der Reorganisation „Apollo“ nur noch an den drei Stützpunkten und in der Bahnhofswache polizeiliche Dienstleistungen angeboten. Über den Internet-Auftritt der Stadt Bern kann lediglich das Gesuch für Veranstaltungen online beim Polizeiinspektorat eingereicht werden. Weitere Internet-Angebote im Polizeibereich stehen nicht zur Verfügung. Anzeigen werden an den Stützpunkten und in der Bahnhofswache nur zu eingeschränkten Zeiten entgegengenommen (in der Regel zwischen 11 und 17 Uhr). Es verwundert denn auch nicht, dass das Anzeigen-Management schon des Öfteren als schwerfällig, umständlich und zeitraubend empfunden worden ist.

In verschiedenen deutschen Bundesländern wird seit einiger Zeit das Online-Angebot für polizeiliche Dienstleistungen markant ausgebaut: die Berliner Polizei hat zum Beispiel vor wenigen Wochen eine so genannte Internetwache eingerichtet. Natürlich bieten Online-Dienste keinen Ersatz für polizeiliche Präsenz, sie dürfen auch nicht dazu beitragen, dass sich im Schutz des anonymen Internets eine Kultur der Denunziation entwickelt. Andererseits wäre zu prüfen, ob nicht im Bereich der Anzeigen (Sachbeschädigungen, leichter Diebstahl u.ä.), bei Sachverhalten also, die keine unmittelbare Beweisaufnahme nach sich ziehen, Online-Dienste eingerichtet werden könnten. Weitere Bereiche wären etwa das Melden von Verkehrshinweisen oder Formulare zur Beurteilung der polizeilichen Arbeit (Beschwerden, Dank, Anregungen). Solche Dienste können heute offenbar so eingerichtet werden, dass Missbrauch ausgeschlossen werden kann.

Die SP/JUSO-Fraktion bittet den Gemeinderat, die Einführung von bürgerInnenfreundlichen Online-Diensten im Polizeibereich (insbesondere im Anzeigen-Management) zu prüfen. Angesichts von POLICE Bern kann dies bereits in Absprache mit dem Kanton geschehen.

Bern, 9. Juni 2005

Postulat Fraktion SP/JUSO (Raymond Anliker, SP), Stefan Jordi, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Andreas Krummen, Giovanna Battagliero, Claudia Kuster, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Annette Lehmann, Beat Zobrist, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Ruedi Keller, Christof Berger, Thomas Göttin, Beni Hirt

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Die fragwürdige Finanzierung der Frauenwohngemeinschaft Muristrasse 27 – was weiss der Gemeinderat wirklich?

Die Frauenwohngemeinschaft an der Muristrasse 27 ist eine Institution des Trägervereins für Wohn- und Lebensgemeinschaften der Stadt und Region Bern. Sie wird durch die Stadt Bern subventioniert. Der Leistungsvertrag läuft seit 2003 und endet 2006. Pro Jahr bezahlt die Stadt Bern Fr. 448'010.00 an die Institution.

Interessant ist aber auch die Tatsache, dass mit diesem Betrag gleichzeitig die Wohngemeinschaft Schwandengut in Schüpfen mitfinanziert wird. Dies wird angeblich durch den Lastenausgleich mit dem Kanton abgerechnet. Leider weiss bei der Stadt niemand so recht bescheid über diese Abmachung und beim Kanton konnte erst recht niemand über diese „Abrechnung“ Auskunft geben.

Pro Übernachtung wird den Bewohnerinnen Fr. 30.00 in Rechnung gestellt. Davon sind Fr. 23.00 für das Zimmer und 7.00 für das Nachtessen. Letztere werden aber unabhängig davon ob die Frauen das Nachtessen in der WG einnehmen oder nicht, einkassiert. Es gäbe noch weitere Beispiele, aber es ist die Aufgabe des Gemeinderats, bei dieser Institution eine genauere Kontrolle zu veranlassen.

Aus den geschilderten Gründen ergeben sich folgende Fragen an den Gemeinderat:

1. Sind dem Gemeinderat die geschilderten Umstände bekannt?
2. Toleriert der Gemeinderat den Sachverhalt?
3. Wenn Nein, warum wurde bis heute nichts unternommen?
4. Wird die Einrichtung von der Stadt kontrolliert?
5. Wenn Nein, warum nicht?
6. Wie rechtfertigt der Gemeinderat die Mitfinanzierung der WG Schwandengut?
7. Warum wird die Leitung der WG zum Beispiel nicht vom im gleichen Haus befindlichen Familientreff übernommen?
8. Was ergab die genauere Kontrolle der Institution?

Bern, 9. Juni 2005

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP), Simon Glauser, Beat Schori, Erich Ryter, Peter Bernasconi, Thomas Weil, Ueli Jaisli

Schluss der Sitzung: 22.25 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Philippe Müller*

Die Protokollführerin: *Adrienne Hochuli*