



Protokoll Nr. 21

Sitzung von Donnerstag, 19. Juni 1997, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Martin Frick

Anwesend:

Ernst Aebersold
Raymond Anliker
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Peter Blaser
Markus Blatter
Konrad Bossart
Michael Burkard
Michael Burri
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Marcel Eyer
Marcel Fankhauser
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Jean-Daniel Flückiger
Thomas Fuchs
Barbara Geiser
Hans Ulrich Gränicher
Simone Gretler Bonanomi
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
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Edith Madl Kubik
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Kurt Mäusli
Heinz Megert
Elsi Meyer
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Edith Olibet
Ruth Rauch

Maria Regli Schmucki
Hans Peter Riesen
Heinz Rub
Ursula Rudin-Vonwil
Kurt Rüegsegger
Annemarie Sancar
Beat Schori
Rudolph Schweizer
Erika Siegenthaler
Peter Sigerist
Franco Sommaruga
Barbara Spörri
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
Hansjörg Wittwen
René Zimmermann

Entschuldigt:

Silvia Aepli
Arnold Bertschy
Edith Lörtscher

Vertretung des Gemeinderats:
Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Alfred Neukomm
Claudia Omar
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:
Ursula Begert

Traktanden

1. Marzilibad: Sanierung der Stützmauer im "Bueber" und Ersatz eines123
WC-/Duschenpavillons; Kredit
(Mäusli/Guggisberg)
2. Sicherheitsbedingte Erneuerung und Ausbau des allgemeinen Verteilnetzes105
der Gasversorgung; 17. Rahmenkredit
(Hügli/Neukomm)
3. Sicherheitsbedingte Erneuerung und Ausbau des allgemeinen Verteilnetzes112
der Wasserversorgung; 17. Rahmenkredit
(Hügli/Neukomm)
4. Masterplan Bahnhof Bern: Überbauungsordnung Stadtplätze -88
Schanzentunnel (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft)
(Jordi/Guggisberg)
5. Masterplan Bahnhof Bern: Kurzfristige Übergangslösung (KÜL) zur89
Verkehrsreduktion im Bahnhofgebiet (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft)
(Jordi/Wasserfallen)

Traktandenliste

Irène Marti Anliker (SP) beantragt im Namen der SP-Fraktion, die KÜL-Vorlage vor der Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel zu behandeln, weil der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt hat, eine kurzfristige Übergangslösung zu erarbeiten. Es ist deshalb angebracht, zuerst diese Vorlage, die auch unbestrittener ist, zu behandeln.

Adrian Haas (FDP) bestreitet diesen Antrag, denn dass ein Geschäft weniger oder mehr bestritten ist, ist kein Grund zu einer Traktandenumstellung. Die beiden Vorlagen gehören zusammen. Die KÜL ist eine Vorbereitungsmassnahme auf den Schanzentunnel, oder anders ausgedrückt, sie macht den Verkehr schanzentunnellike. Die KÜL als isolierte Massnahme bringt städtebaulich kaum etwas. Es ist deshalb sachlich gerechtfertigt, zuerst über die Grundsatzplanung Stadtplätze - Schanzentunnel zu diskutieren und anschliessend über die KÜL.

Auch *Hans Ulrich Gräniche* (SVP) ist gegen eine Traktandenumstellung, denn auch die SVP ist der Meinung, es handle sich bei diesen beiden Vorlagen um ein Gesamtpaket. Sollte die Überbauungsordnung abgelehnt werden, muss nicht mehr über die KÜL gesprochen werden.

Beschluss

Die von der SP-Fraktion beantragte Traktandenänderung wird mit 40 : 19 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Ordentliche Traktanden

1 Marzilbad: Sanierung der Stützmauer im "Bueber" und Ersatz eines WC-/Duschenpavillons; Kredit

Antrag Nr. 123

1. Der Stadtrat genehmigt das Projekt für die Sanierung der Stützmauer im "Bueber" und den Neubau eines WC- und Duschenpavillons im Marzilbad. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Charakter der Anlage nicht verändern.
2. Für die Ausführung des Projekts wird ein Kredit von Fr. 435'000.- zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 241.503.014.1, bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Kurt Mäusli (SP) für die GPK: Als in den Jahren 1968/69 die sogenannte Aare zugeschüttet wurde (vom Spitz bis zum Bueber), führte dies dazu, dass das Buebeseeli zuwenig mit Frischwasser versorgt wurde. Seither wird der "Bueber" durch einen unterirdischen Kanal mit Aarewasser versorgt, wodurch die Mauer unterspült wurde, was Sofortmassnahmen erforderte (Strömungsabweiser in den Baugrund eingerammt). Nun soll die 100jährige Stützmauer des "Bueber" (Zeugin früherer Bautechnik) erhalten werden. Die Mauer soll auf ein neues Fundament gestellt und dieses vor Erosion geschützt werden. Zudem werden die herausgefallenen Mauerbrocken wieder eingemörtelt und im Bereich der Camion-Zufahrt die Betonplatte ersetzt und die Mauerkrone zurückverankert. Weiter soll ein unterkellierter Betonpavillon erstellt werden (WC-/Duschenpavillon). Gleichzeitig soll die Kanalisation vom "Bueber" bis zum Anschluss bei der Dampfzentrale erstellt werden (sinnvolle vorsorgliche Sanierungsmassnahme). Es ist nach Ansicht der GPK richtig, dass gleichzeitig mit der Sanierung der Stützmauer auch der Pavillon erstellt wird. Das Seeli muss gemäss Auskunft der Verwaltung alle vier Jahre ausgebaggert werden. Es ist deshalb sinnvoll, dass die Lastwagen möglichst nahe heranfahren können (ersetzen der Betonplatte für die Camion-Zufahrt). Die Eigenleistungen der Stadt werden in dieser Vorlage aufgelistet. Der Baukredit beträgt Fr. 435'000.-. Die GPK empfiehlt dem Stadtrat einstimmig Zustimmung zu dieser dringend notwendigen Sanierung.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Baukredit mit 51 : 0 Stimmen zu.

2 Sicherheitsbedingte Erneuerung und Ausbau des allgemeinen Verteilnetzes der Gasversorgung; 17. Rahmenkredit

Antrag Nr. 105

1. Für die sicherheitsbedingte Erneuerung und den Ausbau des allgemeinen Verteilnetzes der Gasversorgung wird ein Rahmenkredit von Fr. 4'500'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung der GWB (Gasversorgung) bewilligt.
2. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.
3. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Art. 84 Reglement Politische Rechte.

3 Sicherheitsbedingte Erneuerung und Ausbau des allgemeinen Verteilnetzes der Wasserversorgung; 17. Rahmenkredit

Antrag Nr. 112

1. Für die sicherheitsbedingte Erneuerung und den Ausbau des allgemeinen Verteilnetzes der Wasserversorgung wird ein Rahmenkredit von Fr. 4'500'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung der GWB (Wasserversorgung) bewilligt.
2. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

3. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Art. 84 Reglement Politische Rechte.

Die FIKO empfiehlt dem Rat einstimmig Zustimmung zu diesen beiden Rahmenkrediten.

Beschluss

Der Rat stimmt den Rahmenkrediten - Vorträge 105 und 112 - mit 51 : 0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Art.84 Reglement Politische Rechte.

4 Masterplan Bahnhof Bern: Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft)

Antrag Nr. 88

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage "Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel" mit Änderung des Nutzungszonenplans und des Bauklassenplans der Stadt Bern.
Er empfiehlt der Gemeinde mitJa- gegenNein-Stimmen, den folgenden Beschluss anzunehmen:
"Die Einwohnergemeinde Bern erlässt die Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel mit Änderung des Nutzungszonenplans und des Bauklassenplans der Stadt Bern (Plan Nr. 1274 / 4 und Vorschriften vom 15.4.97)."
2. Der Stadtrat genehmigt die Botschaft an die Gemeinde.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Referent *Michael Jordi* (GB): In der PVK bestand bezüglich Rückweisung bis zuletzt Ungewissheit. Ablauf der Vorstellung des Geschäfts im Stadtrat: Allgemeine Vorstellung durch den Referenten, Wiedergabe der Haltung der PVK-Mehrheit durch Oskar Balsiger. Der Referent spricht anschliessend für die PVK-Minderheit für den Rückweisungsantrag. Die einzelnen Argumente sollen sachgerecht vorgetragen werden. Es wurde wahrscheinlich noch über kein anderes Stadtratsgeschäft im voraus dermassen ausführlich debattiert. Die Fraktionen und die PVK-Mitglieder sind umfassend dokumentiert und ausserordentlich gut informiert worden.

Das vorliegende Projekt ist Bestandteil des Masterplan Bahnhof Bern, der zum Ziel hat, den Bahnhof und seine Umgebung den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen anzupassen. Er ist ein gemeinsames Projekt von Stadt, Kanton, SBB, BLS, RBS, PTT, Burgergemeinde und Grosse Schanze AG. Diese Partner haben ein gemeinsames Koordinationsinstrument, den Richtplan erarbeitet, dem sie sich unterziehen. Teil dieses Richtplans ist das Baukastensystem mit 10 Bausteinen, worin auch die Stadtplätze und der Schanzentunnel enthalten sind. Stadtrat und Bevölkerung äusserten sich bis jetzt erst zu einzelnen Elementen: Mit den Zonenplänen West, Mitte und Ost wurde die Basis für neue kommerzielle Nutzungen wie Läden, Büros, Restaurants und in beschränktem Ausmass Wohnen geschaffen. Mit der heutigen Vorlage wird eine Grundsatzentscheidung zu den Stadtplätzen und dem Schanzentunnel gefällt. Dieses Vorgehen entspricht einer politischen Entscheidung des Gemeinderats vom Juni 1995, welchen der Stadtrat zur Kenntnis genommen hat. Ob dieses Vorgehen sinnvoll ist, wird sich weisen. Dieses Vorgehen wurde in der PVK kritisiert und führte zu einem Rückweisungsantrag, der mit Stichentscheid der Präsidentin (4 : 4 Stimmen bei 1 Enthaltung) abgelehnt worden ist. Die PVK-Mehrheit ist zusammen mit Projektleitung und Gemeinderat der Ansicht, dass mit dem Verkehrsvariantenvergleich von 1994 in der Studie zur Beurteilung der Machbarkeit und den Auswirkungen der VCS-Variante die Alternativmöglichkeiten genügend abgeklärt worden seien, um sie als Möglichkeit verwerfen zu können. Die Finanzierung könne erst abgeklärt werden, wenn das Volk entschieden habe. Im Anschluss daran wird das eidgenössische Parlament über eine Ausnahme betreffend Benützungsgebühren entscheiden und wird die Detailplanung zum Schanzentunnel (Wettbewerb) und zu den Stadtplätzen (Gestaltungswettbewerb) eingeleitet. Die Ausführungskredite werden dem Volk vorgelegt.

Mit der Vorlage soll ein städtebaulich attraktiver Raum im Stadtzentrum geschaffen und der Bahnhofplatz vom MIV befreit werden. Dieses Ziel kann, mit den vorgelegten Rahmenbedingungen und ohne Totalsperre mit einer Tunnellösung erreicht werden. In der PVK war die Frage umstritten, ob der Bahnhofplatz wirklich verkehrsfrei gemacht werden könne. Gemeinderat und Projektleitung si-

cherten zu, dass für den Zulieferverkehr nur ein Zufahrts- und kein Durchfahrtsrecht über den Bahnhofplatz bestehe. Ein entsprechender PVK-Antrag präzisiert diese Tatsache in den Überbauungsvorschriften. Was nicht wegfällt, sind die Durchfahrten der Buslinien. In Spitzenzeiten sind dies 146 Durchfahrten pro Stunde. Ein Ziel von Masterplan und NOPTS ist es, die öffentliche Verkehrssituation und die Abwicklung der Umsteigebeziehungen zu verbessern. Verkehrsfreie Platzteile können durch die Bündelung des öV erreicht werden. Die PVK-Minderheit war der Ansicht, dass für den öV auch mit einer Alternativvariante eine Konzentration und eine Verflüssigung möglich wären. Die Platzfolge bezieht sich auf folgende Abschnitte: "In ihren Grundzügen werden die Stadtplätze als eine Abfolge unterschiedlich erlebbarer innerstädtischer Räume verstanden. Bollwerk, Bahnhofplatz Ost vor dem Hotel Schweizerhof, Bahnhofplatz Süd, Bubenbergplatz, Bahnhofplatz West, Schanzenbrücke und Hirschengraben bilden in ihrer Gesamtheit eine vielfältige, der jeweiligen örtlichen Situation entsprechende Überlagerung von Gestaltungsmerkmalen". Umstritten war in der PVK auch, ob die Schanzenbrücke tatsächlich für den Autoverkehr gesperrt werden kann. Die Vorschriften zum Zonenplan West bezeichnen die Schanzenbrücke als Zufahrt für den privaten und öffentlichen Verkehr. Laut Verwaltung wäre die konsequente Sperrung der Schanzenbrücke nur eine letzte Stufe, und es soll mit einem stufenweisen Vorgehen eine Reduktion des Verkehrs mit weichen Massnahmen erreicht werden. Unter Umständen wird zu dieser Frage noch eine juristische Auseinandersetzung stattfinden. Bis jetzt sind drei Finanzierungsmodelle ins Spiel gebracht worden, womit die erwarteten Tunnelkosten von 85 Mio Franken abgedeckt werden sollen. Der Gemeinderat argumentiert, dass die definitiven Kosten erst nach dem Grundsatzentscheid geklärt werden können. Die drei Varianten sind: 1. Subventionierung über den Bund aufgrund der Verkehrstrennungsverordnung (maximaler Beitragssatz von 40%). Ob und wieviel bezahlt würde, konnte noch nicht abgeklärt werden, da noch kein Gesuch eingereicht werden konnte. Der Schanzentunnel figuriert deshalb auch noch nicht im Strassenbauinvestitionsprogramm des Bundes 1998 - 2000. Die zweite Variante sieht ein Road Pricing vor, womit ein Teil oder die ganze Finanzierung des Schanzentunnels sichergestellt werden soll. Dazu braucht es eine Ausnahmegewilligung des Parlaments. Als dritte Variante wurde von der Projektleitung auch die Variante Leasing genannt: Ein Dritter finanzierte den Bau des Tunnels, welcher der Stadt im Leasingverfahren überlassen würde. Eine andere Möglichkeit wäre Bau und Betrieb durch Private mit Defizitdeckungsgarantie durch die Stadt, was nur mit der Variante Road Pricing möglich wäre. Alle Varianten bedingten eine nochmalige Behandlung im Stadtrat. Bei den meisten Lösungen müsste oder könnte das Volk über die Finanzierung entscheiden. Auch für Verträge, die Geld kosten, gilt die normale Kompetenzordnung - ebenfalls für Investitionen oder Beteiligungen an Gesellschaften. Der Referent fand keine Lösung, die keine Volksabstimmung braucht. Das ist richtig, denn ein solches Projekt muss der Stimmbevölkerung unterbreitet werden. Die PVK stellt auch den Antrag, dass ein Reglement zur Erhebung von Gebühren nicht dem fakultativen Referendum unterstellt, sondern dem Volk vorgelegt wird - im Sinne einer Vereinfachung des Verfahrens und einer grösseren Transparenz. Die Kosten für die Stadtplätze werden mit 40 Mio Franken veranschlagt. Je nach Sichtweise oder Überzeugung werden die jährlichen Folgekosten veranschlagt. Bei normalen Abschreibungssätzen und wenn der Bund die vollen 40% mitfinanziert, ist mit Kosten zwischen 9 und 12 Mio Franken in den fünf Folgejahren der Finanzierung zu rechnen (für Stadtplätze und Schanzentunnel gemeinsam).

Die Anträge der PVK zur Überbauungsordnung liegen dem Rat schriftlich vor. Sie könnten unter dem Stichwort zusammengefasst werden: unmissverständliche Loskoppelung von KÜL und Schanzentunnel, gesichertes Fahrverbot über den Bahnhofplatz, massive Reduktion der möglichen Bruttogeschossfläche am Bahnhofplatz, Velofragen und Demokratisierungsfragen bei den Kompetenzen. Die PVK empfiehlt dem Rat mit 5 : 4 Stimmen, der abgeänderten Überbauungsordnung zuzustimmen.

Oskar Balsiger (SP) referiert die Meinung der PVK-Mehrheit, der Befürwortenden der Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel. Mit Stichentscheid der Präsidentin wurde die Rückweisung abgelehnt. Mit der Rückweisung soll der Gemeinderat verpflichtet werden, gleichzeitig mit der Überbauungsordnung eine Variante vorzulegen, die dem Bahnhof eine grössere Verkehrsreduktion als mit der KÜL möglich, bringen soll. Welche Argumente haben die PVK-Mehrheit zu ihrer befürwortenden Haltung bewogen? Könnte eine andere, z.B. kostengünstigere Lösung ebenso zum Ziel führen, den öffentlichen Raum zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital vom privaten motorisierten Durchgangsverkehr bzw. den Bubenbergplatz, die Laupenstrasse westlich und das Bollwerk östlich davon, von einem wesentlichen Teil des motorisierten Privatverkehrs zu befreien, wie dies mit dem Schanzentunnel der Fall ist? Diese Frage muss verneint werden. Die Verkehrsplanung kennt zwei Methoden, um Stadtzentren, die von einem Rückgrat des strassengebundenen Verkehrs zerschnitten sind, vom Durchgangsverkehr zu befreien: 1. Das Erstellen einer Ringstrasse, von der aus das Zentrum über Stichstrassen erschlossen werden kann. 2. Das Verlegen des Durchgangsverkehrs auf eine andere oder eine neu zu erstellende Strasse, wo der Verkehr weniger stört oder weniger Probleme verursacht. Zu beiden Methoden stellte die Stadt in früheren Jahren eingehende Untersuchungen an.

1962 wurde die Monbijoubücke als Teil einer Ringstrasse gebaut. Als aber einige Jahre danach ein Ausbau der Laubeggstrasse von zwei auf vier Spuren am Volksnein scheiterte, wuchs die Einsicht, dass ein Brückenschlag über die Aare, um die Viktoriastrasse mit dem Bierhübeli zu verbinden, wohl nie mehrheitsfähig sein würde. Wie die Monbijoubücke ist auch die Aarstrasse Zeuge einer solchen Ringstrassenidee. Mit einem Tunnel unter der Münsterplattform hindurch, einer Brücke hinüber zum Botanischen Garten und einer zweiten Brücke von der Gewerbeschule hinauf zum Bierhübeli hätte dieser Cityring via Mittelstrasse-Bühlstrasse-Zieglerstrasse und Sulgenbachstrasse geschlossen werden sollen. Oskar Balsiger hat all diese Studien in den sechziger und siebziger Jahren für die Stadt Bern gezeichnet. Eine solche Lösung wäre nicht stadtverträglich, sondern bedeutete eine Stadtzerstörung. Nachdem der Souverän mit einem klaren Nein zur H-Lösung auch einer Verlegung des Durchgangsverkehrs Richtung Altstadt Widerstand entgegensetzte, versuchte es der Gemeinderat schon Anfang der siebziger Jahre mit einem Tunnel. Für einen zweigeschossigen Tunnel mit insgesamt vier Fahrstreifen wurden Vorleistungen getätigt, auf welche die Stadt jederzeit zurückgreifen kann. Die Christoffelunterführung wurde als Brückenkonstruktion konzipiert, welche auf zwei Seitenwänden aufgelagert ist. Portale für diesen Tunnel sind in der Laupenstrasse (Richtung Insel) und auf der andern Seite in den Aaretalhang = Stadtzerstörung und Aaretalzerstörung ersten Grades, geplant worden. Diese Ausführungen zeigen, dass alle Entwicklungen Richtung Ringstrasse nicht in Frage kommen können.

Die heutige Vorlage sieht vor, planungsrechtliche Vorgaben für die Umgestaltung des Strassenzuges Bollwerk - Laupenstrasse festzusetzen und gleichzeitig eine Verlegung des Durchgangsverkehrs in einen stadtverträglichen Schanzentunnel verbindlich zu verankern. Damit beweist der Gemeinderat, dass es ihm ernst ist, mit den überrissenen Vorstellungen aus der Zeit, als man in Bern noch von einer autogerechten Stadt träumte, endgültig Schluss zu machen. Die Finanzierung der Stadtplätze und des Tunnels ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Heute geht es einzig darum, sicherzustellen, dass eine Entwicklung in Richtung Bahnhofplatz ohne Durchgangsverkehr in einem späteren Zeitpunkt stattfinden kann. Dazu müssen jetzt, bevor die bauliche Umsetzung des Masterplans einsetzt, die richtigen Pflöcke eingeschlagen werden. Mit dieser Überzeugung hat die PVK-Mehrheit für Eintreten gestimmt und empfiehlt dem Rat die Vorlage zur Annahme.

Weshalb ist die Rückweisung kein gangbarer Weg? Jedes Verkehrskonzept, das eine über die KÜL hinausgehende Verkehrsreduktion beinhaltet, hat eine Verdrängung des MIV in die Quartiere zur Folge. Davon betroffen sind der Stadtkreis IV, der Mattenhof, die Länggasse und Bern-Nord. Es ist ein Irrtum zu glauben, dass eine solche Vorlage mehrheitsfähig sein könnte, weil viel zu viele Leute davon negativ betroffen würden. Die mit der Rückweisung geforderte Variante erforderte zudem im gesamten Basisnetz der Stadt Bern Massnahmen. Der Rückweisungsantrag enthält auch Forderungen, die nicht erfüllt werden können. Eine solche Vorlage kostete viel, verunsicherte viele, und in zwei Jahren wären wir soweit wie heute und wüssten nicht wie weiter. Die PVK-Mehrheit empfiehlt dem Rat deshalb, die Rückweisung abzulehnen und der Vorlage zuzustimmen.

Michael Jordi (GB) begründet den Rückweisungsantrag der PVK-Minderheit:

Dem Stadtrat ist zusammen mit der Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel eine Variantenvorlage ohne Schanzentunnel zu unterbreiten, welche folgende Bedingungen erfüllt:

1. Eine planungsrechtliche Vorlage (Überbauungsordnung) regelt die Randbedingungen für die Umgestaltung der Platzfolge Bubenberplatz - Bahnhofplatz.
2. Die UeO sichert insbesondere die Verkehrsführung zwischen dem Bubenberplatz und dem Bollwerk auf je einer Spur oder je zwei Spuren (wovon eine Umweltspur für öV und Velos auf der ganzen Länge) pro Richtung.
3. Die Buswendeschleife vor dem Aufnahmegebäude Bahnhof wird soweit möglich aufgehoben und durch Durchmesserlinien ersetzt.
4. Soweit dies nicht im Widerspruch zur Verkehrsführung steht, entspricht die UeO dem Teil "Stadtplätze" der UeO Stadtplätze - Schanzentunnel.
5. Für die Reduktion der Verkehrsbelastung sind Massnahmen zur Verkehrsreduktion, zur grossräumigen Verkehrsumlagerung auf den Autobahnring (zusätzlich zur kurzfristigen Übergangslösung KÜL) und zur kleinräumigen Verkehrsumlagerung vorzusehen.
6. Die Massnahmen sollen gewährleisten, dass MIV, öV und Velos im Normalbetrieb ohne grossen Rückstau den Bereich Bahnhofplatz durchfahren können.
7. Die Quersituation für Fussgänger von und zum Bahnhof soll oberirdisch verbessert werden (z.B. mehr und kürzere Fussgängerstreifen, keine Verlängerung der Wartezeit zwischen den Grünphasen).
8. Die Massnahmen mit einem günstigen Kosten-Nutzenverhältnis sind prioritär zu berücksichtigen. Investitions- und Folgekosten müssen deutlich tiefer als bei der Schanzentunnel-Variante liegen.

Beide Vorlagen werden durch einen Kreditbeschluss ergänzt für flankierende Massnahmen, welche für die Reduktion des motorisierten Privatverkehrs über den Bahnhofplatz notwendig sind und die angrenzenden Quartiere schützen.

Die PVK-Minderheit will, dass die Stimmbevölkerung auch über eine Alternative abstimmen kann. Es soll nicht nur schwarz oder weiss geben = Schanzentunnel mit einem weitgehend befreiten Raum vom motorisierten Individualverkehr oder heutiger Zustand. Der Gemeinderat und eine knappe PVK-Mehrheit wollten eine solche Variante nicht. Michael Jordi ist überzeugt, dass es gute Möglichkeiten gibt, eine solche Variante umzusetzen. Wenn auch nur ein Bruchteil der Gelder, die für die Planung des Schanzentunnels aufgewendet werden sollen, für eine Strategie der Verkehrsoptimierung auf der Schlaufe Bollwerk - Bubenbergrplatz aufgewendet worden wäre, hätte eine sinnvollere Verkehrsführung vorgelegt werden können, als die heutige. Neben KÜL sind Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos, für die heutigen und zukünftigen Bahnumsteiger, Bus- und Durchmesserlinien, bessere Umsteigebeziehungen zwischen SVB, PTT und SBB möglich. Der Schanzentunnel ist ein umstrittenes Projekt. Es ist deshalb demokratisch sinnvoll, Verbesserungen zum Status quo schon heute vorzubereiten. Wir wissen, dass schon in den siebziger Jahren Tunnelpläne bestanden haben und Tunnelwände in den Bahnhofunterführungen bestehen. Der Rückweisungsantrag ist offen formuliert. Er ist nicht an eine VCS-Variante gebunden. Die Zustimmung zum Rückweisungsantrag verhindert, dass ein Scherbenhaufen übrigbleibt, wenn der Schanzentunnel abgelehnt wird. Mit der Tunnelröhre wird für mehrere Jahrzehnte festgelegt, dass der Verkehr in die Stadt gehört und sogar noch verflüssigt wird. Dieses Szenario ist mit einer Attraktivitätssteigerung verbunden, was auf dem innerstädtischen Netz unerwünscht ist. Ein Stadttunnel ist ein Jahrhundertbauwerk. Damit wird die Verkehrspolitik zementiert anstatt flexibilisiert. Der Schanzentunnel ist zu einer Art katechetischem Projekt geworden, ein Glaubenssatz, der keine Abweichungen mehr zulässt, und alle Tunnelgegner sind Ketzer. Der Schanzentunnel ist nicht finanzierbar. Die Höhe der Kosten ist zu ungewiss. Mit einer Bundessubvention von 40% kann nicht tel quel gerechnet werden. Auch das Bundesamt für Strassenbau will angesichts der leeren Kassen keine Garantie abgeben. Subventionierung und Road Pricing schliessen sich gegenseitig aus. Das Road Pricing hat je nach Preispolitik und Preiselastizität der Nachfrage eine sehr unangenehme Wirkung auf die Ausweichquartiere. Eine private Trägerschaft kann auch aus Gewinnoptimierungsgründen falsche verkehrspolitische Zeichen setzen. Die Kosten für einen Schanzentunnel werden auf brutto 85 Mio Franken geschätzt, plus 40 Mio für die KÜL = 125 Mio Franken. Die Folgekosten betragen bis zu 12 Mio Franken. Dies entspricht 2/3 des Ertrags aus einem Steuerzehntel. Auch mit den nicht gesicherten Bundessubventionen verbleiben der Stadt immer noch Investitionskosten von 96 Mio Franken. Dazu kommen die verkehrsberuhigenden Massnahmen für die Länggasse und das Stadtbachquartier, für Brunnmatt und für den Mattenhof. Der Schanzentunnel erhöht zudem den Druck auf andere Investitionsprojekte der Stadt Bern und verdrängt sie. Er hat auch Auswirkungen auf die Laufende Rechnung (Personalausgaben). Das ist für Michael Jordi als Gewerkschafter nicht mehr verantwortbar.

Geschaffen werden nicht Stadtplätze oder Boulevards, sondern Umsteigeplätze. Der Bahnhofplatz West, die Umsteigeplattform, bleibt eine Brückenrampe, die für den Zubringerverkehr, für die PTT, Taxis, für die Perronplatte, für den öV und sogar noch für den Zubringer zur Länggasse offen bleibt. Ein eigentliches Umsteigezentrum gibt es auch in Zukunft nicht. Verbessert werden die Strassenüberquerungszeiten, Kapazitäten bei den Fussgängerübergängen und zum Teil die Umsteigedistanzen. Übersichtlicher werden die Umsteigebeziehungen für Touristen und Touristinnen sicher nicht, für Pendler werden sie schneller. Es stellt sich die schwer zu beantwortende Frage, ob die Annahmen bezüglich Fussgängerströme bei der Umsteigeplattform West wirklich eintreffen werden. Mit der Bahn 2000 wird mit 5800 Personen pro Stunde für die Westplattform gerechnet, was gegenüber heute eine Verdoppelung bedeutet. Diese Prognosen scheinen Michael Jordi weit über das Ziel hinauszuschiessen.

Kapazitätsengpässe oder das Road Pricing werden den Verkehr in die angrenzenden Quartiere verdrängen. Dies wollen wir nicht. Die Länggasse kann einen solchen Zusatzverkehr nicht verkraften. Das Bundesamt für Strassenbau fordert flankierende Massnahmen für den Tunnel. Die Metron AG hat eine Studie über mögliche Schutzmassnahmen verfasst - diese liegen jedoch ausserhalb des Überbauungsperimeters und wurden nicht in die Abstimmung einbezogen, obwohl ein Grundsatzentscheid getroffen werden soll. Für die in der Metron-Studie vorgeschlagenen weichen oder harten Massnahmen liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Diese Massnahmen müssen an das Projekt angebunden werden, was mit dem Rückweisungsantrag möglich wäre. Warum nicht abstimmen lassen, sondern eine Rückweisung mit Varianten? Die PVK-Minderheit will zur KÜL weitere Verbesserungen. Solche sind möglich für Fussgängerinnen und Fussgänger und den öV. Ferner soll transparent gemacht werden, dass es wirtschaftlich verkraftbare Optionen gibt. Die dafür geschätzte Zahl von 40 Mio Franken ist völlig aus der Luft gegriffen, denn es gibt noch keine Berechnungen für solche Alternativen. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sind mündig genug, um Entscheide auch mit Alternativen zu treffen. Michael Jordi bittet den Rat, der Rückweisung zuzustimmen.

Fraktionserklärungen

Irène Marti Anliker (SP): Die SP-Fraktion beurteilt und schätzt die Überbauungsordnung unterschiedlich ein. Die Entscheidungsfindung ist bei einem derart einschneidenden (finanzpolitisch, verkehrspolitisch, städtebaulich) Geschäft schwierig. Auch die Experten sind sich bezüglich verkehrstechnischen und städtebaulichen Belangen und bezüglich Finanzierbarkeit nicht einig. Die grossen Streitfragen sind: Ist es möglich, im Bahnhofbereich Platz, Verbesserungen, moderne öV-Beziehungen zu schaffen, ohne dass ein Tunnel gebaut wird oder nicht? Ist ein solcher Tunnel mit Blick auf die Stadtkasse überhaupt bezahlbar (NEAT-Syndrom)? Die Stadtplätze im Bahnhofbereich sollen Platz für den öV schaffen: freie Fahrt, übersichtlichere Anordnung, bessere Abfahrtszeiten, schnellere Umsteigebeziehungen. Eine Piazza-Stimmung, wie mit Bildern in der Presse suggeriert, wird dort nie entstehen, denn der Bahnhof ist ein Transitpunkt par excellence. Dazu kommt, dass wir unser Piazza-Gefühl nicht weit vom Bahnhof, am Bären- oder Waisenhausplatz, ansatzweise ausleben können. Wir sind dankbar, dass die H-Lösung damals nicht realisiert worden ist. Ein Ja zum Schanzentunnel bedeutet auch ein Ja zur Resignation gegenüber der täglichen Blechlawine MIV, auch wenn die Fahrspuren einstreifig gebaut werden. Dazu kommt, dass der Verkehr vor und nach dem Schanzentunnel wieder oberirdisch fliesst, und zwar teilweise durch Wohnquartiere. Die Mehrheit der SP-Fraktion lehnt den Tunnel deshalb ab. Sie ist überzeugt, dass dem Volk eine Variante vorgelegt werden muss: Stadtplätze mit oder ohne Tunnel. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sollen umfassend informiert werden, welche Auswirkungen die eine oder die andere Variante hat. Die Vorlage muss sehr transparent ausgearbeitet werden. Die Stadtverwaltung hat eine eigentliche Variante viel zuwenig geprüft. Jahrelang ist z.B. behauptet worden, ein Fussgängerstreifen zwischen Bahnhof und Heiliggeistkirche sei aus technischen Gründen nicht machbar. Heute gibt es diesen Fussgängerstreifen, und der Verkehr ist nicht zusammengebrochen. Für die SP-Minderheit sind Stadtplätze ohne Schanzentunnel vor allem aus verkehrstechnischen Gründen undenkbar und weil diese Vorlage ein Resultat langer, sorgfältiger Planung sei. Die Fraktionsmehrheit unterstützt die Rückweisung. Einig sind wir uns darüber, dass heute im Perimeter dieser Überbauungsordnung für die Fussgängerinnen und Fussgänger, für Velofahrende, für den öV und die Bewohnerinnen und Bewohner des Burgerspitals unzumutbare Zustände herrschen. Eine Veränderung ist nötig.

Adrian Haas für die FDP-Fraktion: Die Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel bildet die Grundlage für eine Neugestaltung der Achse Bollwerk - Bahnhofplatz - Bubenbergplatz - Hirschengraben. Kernpunkt dieser Vorlage ist nicht der Tunnel, sondern es sind die Plätze. Weshalb ist es so wichtig, diese Plätze aufzuwerten? Der Bahnhof liegt im Schwerpunkt der Berner City und ist sowohl wichtigste Verkehrsdrehscheibe, wie auch hervorragender Standort für Arbeitsnutzungen. Rund um den Bahnhof befinden sich heute rund 80'000 Arbeitsplätze, und mit den Verdichtungen auf den Plattformen West, Mitte und Ost werden es noch mehr sein. Die grosse Bedeutung des Bahnhofgebiets wird somit in den nächsten Jahren noch ansteigen. Mit einer Aufwertung der Plätze wird dieser Entwicklung Rechnung getragen, und die neuen Nutzungen werden positiv unterstützt. Bahn 2000, S-Bahn, Pendolinoverbindung Basel - Bern - Mailand und die Neatachse Lötschberg (falls sie gebaut wird) werden zu einer Steigerung des heute bereits bedeutenden Passagier- und Passantenaufkommens führen. Mit der neuen Platzgestaltung wird der notwendige Raum dafür geschaffen. Die Berner Innenstadt steht in Konkurrenz mit Standorten an peripheren Lagen. Die einzigen Vorteile gegenüber der Konkurrenz sind ihre absolut zentrale Lage und die grosse Attraktivität des historischen Kerns. Mit der neuen Platzgestaltung wird eine Fortsetzung dieser Attraktivität gegen Westen mit einer besseren Anbindung der City-West erreicht. Die Neugestaltung der Plätze bedeutet auch eine Attraktivierung des meist frequentierten Stadtteils, der Visitenkarte der Stadt Bern allgemein. Auch die Benutzerfreundlichkeit des Bahnhofsgiets und der Oberen Altstadt für die Touristen und Besucher wird mit dieser Platzgestaltung erhöht. Unabdingbare Voraussetzung für eine Neugestaltung dieses Raums bildet allerdings der Bau eines zweispurigen Schanzentunnels. Die FDP-Fraktion stimmt der Überbauungsordnung einstimmig zu.

Mit dem Rückweisungsantrag wird verlangt, etwas zu prüfen, das bereits umfassend geprüft und für untauglich befunden worden ist. Mit dem Rückweisungsantrag wird die VCS-Idee wieder ins Spiel gebracht, die folgendes beinhaltet: eine Spur pro Richtung für MIV, öV und Velo (Mischverkehr) und eine Erhöhung der Durchfahrtskapazität auf der Kleinen Westtangente. Das ist nicht sinnvoll, denn damit fahren immer noch rund 20'000 Fahrzeuge über den Bahnhofplatz. Die notwendige Entlastung wird nicht erreicht, die gemischte Verkehrsführung bringt für den öV Verschlechterungen, weil die Ausfahrt der Busse aus den Haltebuchten nicht mehr gewährleistet werden kann. Auch für die Velos sind solche Mischspuren unbequem. Zudem würde die Bahnhof- und Taxivorfahrt auf der Kleinen Westtangente in Spitzenzeiten erschwert. Die FDP-Fraktion bittet den Rat, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Es geht heute nicht primär um Finanzierungsfragen. Der Stadtrat und das Volk werden dazu noch Stellung nehmen können, denn die Investitionskredite fallen in die Kompetenz des Volks, und ein all-fälliges Gebührenreglement wird der Stadtrat beschliessen können, und es unterliegt dem fakultativen Referendum. Dieses vielseitige Projekt muss auch nicht auf einmal finanziert werden. Eine Etappierung ist in der Finanzierung und in der Realisierung ohne weiteres möglich. Wird vom schlechtesten Fall ausgegangen, würde das Budget in den ersten fünf Jahren mit maximal 12 Mio Franken belastet. Ein solcher Betrag sollte in einem Milliardenbudget bei richtiger Prioritätensetzung zu verkraften sein. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um eine Investition in die Zukunft. Es wird nicht Geld zum Fenster hinaus geworfen, sondern es werden für die Stadt bleibende Werte geschaffen. Es kommt auch wieder etwas in die Stadtkasse zurück: Die Attraktivierung des Stadtzentrums für die Bevölkerung der Region, für den Tourismus und für die Investoren in den neuen Nutzungen (z.B. Plattform West) bringt zusätzliche Steuergelder. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die KÜL zu einer Verkehrsreduktion auf dem Stadtgebiet führt, d.h. insbesondere wird der Verkehr auf den Zufahrtsstrassen zum Tunnel reduziert. Weder die KÜL, noch die Planungsvorlage gehen von einer Sperrung der Schanzenbrücke aus. An einer Veranstaltung in der Länggasse hat Gemeinderat Guggisberg entsprechende Zusicherungen gemacht. Eine gewisse Gefahr einer Verkehrsverlagerung könnte bestehen, wenn zu hohe Tunnelgebühren verlangt werden.

Für die Fraktion GFL spricht *Ueli Stückelberger*: Der heutige unbefriedigende Bahnhofplatz muss städtebaulich aufgewertet werden. Die GFL-Mehrheit glaubt, dass ein Weg mit Schanzentunnel der falsche Weg ist, weil wir überzeugt sind, dass es andere Möglichkeiten gibt. Wir finden das vorliegende Projekt nicht zukunftsgerichtet und unterstützen die Rückweisung. Ein Tunnel bringt in der Regel nur eine Verdrängung des Verkehrs, führt jedoch nicht zu einer dauernden Lösung. Es sollte eine gesamtstädtische Verkehrsreduktion erreicht werden, wozu der Tunnel keine Lösung ist. Oskar Balsiger hat Projekte aufgezählt, die zum Glück nicht realisiert worden sind. Beim Schanzentunnel handelt es sich um ein ähnliches Projekt. In ein paar Jahren wären wir froh, wir hätten über dieses Thema nie diskutiert. Weil ein Schanzentunnel nicht viel mehr wäre als eine unterirdische Autobahn und zu einer Mehrbelastung in den Wohnquartieren führte, bekämpfen wir ihn. Eine solche Lösung signalisierte auch den Auswärtigen, wie schneller durch Bern hindurch gefahren werden kann. Wir wollen aber, dass dieser Verkehr auf die Autobahn verlagert wird (gesamtstädtische Zellenlösung). Es ist auch ein Irrtum zu glauben, dass mit dem Schanzentunnel ein freier Bahnhofplatz entsteht. Der öV fährt noch darüber, und die Anlieferung findet auf der Achse statt. Für die mit dem Schanzentunnel realisierbare Verbesserung auf dem Bahnhofplatz lohnen sich diese Investitionen nicht. Zudem gäbe es andere Plätze - Bären- und Waisenhausplatz z.B. -, auf denen mit niedrigeren Investitionen wesentlich mehr erreicht werden könnte, d.h. städtebaulich verkehrsfrei machen. Wir sind enttäuscht, dass Alternativen nie ernsthaft und umfassend geprüft worden sind. Der Gemeinderat scheint nur ein Ziel im Kopf gehabt zu haben, nämlich die Realisierung des Schanzentunnels. Wir sind überzeugt, dass es Alternativen gibt. Die KÜL allein ist keine Alternative, denn sie bringt keine städtebauliche Aufwertung. Deshalb sind wir für Rückweisung. Das Volk muss wählen können. Es scheint Leute zu geben, die wissen, dass eine Alternative nicht möglich ist, obwohl keine geprüft worden ist. Ein Umweltclub hat eine Möglichkeit für eine Alternative aufgezeigt. Dabei handelt es sich jedoch um eine Machbarkeitsstudie, keine ausgearbeitete Superalternative. Es ist Aufgabe des Gemeinderats, eine Alternative auszuarbeiten. Mit der Rückweisung wird nicht die VCS-Variante verlangt. Die Rückweisung ist offen formuliert. Nur mit der Unterbreitung einer Alternative ist es möglich, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ihren Willen klar zum Ausdruck bringen können.

Wir finden es unehrlich, wenn nicht über die Kosten gesprochen wird, obwohl klar ist, dass der Schanzentunnel nicht finanzierbar ist. Die Stadt kann sich eine Investition von über 130 Mio Franken nicht leisten. Die Kostenfrage stellt sich jetzt. Unverständlich und unglaublich sind Leute, die sich für gesunde Stadtfinanzen und für den Schanzentunnel einsetzen, der nicht finanzierbar ist. Die Folgekosten betrügen während mindestens 5 Jahren 14 Mio Franken, was 2/3 eines Steuerzehntels ausmacht. Bedacht werden muss auch, dass das Bauprojekt (Schanzentunnel) nach GATT-Vorschriften ausgeschrieben würde, d.h. die Ausgaben für den Tunnel kommen nicht primär dem Berner Gewerbe zugute. Mit einer solchen Investition würden x andere Vorhaben blockiert. Road Pricing stellt keine Lösung dar: Eine hohe Gebühr hat einen Verdrängungseffekt zur Folge, wodurch die Quartiere belastet werden. Weil Aufwand und Ertrag bei dieser Vorlage nicht stimmen, wird die Mehrheit der Fraktion GFL der Rückweisung zustimmen. Sollte der Rückweisungsantrag abgelehnt werden, wird die Mehrheit der GFL-Fraktion die PVK-Anträge unterstützen. In der Schlussabstimmung werden wir die Vorlage jedoch aus folgenden Gründen ablehnen: Wir sind gegen eine unterirdische Stadtautobahn, andere Plätze sind günstiger und städtebaulich attraktiver umgestaltbar, der Bahnhofplatz kann besser gestaltet werden ohne Tunnel, und die Stadtkasse kann sich einen solchen Tunnel nicht leisten.

Für die Fraktion SD spricht *Ernst Stauffer*: Noch nie haben sich andere Stadtratsmitglieder (Tunnelbefürworter) und Private (Tunnelgegner) so um unsere Fraktion bemüht. Nach näherer Prüfung kommt unsere Fraktionsmehrheit zum Schluss, dieser Vorlage könne unter keinen Umständen zugestimmt werden. Der Schanzentunnel ist für die Stadt Bern (miserable finanzielle Situation) schlicht nicht finanzierbar. Wir haben weder Geld für den Bau noch für die Folgekosten. Wir glaubten, dass das Komitee für Gesunde Finanzen gegen ein solches teures Projekt sofort opponieren würde. Dem ist aber nicht so. Der Schanzentunnel ist möglicherweise wünschbar, jedoch momentan nicht zwingend nötig. Für alles, was nicht zwingend nötig ist, hat es in der Stadtkasse kein Geld. Wir stimmten dem BEA-Kredit mit Bedenken zu. Der BEA-Ausbau bringt aber der Stadt etwas: Einnahmen aus der Billettsteuer, Arbeitsplätze werden geschaffen oder erhalten, das Gewerbe wird belebt, und die provisorischen Hallen und Zelte müssen nicht immer wieder neu aufgestellt werden. Beim Schanzentunnel fällt dies alles weg. Gebühren können nur vielleicht erhoben werden, und wenn, fahren nur wenige durch den Tunnel, d.h. es fliesst nur wenig Geld zurück. Ist es wirklich nötig und sinnvoll, dass überhaupt kein MIV mehr über den Bahnhofplatz fährt? Für wen sollen Begegnungsorte auf dem Bahnhofplatz geschaffen werden? Vielleicht für jene, die heute bei der Heiliggeistkirche sind oder die Reithalle-Vorplatzleute oder diejenigen, welche der Bundesrat auszäunen wollte? Besser wäre, den MIV auf die Autobahn umzuleiten. Weshalb schöpft man diese Möglichkeit nicht aus? Übersichtliche Signalisationen und flankierende Massnahmen dafür müssten eben geprüft werden. Der verbleibende Binnenverkehr wäre dank dieser Umleitung so klein, dass er ohne Probleme und ohne unnötige Umwege zirkulieren könnte. Dann wäre auch ein Tunnel überflüssig. Böse Zungen behaupten, mit dem Schanzentunnel wolle sich einer ein Denkmal setzen. Ein Schanzentunnel hat beim Volk keine Chance. Wir lehnen Eintreten und die beiden Vorlagen ab. Die Mitglieder des Komitees für Gesunde Stadtfinanzen, welche den Schanzentunnel befürworten, sollten sich für eine Namensänderung einsetzen, z.B. Komitee für Schuldenwirtschaft oder Komitee für kranke Stadtfinanzen.

Eva von Ballmoos (GB) für die Fraktion GB/JA!: Schanzentunnel, Chancentunnel, Stapitunnel, Baudenkmal, Schuldentunnel, Finanzloch, Tunnelpanik - alles in der Presse genannte Ausdrücke für den Diskussionsgegenstand des heutigen Abends. Es geht bei dieser Vorlage um ein gewichtiges Stück Stadtplanung und Verkehrspolitik. Das Vorhaben ist ehrgeizig, und die Ziele sind hehr. Es soll uns Raum zum Leben zurückgegeben, städtische Aussen- und Lebensräume sollen zurückgewonnen, kürzere und bequemere Umsteigewege für den öV geschaffen werden. Den Menschen zu Fuss und auf dem Velo sei es kaum noch zuzumuten, sich im Raum rund um den Bahnhof aufzuhalten. Aus folgenden Gründen stimmen wir gegen die Überbauungsordnung: Die Plätze im Raume Bahnhof werden mit der Überbauungsordnung nicht völlig verkehrsfrei, die Finanzierung ist nicht gesichert, es resultiert eine Verkehrsverdrängung in die Quartiere und eine Attraktivitätssteigerung für den MIV und ein blosser Grundsatzentscheid, losgelöst von der Kreditvorlage, ist undemokratisch. Der Verkehr kann nicht dadurch zum Verschwinden gebracht werden, dass er in den Untergrund verbannt wird. Der Bahnhofplatz wird auch mit Tunnel nicht verkehrsfrei. Die Lärm- und Luftbelastung verschwinden nicht, sondern werden in die Quartiere (Tunnelpforten) verlagert. Das Gesamtpaket soll 130 Mio Franken kosten. Die jährlichen Folgekosten werden nicht klar definiert, denn es bestehen noch zuviele Unbekannte. Unbekannt sind auch die genauen Kosten und die von Bund und Kanton zu erwartenden Subventionen sowie, ob eine Tunnelgebühr erhoben werden kann und in welcher Höhe. Je nach Höhe der Gebühr würde der Tunnel unterschiedlich benutzt - wie bereits vom Vorredner dargelegt. Weshalb ist der Bau des Schanzentunnels Voraussetzung für die quartierfreundlichen Massnahmen in der Länggasse? Sie können doch auch ohne Tunnel eingeführt werden. Was ist mit dem Quartier am andern Ende des Tunnels? Braucht es im Mattenhof keine flankierenden Massnahmen? Weshalb wurde für dieses Quartier kein Konzept erstellt? Auch wir wollen keine unterirdische Stadtautobahn schaffen helfen. Der Tunnel ist nicht die einzige befriedigende Lösung für die Verbesserung der unbefriedigenden Situation im Bahnhofbereich. Auch mit dem Schanzentunnel wird der Bahnhofplatz nicht verkehrsfrei und idyllisch. Es muss der Bevölkerung gleichzeitig mit dem Grundsatzentscheid eine realistische Variante vorgelegt werden. Wie genau diese Variante aussehen muss, wurde noch nicht festgelegt. Sie muss aber kostengünstiger sein und ebenfalls zu einer Verbesserung der Verkehrssituation und der Platzgestaltung führen. Im Rahmen der Masterplanarbeiten sind verschiedene Möglichkeiten geprüft worden. Es muss nicht bei Null begonnen werden, und auch die VCS-Variante weist in eine gangbare Richtung. Der Rat möge der Rückweisung zustimmen und eine Variantenabstimmung ermöglichen. Nur so kann eine Null-Lösung vermieden werden.

Hans-Ulrich Gränicher für die SVP-Fraktion: Die Stadt Bern gilt als Weltkulturgut. Darauf sind wir zu Recht stolz. Wir sind verpflichtet, Sorge zu tragen zu unserer Bausubstanz, dafür zu sorgen, dass unsere Plätze und Parkanlagen als Visitenkarte für Bernerinnen und Berner, aber auch für unsere

Gäste ein ansprechendes Erscheinungsbild aufweisen. Dazu gehören auch der Bubenberg- und der Bahnhofplatz. Der Bahnhofplatz wird heute nur als vierspurige Verkehrsachse ohne Charakter wahrgenommen. Der Bubenbergplatz ist in der Längsrichtung zerschnitten, auf der einen Seite als Hochleistungsachse für den öffentlichen Verkehr und auf der andern für den Privatverkehr. Nur auf alten Fotos existieren diese Plätze noch als grosszügige Anlagen. Mit einem Ja zur Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel kann ein erster Schritt Richtung Stadtreparatur getan und mitgeholfen werden, dass diese Stadtplätze wieder attraktiver werden und den Namen Platz verdienen. Die eigentliche Projektierung beginnt erst, wenn die Überbauungsordnung vom Volk angenommen worden ist, was richtig ist. Das Aussehen dieser Plätze ist uns nicht gleichgültig. Die SVP verlangt attraktive Platzanlagen. Wir erwarten, dass sich die Planer mit dieser anspruchsvollen Aufgabe entsprechend auseinandersetzen und uns Platzanlagen präsentieren, welche diesen Namen verdienen. Auf Seite 4 des Vortrags steht: "Der Wegfall der vierspurigen Verkehrsachse mitten durch das "Herz der Stadt Bern" schafft Platz für die Plätze, die primär auf die Bedürfnisse der Fussgängerinnen/Fussgänger ausgerichtet sind und die direkte, kurze und gefahrenfreie Beziehungen zum öffentlichen Verkehr erlauben. Anders ausgedrückt: Durch die Verlagerung des motorisierten privaten Durchgangsverkehrs in den zweispurigen Schanzentunnel entsteht (Stadt-)Raum für Fussgängerinnen/Fussgänger, Velofahrerinnen/Velofahrer und für den öffentlichen Verkehr - für umweltschonende Formen der Mobilität." Wir verlangen, dass diese Aussagen im Wettbewerb entsprechend berücksichtigt werden. Ein Ja zur Überbauungsordnung hat auch Kosten zur Folge. Ob dieses Jahrhundertwerk heute finanzierbar ist, muss mit einem Fragezeichen versehen werden. Die Stadt Bern stellt heute den Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer unentgeltlich zur Verfügung. Road Pricing könnte sogar zur Verbesserung der Finanzlage der Stadt Bern mithelfen, indem über eine flächendeckende Road Pricing-Lösung diskutiert wird. Die SVP-Fraktion sagt Ja zur Überbauungsordnung, weil wir der Meinung sind, dass unsere Stimmbürgerinnen und Stimmbürger bestimmen sollen, ob die beiden Projekte ausgearbeitet werden sollen oder nicht. Ein Nein zur Überbauungsordnung bedeutet für uns Übungsabbruch, denn ohne Tunnel ist eine Umgestaltung der Plätze nicht machbar. Solange der Baubeschluss zum Tunnel fehlt, bleibt aus unserer Sicht die heutige Verkehrslösung unverändert, d.h. für uns gibt es entweder den Ist-Zustand oder die zukunftsweisende Variante mit Schanzentunnel. Wir lehnen die Rückweisung somit ab. Die Vorlage Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel ist eine Planungsvorlage, die KÜL jedoch eine Bauvorlage. Ohne Bau- und Finanzierungsbeschluss für den Schanzentunnel und die Stadtplätze möchten wir keine weitergehenden Baumassnahmen, die den Verkehrsfluss in der Innenstadt zusätzlich erschweren. Wir werden deshalb bei der Behandlung der KÜL-Vorlage allenfalls einen entsprechenden Antrag stellen. - Die diversen Einzelanträge der PVK gefährden unserer Meinung nach die gesamte Überbauungsordnung. Einzelne Fraktionsmitglieder behalten sich deshalb vor, die Überbauungsordnung in der Schlussabstimmung abzulehnen, wenn die PVK-Anträge angenommen werden.

Für die Fraktion EVP/LdU spricht *Ursula Rudin* (LdU). Unsere Fraktion hilft gerne mit, Massnahmen zu ergreifen, welche der Stadt und ihrer Bevölkerung etwas bringen. Die Attraktivierung der Stadt Bern für die Wohnbevölkerung ist ein zentrales und vordringliches Anliegen. Wir sind der Meinung, dass der Verkehr am Bahnhof den meisten Leuten mehr oder weniger egal ist, denn sie wohnen nicht dort. Wichtiger für die Bevölkerung sind sichere Schulwege, das Benützenkönnen der Balkone und ungestört schlafen zu können. Solche Lebensqualitäten braucht die Stadtberner Bevölkerung. Dies alles spielt sich nicht am Bahnhofplatz ab. Die Mehrheit der EVP/LdU-Fraktion sagt Ja zu attraktiveren Stadtplätzen, wir bestreiten jedoch, dass eine Lösung nur im Schanzentunnel zu finden ist. Der Bahnhofplatz ist ein Platz der Bewegung, der Hast und nicht ein Platz zum Verweilen. Der Bahnhofplatz, wie er in den Vorlagen beschrieben wird, ist uns Bewohnerinnen/Bewohnern, uns Steuerzahlerinnen/Steuerzahlern, nicht 125 Mio Franken wert. 14 Mio Franken Folgekosten sind fast ein Steuerzehntel. Sollen unsere Steuern um diesen Zehntel erhöht werden oder woher will man dieses Geld nehmen? Soll der Gürtel noch enger geschnallt werden? Wir können uns sehr wohl vorstellen, was mit 14 Mio Franken alles realisiert werden könnte, z.B. mehr für den öV tun, jedes Jahr eine Gasse sanieren, in der Kultur und im Bildungsbereich mehr investieren (Schulhäuser sanieren z.B.). Auch die Liegenschaftsverwaltung sollte viele Objekte sanieren. Wir können uns nicht vorstellen, dass mit dem Vorschlag des Gemeinderats die Lebensqualität für die Wohnbevölkerung derart gesteigert wird, dass eine Steuererhöhung für die Stadtplätze mit dem Preis eines Schanzentunnels in Kauf genommen würde. Auch wenn der MIV im Bereich Bahnhofplatz auf der einen Seite verschwindet, fliesst er auf der andern Seite wieder hinaus und ergiesst sich in die Quartiere, in denen wir wohnen, d.h. der MIV fliesst auch mit Schanzentunnel weiterhin durch die Wohnquartiere, verursacht weiterhin Staus, Lärm und Gestank. Die Schanzentunnelvorlage bringt den Wohnquartieren keine Verbesserungen. Für die Sanierung des Bären- und Waisenhausplatzes fehlt das Geld. Die Berner Bevölkerung wartet jedoch schon lange auf diese wirklichen Stadtplätze. Jetzt müssen die kleineren Stadtplätze saniert werden, wofür bereits eine Planung besteht und deren Finanzierung

eher möglich ist. Die Mehrheit der EVP/LdU-Fraktion wird der Rückweisung der PVK-Minderheit zustimmen, denn sie will dem Gemeinderat noch einmal eine Chance geben. Falls Rückweisung abgelehnt wird, wird die Fraktionsmehrheit die Vorlage ablehnen. Dieses Nein hätte der Gemeinderat sich selber zuzuschreiben, weil er trotz schlechten Erfahrungen und Warnungen auf alles oder nichts setzt.

Konrad Bossart (CVP) für die Fraktion CVP/ARP/FPS: Soll die Stadt Bern in Zukunft an Bedeutung und Image gewinnen, müssen wir mithelfen, neue und mutige Wege zu unterstützen. Anstatt bei jeder zukunftsorientierten Investition über die Stadtfinanzen und über die Verträglichkeit zu jammern, müssen wir innovative Ideen unterstützen. Die Finanzen müssen anders in den Griff bekommen werden, sicher nicht über die Investitionen. Die heutige Situation rund um den Bahnhof ist eine Katastrophe - unzumutbar und gefährlich für alle Beteiligten. Wer über den Bahnhof in die Stadt Bern anreist, erlebt als erstes ein Chaos. Eine einschneidende Verkehrsberuhigung rund um den Bahnhof muss passieren. Heute abend können wir einen Jahrhundertentscheid manifestieren, der für die Zukunft ungeahnte Möglichkeiten eröffnet - den MIV vollständig aus der Innenstadt zu verbannen, indem wir den Grundsatzentscheid Pro Stadtplätze und Pro Schanzentunnel unterstützen, denn nur diese Lösung bietet bessere Lebensqualität, bessere Voraussetzungen für die Wirtschaft und bessere Planungsmöglichkeiten für den öffentlichen und den individuellen Verkehr. Eine Rückweisung mit der Auflage, dem Stimmvolk eine Variante vorzulegen, ist sinnlos. Alle Bedürfnisse können eh nicht befriedigt werden. Zudem wäre der Zeitverlust viel zu gross. Nur die Verbannung des ganzen MIV aus dem Herzen Berns kann unsere Probleme lösen. Weder eine VCS-Variante noch eine KÜL ohne Schanzentunnel sind Varianten. Zu glauben, der MIV könne mit andern Mitteln als einem Tunnel aus der Stadt weggebracht werden, ist eine absolute Utopie. Individuelle Verkehrsmittel wird es immer geben - auch in der Stadt Bern. Unsere Fraktion hat sich den Entscheid lange überlegt, speziell der Finanzierung wegen. Wir dürfen uns von den Finanzierungsmöglichkeiten nicht blenden lassen. Ein Road Pricing wird noch viel zu reden geben, und es ist für uns mehr als fraglich, ob dies ein taugliches Mittel ist (Verdrängung des Verkehrs in die Quartiere). Auch ein tieferer Abschreibungssatz und eine Privatfinanzierung scheinen uns nicht realistische Lösungen. Die Stadt Bern kann diesen Tunnel aber selber bauen. Jährlich investiert die Stadt Bern rund 200 Mio Franken, davon 60 Mio baulicher Art. Wird die Finanzierung auf mehrere Jahre aufgeteilt, ist auch ein Schanzentunnel realisierbar. Es ist wichtig, auch einmal in etwas Neues zu investieren und nicht immer nur in Renovationen oder Werterhaltungen. Unsere Fraktion unterstützt die Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel. Wir sind überzeugt, dass dies der richtige Weg und eine riesige Chance für die Zukunft und vor allem für die Jungen ist. Wir müssen sie fragen, ob sie diese Chance wollen. Nur grundsätzliche Veränderungen ermöglichen Weiterentwicklungen und Innovationen in der Stadt Bern. Der Rat möge der Überbauungsordnung zustimmen.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats:

Der Präsident: *Martin Frick*

Die Protokollführerin: *Jeannette Steiner*