



Protokoll Nr. 52

Sitzung von Donnerstag, 20. November 1997, 20.40 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident: Martin Frick

Anwesend:

Silvia Aepli
Raymond Anliker
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Arnold Bertschy
Peter Blaser
Markus Blatter
Konrad Bossart
Michael Burkard
Michael Burri
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Marcel Fankhauser
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Jean-Daniel Flückiger
Thomas Fuchs
Barbara Geiser
Hans Ulrich Gränicher
Simone Gretler
Adrian Haas
Rolf Häberli
Bernhard Hess

Ursula Hirt
Andreas Hofmann
Stephan Hügli
Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Andreas Krummen
Lilo Lauterburg
Annemarie Lehmann
Leslie Lehmann
Peter Linder
Edith Lörtscher
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Edith Madl Kubik
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Kurt Mäusli
Elsi Meyer
Christoph Müller
Edith Olibet

Ruth Rauch
Maria Regli Schmucki
Hans Peter Riesen
Heinz Rub
Ursula Rudin-Vonwil
Annemarie Sancar
Beat Schori
Erika Siegenthaler
Peter Sigerist
Franco Sommaruga
Sylvia Spring Hunziker
Christoph Stalder
Ernst Stauffer
Ueli Stückelberger
Béatrice Stucki
Margrit Stucki-Mäder
Peter Stucki
Hans-Ulrich Suter
Katharina Suter
Luzius Theiler
Eva von Ballmoos
Kurt W. Weyermann

Entschuldigt:

Ernst Aebersold
Marcel Eyer
Heinz Megert

Barbara Mühlheim
Kurt Rüegsegger
Rudolph Schweizer

Barbara Spörri
Hansjörg Wittwen
René Zimmermann

Vertretung des Gemeinderats:

Ursula Begert
Alfred Neukomm
Claudia Omar
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Therese Frösch
Adrian Guggisberg

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

23 Erneuerung und Ausbau des EWB-Signalkabelnetzes, Ausbaustufe 1; Kredit

Antrag Nr. 188

1. Das Projekt des EWB betreffend Erneuerung und Ausbau des Signalkabelnetzes, Ausbaustufe 1, wird genehmigt.
2. Für die Ausführung wird ein Kredit von Fr. 760 000.00 zulasten der Investitionsrechnung EWB bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Michael Burri (GFL), Sprecher der GPK informiert über das vorliegende Geschäft. Für das gewöhnliche Stromnetz haben wir am 16. Oktober 1997 einen Rahmenkredit von 3 Millionen Franken gesprochen. Bei den ¾ Millionen Franken von heute geht es um Kabel, welche nicht - bzw. nicht nur - Elektrizität, sondern verschiedenen Signale übertragen. Mit diesen Signalen kann von der Zentralen Leitstelle Monbijou aus das ganze Leitungsnetz überwacht und gesteuert werden, dazu gehören auch alle Unterwerke, Gleichrichter- und Transformerstationen sowie die Kraftwerke Engehalde und Matte. Im Störfall, bei Ausfall einzelner Teile des Leitungsnetzes, den Rest des Netzes zu schützen, ist besonders wichtig. Zu dieser Kontrolle gehört auch ein werkinernes Telefonnetz und eine Videoüberwachung der grössten Anlagen. Dieses Signalkabelnetz soll nun teilweise erneuert werden, einzelne Leitungen sind über 40-jährig und in einem schlechten Zustand. Hinzu kommt auch ein schrittweiser Ausbau. Diese Vorlage ist ein erster Schritt. Folgende Gründe sprechen für den Ausbau: 1. Das Material: Mit dem Lichtwellenleiterkabel (LWL-Kabel), gemeint ist ein Glasfaserkabel, ist es möglich, deutlich mehr Informationen und qualitativ bessere Signale zu übermitteln als mit den herkömmlichen Kupferkabeln. Die Kupfer-Signalkabelleitungen kann man nicht direkt neben der gewöhnlichen Stromleitung verlegen. Kupfer erzeugt durch Induktion ein elektromagnetisches Feld, welches die Frequenz in den Stromleitungen stören würde. Dieses Problem gibt es bei den Lichtwellenleiterkabeln nicht. Im Zeitalter von Kabelfernsehen, Internet und der Liberalisierung von Strommarkt und Telekommunikation werden immer mehr Leitungen verlegt und der öffentliche Raum wird immer knapper. 2. Die Sicherheit: Das Signalkabelnetz hat die Form eines Strahlennetzes; die äusseren Stationen sind jeweils via die naheliegenden Stationen und Unterwerke mit der Zentrale Leitstelle Monbijou verbunden. Analog dem Tram- und Busnetz der SVB ist jede Station nur über einen einzigen Weg mit der Zentrale verbunden (vgl. Schema letzte Seite Vortrag). Das Schema zeigt den angestrebten Endausbau, statt einer strahlenförmigen Form soll es neu eine Ringstruktur sein. Im Falle eines Unterbruchs an beliebiger Stelle können die Signale immer noch übermittelt werden, nämlich in der anderen Richtung des unterbrochenen Rings. Insgesamt soll es drei solche Ringleitungen geben. Davon soll in der Ausbaustufe 1, um die es heute abend geht, der grösste Teil der Ringleitung im Sektor III (Norden und Osten der Stadt) verlegt werden. Die aufgeführten Leitungen der Dringlichkeitsstufen 1 und 2 wurden im Zusammenhang mit dem Ausbau der Leitstelle Monbijou bereits gelegt und sind somit nicht Gegenstand des Vortrags. Es handelt sich dabei um die Verbindungen von der Leitstelle Monbijou zum Unterwerk Engehalde und um die Verbindung vom Kraftwerk Matte zum Unterwerk Schosshalde. Dies ist im Vortrag leider nicht präzisiert worden. 3. Vermietung von Teilen des Netzes an Drittbenützer bleibt als Möglichkeit offen. Dieser Punkt sorgte für heftige Diskussionen in der GPK, obwohl es sich, zumindest vorläufig, um einen Nebeneffekt handelt. Bis anhin war es entgegengesetzt: einzelne heute im Einsatz stehende Signalkabelleitungen gehören gar nicht dem EWB, sondern sind von der PTT bzw. heute Telecom bzw. ab 1.1.98 der Swisscom, gemietet gewesen und das zu stolzen Preisen. Die Miete von der Verbindung zwischen dem Hauptsitz der BKW via Nahwärmeversorgung Viktoria zur Leitstelle Monbijou kostet die EWB heute über Fr. 30'000.- im Monat. Einschränkend muss festgehalten werden, dass ab 1998 die Mietpreise anlässlich der Liberalisierung der Telekommunikation sinken werden. Die Swisscom wird alleine auf nationaler Ebene zwei Konkurrentinnen (DiAx, Sunrise) bekommen. Im Bereich der Feinverteilung, innerhalb der Siedlungsgebiete, wird die Swisscom auf absehbare Zeit das Monopol halten und an der Cablecom (ehemals Rediffusion), welche allenfalls für die Miete solcher Leitungen

in Frage käme, hat sie erst noch eine starke Minderheitsbeteiligung. Vom finanziellen Standpunkt her wäre es ein gewagtes Spiel, wenn man sich weiterhin damit begnügen würde, die Leitungen von einer privatisierten, monopolähnlichen Gesellschaft dazu zu mieten. Ist man Eigentümerin solcher Leitungen, so weiss man genau, woran man ist, und vor allem ist geklärt, wer die Verantwortung für ihren Unterhalt trägt. Ob sich aus Sicht der EWB in Zukunft eine Möglichkeit ergeben wird, ihrerseits einen Teil der Leitungen an Drittbenützer zu vermieten, ist ungewiss, kann aber nicht ausgeschlossen werden, wie der Vortrag antönt. - Aufgrund einer gewissen persönlichen Faszination für die laufenden Entwicklungen im Bereich der Telekommunikation hat der Votant möglicherweise etwas übertrieben bei der Behandlung des Geschäfts in der GPK. Dies führte möglicherweise zu Stimmenthaltungen. Es geht nicht darum, dass die EWB in Zukunft im globalen Telekommunikationsgeschäft mitmachen soll. Denkbar ist, dass die EWB auf dem lokalen Markt der Stadt Bern privaten Gesellschaften Kabelleitungen gegen Entgelt zur Verfügung stellt. Es muss sich dabei nicht um eine Gesellschaft im Gebiet der Telekommunikation handeln, sondern allenfalls auch um eine Firma wie die Ascom, welche ihr eigenes internes Netz betreibt. Zur Etappierung des Vorhabens. Bei der heutigen Vorlage handelt es sich nur um die erste Ausbaustufe, um 760'000.- Franken von insgesamt 3,8 Millionen Franken, welche es insgesamt bis ins Jahr 2010 kosten soll. Eigentlich müsste man schon heute den Gesamtkredit von 3,8 Millionen Franken vorlegen, da bekannt ist, wieviel der gesamte Ausbau kosten wird. Er würde in diesem Fall auch dem fakultativen Referendum unterstehen. Dies verlangen die einschlägigen Richtlinien vom Regierungsrat des Kantons Bern (März 1987). Wenn aber zwischen den einzelnen Ausbaustufen mehrere Jahre liegen, so darf man gemäss diesen Richtlinien davon abweichen und einzelne separate Kredittranchen vorlegen. Im Fall vom EWB-Signalkabelnetz trifft dies zu - fertig ausgebaut soll dieses Netz erst im Jahr 2010 sein. Gerade wegen der unheimlich raschen technologischen und wirtschaftlichen Entwicklung auf diesem Gebiet ist es sinnvoll, mit den nächsten Ausbaustufen so lange zu warten. Es könnte in einigen Jahren durchaus Sinn machen, statt selber Leitungen zu legen, sie von einem Privaten zu mieten. Oder vielleicht wäre es sogar möglich, Steuerungssignale und Informationen über das gewöhnliche Stromnetz zu schicken, heute fast undenkbar, jedoch nicht auszuschliessen. Anfangs des nächsten Jahrhunderts gehört das vielleicht schon zur Realität. Die GPK empfiehlt dem Rat mit 4 : 0 Stimmen bei 5 Enthaltungen, das Geschäft zu genehmigen.

Fraktionserklärungen

Christoph Müller spricht für die FDP-Fraktion. Das heutige EWB Signalnetz ist veraltet und muss stufenweise ersetzt werden. Die Geräte wurden anfällig, die Netzstruktur ist ungenügend. Die Ausfallrisiken mit potentiell schwerwiegenden Folgen wachsen und sind nicht mehr tragbar. Wohin Verzögerungen in einem sicherheitsempfindlichen Bereich führen können, zeigte kürzlich der gravierende Elektrizitätsausfall in Bern West. Wichtige Versorgungsleitungen fielen aus, ohne Strom waren u.a. das Inselspital, das Fernheizwerk, wichtige Industriebetriebe, Bümpliz und Teile des Mattenhof. Und zwar weil die neue Leitstelle noch nicht in Betrieb ist und die alte wie vorausgesehen jederzeit ausfallen kann. Die vorgeschlagene Lösung ist begrüssenswert, die gewählte Technologie ist zweckmässig und erprobt, eröffnet neue Möglichkeiten der Fernwirk- und Überwachungstechnik, erlaubt neue rationelle Betriebsabläufe auch für noch nicht Absehbares. Die vorgesehenen Kapazitäten lassen genügend Spielraum. Die zeitgemässe Ringnetzstruktur bringt eine wesentliche Verbesserung der Betriebssicherheit, dazu sind in diesem sicherheitssensitiven Bereich die Leitungen in Eigenkontrolle des EWB. Das Signalkabelnetz ist optimal auf die neue Leitstelle ausgerichtet. Im Zuge der liberalisierten Energiemärkte ergibt sich ein verstärkter Wettbewerb. Die EWB muss optimal vorbereitet sein. Der Wegfall des Leitungsmonopols und die beinahe explosiv wachsenden Datenmengen in der Wirtschaft können auch für unser EWB lukrative Zusatznutzungen für Dritte ermöglichen. Ein leistungsfähiges Datennetz des EWB könnte ein wichtiger Vorteil sein. In diesem Zusammenhang ist deutlich zu sagen, dass im Umfeld dieser Umwälzungen das EWB deutlich schnellere Handlungsfähigkeit ohne lange Entscheidungswege braucht, um sich im Interesse der Stadt behaupten zu können, um die sich hier bietende Chance ergreifen zu können bevor es zu spät ist. Konkrete Anzeichen in diese Richtung wurden schon sichtbar. Es besteht Handlungsbedarf. Die FDP-Fraktion empfiehlt die Annahme der Gemeinderatsvorlage.

Jean-Daniel Flückiger (EDU) ist für die Erneuerung des Netzes. Die Vorstellung, dass die Stadt sich in einen Konkurrenzkampf mit einer Firma begibt, ist jedoch schwer zu verstehen. Der Markt ist viel

zu hart. Er begreift nicht, weshalb er für so etwas bezahlen sollte. Mit dem Geschäft soll noch gewartet werden, bis sich der Markt geöffnet hat. Es werden sich sicher noch andere Möglichkeiten bieten. Die EDU lehnt die Vorlage ab.

Gemeinderat *Alfred Neukomm* dankt Michael Burri für die ausführliche und sehr fachkundige Präsentation dieser komplexen Materie. Es geht um eine technische Entwicklung, mit Recht wird darauf hingewiesen, dass verschiedene Fliegen mit einem Schlag getroffen werden können. Das heutige Signalkabelnetz ist veraltet. Bei Abklärungen durch fachkompetente Leute ergaben, dass auf gewissen Strecken das Netz in einem schlechten, bedenklichen und veralteten Zustand ist. Es muss dringend ersetzt werden. Es geht in erster Linie um unsere EWB-Anlagen und erst in zweiter Linie möchten wir auch die Möglichkeiten einer Kooperation offen halten. Die Befürchtungen von Jean-Daniel Flückiger sind verständlich, denn niemand weiss, wie sich der Markt in der Telekommunikation in den nächsten zehn Jahren entwickeln wird. Ungewiss ist es aber auch beim Strommarkt mit der Liberalisierung, auch dort ist auf dem europäischen und nationalen Markt noch vieles offen. Der Gemeinderat möchte weiterhin ein dynamisches, zukunftsorientiertes EWB, welches einen Gewinn in die Stadtkasse abliefern. Heute sind es 28 Millionen Franken, das sind rund 20 % des Gesamtbetrages der 130 Millionen Franken Umsatz. Das heisst, dass wir technisch zukunftsorientiert handeln und uns über alle Möglichkeiten rechtzeitig informieren müssen, um nicht abgehängt zu werden. Wir wollen also nicht nur veraltete Kabel ersetzen, die die Möglichkeit zur zusätzlichen Informationsübertragung geben, sondern es geht tatsächlich auch um den Einsatz neuer Datenübermittlungssysteme. In einigen Jahren wird der Vorwurf kommen, wir hätten uns nicht rechtzeitig informiert und die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Das würde sich rächen, wie Entwicklungen bei anderen schweizerischen Unternehmungen zeigen. Jetzt bietet sich die Gelegenheit auszubauen, wenn der Markt dies schon bedingt. Der Gemeinderat bittet den Rat, der Vorlage zuzustimmen.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Kredit mit 59 : 1 Stimmen bei 6 Enthaltungen zu.

6 Motion Andreas Krummen (SP): Kinder in der Stadt Bern: Mehr Sicherheit für Kinder an der Altenbergstrasse

Antrag Nr. 268

Die momentane Situation:

Entlang der Altenbergstrasse befindet sich ein ausgesprochenes Wohngebiet mit recht vielen Kindern, deren Aktivitäten durch die Hanglage über die Stichstrassen auf die Altenbergstrasse münden. An der Altenbergstrasse 9 befindet sich eine städt. Kinderkrippe, deren Kinder in Gruppen entlang der Altenbergstrasse spazieren gehen. Die anwohnenden Kindergärteler und jene der Kinderkrippe müssen entlang der Altenbergstrasse über den Altenbergsteg in den Aarhof in den Kindergarten. (Ein Ausweichen ab der Altenbergstrasse 19 entlang des Uferweges bis zum Altenbergsteg ist für Kindergärteler allein, in kleinen Gruppen und erst recht für grössere Gruppen viel zu gefährlich, da es ab der Hausnummer 19 entlang der Aare keinen Zaun mehr hat und der schmale Weg über die glatte Uferwand direkt in die reissende Aare abfällt). Die Altenbergstrasse ist eine Strasse nur für Zubringerdienst mit Tempo 30 und blauer Zone.

Die Akzeptanz dieser Vorschriften ist schlecht:

- Die Altenbergstrasse wird als Schleichweg benutzt (baubedingte Sperrungen der Strasse haben dies deutlich werden lassen).
- Es wird häufig viel zu schnell gefahren.
- Gegen den Raum Klösterli zu und im Bereich des Altenbergsteges wird von Altstadtbesuchern parkiert.

Es ist klar, dass dieses Verkehrsverhalten die Kinder stark gefährdet:

- Kinder mit Bällen, Fahrzeugen landen plötzlich auf der Altenbergstrasse.
- Das Überqueren der Strasse zwischen parkierten Autos benötigt grösste Aufmerksamkeit der Kinder.
- Ein Missschritt eines Kindes vom Trottoir auf die Strasse ist lebensgefährlich.

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Kreditvorlage vorzulegen, um diese Situation deutlich zu verbessern:

entweder:

ž Einrichtung einer Wohnstrasse für die ganze Altenbergstrasse oder für Teile davon.

oder:

ž – Sperrung der Altenbergstrasse für den Durchgangsverkehr mit einer Barriere, schwenkbaren oder versenkbaren Pflöcken entweder im Raum Altenbergsteg/Rabbentaltreppe (mit Wendeplatz von Seite Altenberggrain vor den Garagen Altenbergstrasse 122 und Wendeplatz von der Klösterliseite bei den Garagen von Altenbergstrasse 59) oder im Raum Altenbergstrasse 19/60 (mit Wendeplatz von Seite Altenberggrain bei der Einfahrt zum Altersheim Altenbergstr. 64-66 und Wendeplatz von der Klösterliseite gegenüber von Altenbergstr. 60 B).

– Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und Einhaltung von Tempo 30:

– Vom Altersheim Richtung Altenberggrain läßt die Anordnung aller Parkplätze auf der Aareseite zu überhöhter Geschwindigkeit ein: Mit versetzten Parkplätzen auf beiden Strassenseiten würde die freie Fahrt eingeschränkt.

– Vom Altersheim Richtung Klösterli müsste durch Verengung des Abschnittes Altenbergstrasse 28-46 und mehr abwechselnd rechts und links der Strasse versetzten Parkplätzen die Fahrgeschwindigkeit gesenkt werden.

– Deklaration der gesamten Altenbergstrasse oder Teilen davon als Begegnungsstrasse.

Bern, 29. Mai 1997

Antwort des Gemeinderats

Die Sicherheit der Kinder im Strassenverkehr ist dem Gemeinderat ein wichtiges Anliegen. Die Verkehrssicherheit muss jedoch nicht nur in einem einzigen Strassenzug, sondern in allen nutzungsorientierten Strassen, beim Queren der Hauptverkehrsstrassen, in der Umgebung von Schulhäusern, Kindergärten etc. möglichst hoch angesetzt werden.

Seit vielen Jahren werden die Schulkinder durch Verkehrsinstruktoren der Stadtpolizei über Gefahren im Strassenverkehr und richtiges Verhalten aufgeklärt. Neuerdings finden auch Kampagnen statt, um die Automobilistinnen und Automobilisten auf das Verhalten von Kindern aufmerksam zu machen mit dem Ziel, die Fahrweise in der Nähe von Kindern anzupassen. Diese Anstrengungen tragen Früchte, sind doch die Verkehrsunfälle mit Kindern in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen.

Für die Altenbergstrasse ist Handlungsbedarf gegeben, weil viele Autos trotz Tempo 30 zu schnell fahren. Messungen im August 1997 ergaben eine Geschwindigkeit V85 von 38 bis 44 km/h und Spitzengeschwindigkeiten bis zu 55 km/h.

Was den Durchgangsverkehr betrifft, hat die Sperre der Kornhausbrücke sicher einen Einfluss auf die Verkehrsströme. Trotzdem sind die Verkehrsfrequenzen mit max. 66 Fahrzeugen pro Spitzenstunde im Querschnitt Altenbergstrasse 50A/B relativ bescheiden.

Die Vorschläge, die in der Motion umschrieben sind, mit denen eine Verkehrsberuhigung und eine Hebung der Verkehrssicherheit erzielt werden sollen, sind hauptsächlich verkehrspolizeilicher Art. Deren Anordnung oder Verfügung steht gemäss eidgenössischem Strassenverkehrsrecht und kantonaler Strassenpolizeiverordnung der Ortspolizeibehörde zu. Es handelt sich deshalb um eine unechte Motion, weshalb der Gemeinderat vorschlägt, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Antrag

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

Andreas Krummen (SP) erinnert an seine anderen Vorstösse und daran, dass es sich letztlich um eine Frage der Finanzen handelt. Bei einzelnen Antworten zu den Geschäften wird vor allem betont, dass das Investitionsprogramm nicht von seinem Kurs abkommen darf. Andreas Krummen war mitbeteiligt, als eine Mehrheit des Rats mit dem Schanzentunnel das Investitionsprogramm für mehrere Jahre total durcheinander bringen wollte. Kleine Verschiebungen müssen jedoch möglich sein, insbesondere muss ein gewisser Spielraum vorhanden sein, damit man einige Dinge bevorzugen, andere

verschieben könne. Es geht nicht um eine Erhöhung der Investitionen, sondern im vorhandenen Rahmen muss agiert werden können. Der Vorstoss wird als Pilotprojekt verstanden, nicht als Beginn einer Forderungswelle, d.h. nicht jede Strasse soll jetzt damit kommen. An der Altenbergstrasse gilt Tempo 30 und Zubringerdienst ist gestattet. Würden diese Vorschriften eingehalten, wäre dieser Vorstoss gar nicht nötig. Die Messungen des Gemeinderats bestätigten, dass zu schnell gefahren wird und es einen starken Durchgangsverkehr hat, der nicht mit der gesperrten Kornhausbrücke in Zusammenhang steht. Die Vorschriften nützen nichts und vermehrte Kontrollen sind nicht möglich. Im vorderen Teil der Altenbergstrasse befindet sich eine Kinderkrippe, die Kinder sind massiv gefährdet. Treten die Betreuerinnen mit mehreren Kleinkindern auf das Trottoir, an dem Autos mit Tempo 50 Stundenkilometern vorbeirasen, so braucht es nur einen Misstritt, und die Kinder landen unter den Autos, denn der Bremsweg ist zu lang. Dies war der Beweggrund, dem Gemeinderat zwei Möglichkeiten zur Prüfung zu geben. Die Einrichtung einer Wohnstrasse ist klar eine Motion, da sie mehr als 150'000 Franken kostet. Andererseits kann man das Problem mittels des Pilotprojekts lösen. Durchgangsverkehr muss verhindert werden, beispielsweise indem man mit Barrieren oder Pflöcken Sperren errichtet. Im letzten Jahr war die Strasse zweimal über mehrere Monate gesperrt, es ist also durchaus machbar. Damit auch für Polizei, Sanität und Feuerwehr der Durchgang gewährleistet ist, handelt es sich um versenkbare oder zu öffnende Barrieren. In der heutigen Zeit sollte es möglich sein, mittels Funksignalen zu öffnen und schliessen. Vorstellbar wäre, dass Anwohner und Geschäftsleute die Finanzierung mittragen würden, das Funkgerät im Auto hätten und ihnen so die Passage gewährt wird. Die Kosten sind nicht bekannt und der Gemeinderat wäre aufgefordert gewesen, dies in Erfahrung zu bringen. Der Beweis wurde nicht angetreten und so ist möglich, ob sich die Kosten auf mehr als 150'000 Franken belaufen, deswegen handelt es sich um eine Motion. Als Pilotprojekt verstanden, muss es nicht an der Altenbergstrasse gestartet werden. Die Strasse eignet sich als Beispiel, vorhanden wären andere. Der Vergleich mit der Stadt Brig ist zu machen. Das Öffnen des Polizeipostentores wird mit dem Signal „Autohupe“ erreicht: Der diensthabende Polizist wird verständigt, versenkt die Barriere und gewährt Einlass. In einer moderneren Form müsste dies in der Stadt Bern möglich sein. Es handelt sich um ein Pilotprojekt zum Sammeln von Erfahrungen. Welche Möglichkeiten gibt es? Was sind die Kosten? Wo wäre ein sinnvoller Einsatz noch möglich? Andreas Krummen bittet den Rat, sich der Motion anzuschliessen.

Fraktionserklärung

Christoph Stalder spricht für die FDP-Fraktion. Auch der Votant ist Bewohner des Altenbergquartiers und hegt für das Anliegen Verständnis. Die FDP-Fraktion ist bereit, den Vorstoss in Form eines Postulats zu überweisen. Die Altenbergstrasse ist bereits heute beschränkt auf Zubringerdienst, Tempo 30 und Blaue Zone. Am Klösterlistutz besteht eine halbe Barriere, die den Eingang erschwert und zeigt, dass der Weg nicht jedem Fahrer offen steht. Diese Massnahmen sollten genügen, trotzdem halten sich nicht alle an die Regeln. Insbesondere wird die Strasse als Schleichweg benutzt und einzelne Quartierbewohner selber fahren zu schnell. Primär ist an diesen Punkten durch persönliche Hinweise und Mahnungen anzusetzen. Die zu schnell fahrenden Quartierbewohner sind bekannt. Anlässlich des 125 Jahr Jubiläums des Altenberg-Rabbental-Leist sagten wir, wir wollten vermehrt miteinander sprechen und aufeinander zugehen. Dazu gehört auch einmal ein kritisches Wort. Kontrollen und Verzeigungen von Schleichwegfahrern sind während einer gewissen Dauer nötig und wirksam. Weitere Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung sind zu prüfen. Da der Vorstoss viele Varianten aufzeigt, die der GR erst prüfen kann, sollte der Motionär die Motion in ein Postulat umwandeln.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* geht weitgehend mit den Argumenten der FDP-Fraktion einig. Der Gemeinderat ist bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Uns sind die Probleme bekannt, vor allem was Tempo 30 anbelangt. Als die Tempo 30 Zone im Rat zur Diskussion stand, verlangte man grundsätzlich das V 85, d.h. 85 % des Durchgangsverkehrs muss 35 km/h oder weniger fahren. Die Strasse hat eine Erschliessungsfunktion für das Quartier. Wegen den Notfallfahrzeugen oder KERRichtautos eignen sich Lösungen mit Barrieren nicht so gut. Solche Lösungen wurden auch schon in der Matte in Betracht gezogen, sind jedoch sehr problematisch. Der Kreis der Zutrittsberechtigten muss genau geregelt werden. Zudem gibt es Uneinigkeiten im Quartier. Das Gedankenspiel wurde mit dem Matte-Leist schon mehrmals durchgespielt. Alles unter einen Hut zu bringen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. In der Motion wird ein 'entweder oder' vorgeschlagen. Zum oder: sind an

der Altenbergstrasse die vorgeschlagenen Orte 59, 122 oder 19/60 genau die richtigen Orte? Möchte man die Motion tatsächlich erfüllen, müsste man es genau dort machen. Da keine vertieften Studien gemacht werden konnten, weiss man nicht, ob es sich um die geeigneten Orte handelt. Was Tempo 30 und die Blaue Zone betrifft, fragt sich auch, ob es genau am richtigen Ort ist. Die Blaue Zone wurde genaustens anhand der Parkplätze angeschaut. Das Verkehrsinspektorat machte sich mehrmals Überlegungen und kam zu der nun bestehenden Lösung. Parkplätze können nicht beliebig versetzt werden, da man auf Einfahrten und Bedürfnisse achten muss. Polizeidirektor Kurt Wasserfallen bittet den Motionär, die Motion in ein Postulat umzuwandeln und den Rat, die Motion abzulehnen.

Andreas Krummen (SP) ist der Meinung, die Motion und insbesondere das 'oder' könne schon richtig verstanden werden. Mit 'oder' ist irgendwo dort gemeint, also zum Beispiel an den angeführten Orten. Die Sperre soll nicht den Zugang verunmöglichen, sondern nur den Durchgang, von beiden Seiten soll die Einfahrt gewährleistet sein. Der Motionär hält an der Motion fest, weil er die Sache gerne geprüft haben will.

Adrian Haas (FDP) hoffte auf eine Umwandlung, da das Postulat das Instrument ist, um etwas prüfen zu lassen. Der Stadtrat hat im verkehrspolitischen Bereich keine uneingeschränkte Kompetenz. Anordnungen von Signalisierungen und Markierungen, wie in der Motion verlangt werden, sind gemäss kantonalem Recht klar Sache des Gemeinderats. Motionen in diesem Bereich sind nicht zulässig, wie der Gemeinderat in seiner Antwort zu Recht schreibt. Man kann nicht via Finanzkompetenzen versuchen, auf der Sachebene eine kantonale Kompetenz, die dem Gemeinderat zugewiesen wird, abzuändern. Die Regelung, dass man mit Vorstössen im Stadtrat nicht einzelstrassenweise die Verkehrsregelung verbindlich beeinflussen kann, halten wir für sinnvoll. Nicht zuletzt aus umweltschützerischen Gründen ist eine gesamtheitliche, das ganze Stadtgebiet umfassende, kohärente Verkehrspolitik nötig. Das Projekt KÜL zeigt die Wichtigkeit eines abgestimmten Verkehrssystems. Einzelstrassenweises Vorgehen, wenn möglich motiviert von Eigeninteressen, ist für nichts.

Beschluss

Der Rat überweist die Motion mit 33 : 26 Stimmen bei 7 Enthaltungen.

7 Motion Fraktion SP (Oskar Balsiger): Kinder in der Stadt Bern - Schulhäuser mit sicherem und gesundem Umfeld

Antrag Nr. 272

Kinder sind vor dem 9. bis 12. Lebensjahr noch nicht in der Lage, wie Erwachsene am Verkehrsgeschehen teilzunehmen. Erst danach kann sich der junge Mensch auf einen voll entwickelten Gehör- und Gleichgewichtssinn verlassen und verfügt über die Voraussetzung, um gleichzeitig ein Fahrrad (in eine bestimmte Richtung) zu lenken, Handzeichen zu geben und den Kopf (Blick zurück) zu wenden. Auch als Fussgänger verfügen Kinder bis zu diesem Zeitpunkt nicht über das Rüstzeug erwachsener Personen: Ihre Wahrnehmung lässt es nicht zu, die Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge richtig abzuschätzen. Dementsprechend sind sie ausserstande, Proportion, Grösse und Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge in drohendes Gefahrenpotential umzudeuten.

Es ist bekannt, dass Kinder, wenn sie den Unterricht verlassen, eine gewisse Zeit benötigen, um sich auf den Schulweg einzustellen. Während dieser Zeit ist ihre Achtsamkeit als Verkehrsteilnehmende reduziert. In etlichen Schulhäusern verbringen Schülerinnen und Schüler täglich mehrere Stunden in Klassenräumen, in denen die Lärmgrenzwerte für angenehmen Unterricht deutlich überschritten sind. Diese Objekte stehen neben stark belasteten und/oder (zu) schnell befahrenen Strassen.

Der Gemeinderat wird beauftragt:

1. Ein Konzept betreffend die etappenweise Erhöhung der Sicherheit und Reduktion des Verkehrslärms im Umfeld von Kindergärten und Schulen der Unterstufe zu erarbeiten. Das Konzept teilt die Objekte in Gefahrenklassen ein und zeigt die Methoden auf, nach denen bei der Sanierung vorzugehen ist.

2. Die Kindergärten und Schulen der Unterstufen zu bezeichnen, bei denen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte zu treffen sind bzw. bei denen auf Massnahmen verzichtet werden kann.
3. Dem Stadtrat ein Projekt (Kreditvorlage) zu unterbreiten, welches als erste Etappe 6 Objekte umfasst, wobei in je mindestens vier Fällen die Erhöhung der Sicherheit bzw. die Einhaltung der Lärmgrenzwerte bei Kindergärten und Schulhäusern der Unterstufe Inhalt der zu treffenden Massnahmen sein soll.
4. Der Gemeinderat legt die weiteren Sanierungsetappen fest.

Hinsichtlich Erhöhung der Sicherheit bzw. Einhaltung der Lärmgrenzwerte stehen insbesondere folgende Methoden zur Verfügung:

- Strassen des Basis- oder des Übergangsnetzes: Höchstgeschwindigkeit 40 od. 30 km/h
- Strassen des Übergangsnetzes oder in Tempo 30 Zonen: Vertikalversätze, Gestaltung des Vorlandes und des Strassenraumes
- Tempo 30 Zonen: Wohnstrassen, Strassenraumgestaltung
- Dauernde Überwachung (Verkehrsradar) der zulässigen Geschwindigkeitslimite
- Abbiegehilfen (Linksabbiegen), Schutzinseln (Fussgängerübergänge) etc.
- Verkehrsreduktion

Bern, 29. Mai 1997

Antwort des Gemeinderates

Dass Kinder im Strassenverkehr besonderen Schutzes bedürfen, ist unbestritten. Diese Erkenntnis fand Eingang ins eidgenössische Strassenverkehrsrecht, wo in Artikel 26 Strassenverkehrsgesetz (SVG) die Grundregel wörtlich heisst:

"1 Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

2 Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird."

Seit vielen Jahren werden die Schulkinder durch Verkehrsinstruktoren der Stadtpolizei über Gefahren im Strassenverkehr und richtiges Verhalten aufgeklärt. Neuerdings finden auch Kampagnen statt, um die Automobilistinnen und Automobilisten auf unberechenbares Verhalten von Kindern aufmerksam zu machen mit dem Ziel, die Fahrweise in der Nähe von Kindern anzupassen. Diese Anstrengungen tragen Früchte, sind doch die Verkehrsunfälle mit Kindern in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen.

Gegen übermässige Lärmbelastung an Hauptverkehrsstrassen - bei ca. 25 Schulen und Kindergärten werden die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten - sind Massnahmen im Rahmen von STEK Verkehr 95 vorgesehen. Eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung kann sowohl durch Geschwindigkeitsbegrenzung als auch durch Reduktion der Verkehrsmenge erzielt werden.

Der Vorschlag der Motion, dass die Erhöhung der Sicherheit und die Reduktion des Verkehrslärms im Bereich von Schulen und Kindergärten etappenweise erfolgen muss, ist richtig. In einer ersten Phase sollen die Standorte bezeichnet werden, für die ein Handlungsbedarf besteht.

Der in der Motion dargestellte Sachverhalt trifft zu und ist bekannt. Die daraus entstehenden Anliegen sind erkannt und werden im Projekt Massnahmenplan Verkehrssicherheit (MVS) umgesetzt. In der Mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) sind für den Massnahmenplan Verkehrssicherheit (MVS) jährliche Kredittranchen zwischen Fr. 500'000.-- und Fr. 700'000.-- vorgesehen.

Der Gemeinderat ist bereit, dem Stadtrat gestützt auf die Auswertung der Erfahrungen aus dem MVS ein Zusatzprojekt mit Spezialmassnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Kindergärten und Schulhäusern der Unterstufe zu unterbreiten.

Antrag

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

Oskar Balsiger (SP) dankt dem Gemeinderat für die positive Haltung. Die knapp gefasste Motion soll im Folgenden etwas ausgeführt werden. Positiv, dass der Gemeinderat in seiner Antwort feststellt, jede Frau und jeder Mann müsse sich im Verkehr so verhalten, dass niemand in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet wird. Kinder sind in einem Lern- und Entwicklungsprozess, folglich kann es sich nicht an sie wenden. Im Strassenverkehrsrecht steht: besondere Vorsicht ist gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Menschen geboten, und wo erwartet wird, dass sich Strassenbenutzer nicht richtig verhalten werden. Wenn Kinder das Klassenzimmer verlassen, braucht es Zeit, bis sie wieder Verkehrsteilnehmer sind. Kindern bis zu einem Alter von 9 Jahren ist es nicht möglich, vollwertige Verkehrsteilnehmer zu sein. Für die Stadt speziell wichtig, wie Polizeidirektor Kurt Wasserfallen in der Nachmittagssitzung betonte, ist der Vergleich mit Städten im Ausland. Der Votant tut dies fleissig, er kennt jedoch wenige Städte, die ihre Schulhäuser an stark befahrenen Strassen haben. Es scheint, Bern hat die Strategie verfolgt, neben jedem Schulhaus eine Hauptstrasse durchzuführen. In Bezug auf die Schulhäuser haben wir eine besondere Aufgabe vor uns, die wir nun angehen müssen. Es ist ein Prozess, bis Kinder sich ändern und zu Erwachsenen werden. Wir müssen Vorgaben setzen, damit der Verkehr den Kindern Platz zum Leben lässt. Wir haben den Kindern ein Gefängnis verpasst, alles ist vorgegeben und vorgesagt. Der Motionär hofft auf eine hohe Zustimmung des Rats. Immerhin ergab eine Schulhausbefragung von 1996, dass auf Schulwegen 82 Mängel bestehen und wo Leute schlecht mit dem Verkehr leben können. Erfreulich, dass der MIP die Mittel zur Umsetzung bereits zur Verfügung stehen. Zum Massnahmenkatalog: Es ist nicht die Meinung, aus Hauptstrassen Tempo 30 Zonen zu machen. Das Gefälle zwischen Quartierstrassen und Basisnetz bezüglich der Frage des Vorwärtkommens darf sich nicht stärker verschieben, als dass der Grundsatz erhalten bleibt: „Kanalisisieren, reduzieren, plafonieren“, unser Slogan zum Umgang mit dem Verkehr. Die Massnahmen müssen so angegangen werden, dass die Hauptstrassen solche bleiben und der Verkehr nicht in Quartiere ausweicht.

Im Basisnetz bei einem Schulhaus lokal Tempo 40 zu verschreiben, ist möglich, ebenso im Übergangsnetz Gestaltungsmassnahmen ergreifen und Tempo 30 Zonen verstärken. Dort, wo die Vorkehrungen nicht eingehalten werden, sollen Abbiegehilfen für Kinder gemacht werden, und es muss versucht werden, den Verkehr zu reduzieren. Neue Verbesserungsmassnahmen gibt es immer wieder. Möglich ist Geschwindigkeitsreduktion durch Verstetigung auf einem Kreisplatz, Verkehrslenkung vermeidet den Durchgang vor Schulhäusern (z.B. Lorraine) und wasserabführende Querabschläge über die Strasse haben eine bremsende Wirkung. Man soll von der Doktrin abkommen, in Bern gäbe es keine Vertikalversätze mehr, in der Vergangenheit wurden sie leider schlecht eingesetzt. Gerade bei Schulhäusern kann ein solcher Vertikalversatz oder ein auf Trottoirniveau angehoener Fussgängerstreifen geeignet sein.

Fraktionserklärungen

Eva von Ballmoos (GB) spricht für die Fraktion GB/JA!. Die Fraktion begrüsst, dass der Gemeinderat die Motion erheblich erklärt hat und hofft, dass der Rat dies auch tun wird. In der Einleitung der Motion steht, weshalb Kinder nicht wie Erwachsene in der Lage sind, rechtzeitig auf alle Gefahren des Schulweges gleichzeitig und richtig zu reagieren. Dabei trifft es durchaus auch auf ältere Kinder und auf Erwachsene zu, auch wenn bei ihnen das Wahrnehmungsvermögen, der Gehörs- und Gleichgewichtssinn voll entwickelt sind. Unsere Fraktion hat 1993 eine Motion mit der gleichen Stossrichtung eingereicht, leider war sie nicht mehrheitsfähig. Oskar Balsiger erwähnte die Strassenverkehrsgesetzgebung, die Kinder, Gebrechliche und ältere Leute speziell hervorhebt. Bei der damaligen Motion wollte man nicht nur bei Schulhäusern, sondern auch bei Altersheimen und anderen solchen Einrichtungen Tempo 30 einrichten. Der Widerstand gegen Temporeduzierung ist unverständlich und es fragt sich, ob die Sorgen um Kinder und Enkel nicht überwiegen. Gerade bei solchen Massnahmen sollte kein politischer Hintergrund trennend sein. Temporeduktionen verringern Gefahren. Sollte doch ein Unfall passieren, so sind die Folgen weniger gravierend. Der Bremsweg wird kürzer, die Zeit zum Reagieren ist länger, dadurch hat ein Aufprall weniger schlimme Folgen. Katharina Suter erwähnte, dass unsere Nachkommen eine ausgeglichene Rechnung begrüssen werden, dazu müssen unsere Nachkommen erst einmal das Kindesalter unbehelligt überleben, was vorderhand viel wichtiger ist. Die anderen in der Motion aufgeführten Massnahmen unterstützen wir selbstverständlich auch, insbesondere den Einbezug der Lärmbelastung und die lenkenden Massnahmen wie Abbiegehilfen.

Adrian Haas spricht für die FDP-Fraktion. Kinderpolitik kann nicht auf eine reine Antiverkehrspolitik reduziert werden. Bei fast allen Vorstössen war dies so. Heute hätten wir besser einen Schilderwald statt des Puzzles aufgestellt. Ziffern 1 und 2 verlangen ein Konzept, sind somit nicht motionsfähig. Es erfordert ein Postulat. Ziffern 3 und 4 in Verbindung mit der nachfolgenden Aufzählung lehnen wir in dieser Form ab. Das Hauptargument ist das Bekämpfen von Lärmemissionen und die Sicherheit. Reduzierte Lärmemissionen bei Autos kann man durch geringe Temporeduktionen nicht erzielen. Ebenso falsch ist die Annahme, eine Verkehrsreduktion führe zu einer spürbaren Lärmreduktion. Die Halbierung des Verkehrs reduziert den Lärm lediglich um rund drei Dezibel, von einem menschlichen Ohr ist der Unterschied kaum wahrnehmbar. Demzufolge bestreitet die FDP-Fraktion die Motion. Die Fraktion ist allenfalls bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Beschluss

Der Rat überweist die Motion mit 40 : 25 Stimmen.

8 Postulat Edith Olibet (SP): Mehr Sicherheit für unsere Kinder auf der Schlosstrasse und in den umliegenden Quartieren

Antrag Nr. 125

In der Stadt gilt für viele Strassen Tempo 50 innerorts generell. Die Schlosstrasse ist eine der wenigen Ausnahmen. Hier gilt nach dem Loryplatz bis zum Gangloff Tempo 60, obwohl diese Strasse mitten durch ein reines Wohnquartier führt. Nicht erst seit der Schliessung der Weissensteinstrasse ab der Huberstrasse ist die Schlosstrasse eine sehr stark befahrene Strasse. Die Weite des Strassenraums lädt zu schnellem Fahren geradezu ein.

Auf dem täglichen Kindergarten- oder Schulweg müssen zahlreiche Kinder die Schlosstrasse überqueren. Die velofahrenden Kinder benützen sie als Verbindungsweg in die Brunnmatte wie auch ins Munzinger. Ein Velostreifen zu ihrer Sicherheit fehlt aber. Zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für die Kindergarten- und Schulkinder bitte ich deshalb den Gemeinderat um die Realisierung folgender Massnahmen:

1. Aufmalen einer Velospur auf beiden Seiten auf der Fahrbahn der Schlosstrasse als Verbindung zwischen Loryplatz und Gangloff.
2. Tempo 50 auf der Schlosstrasse.
3. Sofortige Einführung der Tempo 30 Zonen in den umliegenden Quartieren gemäss Stadtratsbeschluss.

Bern, 31. Oktober 1996

Stellungnahme des Gemeinderats

Der Gemeinderat möchte, bevor er zu den lokalen Anliegen der Schlosstrasse Stellung bezieht, eine grundsätzliche Bemerkung anbringen:

Er teilt die Meinung der Postulantin, dass die Sicherheit der Kinder einen grossen Stellenwert hat. Im Rahmen des Massnahmenplanes Verkehrssicherheit sind deshalb verschiedene Arbeiten im Gang, um die Verkehrssicherheit unter anderem auch dieser Personengruppe verbessern zu können. Die Unfallkarte der Stadtpolizei weist allerdings auf der Schlosstrasse keinen Unfallschwerpunkt aus, d.h. ein eigentlicher Handlungsbedarf besteht dort nicht.

Nun zu den einzelnen Punkten des Postulats:

Zu Punkt 1:

Die Postulantin ist der Meinung, dass die Sicherheit für Kinder durch die Neuanlage von Radstreifen a priori erhöht werden kann.

Aufgrund von sehr umfangreichen Untersuchungen in Deutschland, auf welche sich auch die Schweizerische Strassenbaunorm Nr. 640 060 "Leichter Zweiradverkehr" abstützt, kann dieser Aus-

sage nicht vorbehaltlos zugestimmt werden. Nur unter bestimmten Voraussetzungen können Radstreifen zu einer erhöhten Sicherheit führen. Nachfolgend werden die entsprechenden Entscheidungskriterien erläutert.

Die Entscheidung, welche Führungsform für Radfahrende (Radstreifen oder Mischverkehr) in Hauptverkehrsstrassen gewählt werden soll, hängt von folgenden Normen ab:

- von der Stärke und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs,
- der verfügbaren Fläche,
- der Art und Intensität der Umfeldnutzung,
- den Besonderheiten im Radverkehr,
- den Problem-/Engstellen und
- vom Unfallgeschehen.

Stärke und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs

Die Schlossstrasse weist geringe bis mittlere Fahrzeugmengen auf. Die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs ist insbesondere im Abschnitt von der Huberstrasse bis zur Freiburgstrasse nicht so dominant, weil der freie Fluss an zwei Stellen mit lichtsignalgeregelten Fussgängerübergängen häufig gestoppt wird. Aufgrund der Fahrzeugmenge und der aktuellen Fahrgeschwindigkeit sind demnach keine Velostreifen nötig.

Verfügbare Fläche

Die Breite zur Neumarkierung von Radstreifen ist grundsätzlich ausreichend. Die nachgenannten Kriterien sprechen jedoch entschieden gegen die Markierung der Radstreifen:

Die Schlossstrasse weist pro Richtung eine Breite von 6 Metern auf. Auf dieser Fläche können sich alle Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Radfahrende ohne Probleme konfliktfrei abwickeln. Bei haltenden Bussen ist jederzeit ein Ausweichen auf die restliche Fläche der Strasse möglich. In dieser Situation würde ein Radstreifen diesem flexiblen Verhalten eher entgegenwirken.

Weitere Gründe sprechen auch gegen die Anlage von Radstreifen. Insbesondere in der Richtung stadteinwärts weisen alle Radfahrerinnen und Radfahrer recht hohe Geschwindigkeiten auf. Mittels eines Radstreifens würden diese an den Strassenrand gedrängt. Besonders im Abschnitt Huberstrasse-Freiburgstrasse ist dieser Bereich geprägt durch sehr intensive Umfeldnutzung (wartende SVB-Passagiere, Anlieferung, Parkierungsvorgänge u.a.m.). Konflikte zwischen Radfahrenden und dem angrenzenden "Umfeld" wären unvermeidlich.

Wie bereits erwähnt, ist im übrigen aus der Unfallkarte der Stadtpolizei kein Handlungsbedarf abzuleiten.

Zu Punkt 2:

Zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h müssen die Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 19. Oktober 1983 beachtet werden. In Abhängigkeit des Ausbaugrades und des Betriebes wird eine differenzierte Betrachtungsweise der Höchstgeschwindigkeit angestrebt. Gemäss diesen Weisungen ist der heutige Fahrbahnabschnitt von 12 Metern zu breit, um eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h in Erwägung ziehen zu können. Eine Verschmälerung der Fahrbahn würde sehr hohe Kosten verursachen und wäre ein Massstab für die Beurteilung weiterer Strassenzüge mit Höchstgeschwindigkeit 60 km/h.

Die Überprüfung weiterer Kriterien (Linienführung, Schutz für Fussgängerinnen und Fussgänger, betriebliche Voraussetzungen) hat ergeben, dass das bestehende Geschwindigkeitsregime als angemessen beurteilt werden kann. Insbesondere die heutige Regelung des Fussgängerverkehrs mittels einer Lichtsignalanlage kann in sicherheitstechnischer Hinsicht als gut bezeichnet werden. Trotzdem ist der Gemeinderat bereit, die Frage einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu prüfen.

Zu Punkt 3:

Auch der Gemeinderat wünscht sich eine baldige Realisierung der Zonensignalisation (Tempo 30 und Parkraumbewirtschaftung) im Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl. Infolge der dagegen eingegangenen Beschwerden ist im letzten Jahr das Rechtsverfahren in Gang gesetzt worden. Der Zeitpunkt des Abschlusses dieses Verfahrens ist im Moment nicht absehbar. Erst wenn die Verkehrsbeschrän-

kungsverfügung rechtskräftig wird, kann die Einführung der Tempo 30 Zonen an die Hand genommen werden.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 abzulehnen.
2. Er beantragt, die Punkte 2 und 3 erheblich zu erklären.
3. Die Antwort zu Punkt 3 gilt als Prüfungsbericht.

Edith Olibet (SP) nimmt vorgängig zum Votum von Adrian Haas Stellung. Sie möchte gerne wissen, weshalb Vorstösse der RGM-Stadträte dermassen abschätzig benotet werden. -

Beim vorliegenden Postulat handelt es sich ebenfalls um einen Verkehrsvorstoss. Die SP-Fraktion bittet den Rat, alle drei Punkte erheblich zu erklären und den Prüfungsbericht zu Punkt 3 abzulehnen. Der Gemeinderat weist einmal mehr daraufhin, dass es sich bei der Schlossstrasse nicht um einen Unfallschwerpunkt handelt. Einmal mehr muss also ein Unfall passieren, bis etwas in Gang kommt. Wie gedenkt der Gemeinderat so etwas den Eltern eines verunglückten Kindes und dem Rest der Bevölkerung in Holligen zu erklären? -

Zu Punkt 1: Wer Fahrrad fährt weiss, dass eine Radspur Sicherheit gibt. Warum werden sonst an anderen Orten der Stadt solche Streifen aufgemalt? Der Kommentar des Gemeinderats betreffend der Normen ist erschreckend. Er übersieht, dass die Schlossstrasse durch ein reines Wohnquartier führt. Wie beurteilen die BewohnerInnen wohl die Verkehrssituation und die Verkehrsmenge? Die Antwort im Bezug auf die verfügbare Fläche ist geradezu grotesk. Angeführt wird die Breite der Strasse, damit keine Radspur aufgemalt werden muss. Diese Breite eignet sich geradezu ideal zum Aufmalen einer Spur. GemeinderätInnen fahren offenbar nicht Fahrrad, sonst wüssten sie, dass VelofahrerInnen zu ihrem eigenen Schutz am Strassenrand fahren. Für Schulkinder ist es ein bedeutender Schutz. Es ist eine Ausrede, dass Konflikte mit dem Bus entstehen könnten. In der Stadt gibt es zahlreiche solche Situationen, warum soll es also auf der Schlossstrasse nicht möglich sein? -

Zu Punkt 2: Spätestens vor der Ampel beim COOP Ausserholligen erlebt man, dass viele Autos über 60 km/h fahren. Der erste bedarfsgesteuerte Fussgängerstreifen ist in der Regel ausgeschaltet und nur beschränkt tempovermindernd. Die Schulwegerhebung 1996 bei Eltern und Schulkommission bestätigen den Handlungsbedarf. Zu welchem Zweck wurde die Erhebung nun durchgeführt? Warum ist die Polizeidirektion in Bezug auf die gesetzlichen Weisungen nicht auf der Höhe der Zeit? Die Weisung des EJPD von 1983 bezieht sich auf die Einführung von Tempo 50 generell. Sie zeigt unter welchen Bedingungen (vor 1990) Tempo 60 beibehalten werden kann. In der neuen Weisung (1990) des EJPD ist die Strassenbreite kein Kriterium mehr. Zu prüfen ist vielmehr, ob eine abweichende Höchstgeschwindigkeit zum Schutz schwächerer VerkehrsteilnehmerInnen erforderlich ist. In diesem Fall gibt es sicher eine Abweichung nach unten und oben. Nach Auskunft des zuständigen Bundesamtes für Polizeiwesen gilt heute die Weisung von 1990. Nochmals zum Votum von Adrian Haas. Was machen wir, wenn der Gemeinderat nicht einmal die neusten Weisungen kennt? Die Stellungnahme des Gemeinderats bei Punkt 2 zeigt, dass er nichts machen will. Wie steht eigentlich die Quartierbevölkerung zu Tempo 50? Der Gemeinderat verschweigt in seiner Stellungnahme, dass die Quartierbevölkerung bereits zweimal Tempo 50 forderte. Erstmals bei der Signalisation des Tempo 50 generell, wo sich eine Petition der SP Bern West mit sehr vielen Unterschriften gegen eine Ausnahmestrasse mit Tempo 60 wehrte. Zweitmals 1996, als innerhalb einer halben Stunde 150 Unterschriften für das Anliegen zusammen kamen und dem Gemeinderat zugeschickt wurden. -

Zu Punkt 3: Wir alle kennen die unzähligen Einsprachen des ACS. Genau deswegen fordern wir den Vorzug von Tempo 30 inklusive der dazugehörenden notwendigen baulichen Massnahmen. Der Gemeinderat hat auch da eine Petition erhalten, die von 26 Quartierorganisationen getragen wird. Dabei werden breite Teile der Bevölkerung abgedeckt. Ist das nichts? Gerade heute konnte man in der Zeitung lesen, dass der Gemeinderat seit 1995 jedes Jahr 145'000 Franken zur Beseitigung von Sprayereien ausgibt. Der Betrag wird sich mit der Ausdehnung auf die Quartiere erhöhen. Da soll eine einmalige zusätzliche Investition von 400'000 Franken nicht drinliegen? Die Votantin ist mit der Quartierbevölkerung Holligen der Meinung, dass der Prüfungsbericht nicht zu akzeptieren ist, da jetzt Tempo 30 ohne Blaue Zone eingeführt werden muss, wie in der Stadt Zürich. Der Gemeinderat soll endlich die Bevölkerung des Stadtteils III in Sachen Verkehr und Verkehrsberuhigung ernst nehmen und wenigstens die Temporeduktion einführen. Eine Verbesserung des Wohnumfelds wird von der

FDP in einem Vorstoss auch gewünscht. Alle drei Punkte des Postulats sollen erheblich erklärt werden und der Prüfungsbericht in Punkt 3 ist abzulehnen.

Fraktionserklärungen

Maria Regli (GB) spricht für die Fraktion GB/JA!: Grundsätzlich unterstützen wir das Postulat. Zu Punkt 1: Wir gehen mit der Postulantin nicht einig. Velostreifen als Massnahme sind in diesem Fall kontraproduktiv. Sie machen auf einer schmalen Fahrbahn Sinn, auf einer breiten jedoch, drängen sie die Radfahrer an den Rand und überlassen den Autos die freie und breite Fahrbahn. Um die Sicherheit der radfahrenden Kinder und anderen zu erhöhen, müsste der Verkehr gebremst werden. Dies kann durch Rückbaumassnahmen und durch Einsatz von Ampeln geschehen sowie durch Einführen von Tempo 50. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich der Polizeiinspektor auf die alte Weisung von 1983 des EJPD stützt und dass er daraus nur ein Kriterium hervorhebt. Die neue Weisung legt dar, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit möglich ist, wenn bestimmte StrassenbenützerInnen z.B. Kinder und Betagte eines besonderen Schutzes bedürfen. Deswegen unterstützen wir die Begründung des Polizeidirektors nicht. Nicht schlüssig ist bei Punkt 2 der letzte Satz des Abschnitts. Trotz der erfolgten negativen Beurteilungen erklärt sich der Gemeinderat bereit, die Frage der Herabsetzung auf Tempo 50 nochmals zu prüfen. Zu Punkt 3 geht Eva von Ballmoos im nächsten Traktandum näher ein.

Adrian Haas spricht für die FDP-Fraktion. Die RGM-Mehrheit wird bei den Wahlen mit aller Kraft unterstützt, knapp ein Jahr später wird eine Flut von Vorstössen eingereicht, und man wirft dem Gemeinderat vor, er wolle nichts machen. Von der gleichen Seite wird Regierung und Opposition gemacht. - Wir beurteilen gewisse Vorstösse als postulatswürdig, einige Sachen kann man durchaus prüfen lassen. Der vorliegende Vorstoss ist in unseren Augen dessen nicht würdig, da er von sehr weit her geholt ist. Bei Punkt 1 handelt es sich um eine versuchte Kinderförderung mit dem gelben Pinsel. Der Gemeinderat legt klar dar, dass in diesem Bereich keine Radspur nötig ist. Die Strasse ist breit genug und alle Verkehrsteilnehmer können sich konfliktfrei bewegen. Zum Punkt 2: die Geschwindigkeit ist heute angemessen. Punkt 3: Beschwerden sind hängig, die Stadt hat keine Handlungsfreiheit.

Peter Blaser (SP): Wir wollen direkte, sichere Veloverbindungen machen. Beim genauen Hinsehen handelt es sich bei der Schlossstrasse um eine Veloverbindung in den Westen, nach Niederwangen und Bümpliz. Der Massnahmenplan für Verkehrssicherheit geht heute nicht mehr nur von den objektiven Unfällen aus, sondern vom subjektiven Sicherheitsgefühl. In die Stadt zu fahren, wird als gefährlich empfunden. Etwas muss geschehen. Einem Radstreifen vorgezogen würde ein separater Veloweg. Dies wird jedoch nicht verlangt. Die Radspur muss nur 1,50 Meter breit sein. Der Streifen könnte auf dem Trottoir, wo die parkierenden Autos sind, sein. Der Votant hat selber einen Unfall im Kreuzungsbereich Freiburgstrasse erlitten. Gerade nach der Turnierstrasse findet eine gefährliche Verengung statt und stadteinwärts blockieren die parkierten Autos, der Automobilist konnte ihn nicht sehen und fuhr ihn deswegen an. Wir haben Konzepte und Massnahmenpläne, am Schluss erweist sich das alles als leere Worte. Der Votant bittet den Rat, das Postulat anzunehmen.

Andreas Krummen (SP) weist Adrian Haas darauf hin, dass bei den letzten Wahlen nicht ein RGM-Gemeinderat gewählt wurde, sondern eine Kollegialbehörde bestehend aus RGM, FDP und SVP. Auch wir haben manchmal Kritik anzubringen. Manchmal hat man das Gefühl, dass die FDP ihre Leute fundamental und total kritisieren, Stichwort Budget.

Oskar Balsiger (SP): Bei Punkt 1 entstand eine Unklarheit bezüglich des Stellenwerts eines Radstreifens. Bei der Schlossstrasse erhält man den Eindruck der Grösse, Breite und Gradlinigkeit. Mit Lichtsignalanlagen wollte man das Fahrverhalten beeinflussen. Lichtsignalanlagen sind etwas Unangenehmes. Vorstellbar wäre, ein verkehrspolitisches Ziel zu verfolgen, die Strasse für alle Verkehrsteilnehmenden angenehmer zu gestalten, und zwar mit Geschwindigkeitsreduktion und Entfernen einer oder zweier Lichtsignalanlagen. Das Postulat ist eng gefasst und auf Sofortmassnahmen ausgerichtet. Vorstellbar wäre auch, dass man sich dem Ziel mit Pinselmassnahmen einfacher nähern kann. Die Ortsdurchfahrt Wabern ist als Beispiel zu nennen. Der Votant machte vor Ort folgende Beobachtungen: niemand, eingeschlossen Kinder, brauchte länger als 15 Sekunden, um die Strasse zu

überqueren. Die Schlossstrasse verschneidet regelrecht das Wohnquartier, die Wartezeiten betragen ein Vielfaches. Ein Hinüberkommen ist praktisch unmöglich, die Strasse ist ein regelrechter Strom. Deshalb mussten die Lichtsignalanlagen eingeführt werden. Bei einer dichten Abfolge von Bushaltestellen und kurzen Busintervallen können Radstreifen ein Problem sein. Die Velofahrer brauchen den Radstreifen, wenn der Bus hält, muss dieser überholt werden, und man kommt mit den Automobilisten in Konflikt. Das Strassenstück zwischen Loryplatz und Huberstrasse ist recht lang, dort wäre es denkbar und wünschenswert, wenn die Strasse mit einem Radstreifen unterteilt werden könnte, was eine Verlangsamung des Verkehrs zur Folge hätte. Der Gemeinderat wird gebeten sich in Bezug auf die Schlossstrasse Überlegungen anzustellen, wie als Fernziel etwas Ähnliches wie in Wabern geschaffen werden könnte.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* hält fest, dass für Velofahrer immer wieder Anstrengungen unternommen werden. - Zu Punkt 1: Es kann festgestellt werden, dass die Zahl der Veloexperten zunimmt, das Verhältnis beträgt etwa 10 Personen : 11 Veloexperten. Das Aufmalen einer Radspur führt zu einer Verschlechterung der Situation und einer Erhöhung der Unfallgefahr. Glücklicherweise ereignen sich nicht viele Unfälle auf der Schlossstrasse, weshalb soll also dort etwas unternommen werden, was die Unfallgefahr erst noch erhöht. Die Postulantin ist offenbar besser informiert als die Verkehrsfachleute, die sich tagtäglich mit solchen Problemen befassen. Mit einem Streifen sind die Probleme nicht aus der Welt geschafft. Der Streifen soll dort gemacht werden, wo er sinnvoll ist. Aus diesem Grund lehnen wir den Punkt ab und bitten den Rat, zu folgen.

Punkt 2: Darüber muss nicht diskutiert werden, er ist näher ausgeführt und man kann es prüfen.

Punkt 3: Auf die sofortige Einführung der Tempo 30 Zone kommen wir im nächsten Vorstoss zu sprechen. Es betrifft als Massnahme alle 18 Tempo 30 Zonen, wir wollten die weitere aufschiebende Wirkung entziehen und der Stadthalter entzog sie. Am 17.11.1997 schrieb die Polizei- und Militärdirektion, dass sie wieder eingeführt werde. Diesen Handel haben wir auch verloren. Wir sind weiter auf dem Rechtsweg.

Beschlüsse

1. Der Rat überweist Punkt 1 mit 28 : 27 Stimmen bei 9 Enthaltungen.
2. Der Rat überweist Punkte 2 und 3 mit 39 : 24 Stimmen bei einer Enthaltung.
3. Der Rat lehnt den Postulatsbericht mit 25 : 35 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

9 Interpellation Eva von Ballmoos-Keller (GB): Blaue Zone / Tempo 30 in unseren Quartieren

Antrag Nr. 251

Im Dezember 1995 hat der Stadtrat die Einführung von Tempo 30 / Blauer Zone im Mattenhof - Weissenbühl als letztem Stadtgebiet beschlossen. Die Realisierung dieses Beschlusses ist leider durch Beschwerden blockiert.

Unsere Wohnquartiere dienen immer noch - und immer mehr - als Parkraum für Pendlerinnen und Pendler, und auch die ersehnte quartierabdeckende Einführung von Tempo 30 lässt auf sich warten. Das bringt nicht nur Unannehmlichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner, sondern beeinträchtigt auch ihre Sicherheit: Die vielen - zum Teil wild - parkierten Fahrzeuge behindern die Sicht und beanspruchen Platz, der eigentlich der Quartierbevölkerung zusteht.

Wir wissen, dass Beschwerden aufschiebende Wirkung haben und dass der Stadt die Hände weitgehend gebunden sind.

Wir bitten trotzdem darum, jeden möglichen Einfluss geltend zu machen, damit auch in unseren Wohnquartieren die Massnahmen zur Erfüllung des obengenannten Stadtratsbeschlusses bald verwirklicht werden können.

Wir ersuchen den Gemeinderat insbesondere zur Beantwortung folgender Fragen:

1. Nimmt der Gemeinderat die unbefriedigende Situation im Mattenhof - Weissenbühl bezüglich Parkraum, Sicherheit und Einschränkung der Lebensqualität für Anwohnerinnen und Anwohner auch wahr?
2. Wird er aus Quartierkreisen diesbezüglich angesprochen?

3. Gibt es unangefochtene Teile des Stadtratsbeschlusses, die von der aufschiebenden Wirkung nicht betroffen sind und deshalb bereits verwirklicht werden können?
4. Ist er willens, in dieser Hinsicht tätig zu werden?

Die Anwohnerinnen und Anwohner sind der misslichen Situation überdrüssig und möchten, dass Abhilfe geschaffen wird. Sie verstehen nicht, weshalb gerade sie so lange auf die Realisierung von Blauer Zone / Tempo 30 warten müssen. Anlässlich des Quartierfests Cäcilia / Veielihubel wurde mit dem Sammeln von Unterschriften für die Erfüllung des Stadtratsbeschlusses begonnen. Sie sollen nach den Sommerferien dem Gemeinderat übergeben werden. Wir bitten deshalb, diese Interpellation auf diesen Zeitpunkt hin zu traktandieren, auch wenn sie an sich die Kriterien der Dringlichkeit nicht erfüllt.

Bern, 3. Juli 1997

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat bedauert ebenfalls, dass die für das letzte Jahr geplante flächenhafte Verkehrsberuhigung (T30, Blaue Zone mit Anwohnerparkkarte) im Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl nicht zur Ausführung gelangen konnte. Wie bereits bekannt ist, richten sich die Beschwerden in dem einen Verfahren grundsätzlich gegen das Modell der Blauen Zone mit Anwohnerparkkarte. Sämtliche 18 Zonen sind davon betroffen. Inzwischen liegt hier der Entscheid des Regierungsrats vom 30. September 1997 vor. Von Beschwerden gegen Tempo 30 sind 2 Zonen betroffen. Aus dem juristischen Blickwinkel haben diese Beschwerden eine Wirkung über die gesamten Tempo 30 Massnahmen.

Aber auch sachliche und finanzielle Gründe sprechen für eine gleichzeitige Einführung der beiden flächenhaften Verkehrsmassnahmen. Entsprechende Beschlüsse hat der Gemeinderat anfangs Mai des letzten Jahres gefasst.

Zur Einführung von Tempo 30 gelten bekanntlich die Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements, wonach flankierende Massnahmen ergänzend zur reinen Zonensignalisation unabdingbar sind. Die wechselseitig angeordneten Parkfelder sind, neben anderen Massnahmen, integrierender Bestandteil zur Zielerreichung (Geschwindigkeit) der vorgenannten Weisungen. Zu den vorgängig auszuführenden Tempo 30 Zonen müssten die Parkfelder zuerst weiss und erst nach Abschluss des Beschwerdeverfahrens allenfalls blau markiert werden.

Die mehrstufige Änderung der Verkehrsordnung ergäbe für die Einrichtung von Tempo 30 im Gebiet Mattenhof-Weissenbühl Zusatzkosten von Fr. 400'000.-- gegenüber der gleichzeitigen Realisierung mit der Blauen Zone mit Anwohnerparkkarte. Anstatt Fr. 342'000.-- würde die Einrichtung von Tempo 30 Fr. 742'000.-- kosten.

Neben den Kostenaspekten müssen auch die betrieblichen Auswirkungen eines mehrstufigen Verfahrens angesprochen werden. Im Fall einer vorgezogenen Realisierung der Tempo 30 Zonensignalisation oder allfälliger strassenzugweiser Tempo 30 Signalisationen kann lediglich auf die Fahrgeschwindigkeit der Automobilistinnen und Automobilisten eingewirkt werden. Infolge des besonders starken Parkierungsdruckes im ganzen Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl würde sich die Menge der Fahrzeuge kaum verändern. Der von der Bevölkerung erwartete generelle Verkehrsberuhigungseffekt (Abnahme Geschwindigkeit, weniger Fahrzeuge) träte nicht ein. Vielerorts käme es sogar zu einer Verschlechterung der heutigen Situation.

Im übrigen würde die mehrstufige Änderung von den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wohl schlecht verstanden und zu Verunsicherungen führen.

Die Erfolgchancen in den hängigen Beschwerdeverfahren sind sowohl bezüglich der Blauen Zone mit Anwohnerparkkarte und Tempo 30 als gut einzuschätzen - die Blaue Zone mit Anwohnerprivilegierung ist rechtlich mehrfach und nicht nur in Bern überprüft worden. Dagegen ist die Dauer der Verfahren schwer abzuschätzen, da jeder Beschwerdeentscheid mit Verwaltungsbeschwerde an den Regierungsrat und zuletzt an den Bundesrat weitergezogen werden kann. Zu erinnern ist an das Verfahren bezüglich der Durchfahrtsperre in der Matte, das mehrere Jahre in Anspruch genommen hat. Mit Entscheid vom 30. September 1997 hat der Regierungsrat von Bern die Beschwerden mit dem Begehren, die Verkehrsbeschränkungsverfügungen (Blaue Zone) seien aufzuheben, abgewiesen; gleichzeitig fordert er die Stadt auf, die Zonen neu einzuteilen. Im weiteren wurden allfälligen Beschwerden gegen diesen Entscheid die aufschiebende Wirkung entzogen. Gegen diesen Ent-

scheid kann wiederum Beschwerde geführt werden, was inzwischen geschehen ist. Falls die aufschiebende Wirkung tatsächlich entzogen bleibt, wird im Gebiet Mattenhof / Weissenbühl unabhängig weiterer materieller Entscheide Blaue Zone und Tempo 30 so bald als möglich eingeführt werden. Der Zeitpunkt der Einführung hängt von den Vorbereitungsarbeiten und den Witterungsverhältnissen ab.

Zu den einzelnen Fragen der Interpellantin:

1. Der Gemeinderat nimmt die von der Interpellantin beschriebenen Umstände wahr und kann bestätigen, dass die Situation für die zahlreichen Anwohnerinnen und Anwohner unbefriedigend ist.
2. Ja. Der Gemeinderat oder die dafür zuständigen Verwaltungsabteilungen wurden regelmässig in Briefform oder telefonisch auf das Thema angesprochen. Die Aktualität widerspiegelt sich in einem weiteren eingereichten parlamentarischen Vorstoss und einer zurzeit laufenden Unterschriftensammlung einer gleichlautenden Petition.
3. Wie einleitend ausgeführt wurde, sind alle 18 Zonen vom hängigen Beschwerdeverfahren betroffen.
4. Gemäss Entscheid des Regierungsrats vom 30. September 1997 soll die Blaue Zone / Tempo 30 wie erwähnt so bald als möglich eingeführt werden, falls die aufschiebende Wirkung allfälliger Beschwerden entzogen bleibt. Jedenfalls hält der Gemeinderat aus oben genannten Gründen daran fest, Blaue Zone und Tempo 30 gemeinsam einzuführen.

- Auf Antrag der Interpellantin gewährt der Rat Diskussion. -

Eva von Ballmoos-Keller (GB) weist auf die Aktualität der Interpellation hin, denn im Stadtteil III sind mindestens sechs Schulhäuser. Kurt Wasserfallen sagte, man solle nicht immer so tun, als ob nichts getan würde, die Stadt Bern sei gut dran, was Tempo 30 betreffe. Ganz Bern ist mit flächendeckenden Tempo 30 Zonen überzogen, ausgenommen Stadtteil III. Seit dem Einreichen der Interpellation und der Antwort des Gemeinderats änderte sich die Rechtslage. Der Entscheid des Regierungsrats vom 30. September 1997, der die aufschiebende Wirkung von Beschwerden aufhob, liess viele hoffen. Die Hoffnung wurde mittlerweile eingeschränkt durch die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung. Das Rechtsmittelverfahren nimmt seinen Lauf, das kann dauern. Es muss deswegen nochmals betont werden, dass der Handlungsbedarf in diesen Quartieren gross ist. Die Votantin ist froh, dass in der Antwort des Gemeinderats steht, dass auch der Gemeinderat diese Meinung teilt. - Beschwerden gegen Tempo 30 seien nur in zwei der 18 Zonen bestehend, so kann die Votantin dies nicht beurteilen, da sie keine Akteneinsicht hatte. - Bei den Leuten, die schon lange darauf warten, dass auch bei ihnen der Stadtratsbeschluss vollzogen wird, dürfte kaum mehr Verständnis vorhanden sein, obwohl sie jetzt wissen, dass sie noch länger warten müssen. Für sie ist der Zustand besonders unbefriedigend, da in allen anderen Stadtteilen die Anwohnerparkkarten verwirklicht sind. Die in der Antwort geltend gemachten sachlichen Gründe gegen eine Einführung von Tempo 30 in Zonen, wo es nicht eindeutig angefochten ist, kann die Votantin nicht teilen. Nämlich, dass es zu einer Verunsicherung der Leute führen würde, da die Massnahmen eventuell wieder rückgängig gemacht werden müssten. Benötigt würden 400'000 Franken. Der Gemeinderat schätzt das Risiko nicht hoch ein, dass die Beschwerdeführenden Recht erhalten könnten. Es müssen alle Versuche unternommen werden, dass noch vorher damit begonnen werden könnte. Zum Beispiel wäre eine Neupublikation möglich, und zwar in den nicht beschwerdeführenden Zonen. Zu diesem Thema können wir uns bei einem anderen Vorstoss äussern. Es bleibt zu hoffen, dass der Gemeinderat zum geeigneten Zeitpunkt alles daran setzt, auch im Stadtteil III vorwärts zu kommen.

Zu der von Edith Olibet erwähnten Petition. Was spontan in einem kleinen Quartierverein entstanden ist, dehnte sich über 26 verschiedene Quartierorganisationen aus. Die Leute sind betroffen und zeigen Interesse, dass etwas geht. Die Erfahrungen mit dem Rechtsmittelverfahren zeigen, dass auf allen anderen möglichen Ebenen demokratische Mittel ergriffen werden müssen, um Tempo 30 doch einführen zu können. Alle haben die Broschüren vom VCS erhalten. Enthalten ist ein Unterschriftenbogen zur Tempo 30 Initiative. Eva von Ballmoos bittet die Ratsmitglieder, diesen zu unterschreiben.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Der Gemeinderat schöpfte auf der politischen und juristischen Ebene alles aus, damit dem Stadtteil III geholfen werden kann. Die Polizei- und Militärdirektion hat die aufschiebende Wirkung wiederhergestellt. Wir gehen davon aus, dass es ihr der Regierungsrat leichtun wird, wenn wir weiterziehen. Die andere Variante kann schneller gehen. Wir hoffen auf ein

rasches Vorgehen, mehr können wir nicht unternehmen, da es unseren Kräften entzogen ist. Die Petitionen werden ernst genommen. Vielleicht ist der Adressat der Petition der falsche. Aus juristischen, sachlichen und finanziellen Gründen wollen wir das Tempo 30 und die Blaue Zone gemeinsam einführen, wie es in den anderen Quartieren der Fall ist.

10 Postulat Maria Regli (GB) / Michael Burri (GFL): Begegnungsstrassen

Antrag Nr. 228

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, die Einrichtung von Begegnungsstrassen zu erleichtern und zu fördern. Der Gemeinderat bezeichnet eine Koordinationsstelle der Verwaltung, an welche sich Antragstellende für Begegnungsstrassen wenden können, um Projekte für Begegnungsstrassen realisieren zu können.

Begegnungsstrassen sind neben Wohnstrassen und Fussgängerzonen eine neue Form, das Wohnumfeld anwohnerInnen- und kindergerechter gestalten zu können. Im Gegensatz zu Wohnstrassen und Fussgängerzonen sind sie jedoch flexibel, schnell und kostengünstig in der Einführung und erfordern kaum bauliche Massnahmen. In einer Begegnungsstrasse haben FussgängerInnen Vortritt. Der fliessende Verkehr bleibt unbeschränkt, reduziert die Tempolimits aber auf Schritttempo bzw. max. 20 km/h. In der Regel bleibt das Parkplatzangebot erhalten, allenfalls verlegt und nur in Ausnahmefällen reduziert, je nach vorhandenen Platzverhältnissen. Auf fixe Installationen soll wenn immer möglich verzichtet werden. Von der Bundesgesetzgebung her wie auch vom Kanton steht solchen Projekten nichts im Wege, sofern der Gemeinderat entsprechende Anträge stellt.

Eine Begegnungsstrasse entsteht auf Initiative der AnwohnerInnen einer Quartierstrasse, welche die Voraussetzungen erfüllt, die in Zusammenarbeit mit den Behörden festgelegt werden, wie:

- zum Beispiel das Erfordernis einer verkehrsarmen Strasse ohne nennenswerten Durchgangsverkehr,
- zum Beispiel die Unterstützung einer Begegnungsstrasse durch die Mehrheit der AnwohnerInnen,
- zum Beispiel werden die Art der Nutzungsmöglichkeiten und der «Möblierung» (mobile Installationen) von den AnwohnerInnen in Absprache mit den Behörden bestimmt.

Ziel der Einführung einer Begegnungsstrasse ist es, die Verkehrssicherheit in Quartierstrassen zu verbessern, die Quartiergemeinschaft und die Nachbarschaftshilfe zu fördern und die Voraussetzungen für eine gesunde Entwicklung der Kinder dank einem gefahrenfreieren Wohnumfeld zu verbessern. Die Begegnungsstrasse kann sich in einem gegebenen Rahmen den sich verändernden Bedürfnissen der AnwohnerInnen anpassen.

Bern, 20. März 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

Einige Eingaben für die Schaffung von Begegnungsstrassen veranlassten den Gemeinderat bereits, die Voraussetzungen dazu zu prüfen.

Die Begründungen für eine Begegnungsstrasse sind zum Teil abweichend. Ferner sind jeweils die eidgenössischen und kantonalen verkehrsrechtlichen Vorschriften und Weisungen sowie die Anforderungen der Wehr- und Rettungsdienste und der Ver- und Entsorgung der Liegenschaften im Einzelfall abzuklären, ob eine Begegnungsstrasse eingerichtet werden kann.

Antrag

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

- Der Rat gewährt Diskussion. -

Maria Regli (GB): Gemäss dem eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz sind Spiel und Sport auf verkehrsarmen Strassen auf eigenes Risiko grundsätzlich erlaubt. Vortritt haben MotorfahrzeuglenkerInnen, daher wagt sich kaum jemand auf die Strasse. Die Gefahr steigt, denn

menschenleere Quartierstrassen laden zur schnellen Durchfahrt ein. Im gleichen Mass, wie sich das Wohnumfeld für Kinder begrenzt, werden auch die Entwicklungsmöglichkeiten der Kinder beschnitten und ihre Rechte nicht wahrgenommen und verdrängt. Durch die Schaffung sogenannter Wohnstrassen vor circa 15 Jahren wollte man dieser Tendenz entgegenwirken. Das EJPD erliess 1984 eine entsprechende Weisung. Die Erfahrungen zeigten jedoch, dass Wohnstrassen teure, unflexible und recht aufwendige Lösungen sind. Bis eine Wohnstrasse mit allen baulichen Massnahmen zustandekommt, sind die Kinder oft schon zu alt, um davon noch profitieren zu können oder weggezogen. Die hinterbliebenen, älteren Leute sind über das planerische Produkt verärgert. Deswegen entstand eine neue Idee, die Idee der Begegnungsstrassen. Sie ist einfach, billig und flexibel einzurichten. Eine Quartierstrasse ohne Durchgangsverkehr wird durch die AnwohnerInnen für eine begrenzte Zeit zu einer Begegnungsstrasse. Die Installationen sind mobil und können jederzeit weggeräumt werden. Wir sind nicht grundsätzlich gegen Autos, obwohl in der Fraktion praktisch 90 % über kein Auto verfügen. Die Durchfahrt der Autos bleibt gewährleistet, auch werden keine Parkplätze aufgehoben, sondern höchstens verschoben. Es geht nur um eine andere Vortrittsregelung und um eine Herabsetzung auf Tempo 20. Das Bedürfnis nach Begegnungsstrassen ist nachgewiesen. Bei der Polizeidirektion sind über 20 Gesuche hängig. Die Idee hinterliess auch in anderen Städten ihre Wirkung, man spricht sogar von einem zukunftsweisenden Berner Modell. Auch auf kantonaler Ebene beim Strassenverkehrsamt ist man dem Projekt wohlgesinnt. Es liegt nun bei der Stadt, Richtlinien für die Errichtung von Begegnungsstrassen aufzustellen. Es hat schon diverse andere Vorstösse mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung in den Quartieren gegeben. Auch andere Vorstösse von Seiten der Interessengemeinschaft Begegnungsstrasse haben die Prüfung des neuen Modells veranlasst. Auf ein sich zeigendes Problem wird nun kurz eingegangen: Die Verkehrsplanung der Stadt Bern ist auf fünf Abteilungen in drei Direktionen aufgeteilt, deswegen benötigen solche und ähnliche Vorstösse eine lange Durchlaufzeit bis sie alle bürokratischen Hürden bewältigt haben. Unser Vorschlag einer Koordinationsstelle für Initiativen aus der Bevölkerung drängt sich aus diesem Grund auf. Innerhalb der Verwaltung besteht ein weiterer dringender Handlungsbedarf. Die Verkehrsplanung müsste besser koordiniert und möglichst bei einer Direktion angesiedelt sein. Die Polizeidirektion könnte sich auf ihre Hauptaufgabe, der Kontrolle der angeordneten Massnahmen konzentrieren. Zum Handlungsbedarf innerhalb der Verwaltung im Bereich der Verkehrsplanung reichte Maria Regli Schmucki heute ein Postulat ein. Das Ziel ist, die Realisierung von Quartierinteressen schneller, effizienter und kundInnenfreundlicher voranzutreiben. - Der Gemeinderat wird gebeten, mehr Gedanken bei der Bearbeitung des Prüfungsberichts miteinzubeziehen. Für die Erstellung des Prüfungsberichtes bietet die Interessengemeinschaft Begegnungsstrassen ihre Mitarbeit in einem Brief an den Gesamtgemeinderat an. Die bestehenden 20 Begegnungsstrassen mit ihrer hundertfachen Beteiligung wären uns dankbar, wenn das Postulat überwiesen wird. Die Votantin empfiehlt es allen.

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und somit überwiesen.

11 Interpellation Esther Kälin Plézer (SP): Kinder in der Stadt Bern: Das Murifeld leidet unter starkem Schleichverkehr

Antrag Nr. 234

Speziell während der Verkehrs-Stosszeiten, aber auch während der übrigen Zeiten, werden der Murifeldweg und die Jolimont-Strasse im Murifeld-Quartier von einer nicht unbeträchtlichen Anzahl quartierfremder Autofahrerinnen und Autofahrer befahren. Diese AutomobilistInnen bezwecken primär, mit dieser Abkürzung durch das Quartier dem Burgernziel-Kreisel auszuweichen. Dementsprechend werden diese Tempo-30-Quartierstrassen häufig mit massiv überhöhter Geschwindigkeit durchfahren. Direkt an der Jolimontstrasse sind z.B. ein stark besuchter Gemeinschaftsplatz (mit Brunnen) sowie das Unterstufenschulhaus und der Kindergarten Sonnenhof. Zudem liegen der Kindergarten Murifeld und die Kinderkrippe Murifeld im erwähnten Bereich. Vor allem für (kleinere) Kinder birgt die Überquerung der breiten Jolimontstrasse ein erhebliches Risiko.

Dieselbe Problematik zeigt sich am Murifeldweg. Viele Kinder gelangen vom Hauseingang direkt auf die Strasse, weil diesseitig kein Trottoir besteht. Wie durch ein Wunder wurde bis heute noch kein Kind angefahren. Vor Einführung der Tempo-30-Zone bestand an der Jolimontstrasse ein kurzes Stück Einbahnstrasse. Diese Massnahme hielt immerhin gewisse AutomobilistInnen von der Durchfahrt ab, wenn auch ein bemerkenswert hoher Anteil kaltblütig das 10-Meter-lange Einbahnstück regelwidrig durchfahren hatte. Doch die Verkehrsentslastung war spürbar. Seit Einführung von Tempo 30 - das Einbahnstück wurde konsequenterweise entfernt - nahm der Schleichverkehr wieder massiv zu. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers sind beunruhigt durch die Verkehrsbelastung, umso mehr als viele kleinere Kinder in diesem Quartier und insbesondere auch an den oben erwähnten Strassen (Murifeldweg und Jolimontstrasse) wohnen.

Die Unterzeichnenden bitten den Gemeinderat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- Welche Kriterien müssten vorliegen, damit zumindest ein Abschnitt im Bereich des Strassenzuges Murifeldweg/Jolimontstrasse in Wohnstrassen umgewandelt werden könnte?
- Wann werden endlich die geplanten baulichen Massnahmen in der Jolimontstrasse realisiert? (Die Buckel sind seit langem eingezeichnet!)
- Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, damit die PW-Parkierplätze, welche bis heute alle an der gleichen Strassenseite liegen, versetzt angeordnet werden können? (Dient der Temporeduktion).
- Wie gedenkt der Gemeinderat gegen den Schleichverkehr vorzugehen? (Geschwindigkeitskontrollen, bauliche und/oder signalisationstechnische Massnahmen usw.)

Bern, 29. Mai 1997

Antwort des Gemeinderats

Die Interpellation verlangt Auskunft über das Vorgehen gegen Schleichverkehr, gegen übermässige Verkehrsbelastung und gegen Gefährdung durch den Strassenverkehr im Quartier Murifeld. Es wird die Frage gestellt, unter welchen Bedingungen eine Wohnstrasse eingerichtet werden könnte.

Mit der Einführung von Tempo 30-Zonen wurden neue Wege beschritten, indem einerseits auf flächenhaft wirkende Verkehrsberuhigungsmassnahmen gesetzt wurde und andererseits auf punktuelle Massnahmen verzichtet wird, solange nicht objektive Anzeichen von lokalem Sicherheitsdefizit vorliegen.

Es ist nach wie vor das Ziel des Gemeinderats, nutzungsorientierte Quartierstrassen in Wohnquartieren vor negativen Auswirkungen durch den motorisierten Individualverkehr zu schützen. Negative Auswirkungen können in Form von Verkehrslärm, Belastung der Luft mit Schadstoffen, physische Überbelegung der Quartierstrassen durch Parkieren, Gefährdung von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden durch rücksichtslose und schnelle Fahrweise auftreten. Lokale Eingriffe in ein Verkehrssystem, wie dies die Einrichtung einer Wohnstrasse darstellt, erfordert zunächst die umfassende Darstellung der heutigen Situation und der Vor- und Nachteile.

Die Massnahmen, die seit 1984 eingesetzt werden, um dieses Ziel der Reduktion von negativen Auswirkungen durch den Strassenverkehr und Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen, haben sich bewährt und sollen noch erweitert werden, bis diese flächendeckend in den Wohnquartieren wirksam werden. Zu diesen Massnahmen gehören zur Hauptsache: Parkraumbewirtschaftung mit Blauer Zone und Parkkartenregelung, Tempo 30 in den Wohnquartieren, Kanalisierung des hauptsächlichlichen Autoverkehrs auf ein Basisnetz sowie flankierende Förderung des öffentlichen Verkehrs und Privilegierung des Langsamverkehrs (Velofahrende und zu Fuss Gehende).

Generell zu erwähnen sind die Folgearbeiten zum Stadtentwicklungskonzept (STEK) Verkehr 1995

- Förderung des öffentlichen Verkehrs und Netzoptimierungsstudie (NOPTS)
- Förderung des Veloverkehrs, damit dessen Anteil zunimmt
- Etappenweise Realisierung der Massnahmen gemäss Richtplan Fuss- und Wanderwege.

Im Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen, dem im Stadtrat am 21. August 1997 zugestimmt wurde, unter dem Vorbehalt der Kompetenzerteilung durch eine Volksabstimmung, die noch erfolgen muss, sind die Priorisierungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verwaltungsanweisend umschrieben.

Ferner ist ein Richtplan für ein Fuss- und Wanderwegnetz im Augenblick zur Mitwirkung aufgelegt.

Konkret bleiben zu erwähnen die Verbesserungen für den Zweiradverkehr an den erneuerten Lichtsignalregelungen Freudenbergerplatz und Ostring/Buchserstrasse. Demnächst soll am Egghölzli für den Zweiradverkehr eine direkte Verbindung von der Worbstrasse nach der Egghölzlistrasse geschaffen werden.

Chronologisch können die Anstrengungen für eine allgemeine Verkehrsberuhigung wie folgt präsentiert werden:

- Tempo 50 Generell innerorts seit 1. Januar 1984
 - Schutzartikel der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG seit 1. August 1984
 - Pilotversuch Muesmatt mit Blauer Zone und Parkkartenregelung Mai 1987 - Juni 1988
 - Einführen der Zonensignalisation 1. Mai 1989
 - Pilotversuch Tempo 30 Zonensignalisation März 1990 - Dezember 1990
 - Etappenweise Einführung von Tempo 30 und Blauer Zone mit Parkkartenregelung
- Länggasse 1992/93
 - Nordquartier 1993/94
 - Kirchenfeld 1994
 - Bümpliz/Bethlehem 1995
 - Mattenhof publiziert 1995, wegen Beschwerden bisher blockiert
 - Matte publiziert 1995, wegen Beschwerden bisher blockiert

Alle diese Massnahmen haben sich günstig auf die Verkehrssituation in der Stadt Bern ausgewirkt. Die Unfallschwere hat in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen. Trotz weiter zunehmender Motorisierung konnte der motorisierte Individualverkehr weitgehend stabilisiert werden.

Auf den radialen städtischen Strassen blieb der Autoverkehr in den letzten Jahren konstant oder war leicht rückläufig.

Auf den tangentialen städtischen Strassen war nur ein geringer Anstieg des Autoverkehrs von 0 % bis 2 % feststellbar, während auf den Autobahnen rings um Bern die Verkehrszunahme jährlich zwischen 4 % und 6 % beträgt.

	1974	1980	1995
Monbijoubücke	26'100	21'200	20'600 DTV* Motorfahrzeuge / Tag
Lorrainebrücke	33'100	30'300	28'400
Murtenstrasse	23'600	14'700	13'100
A1 Felsenau Viadukt		44'600	76'400
A6 Eisstadion		37'100	54'200
A12 Bümpliz		22'100	39'000

*DTV = Durchschnittlich Täglicher Verkehr

In den Wohnquartieren wurde dank der Parkraumbewirtschaftung der Tagesverkehr in der Grössenordnung von 10 % bis 15 % reduziert. Noch stärker wirkt sich die Blaue Zone mit Parkkartenregelung auf den Spitzenstundenverkehr aus, wo in den Morgen- und Abendstunden Rückgänge von 20% bis 30 % gemessen wurden.

Die Entwicklung der Verkehrssituation in den Wohnquartieren soll periodisch gemäss STEK Monitoring überprüft werden.

Was die Verkehrssituation im Murifeld betrifft, sind drei Perioden miteinander zu vergleichen

- vor 1988 Tempo 50 Generell
- vor 1992 mit Einbahn Jolimontstrasse gegen Durchgangsverkehr
- nach 1994 nach Einführung von Tempo 30 und Aufhebung der Einbahnlösung

Verkehrszählungen in den Jahren 1987, 1992, 1997 ergeben für die Morgenspitzenstunden folgendes Bild:

	23.06.1987		30.04.1992		03.07.1997	
Murifeldweg						
Total Fahrzeuge	49	100%	8	100%	31	100%
Zielverkehr	15	31%	8	100%	13	42%
Durchgangsverkehr	34	69%	0	0%	18	58%

Jolimontstrasse

Total Fahrzeuge	120	100%	65	100%	81	100%
Quellverkehr	86	72%	65	65%	63	78%
Durchgangsverkehr	34	28%	0	0%	18	22%

Veränderung 1987 - 1997

im Querschnitt Murifeldweg	Gesamtverkehr absolut	49 → 31 proz. - 37 %
	Anteil Durchgangsverkehr	69 % → 58 %
	absoluter Durchgangsverkehr	34 → 18
im Querschnitt Jolimontstrasse	Gesamtverkehr absolut	120 → 81 proz. - 32 %
	Anteil Durchgangsverkehr	28 % → 22 %
	Absoluter Durchgangsverkehr	34 → 18

Die Fahrgeschwindigkeiten in der Jolimontstrasse sind bekannt, weil vor und nach Einführung von Tempo 30 detaillierte Messungen im Bereich des Schulhauses Sonnenhof durchgeführt wurden. Neben, den statistischen Geschwindigkeitsmessungen werden dort Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, wo die Nichteinhaltung von Tempolimits festgestellt wird.

	Vor T 30	13/14.10.93	Nach T 30	13/15.2.95
0700 - 0800				
Richtung Buchserstrasse	V 50*	37 km/h		33 km/h
52 Fz	V 85*	46 km/h	54 Fz	39 km/h
	V max.	61 km/h		51 km/h
Richtung Kasthoferstrasse	V 50	32 km/h		31 km/h
107 Fz	V 85	39 km/h	63 Fz	38 km/h
	V max.	51 km/h		44 km/h
1500 - 1600				
Richtung Buchserstrasse	V 50	34 km/h		32 km/h
43 Fz	V 85	41 km/h	50 Fz	40 km/h
	V max.	55 km/h		49 km/h
Richtung Kasthoferstrasse	V 50	34 km/h		31 km/h
90 Fz	V 85	40 km/h	75 Fz	38 km/h
	V max.	56 km/h		49 km/h

* V 50 Geschwindigkeit, die von 50 % allen Autofahrenden nicht überschritten wird.

* V 85 Geschwindigkeit, die von 85 % allen Autofahrenden nicht überschritten wird.

Diese Messungen belegen, dass seit Einführung von Tempo 30 im Murifeld langsamer gefahren wird.

Insbesondere sind die Geschwindigkeitsspitzen deutlich zurückgegangen.

Die Interpellation zielt auf drei verschiedene Massnahmenbereiche:

- Unterbindung des Durchgangsverkehrs
- Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten und Hebung der Verkehrssicherheit
- Schaffung einer Wohnstrasse, die vor allem dazu dient, den Aufenthalt sowie das Spielen im Strassenraum zu attraktivieren

Aufgrund der oben aufgeführten Zahlen hat der Durchgangsverkehr gegenüber früher deutlich abgenommen. In absoluten Zahlen handelt es sich noch um 18 Fahrzeuge pro Spitzenstunde. Das ist weniger als die Abnahme der total registrierten Fahrzeuge im stärkst belasteten Querschnitt der Jolimontstrasse.

Ganz allgemein gilt eine Verkehrsmenge von weniger als 100 Fahrzeugen pro Spitzenstunde als sehr gering und mit den Anforderungen nach hoher Wohnqualität absolut vereinbar.

Zur Zeit werden die Lichtsignalanlagen am Ostring neu eingestellt und der Burgernzielkreisel wird nach den Leitungserneuerungen neu signalisiert und markiert, was sich günstig auf den Verkehrsfluss auf dem Basisnetz auswirken wird. Damit entfällt ein Anreiz, einen Schleichweg durch das Murifeld zu befahren.

Mit der Einführung von Tempo 30 konnte der Verkehrsablauf im Murifeld beruhigt werden. Die Quartierstrassen sind dadurch sicherer geworden.

Der Bau einer Wohnstrasse hat weniger mit Verdrängung von Schleichverkehr oder Verkehrsberuhigung zu tun, als vielmehr mit den Bedürfnissen nach einem öffentlichen Raum, wo die Anwohnerschaft vom Autoverkehr weitgehend ungestört und ungefährdet zusammenkommen kann. Eine Wohnstrasse ist deshalb weniger geeignet, Strassenverkehr zu verdrängen oder als Verkehrsberuhigungsmassnahme zu wirken.

Die konkreten Fragen können wie folgt beantwortet werden.

1. Der Strassenzug Jolimontstrasse/Murifeldweg hat für das ganze Murifeld einen Sammelstrassencharakter, weshalb dieser Bereich als Wohnstrasse nicht geeignet ist. (Sammelstrassen sind diejenigen Strassen in einem Wohnquartier, die den Ziel- und Quellverkehr aus den umliegenden Erschliessungsstrassen aufnehmen und an das Hauptstrassennetz weiterleiten). Für die Kehrichtabfuhr und Fahrzeuge von Rettungsdiensten haben Sammelstrassen ein möglichst unbehindertes Befahren zu gewährleisten (idealerweise 3,5 Meter Durchgangsbreite).
2. Die zu aufwendigen baulichen Massnahmen (Aufpflasterung von Rondellen) werden zur Zeit aufgrund interner Meinungsbildung nicht ausgeführt.
3. Eine Versetzung von Parkfeldern ist, wie dies an einer Begehung am 7. Juli 1997 festgehalten wurde, geprüft und für den Murifeldweg in Auftrag gegeben worden. Im Abschnitt Jolimontstrasse ist wegen vieler Garagenausfahrten eine versetzte Parkierung nicht möglich.
4. Wie oben bereits dargelegt, ist der Durchgangsverkehr im Strassenzug Murifeldweg / Jolimontstrasse mit 18 Fahrzeugen pro Spitzenstunde sehr gering. Mit der Realisierung der Massnahmen auf dem Basisnetz (Ostring, Burgernziel) wird der Anreiz durch das Murifeld zu fahren, um Fahrzeit einzusparen, weiter abnehmen. Zudem werden im Rahmen des STEK-Monitoring regelmässige Geschwindigkeitskontrollen mit Registrierung der Fahrzeugmengen durchgeführt.

- Auf Antrag der Interpellantin gewährt der Rat Diskussion. -

Esther Kälin Plézer (SP) las mit grossem Interesse die Ausführungen des Gemeinderats, dabei stiess die Interpellantin auf einige Ungereimtheiten. Ein Beispiel ist die Verkehrszählung: Statistiken können nach Gutdünken interpretiert werden. Der Gemeinderat argumentiert mit denjenigen, die ihm am Besten in das Konzept passen. Er vergleicht die Erhebungszahlen von 1987 mit denjenigen von 1997. 1987 war das Murifeld ohne jegliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen, 1997 jedoch, besteht Tempo 30. Kein Wunder also, dass der Gemeinderat eine Reduktion vom Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 35 % aufweisen kann. Zwischen 87 und 97 wurde das Murifeld mit einem kurzen Einbahnstrassenstück (ca. 15 Meter lang) verkehrsberuhigt. In dieser Zeit ist der Durchgangsverkehr bzw. der Schleichverkehr, der 1987 knapp 70 % des Verkehrsaufkommens ausmachte, auf Null ge-

sunken. Wenn die Statistik nun anders interpretiert wird, so bedeutet dies, dass das Verkehrsaufkommen im Murifeld von 87 bis 97 um 400 % zugenommen hat. Ein zweites Beispiel sind die Fahrgeschwindigkeiten: Geschwindigkeitsmessungen sind auf dem verhältnismässig engen und kurzen Teilstück bei der Jolimontstrasse beim Schulhaus Sonnenhof durchgeführt worden. Der Gemeinderat schliesst daraus, dass seit der Einführung von Tempo 30 im Murifeld langsamer gefahren wird, insbesondere gingen die Geschwindigkeitsspitzen deutlich zurück. Die Zahlen sind erschreckend, V 50: 37 km/h d.h. 50 % aller Autofahrenden überschreiten Tempo 37 nicht oder 50 % aller Autofahrenden überschreiten Tempo 37. V 85: 46 km/h, immerhin 15 % aller Autofahrenden überschreiten Tempo 46 und dies in einer Tempo 30 Zone und noch dazu vor einem Schulhaus. Damit können wir uns nicht zufriedengeben. - Zu Punkt 1: Auf die Wohnfeldsituation und die platzartige Ausweitung der Unteren Jolimontstrasse wird nicht eingegangen. Mit Phantasie und einem bescheidenen finanziellen Aufwand würde sich das kurze Verkehrsstück sicherer und bewohnerInnenfreundlicher gestalten lassen. - Zu Punkt 2: Der Gemeinderat wird gebeten zu erklären, was mit interner Meinungsbildung gemeint ist. Es tönt sehr nach Beliebigkeit. Richtlinien sind vorhanden, und es muss an die Antwort vom 12. Juni 1997 zum Verwaltungsbericht 1996 erinnert werden. Er erläutert darin die Notwendigkeit von Fahrbahnanhebungen zur Durchsetzung von Tempo 30 Massnahmen. Heute abend standen schon ganz andere Beträge zur Diskussion, ein solches Strassenstück kostet 5000 Franken. Die beiden Kreisel an der Jolimontstrasse sind eingezeichnet, deren Notwendigkeit ist unbestritten. An der Elfenaustrasse wurde schnell ein solches Beispiel ausgeführt. Es handelt sich demzufolge nicht um aufwendige bauliche Massnahmen. - Zu Punkt 3: In der Antwort ist von Versetzungen von Parkierfeldern die Rede. Richtig ist, dass nur ein Parkierfeld versetzt wurde. Das mangelnde Interesse des Gemeinderats ist bedauernswert. Nicht nur die Sammelstrassen (Murifeldweg, Jolimontstrasse), sondern alle Strassen des Quartiers sind auf mögliche Massnahmen zu prüfen. Die Strassenverengung mit einer Trottoirzunge bei der Jolimontstrasse ist hingegen begrüßenswert. Trotzdem wandelt Esther Kälin Plézer die Interpellation in eine Motion um, damit die geforderten Massnahmen erwirkt werden.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* gibt zu bedenken, dass es sich beim Murifeldweg um eine Sammelstrasse handelt und wir kein Schwarz Peter Spiel betreiben wollen.

Zu Punkt 3: Die Parkiermöglichkeiten wurden bei der Einführung der Blauen Zone studiert. Dabei wurde in jedem Quartier vor Ort abgeklärt, was getan werden kann, damit Tempo 30 eingehalten werden kann. Die vielen Ausfahrten und privaten Interessen der AnwohnerInnen erschweren in dieser Gegend eine Anordnung der Parkfelder.

Zu Punkt 2: Kurt Wasserfallen bittet Esther Kälin Plézer zu einem persönlichen Gespräch.

Michael Burri (GFL) interessiert sich auch für die Antwort zu Punkt 2, er wünscht deshalb die Beantwortung im Rat.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* beharrt auf der persönlichen Beantwortung.

- Die Traktanden 12 - 22 und 24 werden auf eine spätere Sitzung verschoben. -

Eingänge

Es werden eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen ein Postulat, eine Dringliche Interpellation und eine Interpellation, nämlich:

Postulat Maria Regli Schmucki (GB): Bessere Koordination innerhalb der Verwaltung bei der Verkehrsplanung und Realisierung

Die Verkehrsplanung innerhalb der Stadtverwaltung Bern ist heute auf 5 Abteilungen in drei Direktionen aufgeteilt: das Stadtplanungsamt und das Tiefbauamt (PBD), das Verkehrsinspektorat und die Verkehrsabteilung der Stadtpolizei (PD) und die Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB).

Die Erfahrung zeigt, dass das Nebeneinander und teilweise auch das Gegeneinander der verschiedenen Direktionen und Abteilungen zu aufwendigen, kosten- und zeitintensiven und für die Beteiligten oft zermürbenden Verwaltungs(irr)wegen führt. In dieser Konstellation ist es für die Verwaltung sehr schwierig und praktisch nicht möglich, auf politische Vorstösse kreative und umsetzbare Lösungen vorzuschlagen.

Für initiative Personen und Interessengruppen aus der Bevölkerung ist es oft unklar, an welche Dienststelle sie sich wenden sollen. Dazu kommt, dass es oft Jahre dauert, bis überhaupt Vorstösse, Quartierinitiativen usw. realisiert werden. Nicht selten blockieren kleine Meinungsverschiedenheiten der diversen beteiligten Verwaltungsabteilungen die Realisierung.

Exemplarische Umsetzungsschwierigkeiten aufgrund einer schlechten Koordination und unübersichtlichen Organisationen im Bereich Verkehrsplanung zeigen sich auch an den zwei hängigen Vorstössen „die Bevölkerung gestaltet in aktuellen Projekten ihr Wohnumfeld“, interfraktionelles Postulat GFL, EVP/LdU, GB/JA!, SP (März 1996), und „Begegnungsstrassen“, Postulat Regli (GB) / Burri (GFL) (März 1997).

Fazit: die Stadt Bern hat im Bereich „Verkehrsplanung und Realisierung“ ein schlechtes Image.

Bei der gegebenen Aufsplitterung im Bereich Verkehrsplanung scheint es auch unmöglich, konzeptionelle Entwürfe zu machen. Eine Konzentration der Kerngeschäfte auf eine Direktion z.B. auf die Planungs- und Baudirektion würde vieles vereinfachen und v.a. die Realisierung vorantreiben. Die Polizeidirektion könnte sich auf die Verkehrskontrolle und die Ausführung der getroffenen Anordnungen beschränken. Und da ab 1998 für die Städtischen Verkehrsbetriebe die neue Rechtsform gilt, muss sowieso geklärt werden, inwiefern sie noch öffentliche Interessen im Bereich Verkehrsplanung wahrnehmen können.

In absehbarer Zeit stehen Pensionierungen verschiedener betroffenen Kaderpositionen an. Ich bitte daher den Gemeinderat zu prüfen, ob nicht Abteilungen im Bereich Verkehrsplanung möglichst weitgehend zusammengelegt werden könnten, beispielsweise in die Planungs- und Baudirektion.

Im Sinne von NSB wäre dies eine effizientere, kostengünstigere und kundInnenfreundlichere Lösung.

Bern, 20. November 1997

Maria Regli Schmucki (GB), Regula Keller, Eva von Ballmoos-Keller, Luzius Theiler, Peter Sigerist, Annemarie Sancar, Ursula Hirt, Ursula Rudin-Vonwil, Sven Baumann, Peter Stucki, Michael Jordi, Nico Lutz, Michael Burri, Silvia Aepli, Ueli Stückelberger

Dringliche Interpellation Luzius Theiler (GPB): Einbezug des „Chübus“ in das Nutzungskonzept des Kornhauses

Vor kurzem hat der Pächter des Kornhauskellers gekündigt. Damit eröffnet sich doch noch die Perspektive, dass das Restaurant im Keller und das im Erdgeschoss geplante Café in das Nutzungskonzept „Forum für Medien und Gestaltung“ des umgebauten Kornhauses einbezogen werden können. Dies ermöglicht auf der einen Seite die Erweiterung des kulturell nutzbaren Raumes im Kornhaus und auf der anderen Seite wirtschaftlich interessante Synergieeffekte besonders für den Betrieb des Stadtsaales. Voraussetzung ist allerdings, dass die Liegenschaftsverwaltung raschmöglichst mit den Verantwortlichen für die Realisierung des neuen Konzeptes (Betriebsleitung, Betriebskommission,

Betriebsgruppen, Förderverein) die Ausschreibung für die Pachtübernahme formuliert. Es wäre sehr schade, wenn diese Gelegenheit verpasst würde und der „Chübu“ wiederum an einen Pächter ohne Bezug zur künftigen Nutzung des übrigen Gebäudes abgegeben würde.

1. Unterstützt der Gemeinderat die Einbeziehung des Kornhauskellers in das Nutzungskonzept des Kornhauses?
2. Ist der Gemeinderat bereit, mit den Verantwortlichen für die künftige Nutzung des Kornhauses die Pachtbedingungen zu formulieren?

Begründung der Dringlichkeit:

Dem Vernehmen nach soll die Pachtausschreibung für den Kornhauskeller schon bald erfolgen. Eine Diskussion im Stadtrat ist nur vor der Ausschreibung sinnvoll.

Bern, 20. November 1997

Luzius Theiler (GPB), Esther Kälin Plézer, Ueli Stüchelberger, Michael Burri, Sven Baumann, Ursula Rudin-Vonwil, Leslie Lehmann, Sylvia Spring Hunziker, Andreas Hofmann, Peter Blaser, Marie-Louise Durrer, Oskar Balsiger, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Michael Jordi, Eva von Ballmoos-Keller, Regula Keller, Peter Sigerist, Annemarie Sancar, Ursula Hirt, Nico Lutz, Maria Regli Schmucki, Silvia Aepli, Raymond Anliker, Ruth Rauch, Margrit Stucki

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Interpellation Hans-Ulrich Suter (FDP): Trolleybusbeschaffung für die SVB

Die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) haben letzte Woche im Hinblick auf weitere Trolleybusbeschaffungen zwei neue Typen im Kursbetrieb auf der Linie 14 (Gäbelbach) getestet. Es handelte sich dabei um Niederflurgelenktrolleybusse der Firma Neoplan (Basler Verkehrsbetriebe) und Van Hool (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve). Begründet wurden die Tests von den SVB damit, bis ins Jahr 2000 zwölf neue Trolleybusse als Ersatz für in die Jahre gekommene Fahrzeuge zu beschaffen. Ohne den Ergebnissen der Versuchsfahrten vorzugreifen, gilt es folgendes festzuhalten: Am 26. November 1995 hatten die Berner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger den Kredit für acht Niederflurtrolleybusse des Typs „Swisstrolley“ mit grossem Mehr gutgeheissen. Jetzt sind erst vier Fahrzeuge abgeliefert und schon werden wieder andere Typen erprobt. Kleine Fahrzeugserien sind heute extrem teuer. Zu ersetzen wären in den nächsten Jahren nicht nur zwölf, sondern grundsätzlich die gesamte, 1974/75 in Dienst gestellte Gelenktrolleybusserie 30-55 (26 Fahrzeuge, alle mit einer Fahrleistung von über 1 Mio. Kilometern).

Ich bitte den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie sind die Erfahrungen mit dem Swisstrolley? Ist sichergestellt, dass dieser Fahrzeugtyp weiterhin produziert wird? Müssten die Mehrkosten des Swisstrolleys gegenüber dem damals von den SVB beantragten billigeren MAN-Trolley wiederum von der Stadt übernommen werden?
2. Weshalb soll erneut nur eine kleine, im Stückpreis wesentlich teurere Fahrzeugserie beschafft werden, wenn doch in den nächsten Jahren grundsätzlich 26 Gelenktrolleys ersetzt werden müssen?
3. Ist der Gemeinderat nicht auch der Absicht, eine Typenvielfalt im Wagenpark laufe den anzustrebenden Rationalisierungs- und Wirtschaftsbestrebungen zuwider?
4. Wie lauten die Verggebungskriterien des Kantons Bern, der nunmehr über neues SVB-Rollmaterial entscheidet?

Bern, 20. November 1997

Hans-Ulrich Suter (FDP), Urs Jaberg, Markus Blatter, Stephan Hügli, Heinz Rub, Annemarie Lehmann, Adrian Haas, Katharina Suter, Christoph Müller, Christoph Stalder, Michael Burkard

Schluss der Sitzung: 22.20 Uhr

Namens des Stadtrats:

Der Präsident: *Martin Frick*

Die Protokollführerin: *Tiina Stämpfli*