



Protokoll Nr. 49

Sitzung von Donnerstag, 21. September 2000, 20.40 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident René Zimmermann

Anwesend:

Ernst Aebersold	Alfred Jordi	Heinz Rub
Raymond Anliker	Michael Jordi	Ursula Rudin-Vonwil
Thomas Balmer	Heinz Junker	Erich Ryter
Oskar Balsiger	German Kalbermatten	Doris Schneider
Margrith Beyeler	Esther Kälin Plézer	Beat Schori
Peter Blaser	Regula Keller	Rolf Schuler
Markus Blatter	Margareta Klein-Meyer	Rudolph Schweizer
Konrad Bossart	Blaise Kropf	Peter Sigerist
Annette Brunner	Andreas Krummen	Sylvia Spring Hunziker
Peter Bühler	Peter Künzler	Christoph Stalder
Michael Burri	Annemarie Lehmann	Ernst Stauffer
Walter Christen	Leslie Lehmann	Michael Straub
Marie-Louise Durrer	Peter Linder	Barbara Streit-Stettler
Pascal Durtschi	Edith Lörtscher	Ueli Stüchelberger
Marcel Eyer	Liselotte Lüscher	Béatrice Stucki
Othmar Feller	Markus Lüthi	Margrit Stucki-Mäder
Verena Furrer-Lehmann	Edith Madl Kubik	Hans-Ulrich Suter
Hans Ulrich Gränicher	Anton Maillard	Katharina Suter
Adrian Haas	Irène Marti Anliker	Margrit Thomet
Rolf Häberli	Mario Marti	Eva von Ballmoos
Ueli Haudenschild	Barbara Mühlheim	Catherine Weber
Ruedi Hofer	Rosmarie Okle Zimmermann	Kurt W. Weyermann
Stephan Hügli	Edith Olibet	Hansjörg Wittwen
Urs Jaberg	Ruth Rauch	Andreas Zysset
Daniele Jenni	Lydia Riesen	

Entschuldigt:

Thomas Fuchs	Kurt Rügsegger	Franco Sommaruga
Christoph Müller	Annemarie Sancar	

Vertretung des Gemeinderats:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Adrian Guggisberg

Entschuldigt:

Ursula Begert
Therese Frösch
Claudia Omar
Alfred Neukomm
Kurt Wasserfallen

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

4 Reglement über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Teilrevision) (Pendlerzeitungen), Fortsetzung

Stadtratspräsident *René Zimmermann*: Der Rat hat vor dem Nachtesen den Rückweisungsantrag abgelehnt. Nun steht die Detailberatung um die Höhe der Gebühren an.

Barbara Mühlheim (SP): Ich bitte euch den GPK-Antrag von 500 Franken anzunehmen. Der neue Antrag von Daniele Jenni mit 500 bis 800 Franken hat zwar etwas Bestechendes, doch gefährdet er die Systematik des vor wenigen Monaten verabschiedeten Gebührenreglements. Das Reglement hat einerseits verschiedene Stundenansätze und andererseits Fixbeträge zu gewissen gebührenpflichtigen Handlungen und Angeboten. Wenn wir nun bei einem Punkt einen finanziellen Rahmen festlegen, ist das nicht systemgerecht. Es untergräbt die geschaffene Systematik. Deshalb scheint es mir sinnvoll am Antrag der GPK von 500 Franken festzuhalten. Falls es sich zeigt, wie etwa bei andern Gebühren, dass diese zu niedrig wären, soll das zuständige Organ entsprechend handeln, wie es dies auch in andern Bereichen machen muss.

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner*: Ich möchte zuerst Herrn Jenni danken, dass er dem Gemeinderat einen Rahmen zugestehen möchte, in dem er frei bestimmen könne. Nun, der Rat wird entscheiden, denn wie Frau Stadträtin Mühlheim soeben verlauten liess, ist der Antrag Daniele Jenni systematisch gesehen unschön.

Zum Antrag der FDP von Frau Lehmann: Ich habe begründet warum gerade infolge der Grundrechte eine unterschiedliche Behandlung zu machen ist. Weil das unentgeltliche Verteilen oder das Verteilen von Gratisorganen nicht das gleiche ist und nicht die gleiche Beanspruchung von öffentlichem Boden darstellt wie das Verkaufen von Zeitungen. Dieser Unterschied fordert dementsprechend eine Differenzierung des jeweiligen Ansatzes. Deshalb bitte ich den Rat den Antrag der FDP abzulehnen.

Stadtratspräsident *René Zimmermann*: Es liegen folgende Anträge vor:

- Antrag GPK, an den sich der Gemeinderat anschliesst: 4.2.7.3.1 a soll neu 500 Franken betragen. Zum Text: beibehalten von «unentgeltliche Abgabe».
- Antrag Daniele Jenni: 4.2.7.3.1 a soll neu 500 bis 800 Franken betragen.
- Antrag FDP: 4.2.7.3. 1 a soll neu 200 Franken betragen. Zum Text: sowohl in a als auch in b ist mehrmals wöchentlich zu ergänzen.
- An den Antrag 4.2.7.3.2 «Verteilkästen», die im ursprünglichen Antrag nicht berücksichtigt werden, schliesst sich der Gemeinderat an.

Beschlüsse

Mit 46 zu 19 Stimmen bei einer Enthaltung wird der Antrag Daniele Jenni (500 bis 800 Franken) dem FDP-Antrag (200 Franken) vorgezogen.

Mit 55 zu 13 Stimmen wird der Antrag GPK/Gemeinderat demjenigen von Daniele Jenni vorgezogen.

Zu Ziffer 4.2.7.3.2 Gebühr für Verteilkästen Der Antrag GPK/Gemeinderat wird demjenigen von Daniele Jenni (500 bis 800 Franken) mit 55 zu 15 Stimmen vorgezogen.

Heinz Rub (FDP): Ich möchte präzisieren, damit nicht irgend etwas Falsches verstanden wird. Die Zahlen sind soeben bereinigt worden. Wenn wir nun den Punkt 4.7.3.2.1 mit a, b, c anschauen: bei a «unentgeltliche Abgabe» ohne Zeitangabe, bei b «Verkauf täglich» und bei

c «Verkauf einmal pro Woche». Wenn ich das schon in der GPK aufmerksam betrachtet hätte, hätte ich dann schon den Antrag auf Abänderung gestellt.

Wir möchten jeweils beide Präzisierungen: «einmal pro Woche» und «mehrmals pro Woche». Wir machen also beliebt: a «unentgeltliche Abgabe mehrmals wöchentlich», b «Verkauf mehrmals wöchentlich», c «unentgeltliche Abgabe mehrmals wöchentlich und Verkauf einmal pro Woche». Es soll klar differenziert werden, worum es geht.

Zu den Zahlen: Es sind für unentgeltliche Abgaben mehrmals wöchentlich 500 Franken. Unentgeltliche Abgabe einmal wöchentlich müssten konsequenterweise auf 250 Franken festgelegt werden. Und damit stelle ich den Antrag, dass für eine unentgeltliche Abgabe einmal wöchentlich eine Gebühr von 250 Franken erhoben wird.

Stadtratspräsident *René Zimmermann*: Da muss also noch ein entsprechender Antrag gestellt werden, denn die Zahlen sind bereits bereinigt worden. Es geht nur noch darum dem Text der FDP mit «mehrmals wöchentlich» als Zusatz bei a und b oder dem Text GPK/Gemeinderat den Vorzug zu geben. Was meint der Gemeinderat dazu?

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner*: Diesen Unterschied kann man also durchaus machen. Es müsste aber richtigerweise heissen: unentgeltliche Abgabe mehrmals wöchentlich und unentgeltliche Abgabe einmal wöchentlich. Wobei ich die Verhältnisse der Höhe der Gebühren jetzt auch nicht näher prüfen konnte. Wir sollten die Proportion von 2:1, wie beim Verkauf mehrmals wöchentlich zu 200 Franken und einmal wöchentlich zu 100 Franken, ebenso so für die unentgeltliche Abgabe wählen. Zudem schlage ich vor, wenn wir schon so genau unterscheiden wollen zwischen einmal und mehrmals wöchentlich, dann sollte eine Litera neu b eingeführt werden: «unentgeltliche Abgabe einmal wöchentlich». Dann c «Verkauf mehrmals wöchentlich» und d «Verkauf einmal pro Woche».

Der Rat will auf den Vorschlag des Stadtpräsidenten eingehen.

Irène Marti Anliker (SP): Wir haben nicht grundsätzlich etwas gegen den Vorschlag, doch eine Frage: Wenn jetzt eine Firma in einer Woche einmal an diesem und ein anderes mal an einem andern Ort tätig wird, welche Gebühr wird dann erhoben? Es ist ja pro Standort eine Gebühr zu bezahlen. Ich finde der Antrag der FDP ist nicht klar durchgedacht und vor allem kommt er zu spät. Was wir jetzt haben ist doch eigentlich klar. Es tut mir leid, es geht mir nicht um Grundsätzliches oder politisch anderes Denken. Aber solche Anträge müssten schon vorher durchgedacht sein, bevor sie nach der Pause eingebracht werden. Es hat hier draussen auch einen Kopierapparat, d. h. es liesse sich etwas Schriftliches vorlegen und ankündigen. Der Gemeinderat soll sagen, ob er damit tatsächlich etwas anfangen kann. Oder machen wir hier nur einen Papier-Tiger?

Michael Burri (GFL): Unsere Fraktion schliesst sich den Anträgen des Stadtpräsidenten, weil sie diese sinnvoll findet, an. Gerade mit der genaueren Differenzierung über die Erscheinungshäufigkeit lässt sich gut feststellen, wie oft in einer Woche ein bestimmtes Erzeugnis verteilt wurde.

Stadtratspräsident *René Zimmermann*: Ich möchte der Klarheit halber, die Anträge des Gemeinderats nochmals wiederholen: Der Gemeinderat will neu vier statt drei Absätze. Diese sollen lauten:

- a unentgeltliche Abgabe mehrmals pro Woche zu 500 Franken.
- b unentgeltliche Abgabe einmal pro Woche zu 250 Franken.
- c Verkauf mehrmals pro Woche zu 200 Franken.
- d Verkauf einmal pro Woche zu 100 Franken.

Daniele Jenni (GPB): Es ist doch sonderbar, wenn jetzt der Stadtpräsident mit Anträgen des Gemeinderats so improvisiert umgeht und diese einfach modifiziert. Es muss bedacht werden, dass mit der neu eingeführten Differenzierung bei unentgeltlichen Abgaben «einmal wöchentlich zu 250 Franken und mehrmals wöchentlich zu 500 Franken» ein finanzieller Abbau gemacht wird. Dazu kommt bei der Kontrolle ein Vollzugsproblem. Ich bin der Meinung,

dass wir bei den 500 Franken, egal mit welcher Häufigkeit eine unentgeltliche Abgabe vorgenommen wird, bleiben sollten. Alles andere ist doch bürokratisch und sowieso kaum kontrollierbar. Ich möchte am ursprünglichen Antrag des Gemeinderats festhalten, denn ich hoffe, der Gemeinderat und die GPK haben sich dabei etwas überlegt. Ich verstehe nicht, weshalb er im letzten Moment noch umschwenken muss.

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner*: Ein Parlament ist doch gerade dazu da Sachfragen unter sich und mit dem Gemeinderat zu diskutieren. Der Gemeinderat hat Antragsrecht und in diesem Geschäft vertrete ich den Gemeinderat.

Es muss konsequenterweise sowohl beim Verteilen, wie auch beim Verkauf die Unterscheidung zwischen einmal und mehrmals wöchentlich gemacht werden. Es ist fair auch bei der unentgeltlichen Abgabe diese Differenzierung vorzunehmen. Mit dem Einlenken galt es, den Rat bei der sauberen Ausformulierung dieses Gebührenreglements zu unterstützen. Ob jetzt eine generelle Gebühr von 500 Franken oder zwei Gebühren je nach Häufigkeit erhoben werden, ist egal. Es wird so oder so zu kontrollieren sein. Es wird aber nicht eine riesige Bürokratie deswegen betrieben werden müssen. Die Bemessungsgrundlage ist klar «pro Jahr und Person». Die Gebühr ist genau aus den Schwierigkeiten, die Frau Marti angesprochen hat, nicht platzgebunden; dies im Unterschied zu einem Kiosk. Hiermit soll also der Strassenverkauf und die unentgeltliche Abgabe auf der Strasse/Unterführung geregelt werden. Der Rat soll also nun entscheiden. Für den Gemeinderat kommen sowohl die generelle Gebühr von 500 Franken, als auch die Gebühr nach Häufigkeit je 250 oder 500 Franken für unentgeltliche Abgaben in Frage.

Beschluss

Auf Anfrage des *Stadtratspräsidenten René Zimmermann* zieht die FDP ihren Antrag zu Gunsten des neuen Antrages des Gemeinderats zurück. Mit 41 zu 32 Stimmen wird der neue Antrag des Gemeinderats mit a, b, c, d dem ursprünglichen Antrag GPK/Gemeinderat vorgezogen.

Schlussabstimmung

Die Teilrevision des Reglements über Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung wird mit 55 zu 14 Stimmen mit 3 Enthaltungen beschlossen.

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

5 Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Stephan Hügli): Verkehrsversuch Bahnhofplatz, gesamtstädtische Auswirkungen

Antrag Nr. 214

Seit Montag ist der umstrittene Verkehrsversuch Bahnhofplatz angelaufen. Wenn wir die nicht publizierte Versuchsanordnung richtig begriffen haben, geht es darum, zu prüfen, ob eine Fahrspurverschmälerung von 15 m auf 11 m möglich sei, ohne verkehrstechnisch ernsthafte Folgen.

Die ersten Tage mit grossen Rückstaus lassen erahnen, dass in den Stosszeiten die Kapazitäten nicht genügend sein werden. Der Verkehr dürfte deshalb in die Quartiere ausweichen oder sich auf andere Achsen verlagern. Nur durch eine Beobachtung der Verkehrsverhältnisse auf dem gesamten Stadtgebiet (und sogar auf dem Agglomerationsgebiet) kann der Versuch richtig beurteilt werden.

Der Stau von 10 bis 20 Minuten in gewissen Zeiten kann auch dazu führen, dass Rettungsfahrzeuge nicht rechtzeitig am Unfallort eintreffen. Leben, Gesundheit und Eigentum ist durch diesen Versuch gefährdet. Wir fragen uns, wer die Verantwortung übernimmt, wenn wegen dem Verkehrsversuch mehr Schaden entsteht.

Wir fragen deshalb den Gemeinderat:

1. Werden auch die Auswirkungen der Fahrspurverschmälerung auf das gesamtstädtische Verkehrssystem geprüft?
2. Wenn ja: Wie werden die Auswirkungen geprüft?
3. Wenn nein: Warum will der Gemeinderat diese Auswirkungen nicht prüfen?
4. Ist der Gemeinderat bereit, den Versuch bei negativen Auswirkungen abzuberechnen?
5. Wer übernimmt die Verantwortung, wenn sich die Rettungszeiten und Schadenssummen aufgrund des Verkehrsversuches erhöhen?

Begründung der Dringlichkeit:

Der Verkehrsversuch soll während 6 Monaten durchgeführt werden und hat bereits begonnen. Verkehrsmessungen müssen rechtzeitig eingerichtet werden, damit nötige Rückschlüsse gezogen werden können. Interpellationen werden in der Regel im Rat erst nach mehreren Monaten bis Jahren behandelt; dann ist es aber zu spät für ausgedehnte Messungen.

Bern, 24. August 2000

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: Im Rahmen der Neukonzeption Bahnhofplatz-Bubenbergrplatz soll die Verkehrsführung stufenweise optimiert werden. Im laufenden Verkehrsversuch ab 21. August 2000 bis Februar 2001 wird der Verkehr auf dem Bahnhofplatz zwischen Burgerspital und Heiliggeistkirche auf einer Länge von ca. 60 m auf je eine 2-spurige Schmalfahrbahn pro Fahrtrichtung zusammengedrängt. Dabei ist das Nebeneinander von 2 Personenwagen nach wie vor möglich. Die Kapazität soll dadurch insgesamt nur leicht reduziert werden. Parallel zum Verkehrsversuch wird durch eine spezialisierte Ingenieurunternehmung ein Programm zur Beobachtung und Erfolgskontrolle im Sinne eines Monitoring durchgeführt.

Interpretation der Aufgabe

An die Resultate aus den Untersuchungen werden folgende Erwartungen gestellt:

- Wie gross ist die Kapazitätsreduktion infolge der Verengung auf die 2 x 2-spurige Schmalfahrbahn über den Bahnhofplatz? Entspricht sie den Erwartungen?
- Wie gross ist die Verkehrsreduktion für den MIV in der Spitzenzeit über die Achse Bollwerk- Bubenbergrplatz? Zeigen sich auch Auswirkungen in schwachen Verkehrszeiten? Entstehen in der Spitzenzeit grössere Stausituationen als heute?
- Resultieren Verkehrsumlagerungen auf Ausweichrouten, insbesondere durch die Länggasse und durchs Stadtzentrum? Wenn ja, in welcher Grössenordnung und zu welchen Zeiten? Sind sie in ähnlicher Grösse wie 1999 während der Sanierung Neuengassunterführung?
- Werden der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr über die Achse Bollwerk-Bubenbergrplatz und auf den Zufahrtsstrecken stärker behindert als bei 4 Fahrstreifen mit normaler Breite (grössere Reisezeitverluste)?
- Hat die 2-spurige Schmalfahrbahn Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Unfälle, Fastunfälle, riskante Manöver usw.)?
- Welche Schlüsse können auf eine weitergehende Reduktion der Verkehrsfläche im Bereich Bollwerk-Bubenbergrplatz gezogen werden?

Zu den einzelnen Fragen:

1. Allfällige Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf das gesamtstädtische Netz werden mit periodischen Verkehrszählungen an den entscheidenden Stellen überprüft.
2. Die Erfassung der Auswirkungen erfolgt an rund 20 Zählquerschnitten im städtischen Umfeld (inkl. Autobahn). Es wurde eine Vorhermessung als Referenzgrösse im Juni 2000 durchgeführt. Weitere Zählungen erfolgen im August / September und im Oktober / November 2000.
3. siehe 2
4. Die laufenden Verkehrsuntersuchungen werden evaluiert und in einem Zwischenbericht ausgewertet. Dieser wird im Februar 2001 dem Gemeinderat unterbreitet. Aufgrund der Auswirkungen wird der Gemeinderat über das weitere Vorgehen entscheiden.

5. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen hat sich der Verkehrsverlauf am Bahnhofplatz gut eingependelt. Eigentliche Verkehrsstauungen, die auf den Verkehrsversuch zurückzuführen sind, sind nach den ersten Tagen nicht mehr eingetreten. Eine zusätzliche Behinderung der Rettungsfahrzeuge ist nicht eingetreten.

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

Stephan Hügli (FDP): Es freut mich, dass der Stadtpräsident den Berufsoptimismus, für den auch Herr Strauss bezahlt ist, genau wie genannter verbreitet. Womit haben wir es also zu tun: Leider haben wir den Schanzentunnel - da sind wir einer Meinung, das wäre die beste Lösung gewesen - nicht gemacht. Vermutlich wird die Verkehrssituation vor dem Bahnhof weiterhin schlecht bleiben, egal was wir dort noch machen. Jetzt wird einfach «gechlötterlet» und nach einer sogenannten «Salamitaktik» versucht, den Verkehr möglichst zurückzubinden. Dies mit dem Ziel eines vernünftig konzipierten Platzes. Aber, solange dort der Privatverkehr zirkuliert, ist das kaum denkbar. Wir sind enttäuscht, dass der Versuch, welcher doch grössere Auswirkungen hat, nicht im voraus diskutiert oder publiziert worden ist. In diesem Zusammenhang hat Adrian Haas eine Beschwerde eingereicht, diese aber schlussendlich wieder zurückgezogen, weil deren aufschiebende Wirkung präventiv entzogen worden ist. Meine Wahrnehmungen entsprechen nicht denen, die Herr Strauss immer wieder in der Öffentlichkeit kund tut. Nein, es gibt Probleme: Je nach Tageszeit ist die Situation weiterhin unbefriedigend. In Stosszeiten staut sich der Verkehr immer noch bis zum City West, zum Bollwerk oder über die Monbijou-Brücke. Als Vertreter einer Partei, die sich für akzeptable Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer einsetzt, muss man den Versuch, wie er jetzt abläuft, als ungenügend rügen. Sehr gefährlich und inakzeptabel ist die Situation für Fahrradfahrer. Ich bin der Meinung: Was hier gemacht wird, ist gemeingefährlich. Ich habe festgestellt, dass das Thema auch in der PVK ausgiebig diskutiert worden ist. Laut deren Protokoll ist die Verbesserung der Verkehrssituation für Fahrradfahrer mit einem Velostreifen dringend notwendig. Dieser würde aber auf Kosten des allgemeinen Verkehrsflusses eingefügt. Damit fände eine Verlagerung des Verkehrs auf die umliegenden Quartiere statt. Zudem habe ich festgestellt, dass eine wesentlich stärkere Beschränkung der Kapazität erzielt werden soll, als wie sie bei den ursprünglichen Untersuchungen zum Masterplan und der Verkehrssituation gedacht war oder wie sie mit KÜL vom Volk beschlossen worden war. Meine Ausführungen beziehen sich auf die Verkehrssituation während den Stosszeiten. Denn als ich letzthin mal nachts um zwei auf der besagten Strasse unterwegs war, sind nicht die geringsten Probleme aufgetreten, die Kapazität hat also ausgereicht. Der Verkehr soll nach KÜL je nach Richtung von 1500 bis auf 950 Fahrzeuge gesenkt werden. Ich bin bestürzt, dass der Versuch – vielleicht interpretiere ich das Protokoll falsch – erst abgebrochen wird, wenn es zu wesentlichen Behinderungen des öffentlichen Verkehrs, zu Unfällen mit Fussgängern oder Velofahrern oder wenn es zu massiven Stauungen von Autos kommt. Ich konnte bereits den einen oder andern Beinaheunfall an besagter Stelle beobachten. Dank richtiger Reaktion der involvierten Verkehrsteilnehmenden ist glücklicherweise jeweils nichts Schlimmes passiert. Zudem habe ich diverse Autos in der Busspur fahren sehen, weil die Signalisation immer noch unklar ist. Hier soll also klamm heimlich mittels «Salamitaktik» etwas geschaffen werden, das weder rechtlich noch politisch richtig abgestützt wäre. Mit der Antwort des Gemeinderats bin ich mehr oder weniger zufrieden und habe noch zwei Zusatzfragen: Erstens: was kostet der ganze Versuch? Und zweitens: wird nach Ende des Versuches Januar/Februar 2001 die alte Situation wieder hergestellt, wie sich das gehört nach Ende eines Versuches?

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GFL/EVP *Eva von Ballmoos (GFL):* Die Fraktion GFL/EVP hat eine andere Haltung zu diesem Verkehrsversuch als der Interpellant. Er warf in der Interpellation Fragen auf, die eine kritische Haltung zum Versuch vermuten lassen. Wenn sie zwar in einer gewissen Hinsicht berechtigt sind, berücksichtigen sie doch nur Teilaspekte. Bei den Auswirkungen wurden nur die negativen angesprochen und diese selbst dann auch noch unvollständig. Dazu dann später mehr. Grundsätzlich gibt es auch positive Bemerkungen zum Versuch anzubringen. Der Versuch ist nämlich nicht einfach so gemacht worden; er hat eine lange

Vorgeschichte. Jedenfalls soll der Versuch jetzt zeigen, ob eine Verkehrsreduktion, wie sie unter anderem durch die vom Volk beschlossenen KÜL-Massnahmen, erreicht werden kann. Aber auch aus den hier stichwortartig aufgeführten Gründen wie etwa Lufthygiene, Sicherheit und Lärm muss eine Verkehrsreduktion stattfinden. Der Versuch soll nun eruieren, wie das Ziel am besten erreicht wird. Die Fraktion GFL/EVP befürwortet den Versuch. Wir erkennen in ihm einen Weg in die richtige Richtung zur attraktiven Umgestaltung des Bahnhofplatzes, zu einer neuen Raumaufteilung und einer Reduktion des motorisierten Verkehrs. Es ist ja versuchsimmanent, dass der Versuch laufend verbessert wird. Deshalb sind wir auch für seine sechsmonatige Dauer. D. h. stellt man Mängel fest, können diese laufend behoben werden und die Versuchsbedingungen werden, gerade weil es sich um eine Testphase handelt, sukzessive angepasst.

Und damit komme ich, wie zuvor angetönt, zu den negativen Auswirkungen, welche in der Interpellation nicht berücksichtigt worden sind. An den Teil der Verkehrsteilnehmenden der ganz aktiv zum Ziel der Reduktion des motorisierten Verkehrs, zur Senkung der Schadstoffbelastung der Luft und zur Lärmverminderung beiträgt und sich mit einem raumsparenden Fortbewegungsmittel fortbewegt, nämlich an die Velofahrerinnen und Velofahrer ist bei der Ausführung des Versuches höchstwahrscheinlich schon zu wenig gedacht worden. Sie werden noch stärker an den Rand gedrängt und ihnen ist eindeutig Raum weggenommen worden. Ist das nicht etwas absurd, wenn gerade sie geplatzt werden? Nun ist die IG Velo aber statt nur zu kritisieren und zu bemängeln kreativ tätig geworden. Sie hat ein Massnahmenpaket zusammengestellt. Dieses basiert auf den Erfahrungen, welche beim Abfahren der Strecke in beiden Richtungen zu allen Tages- und Nachtzeiten gesammelt worden sind. Auch Befragungen zum Thema sind vorgesehen. Das Massnahmenpaket ist bei der Projektleitung Masterplan eingereicht worden und wir hoffen, dass es bei der künftigen Versuchsanordnung berücksichtigt wird. Eine im Massnahmenpaket nicht aufgeführte Problematik ist der Mangel an Fahrradabstellplätzen im Raum Bahnhof. In erster Linie scheint es, habe diese Problematik nichts mit dem Verkehrsversuch zu tun. Doch sind ihm eine grosse Anzahl an Veloabstellplätzen zum Opfer gefallen. Aus diesem Grund reiche ich heute abend eine Interpellation dazu ein. So kann der Mangel an Fahrradabstellplätzen zu einem späteren Zeitpunkt losgelöst vom Verkehrsversuch diskutiert werden.

Abschliessend möchte ich nochmals betonen, dass wir den Versuch begrüssen und hoffen er werde laufend verbessert und nicht vorzeitig abgebrochen.

Oskar Balsiger (SP) für die SP Fraktion: Auch die SP ist dem Gemeinderat auf der einen Seite dankbar, dass er den Versuch lanciert hat. Nachdem der Schanzentunnel vom Volk beerdigt worden ist, war dies die einzige Möglichkeit festzustellen, wie die Verkehrssituation auf dem Bahnhofplatz verbessert werden kann. Es ist grundsätzlich richtig Tests durchzuführen, denn Lösungen lassen sich nicht mit Fachbüchern und Normen eruieren oder mit Gesetzen herleiten. Nur eine entsprechende Interpretation der Testergebnisse kann dem Sonderfall «Bahnhof Bern» gerecht werden. Die SP ist aber mit der Art und Weise, wie der Versuch angegangen wurde, nicht zufrieden. Es wäre eine strategische Aufgabe des Gemeinderats gewesen, die Leute besser vorzubereiten und in der Öffentlichkeit eine bessere Kampagne zu führen. Die Detailbearbeitung des Versuches war ungenügend und ist es noch. Die Fragen: «Wo kommt, wieviel und welche Farbe auf die Fahrbahn? Welches Signal soll aufgestellt werden? Ab wann ist der Veloabstellplatz nicht mehr vorhanden? Wo ist morgen die Bushaltestelle?» Die rechtzeitige Beantwortung all dieser Fragen hat nicht stattgefunden. Ich schreibe das einem fehlenden Support von Seiten der Stadtpolizei zu. Der Versuch hätte von anfang an einer guten, progressiven Begleitung durch Fachleute der Stadtpolizei bedurft. Deshalb fordere ich den Gemeinderat auf, wenn unsere eigenen Polizeiorgane mit der Begleitung des Versuches überfordert sind, sich an den Kanton zu wenden um von der Kantonspolizei fachspezifische Unterstützung zu erhalten, damit der Versuch zu einem guten Ende kommt. Zur nicht guten Vorbereitung hier stellvertretend die Beschreibung eines Ereignisses, wie es sich zugetragen hat, aber eigentlich nicht hätte sollen. Personen, die mit dem Velo zum Bahnhof kamen und von dort aus täglich von Bern aus pendeln, fanden plötzlich ihren Veloabstellplatz nicht mehr. Nun, weil sie den Zug nicht verpassen wollten, stellten oder schmissen sie ihre Fahrräder einfach irgendwo hin. Und am selben Tag, an dem der besagte Verkehrsversuch gestartet wurde, hat die Stadtpolizei Velos, welche nicht vor-

schriftsgemäss abgestellt waren, eingesammelt. Es ist weder im voraus informiert worden, dass ein Versuch durchgeführt würde, noch ist kommuniziert worden, wo sich Ersatzabstellplätze befinden werden. Zudem waren die Velo einsammelnden Polizeibeamten ebenfalls nicht über den Versuchsbeginn unterrichtet worden. Sonst wären sie vermutlich etwas angepasster mit den Betroffenen umgegangen. Das geht doch einfach nicht und ist sehr schade. Denn der Versuch, der eben Grundlage für eine verbesserte Verkehrssituation am Bahnhofplatz ist, gelingt nur, wenn wir im Volk eine gute Stimmung haben. Ich hoffe deshalb, dass der Versuch in Zukunft besser, intensiver und mit mehr Öffentlichkeitsarbeit begleitet wird.

Zu den Velos: Ich habe die Situation der Velofahrenden beobachten und selber Velo fahrend überprüft. Ich habe dabei festgestellt, je besser Autofahrende mit dem Versuch umzugehen verstehen, desto schlechter werden die Bedingungen für die Velofahrenden: Sie werden ausgebremst. Zur Integration des Veloverkehrs in den Fahrstrom im Bereich des Engpasses müssen unbedingt folgende zusätzlichen Massnahmen dringend vollzogen werden: Erstens braucht es eine Vorstartampel, so dass die Fahrradfahrenden ein paar Sekunden vor den Autos losfahren und damit den Engpass vor diesen passieren können. Zweitens braucht es einen aufgeblasenen Radstreifen. Drittens muss vor allem und für alle die Fahrbahnführung besser gekennzeichnet werden. Und viertens rate ich dem Gemeinderat, auch die Velos als Indikatoren zu zählen. Wenn nämlich die Anzahl der Velofahrenden kleiner wird, ist dies eindeutig ein Zeichen dafür, dass sich das Verkehrsklima verschlechtert hat. Ich möchte dem Gemeinderat Mut machen, dass er erreicht, dass in diesem Engpass, mit dem wir leben lernen müssen um für Fussgänger mehr Platz zu haben, Tempo 30 eingeführt wird. Und dessen Einhaltung soll, wenn nötig permanent mit Radar überwacht werden. So wird bereits in Städten von Nordrhein-Westfalen mit ähnlichen Problemen verfahren. Zwar dauert es etwa ein halbes Jahr bis sich alle an die neuen Regelungen gewöhnen, aber schliesslich sind alle zufrieden.

Ich denke das Wichtigste gesagt zu haben. Es geht also nicht darum den Versuch abzubrechen, sondern ihn professionell zu begleiten: mit besserer Öffentlichkeitsarbeit und mit einem Support von Seiten der Polizeiorgane.

Für die Fraktion GB/JA! *Blaise Kropf* (JA!): Die hier geführte Auseinandersetzung steht in zweierlei Hinsicht etwas schräg in der Landschaft:

Zum einen hat die Berner Bevölkerung mit der Ablehnung des Schanzentunnels gleichzeitig mit deutlicher Zustimmung die kurzfristige Übergangslösung (KÜL) beschlossen und damit eine Vorgabe dazu gemacht, wie die verkehrspolitische Entwicklung der Bollwerk-Bahnhofachse weitergeführt werden soll. Jetzt legt der Gemeinderat aber ein ziemlich lahmes Projekt vor, mit dem er versucht, es möglichst allen recht zu machen. Doch wird er heute Abend sowohl von linker wie von rechter Seite kritisiert und findet keine Zustimmung. Die GB/JA!-Fraktion kritisiert im Gegensatz zur SP- und der GFL/EVP-Fraktion das Verkehrsprojekt auf einer eher grundsätzlichen Ebene. Was es auf der Bahnhofachse brauchen würde, wäre eine markante Reduktion des Verkehrs. Es bräuchte je eine Spur für den motorisierten und eine für den Langsam-, bzw. Velo- oder öffentlichen Verkehr. Damit würde Raum für einen attraktiven Bahnhofplatz geschaffen. Der Gemeinderat schlägt jetzt aber gerade ein anderes Vorgehen ein. Er glaubt, es lasse sich keine Reduktion der MIV-Kapazität ertragen auch mit dem besagten Versuch nicht. Mit dem Versuch, das liegt auf der Hand, kann man nicht weiterkommen. Der Gemeinderat zeigt sich zum einen nicht gerade sehr gestaltungsfreundlich und zum andern setzt er Velofahrerinnen und Velofahrer einer Gefahr aus, die inakzeptabel ist. Die Situation ist zu den Stossverkehrszeiten äusserst gefährlich: Kinder unter 12 Jahren können dort unmöglich mehr vorbeigehen dürfen. Für das Eruierten der Auswirkungen auf den Veloverkehr sollen nicht Unfälle gezählt werden, sondern es soll festgestellt werden wie viele Fahrradfahrende dort noch durchfahren. Nochmals: es sollte die erläuterte Variante mit einer Spur pro Richtung eingerichtet werden. Von der Verwaltung ist so eine Version ebenfalls geprüft, weshalb aber nicht umgesetzt worden? Denn so hätte der Versuch etwas gebracht.

Die andere Seite, weshalb die geführte Auseinandersetzung schräg in der Landschaft steht, ist, dass die FDP mit ihrem trotzigen Vorgehen nicht viel mehr als eine peinliche Provinzfarce veranstaltet. Denn ich denke es braucht für den Bahnhofplatz tatsächlich Anstrengungen

um eine attraktive Lösung zu finden. Und der Gemeinderat sollte nun mit mutigen Schritten vorangehen.

Für die SVP-Fraktion *Beat Schori* (SVP): Wir von der SVP-Fraktion sind uns bewusst, dass die Mehrheit der RGM bei diesem Geschäft eigentlich gar nicht mitreden kann. Ich hoffe nämlich, dass ihr alle nicht Auto fährt und hier nicht nur so redet. Ja, und deshalb kennt ihr die Probleme auch gar nicht. Hingegen wir von den Bürgerlichen fahren auch Velo und wissen wie gefährlich es dort für die Fahrradfahrer ist. Deshalb sind wir der Meinung, dass der Versuch so schnell wie möglich abgebrochen wird und zwar bevor es zu Unfällen kommt. Für diese müssten dann die, welche den Versuch eingeleitet haben, die Verantwortung übernehmen. Nur Träumerinnen und Träumer bilden sich ein, dass solche Massnahmen zur Verminderung der Anzahl Autos führen könnten. Der Stau ist sogar noch grösser geworden und deshalb stimmt das, was Herr Hügli gesagt hat. Die SVP hat den Schanzentunnel fast geschlossen unterstützt und KÜL bekämpft. Denn wir waren damals weitsichtig und wussten, es wird so kommen, wie wir es jetzt haben. Um etwas Gutes aus solchen Plätzen zu machen, müssen diese untertunnelt werden, aber diese Chance haben wir verpasst. Das Volk hat den Tunnel abgelehnt und KÜL zugestimmt, aber nur – und dies an Herrn Kropf - weil viele dachten es käme gleichzeitig auch der Tunnel. Sonst bin ich überzeugt, dass KÜL durchgefallen wäre. Die SVP-Fraktion verlangt vom Gemeinderat, dass dieser den Versuch sofort abbricht.

Jetzt noch zur Antwort des Gemeinderats: Es wird zu zwei Zeitpunkten während des Versuches gezählt. Zuletzt im Oktober oder November - wenn ich das richtig notiert habe - aber der Versuch wird bis in den Februar 2001 weitergeführt. Wenn der Versuch jetzt trotzdem weiterläuft, dann mindestens nur bis Ende November. Zu Eva von Ballmoos' Forderung der laufenden Verbesserung des Testprojektes möchte ich Folgendes sagen: Wenn man zu verschiedenen Zeitpunkten Zählungen und Tests durchführt, müssen die Testbedingungen immer die gleichen bleiben, sonst sind die Zahlen wertlos. Zu den weggefallenen Veloabstellplätzen, von denen uns Oskar Balsiger berichtet hat: Es scheint, dass Fahrradfahrer weniger flexibel sind als Autofahrer. Denn uns Autofahrern werden laufend Parkplätze weggenommen. Ja und dann fahren wir halt länger umher, suchen und sind flexibler.

Adrian Haas (FDP): Unfälle hat es bereits gegeben: Pfosten sind also schon umgefahren worden. Der Versuch ist doch einfach ein klamm heimlich aufgegleister Schildbürgerstreich. Kritik wurde von Stephan Hügli bereits im Detail geäussert. Ich möchte den Blick mehr auf die Zukunft richten. Ihr wisst, wir haben hier einmal KÜL beschlossen. Die KÜL wird laufend umgesetzt. Mit KÜL konnte aber kein einziges Auto aus der Welt geschaffen werden. KÜL hat zum Ziel den Verkehr beim Bahnhof zu Spitzenzeiten um 20% zu vermindern. Und dies dadurch, dass der übergeordnete Verkehr über die Autobahn geführt wird. Die Autobahnan-schlüsse beim Schermenweg und beim Forsthaus sollen ausgebaut werden, damit nicht jene, deren Ziel nicht im Stadtzentrum liegt, diese umfahren können. Ziel von KÜL ist es also nicht, Autos aus der Welt zu schaffen. Was hier aber nun probiert wird. Zusätzlich zu KÜL sollen weitere Reduktionen vollbracht werden. Schauen wir doch mal in die Zukunft: Man rechnet auf der Autobahn A1 in zehn Jahren mit einer Verkehrszunahme von 25%. Diese wird aber nicht durch die Stadt oder die Region Bern verursacht, sondern vor allem durch den internationalen Verkehr. Und dieser Verkehr ist halt da. Und jetzt kann man doch nicht einfach am Bahnhof, an der wichtigsten innerstädtischen Nord-Südverbindung langsam einen Zapfen reindreihen und glauben, der Verkehr gehe dann wie bei der KÜL automatisch auf die Autobahn. Meine Damen und Herren, dieser Verkehr bleibt auf der Autobahn stecken und wir können dann in der Stadt nicht mehr von Nord nach Süd zirkulieren. Die Erschliessung der Innenstadt wird damit eindeutig verschlechtert. Mit diesem Szenario werden wir also zu rechnen haben.

Heinz Junker (SP): Herr Haas Sie haben etwas weit in die Zukunft gedacht und damit auf das Jahr 2004 angespielt. Ich kann Ihnen versichern, bis zu diesem Zeitpunkt werden wir innerhalb einer Stunde nach Zürich fahren. Und dazu werden wir die A1 nicht nötig haben, sondern den Bahnhofsplatz auf dem Leute ungehindert zirkulieren können.

Für den Gemeinderat der *Stadtpräsident Klaus Baumgartner*: Meine Strategen von der FDP, Herr Hügli und Herr Haas, ich habe gehört, dass sie von Schildbürgerstreich und Chlötterle gesprochen haben. Aber meine Herren, sie können nur kritisieren. Eine Alternativlösung hingegen haben Sie nicht. Herr Haas prognostiziert den Verkehrsinfarkt und Herr Hügli findet es «sehr gefährlich».

Mit dem Schanzentunnel wollten wir einen Verkehrsteilnehmer verlagern. Das war nun aber halt nicht möglich. Damals habe ich prognostiziert «wenn wir etwas Vernünftiges aus dem Bahnhofs- und dem Bubenbergplatz machen wollen, wird es unumwunden zu einem Genkornz kommen». Und soweit sind wir heute. Wenn ihr nun nichts mehr machen wollt, dann bleibt alles so wie es ist und dies auch noch, wenn irgendwann mal noch mehr Verkehr dort passieren sollte. Wenn ihr das wollt, sagt es und wir geben keinen Fünfer mehr aus. Vielleicht können wir dann die Trambahnhöfe noch etwas mehr zusammenrücken, aber das ist alles. Oder die Alternative, wie sie Herr Kropf vorschlägt: Einspurige Verkehrsführung.

Doch gerade um etwas gestalten zu können, muss Platz geschaffen werden. Und es stimmt, die Verengung ist sehr heikel. Deshalb haben wir uns entschlossen, statt nur theoretisch auf Papier etwas zu fabrizieren, die Sachlage auszutesten. Dies im Bewusstsein, dass auch das Testen heikel sein kann. Es geht darum, den hässlichsten Bahnhofsplatz Europas umzugestalten, so dass er dann vielleicht doch noch mal gute Noten bekommen würde.

Momentan ist am Bahnhofsplatz eine ungünstige Situation vorherrschend. Kaum tritt man aus dem Bahnhof, stolpert man so knapp über «ein Trottwärli» und landet unter einem Taxi. Da haben Sie am Kiosk Bonbons gekauft und sich umgedreht, dann liegen sie in der nächsten Sekunde schon unter einem Bus und können die Heiliggeistkirche nicht einmal erahnen. Meine soeben gemachten Ausführungen sollen die Situation vergegenwärtigen. Nüchtern betrachtet haben wir also einen Platz zu gestalten, der weitherum in Europa unvergleichlich hässlich ist. Das ist das eine. Zum andern ist es am sinnvollsten, Versuche durchzuführen und an ihnen festzuhalten. Erst nach Abschluss einer Versuchsphase soll entschieden werden, welche Massnahmen zu ergreifen sind.

Dazu, dass vor Versuchsbeginn keine Diskussion stattgefunden haben sollte: Es hat ein Forum gegeben, in dem das Projekt mit Vertretern von politischen Parteien und Verbänden diskutiert worden ist. Dies mit dem Resultat, dass man Schritt für Schritt Platz zu gewinnen versucht. Jetzt müssen Sie sich entscheiden. Wollen wir einen Schritt machen oder sogar einen Sprung. Jedenfalls müssen wir uns bald einmal entscheiden, sonst «chlötterln» wir tatsächlich, wie Herr Hügli meinte, vor uns hin.

Wir haben den Versuch mit der Unterstützung der Behördendelegation Masterplan in Angriff genommen.

Zu den Problemen der Velofahrenden: Die Schmaldoppelspur funktioniert also. In der Muralallee hatten wir über lange Zeit ebenfalls eine. Dort fuhren die Verkehrsteilnehmenden inklusive Velo ohne die Signalisation von zwei Spuren immer nebeneinander. Klar ist die Situation in der S-Kurve vor dem Burgerspital und dem Bahnhof heikler. Wir haben erkannt, dass es für die Velofahrer schwieriger ist und deshalb wurden laufend Verbesserungen vorgenommen. Morgen wird wieder eine Begehung vor Ort stattfinden. Dabei werden in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei weitere Verbesserungsvorschläge gerade für Fahrradfahrer eingebracht werden. Für Veloparkplätze besteht im Zusammenhang mit dem Masterplan ein Konzept.

Der Verkehrsversuch ist einer der wichtigsten Bausteine des Masterplanes. Wenn wir ihn entsprechend realisieren können, dann werden der Busbahnhof zwischen Schweizerhof und Hauptbahnhof zu liegen kommen und der Trambahnhof zusammengedrängt. Damit würde Raum geschaffen.

Für den Abtransport und das Umstellen von Fahrrädern möchte ich mich entschuldigen. Es geschah aufgrund zu grossen Zeitdruckes. In diesem Zusammenhang noch etwas an Herrn Hügli, die Beschwerde von Herrn Haas ist abgewiesen und nicht zurückgezogen worden. Deren Erledigung hat eben dazu geführt, dass die Zeit bis zum Baubeginn knapper geworden ist. Zwar haben wir vor Versuchsbeginn Medienmitteilungen gemacht, trotzdem kann es sein, dass in Sachen Information nicht alles unternommen worden ist. Doch die heutige Diskussion zeigt eindeutig, dass der Versuch etwas bewirkt.

Zur Stausituation: Nach den ersten Tagen ist es, das zeigen die Messungen, nicht zu mehr Staus gekommen als vor Versuchsbeginn. Zudem hängen Staus auf der Monbijoubücke

oder der Lorrainebrücke bei weitem nicht mit dem Geschehen auf dem Bahnhofsplatz zusammen. Ich bitte euch die Versuchsergebnisse abzuwarten. Herr Balsiger hat etwas gutes gesagt: Wir müssen tatsächlich lernen mit diesem Versuch zu leben. Ich bin trotz Risiko nicht der Meinung, dass der Versuch jetzt abgebrochen werden muss. Wir werden morgen, um zehn Tage vorgezogen, nochmals die Velosituation unter die Lupe nehmen. Bekannte Gefahren müssen eliminiert werden. Und mit der Fortsetzung des Versuches werden sich die Leute an ihn gewöhnen. Heute geht noch das gleiche Verkehrsvolumen über den Bahnhofsplatz wie vor dem Versuch. Dies weil immer noch 60% dort durchfahren, wenn sie vom Osten in den Westen oder Nordwesten gelangen wollen. Doch die könnten zum Teil den Bahnhof umfahren. Es müssen also andere Wege gefunden werden oder jeder soll sich überlegen ob er das Auto nehmen soll oder ein anderes Verkehrsmittel.

Der Gemeinderat ist für die Durchführung des Versuches und dies mit der Aussicht auf eine bessere Gestaltung des Bahnhofsplatzes. Schade wäre es darauf zu verzichten, denn die SBB beabsichtigt eine vielversprechende Sanierung des Hauptgebäudes. Auch die Christoffelunterführung soll ansehnlicher gestaltet werden. Was ebenfalls mit den allgemeinen Bauarbeiten, die im Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch entstehen, koordiniert werden muss.

Ich werde auch gerne die zusätzlichen Fragen von Herrn Hügli beantworten. Zur ersten Frage: Aus dem hohlen Bauch raus, kann ich versichern, dass es sich bei den Kosten nicht um Riesensummen handelt. Denn baulich läuft der Versuch, weil es ja ein Versuch ist, mit einem Minimum. Genaue Zahlen kann ich Ihnen, Herr Hügli, zu einem späteren Zeitpunkt mitteilen. Zur zweiten Frage: Was nach Ablauf des Versuches passiert hängt von den Ergebnissen der Evaluation ab. Jedenfalls hat der Stadtrat zu entscheiden, welche Massnahmen dann unternommen werden sollen. Aber bedenken Sie jetzt schon, gibt es zum Nichtsmachen eine Alternative, wollen Sie die Situation so belassen, wie sie ist? Zudem gibt es noch einen Vorstoss von Herrn Gränicher, der dort unten durch einen Tunnel möchte. Diese Variante ist also geprüft und ich werde Ihnen zum passenden Zeitpunkt antworten. Ich kann aber jetzt schon sagen, dass wir in dem Vorschlag nicht die gewünschte Lösung haben.

Der Interpellant ist teilweise befriedigt mit der Antwort des Gemeinderats.

6 Dringliche Interpellation Peter Blaser (SP): Könizer Planung Juch-Hallmatt: Lässt sich im Jahr 2015 noch in Bümpliz leben?

Antrag Nr. 215

Bümpliz / Bethlehem sind lebendige Familienquartiere. Ein Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner von Bern leben in Bümpliz / Bethlehem. Von allen Stadtteilen weist Bümpliz / Bethlehem die grösste Anzahl Familien auf. In den nächsten Jahren entscheidet sich, ob Bümpliz und Bethlehem weiterhin attraktive städtische Wohngebiete sind.

Mit der „Teilagglomerationsstudie Bern West“ wurde untersucht, in welchem Umfang neue verkehrsintensive Einkaufs- und Verkaufsnutzungen im südwestlichen Teilgebiet der Stadt Bern und Gemeinde Köniz umweltverträglich sind. Die Risikoanalyse zeigte, dass die Nutzungserweiterungen (ohne ESP Ausserholligen) zu täglich höchstens 7900 Neufahrten führen dürfen. Diese Fahrtenzahl wurde nach Vortrag des Gemeinderats zu den Planungen Brünnen und Von Roll-Areal vom Amt für Gemeinden und Raumordnung als „oberer Richtwert“ bezeichnet und im Verhältnis von 7000 zu 900 auf die Gemeinden Bern und Köniz aufgeteilt. Unter Mitberücksichtigung der mittleren Fahrtenlänge als neues Kriterium zur Berechnung des möglichen zusätzlichen Fahrtenkontingents und der vorgesehenen flankierenden Massnahmen wurden 8000 Neufahrten für die Standorte Brünnen und Von Roll-Areal noch als umweltverträglich beurteilt.

In der Verfügung vom 5. Juli 2000 betreffend Planungsänderung Brünnen hält das Amt für Gemeinden und Raumordnung Folgendes fest: „Sowohl die Teilagglomerationsstudie als auch der Bericht über die Einkaufs- und Freizeitstandorte in der Region Bern setzen sich intensiv mit der regionalen Verteilung und den Auswirkungen der Einkaufs- und Freizeitnutzungen auseinander. Sie münden in der Berechnung der für die einzelnen Standorten

zulässigen Fahrten bzw. Fahrleistungen. Auch die Kombination verschiedener Standorte wurde rechnerisch berücksichtigt. Mit vorliegender Planungsgenehmigung kann die Realisierung weiterer Standorte (z.B. im Gebiet Juch-Hallmatt) nicht ausgeschlossen werden. Allerdings werden auch alle weiteren Planungen mit ähnlichen Nutzungen einer genauen Prüfung ihrer Rechtmässigkeit zu unterziehen sein. Dabei wird auch die Kompatibilität mit der in Brünnen vorgesehenen Einkaufs- und Freizeitnutzung überprüft werden.“

Die von der Gemeinde Köniz für das Gebiet Juch-Hallmatt vom 24. August bis 22. September aufgelegte Planung lässt nun folgende Nutzungen zu: 25 000 m2 BGF Verkauf und Freizeit, 30 000 m2 BGF Dienstleistung (Büros), 100 000 m2 BGF Arbeitsnutzungen. Das für diese Nutzungen disponible Verkehrskontingent beziffert sie mit 7000 Neufahrten pro Tag. Davon sind für Freizeit- und Verkaufsnutzungen 4150 Fahrten bestimmt. Im Umweltverträglichkeitsbericht 1. Stufe wird dazu begründet: „Die Überbauungsordnung Juch-Hallmatt wird als ‚Einzelanlage‘ beurteilt, das heisst es erfolgt keine Verrechnung mit dem Köniz zugeteilten Fahrtenkontingent für Bern.“

Fazit: Die Planung Juch-Hallmatt degradiert die Teilagglomerationsstudie mit allen negativen Folgen für die Wohnbevölkerung in Bümpliz / Bethlehem und Köniz zu einem Wisch Papier. Sie sieht nicht nur keine flankierenden Massnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung in Bümpliz / Bethlehem, Niederwangen und Köniz vor. Die Gemeinde Köniz geht im Umweltverträglichkeitsbericht sogar davon aus, dass mit der Eröffnung der A1 der Verkehr Richtung Lausanne – Genf sich tendenziell via Morgenstrasse (d.h. Wohnquartier) zum Anschluss Bümpliz verlegen wird, so dass sich eine Entlastung des Autobahnanschlusses Niederwangen ergebe... Kurz, eine Nutzung im vorgesehenen Ausmass im Juch-Hallmatt würde zu einer massiven Verschlechterung der Lebensqualität in Bümpliz / Bethlehem, aber auch Niederwangen, Köniz, Liebfeld, Mattenhof-Weissenbühl führen. Wir entscheiden heute, ob uns attraktive Wohnquartiere in Bümpliz / Bethlehem oder Freizeit- und Verkaufsnutzungen für die Region wichtiger sind.

Ich ersuche den Gemeinderat in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Auswirkungen hat das von der Gemeinde Köniz beanspruchte Fahrtenkontingent für den Einkaufs- und Freizeitstandort Brünnen und die ESP-Planung Ausserholigen?
2. War die in der PVK erhaltene Information, dass die Einkaufs- und Freizeitnutzungen in Juch-Hallmatt ebenfalls unter das Fahrtenkontingent von maximal 7900 Fahrten pro Tag fallen, falsch? Wie haben wir das mit der „Einzelanlage“ zu verstehen?
3. Wurden der Gemeinde Köniz Versprechen abgegeben, dass sie am 21. Juni 1999 ihre Einsprache gegen die Planungsänderung in Brünnen zurückzog? Welche?
4. Welche flankierenden Verkehrs- und Lärmschutzmassnahmen sieht der Gemeinderat für die durch die Planung belasteten Wohnquartiere in Bümpliz / Bethlehem vor?
5. Ist bei den im Juch-Hallmatt-Wangenmatt beabsichtigten Nutzungen die vorgesehene Tramführung in Bümpliz noch richtig?
6. Ist der Gemeinderat bereit, gegen die aufgelegte Planung Juch-Hallmatt Einsprache zu erheben,
 - dass das Mass der verkehrsintensiven Freizeit- und Verkaufsnutzungen im Juch-Hallmatt soweit beschränkt wird, dass die in der Teilagglomerationsstudie für Bern-West festgelegte Fahrtenzahl nicht überschritten ist,
 - dass der Standort mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen wird (Anbindung ans städtische SVB-Netz, sichere und attraktive Verbindung zur S-Bahn-Station, usw.),
 - dass die Finanzierung für die zum Schutz der Wohnbevölkerung in Bümpliz / Bethlehem erforderlichen flankierenden Verkehrs- und Lärmschutzmassnahmen durch die Verursacher und Gemeinde Köniz zu übernehmen ist?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Einsprachefrist gegen die Planungsaufgabe läuft am 23. September 2000 ab.

Bern, 24. August 2000

Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: Mit der Umsetzung der Brünnenplanung, mit den flan-

kierenden Massnahmen zum Freizeit- und Einkaufszentrum Brünnen und mit der Realisierung des Trams Bern West zeichnen sich für den Westen der Stadt Bern interessante Entwicklungsperspektive ab. Die grosse Zustimmung zur Änderung der Planung Brünnen zu Gunsten neuer Freizeit- und Einkaufsnutzungen ist nicht zuletzt auf die glaubhaften Bemühungen des Gemeinderats zurückzuführen, die Chancen und Risiken für den Stadtteil 6, für die übrige Stadt und die angrenzenden Gebiete der Nachbargemeinden vorsichtig abzuwägen. Schliesslich konnte mit der Begrenzung der zulässigen Bruttogeschossflächen für Freizeit- und Einkaufsnutzungen und mit dem Konzept der flankierenden Massnahmen eine Lösung festgelegt werden, die zu Recht als Win-Win-Situation bezeichnet wird.

Der Weg zu diesen Ergebnissen führte über eine umfassende Koordination innerhalb der Stadt – die Planungsvorlage zum Von Roll-Areal wurde gleichzeitig mit der Änderung der Planung Brünnen erarbeitet und zur Abstimmung vorgelegt – und mit der Region. Erste Grundlagen wurden mit der sogenannten "Teilagglomerationsstudie Bern West" erarbeitet (Fahrtenmodell). Diese Studie bezog die drei Freizeit- und Einkaufsstandorte Brünnen, Von Roll-Areal und Juch-Hallmatt (Köniz) in eine Gesamtbetrachtung ein. Unterdessen ist die Methodik weiter entwickelt worden (Stichwort Fahrleistungsmodell) und liegt eine Studie für das gesamte Gebiet des Vereins Region Bern (VRB) vor. Massgebende Beurteilungsgrundlage für die Gemeinden, die Region und den Kanton sind heute der Schlussbericht "Einkaufs- und Freizeitstandorte in der Region Bern" (2. Juni 1999) und die entsprechenden Beschlüsse der zuständigen Gremien des VRB vom Dezember 1999. Der Gemeinderat legt Wert auf die Feststellung, dass die Planungen zu den Freizeit- und Einkaufsstandorten Brünnen und Von Roll-Areal diesen Vorgaben entsprechen, und er geht davon aus, dass bei allen Planungen für Freizeit- und Einkaufsstandorte in der Region grundsätzlich dieselben Spielregeln gelten.

Den Antworten auf die gestellten Fragen ist folgendes vorzuschicken:

- Für Freizeit- und Einkaufsnutzungen in Juch-Hallmatt gelten die regionalen Vorgaben, d.h.
 - die zusätzliche Verkehrsleistung neu vorgesehener Freizeit- und Einkaufsnutzungen ist auf 21 000 Kilometer pro Tag begrenzt.
 - der Standort weist eine durchschnittliche Weglänge beim motorisierten Individualverkehr von 8.4 Kilometern auf.
 - Damit sind 2 500 neue Fahrten für Freizeit- und Einkaufsnutzungen zulässig.
- Juch-Hallmatt ist nicht nur Einkaufs- und Freizeitstandort, sondern auch Entlastungsstandort im Sinne der Planungen zu den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP). Da sich auch bei diesen Standorten die Frage des zulässigen Mehrverkehrs stellt, wird zur Zeit vom VRB auch ein Fahrleistungsmodell zu den ESP entwickelt. Definitive Beschlüsse der VRB-Gremien liegen noch nicht vor. Für die "Nicht-Freizeit- und Verkaufsnutzungen" in Juch-Hallmatt wird mit 4 500 Neufahrten gerechnet.
- Insgesamt beträgt der Mehrverkehr damit 7 000 Fahrten. Gemäss Vorprüfung und Umweltverträglichkeitsprüfung vom 17. März 2000 wäre ein Mehrverkehr von maximal 7 500 Fahrten zulässig.
- In Artikel 9 der Vorschriften zur Überbauungsordnung ist geregelt, dass bei einer Überschreitung des zulässigen Fahrtenkontingents "durch die Baupolizeibehörde nach Absprache mit den Betreibern der Parkieranlagen entweder Massnahmen zur Fahrtenreduktion zu ergreifen und / oder mit den Betreibern und Grundeigentümern Vorkehrungen in Hinblick auf nachfolgende Baubewilligungen festzulegen" sind.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

1. Da das von Köniz beanspruchte Fahrtenkontingent die regionalen Vorgaben einhält, kann davon ausgegangen werden, dass die Entwicklungsspielräume für Brünnen und den ESP Ausserholligen durch Juch-Hallmatt nicht tangiert sind. Dies trifft jedoch nur für die *regionale Betrachtung* der Luftschadstoffbelastungen als Folge der Realisierung von Brünnen, ESP Ausserholligen und Juch-Hallmatt zu. Die *Einhaltung der lokalen Luftschadstoff- und Lärmschutzgrenzwerte* und die technischen Kapazitäten des Verkehrssystems erfordern eine detailliertere Analyse der Belastungen und der Wirksamkeit flankierender Massnahmen.
2. Massgebend für die Beurteilung der Planung durch den Kanton ist die entsprechende Studie des VRB. Die PVK wurde darüber informiert. Die zitierte Aussage, die Anlage werde

als "Einzelanlage" beurteilt, datiert vom 3. März 1999, der Schlussbericht der regionalen Studie zu den Freizeit- und Einkaufsstandorten vom 2. Juni 1999. Der Kanton hat die Planung gestützt auf diese aktuelle Grundlage beurteilt, d.h. gestützt auf ein Fahrleistungsmodell, dem eine Gesamtbetrachtung zu Grunde liegt.

3. An der Einspracheverhandlung vom 21. Mai 1999 wurde das Interesse der Gemeinde Köniz zur Kenntnis genommen, bei einem Verzicht auf die Realisierung der Standorte Brünnen oder Von Roll-Areal nicht genutzte Fahrtenkontingente auf den Standort Juch-Hallmatt zu übertragen. Versprechen wurden keine gemacht.
4. Der Gemeinderat geht davon aus, dass flankierende Massnahmen unabhängig von Gemeindegrenzen durch die Verursachenden zu sichern sind und dass der Kanton eine Planung nicht genehmigen kann, wenn diese voraussichtlich zu rechtswidrigen Zuständen in einer Nachbargemeinde führen wird. Zurzeit lässt sich allerdings noch nicht abschliessend beurteilen, ob und welche flankierenden Massnahmen erforderlich sein werden. Dies wird massgeblich davon abhängen, welche Freizeit- und Einkaufsnutzungen in Juch-Hallmatt schliesslich realisiert werden und wieviel Verkehr diese zwischen Bümpliz / Bethlehem und Juch-Hallmatt generieren werden. Es wäre in erster Linie dieser Verkehr, der die Wohn- und Lebensqualität in Bümpliz / Bethlehem beeinträchtigen könnte. Der Gemeinderat geht davon aus, dass es Aufgabe der Könizer Behörde ist, zusammen mit den zuständigen Stellen der Stadt Bern entsprechende Konzepte zu entwickeln. Dies wurde bei der Einspracheverhandlung zur Änderung der Planung Brünnen mit den Vertretern der Gemeinde Köniz auch so vereinbart. Die vorliegenden Aussagen zu diesen Fragen sind aus der Sicht des Gemeinderats aber noch ungenügend und nicht mit den zuständigen Fachstellen der Stadt Bern koordiniert.
5. Ja. Das Tram dient weiterhin zur Verbindung der Innenstadt mit den Bevölkerungsschwerpunkten in Bern West. Die Optionen einer allfälligen Verlängerung der Tramlinie oder anderer Anpassungen des öV-Angebots bleiben offen. Konkreter Handlungsbedarf besteht zurzeit nicht.
6. Die Planungs- und Baudirektion hat vorsorglich Einsprache gegen die Planung Juch-Hallmatt der Gemeinde Köniz erhoben, obwohl er dem grundsätzlichen Anliegen der Planung im Rahmen der regionalen Wirtschaftsentwicklung positiv gegenüber steht. Der Gemeinderat wird sicher stellen, dass, wenn die zu realisierenden Freizeit- und Einkaufsnutzungen genauer bekannt sind, überprüft wird,
 - ob flankierende Massnahmen auf dem Gebiet der Stadt Bern erforderlich sind und
 - ob das öV-Angebot ergänzt werden muss.

Der Gemeinderat wird dabei auch verlangen, dass allfällige Kosten nach dem Verursacherprinzip getragen werden.

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

Interpellant *Peter Blaser* (SP): Es wurde während der Antwort des Gemeinderats etwas viel gesprochen, doch eigentlich sollte die Thematik alle etwas angehen. Bümpliz-Bethlehem ist ein Viertel dieser Stadt. Was mit ihm passiert, darf der übrigen Stadt nicht egal sein. Es gibt dort schöne Familienquartiere, die es wert sind erhalten zu werden. Wir brauchen aber nicht Fachmärkte, sondern Bewohner. Wir reden von Europa und sind nicht fähig das Wachstum unserer Regionen zu lenken. Die regionale Entwicklung bedarf aber der Koordination. Kanton und Stadt gaben eine Teilagglomerationsstudie in Auftrag, aus der die Festsetzung von 3800 bis 7900 Fahrten hervorgeht. 7000 für Brünnen und von Roll, 900 für Köniz. Damit geht man an ein möglichst hohes Limit. Und Köniz schlägt in die gleiche Kerbe und baut so viel wie möglich ist. Opfer solchen Übermutes sind wir, die Bewohnerinnen und Bewohner von Bümpliz, vom Wangental und bestimmt auch von der Stadt. Zwar sagen wir «Ja» zum Wachstum, aber nur in Grenzen.

Den AnwohnerInnen von Bümpliz wurden Versprechungen abgegeben: Wenn sie Brünnen zustimmen, hätten sie einen gut erschlossenen Fachmarkt. Es handle sich sogar um ein Fachangebot, das nicht Autofahrenden zugute käme, denn auch die müssen einkaufen können. Ebenfalls Inhalt des Versprechens war die Reduktion der anderen Planungen. Nach der genannten Teilagglomerationsstudie wäre aber nun eine vierfache Mehrbelastung der Bevölkerung zulässig. Das geht einfach nicht.

Hier müssen Massnahmen ergriffen werden. Ich bin zuerst mal froh, dass der Gemeinderat Einspruch erheben wird.

Zum Wirtschaftswachstum: Wir haben nicht nur Fachmärkte, Kühe und Internetanschlüsse in diesem Kanton Bern. Wir brauchen auch Industrie. Die soll hier also von geeignetem Industriestandort Gebrauch machen. Dass sie kommt, müssen entsprechende Bodenpreise vorherrschen. Fachmärkte treiben die Bodenpreise aber hinauf und verunmöglichen den Industriezuwachs. Das ist eine falsche Politik. Ich möchte nur als schlechtes Beispiel an die Wangenmatt erinnern.

Ich hoffe also, dass wir alle hier uns für den Industriezuwachs einsetzen und die Fachmärkte dort zu liegen kommen, wo sie auch vom öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Und schliesslich soll man in Bümpliz noch atmen können.

Der Interpellant ist von der Antwort teilweise befriedigt.

Erich Ryter (SVP): Im Gegensatz zu Peter Blaser von meiner Seite nur ein paar Worte zur Juch-Hallmatt. Ich habe übrigens das Gefühl Herr Blaser suggeriere, dass er die Meinung aller Bümplizer vertrete, dem ist aber nicht so. Liest man seine Interpellation genau durch, wird deutlich, dass sie einfach verhindern will. Die SVP ist mit den Antworten des Gemeinderats eigentlich zufrieden. Nur die Antwort auf Frage 6, dass der Gemeinderat erwägt Einsprache gegen die Planung Juch-Hallmatt zu erheben, ist uns negativ ins Auge gestochen. Wir gehen davon aus, dass im Vorfeld mit der Gemeinde Köniz Gespräche statt fanden. Wieso also eine vorsorgliche Einsprache? Es ist sinnlos ein gemeindeübergreifendes Projekt schon im voraus so zu belasten. Wir bitten den Gemeinderat die beabsichtigte Einsprache nicht vorzunehmen. Denn damit verlieren unsere günstig gelegenen Entwicklungsstandorte an Attraktivität und mögliche Investoren werden sich vom Platz Bern zurückziehen. Vorstösse, wie der vorliegende, belasten die wirtschaftliche Entwicklung erheblich. An den von den zuständigen kantonalen Stellen errechneten Zahlen zweifeln wir nicht im geringsten. Wir glauben, die Verantwortlichen dort, haben ihre Aufgabe korrekt erfüllt.

Peter Blaser (SP): Die SP Bümpliz ist mit 38% Stimmenanteil in Bümpliz-Bethlehem nicht einfach so ein kleiner Verein. Ich bin verwundert über das vorherige Votum und darüber, wie Bümplizer negieren, was um sie herum geschieht. Da haben wir auf der einen Seite eine Motion, die sich gegen den Verkehr in Niederbottigen einsetzt um 5 Häuser und 50 Einwohner zu schützen. Und auf der andern Seite fragt sich keiner, woher der Verkehr eigentlich kommt. Wir brauchen eine durchmischte städtische Nutzung des besagten Gebietes.

7 Interpellation Hans-Ulrich Suter (FDP): Ausmittlung der brieflichen Stimmabgaben

Antrag Nr. 139

Das briefliche Abstimmen und Wählen hat sich seit der Einführung zu einer beliebten Form der Stimm- und Wahlabgabe entwickelt. Zur Zeit stimmen pro Abstimmungstermin rund drei Viertel aller Teilnehmenden brieflich ab. Am 7. Juni 1998 ergab dies bei einer Stimmbeteiligung von 44 Prozent rund 28 500 brieflich stimmende Personen.

Seit Mitte 1993 können die bernischen Gemeinden gemäss der kantonalen Verordnung über die politischen Rechte die brieflich abgegebenen Stimmen ab dem ersten Tag der Urnenöffnung „behandeln“. Die detaillierten Weisungen für Abstimmungen und Wahlen gelten für alle 400 bernischen Gemeinden, unabhängig ihrer Einwohnerzahl.

Zum Behandeln gehört zumindest in der Stadt Bern auch das vorzeitige Ausmitteln dieser Stimmen jeweils am Samstagnachmittag nach Zählkreisen. Die „Behandlung“ der brieflichen Stimmabgaben in der Stadt Bern erfolgt aus Zeitgründen jedoch offensichtlich nicht diesen Weisungen entsprechend. Bei allem Verständnis für eine möglichst frühzeitige Verfügbarkeit des Abstimmungsergebnisses am Sonntagnachmittag, stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage einer möglichen Abstimmungsbeeinflussung durch Personen, die von den Teilergebnissen Kenntnis haben.

Ich bitte deshalb den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist sichergestellt, dass interessierte Stimmausschussmitglieder am Samstag keine Kenntnis allfälliger Teilresultate erhalten, die zur Beeinflussung eines Abstimmungs- oder Wahlgeschäftes missbraucht werden könnten?
2. Ist der Gemeinderat bereit, allenfalls nötige Massnahmen zu verfügen?

Bern, 3. September 1998

Antwort des Gemeinderats

Der Anteil der brieflich abgegebenen Stimmen hat sich zwischen 75 und 82% der Gesamtstimmen eingependelt. Dies bedeutet, dass an Abstimmungs- und Wahlwochenenden, je nach Stimmbeteiligung, zwischen 17 000 und 33 000 Stimmkuverts bearbeitet werden müssen. Die brieflichen Stimmabgaben werden im Stimmregisterbüro beim Erhalt gemäss der im Adressfenster eingedruckten Zahl auf die sechs Zählkreise aufgeteilt. In jedem Zählkreis werden anschliessend die folgenden Arbeitsschritte ausgeführt;

- Öffnen der Zustellkuverts
- Auspacken der Kuverts
- Kontrolle der Stimmausweise (unterschrieben und nur 1 Ausweis je Kuvert)
- Einsammeln und Zählen der gültigen und der ungültigen Stimmausweise
- Öffnen der Stimm-/Wahlzetteldkuverts
- Auspacken der Kuverts
- Kontrolle, dass nur ein Zettel je Abstimmung oder Wahl im Kuvert
- Aussortieren der Stimm-/Wahlzettel nach Sorten (eidgenössisch, kantonal, kommunal)
- Aussortieren nach Varianten (z.B. alle Ja/alle Nein, resp. nach Listen oder Namen bei Wahlen) pro Sorte
- Zählen der aussortierten Varianten
- übrige Stimm-/Wahlzettel abzählen zu 50 oder 100 für Erfassung mit Zählheften (Strichlisten)
- Ausfüllen und Addieren der Zählhefte
- Erfassen der Zählhefte im Zusammenzug.

Die brieflichen Stimmabgaben werden in der Stadt Bern seit 1993 strikte getrennt von den an den Urnen abgegebenen Stimmen verarbeitet. In den sechs Zählkreisen werden dafür jeweils am Samstagnachmittag, während drei bis vier Stunden, gesamthaft bis zu 400 Personen unter Leitung der Stimmausschusspräsidien eingesetzt. Protokolle werden jedoch keine erstellt und es ist selbst für langjährige, routinierte Präsidentinnen und Präsidenten nicht möglich, einen zahlenmässigen Überblick über die verarbeiteten Stimmen zu erhalten.

Es trifft zu, dass die vom Regierungsrat des Kantons Bern erlassene Verordnung über die politischen Rechte für alle 400 bernischen Gemeinden sehr detaillierte Arbeitsabläufe vorschreibt. Auch die Stadt Bern hält sich soweit möglich an die Verordnung; sie ist aber aus Praktikabilitätsgründen teilweise auf eine extensive Auslegung einzelner Artikel angewiesen. Die seit 1993 entwickelte Praxis ist nicht in erster Linie auf einen raschen Abschluss der Auszählungen ausgelegt; vielmehr geht es darum, alle Arbeitsschritte gut vorbereitet, vernünftig organisiert und seriös durchzuführen, damit innert vernünftiger Frist gesicherte Resultate veröffentlicht werden können.

Die gestellten Fragen beantwortet der Gemeinderat aufgrund dieser Ausführungen wie folgt:

1. Bei den Ausmittlungsarbeiten am Samstag werden keine aussagekräftigen Teilresultate erstellt. Damit ist eine missbräuchliche Beeinflussung eines Abstimmungsergebnisses praktisch ausgeschlossen.
2. Der Gemeinderat sieht keine Notwendigkeit, besondere Massnahmen zu verfügen.

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

Hans-Ulrich Suter (FDP): Die FDP-Fraktion ist mit der Antwort des Gemeinderats nicht befriedigt. Immerhin wurde in der Antwort das Vorgehen des Auszählens der brieflich abgegebenen Stimmen klar beschrieben. Uns stört es besonders, dass die Stadt Bern die regierungsrätlichen Vorgaben soweit wie möglich ausreizt. Aus Praktikabilitätsgründen sei Bern

auf eine extensive Auslegung von einzelnen Artikeln angewiesen, wie der Gemeinderat in seiner Antwort schreibt. In diesem Zusammenhang ist die Aussage des Gemeinderats, in der er beteuert, dass diese Praxis nicht auf das rasche Auszählen der Ergebnisse angelegt, ist sehr verwunderlich. Wir fragen uns, worauf dann sonst? Wir zweifeln also nicht im geringsten an der Integrität der Auszählenden. Aber selbst wenn der Gemeinderat versichert, dass mit der Ausmittlung am Samstag keine aussagekräftigen Zwischenresultate erstellt werden, sind doch in jedem Fall bestimmt schon Trends auszumachen. Bei umstrittenen Abstimmungsvorlagen, die einen knappen Ausgang erwarten lassen, besteht theoretisch die Gefahr, dass Teilresultate durchsickern und entsprechend der Interessenlage für den Sonntag noch Stimmbürgerinnen und Stimmbürger mobilisiert werden. Bekanntlich kam und wird es in Bern immer wieder zu knappen Abstimmungsausgängen kommen. Mir unserer Interpellation wollten wir verhindern, dass Mitglieder von Stimmausschüssen bei umstrittenen Stimmvorlagen unter Druck geraten könnten. Dies ist aber nur dann auszuschliessen, wenn die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Das ist in der Stadt Bern aber nicht der Fall. Aus der Sicht der FDP-Fraktion ist das Auszählen der brieflich abgegebenen Stimmen ein Tag vor Urnenschluss in einem demokratischen Rechtsstaat problematisch. Es besteht mit Ausnahme der Medien für niemanden das Bedürfnis über das Endergebnis früher zu verfügen. Der Wunsch der Medien möglichst früh über Abstimmungsergebnisse verfügen zu können, kann die Verletzung des Stimmgeheimnisses nicht rechtfertigen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Wenn es so wäre, wie Hans-Ulrich Suter sagt und sowohl gesetzliche Vorgaben wie auch demokratischen Spielregeln missachtet würden, dann müsste ich als Kreispräsident von Abstimmungen und Wahlen sofort demissionieren. Seit langen Jahren bin ich in diesem Amt im Kreis Kirchenfeld. Ich lade dich herzlich ein, den Ablauf der brieflichen Stimmabgabe und deren Auszählen vor Ort mitzuverfolgen. Auch andere Personen unseres Parlamentes sind involviert in den Ablauf von Wahlen und Abstimmungen hier in Bern. Ich versichere, dass alles mit rechten Dingen von statten geht. Die Abläufe sind so konzipiert, dass das Errechnen von Trends gar nicht möglich ist. Deshalb werden die gesetzlichen Vorgaben zu 100% eingehalten. Weiter werden die gesetzlichen Vorgaben auch dank der Anwesenheit von Personen des Stimmregisterbüros oder dank Kontrollgängen des stellvertretenden Stadtschreibers gewahrt.

Für den Gemeinderat *Stadtpräsident Klaus Baumgartner:* Erstens das Prozedere ist mit der Stadtkanzlei abgesprochen. Zweitens wenn Stadtrat Suter von Vorkommnissen weiss, die nicht korrekt abgelaufen sind, soll er sie den zuständigen Stellen melden. Bis jetzt habe ich aber keine Meldung von solchen Fällen erhalten. Drittens möchte ich noch darauf hinweisen, dass es widersprüchlich ist, als Hauptziel das schnelle Auszählen anzugeben, aber gleichzeitig auf dem Sonntag als Auszählungsbeginn zu beharren. Zweites und bestimmt nicht minder wichtiges Ziel einer Stimmzählung ist das korrekte Resultat zu ermitteln.

Der Interpellant ist von der Antwort nicht befriedigt.

8 Interpellation Fraktion SVP (Hans Ulrich Gränicher): Blaue Weihnachtsbeleuchtung in der Berner Innenstadt

Antrag Nr. 157

Wie der Presse entnommen werden konnte, soll in diesem Jahr die Berner Innenstadt als weihnächtliche Dekoration eine blaue Beleuchtung erhalten. Eine erste Probeinstallation ist dieser Tage bei einer Liegenschaft an der Münstergasse installiert worden. Die Fassaden und die Dachunterseite erscheinen in einem kalten Blaulicht, ähnlich wie man es in öffentlichen WC-Anlagen antrifft. Dem Vernehmen nach soll die gesamte Innenstadt-Adventsbeleuchtung in dieser Art realisiert werden. In diesem Zusammenhang stellen sich einige Fragen.

1. Wie beurteilt der Gemeinderat diese Art von weihnachtlicher Gassenbeleuchtung?

2. Unterstehen derartige feste Installationen nicht der Bewilligungspflicht durch das städtische Bauinspektorat?
3. Wie beurteilt der Gemeinderat dieses Vorhaben aus der Sicht Weltkulturgut und Denkmalpflege?

Da die Adventsbeleuchtung bereits in den nächsten Tagen erstellt werden soll, bitten die Unterzeichnenden um dringliche Beantwortung.

Bern, 11. November 1999

Antwort des Gemeinderats

1. Der Gemeinderat beauftragte die Präsidialdirektion, gemeinsam mit dem City Verband und den betroffenen Innenstadtorganisationen ein tragfähiges Konzept für eine Weihnachtsbeleuchtung in der Altstadt zu erarbeiten. Die von den Innenstadtorganisationen zuvor vorgeschlagene Idee der fest montierten Konturenbeleuchtung erwies sich nicht als geeignet, da die Substanz der Sandsteinfassaden in Mitleidenschaft gezogen und der Charakter der Altstadt als Weltkulturgut gefährdet würde. Alternativen zur Konturenbeleuchtung sollten dem besonderen Charakter der Berner Altstadt als Weltkulturgut Rechnung tragen und durch Einzigartigkeit überregionalen Charakter erlangen.
2. Der Gemeinderat stimmte auf Antrag der Arbeitsgruppe einer Bemusterung mit der zur Diskussion stehenden Weihnachtsbeleuchtung an der oberen Münstergasse zu. Es handelte sich dabei um eine Ausleuchtung der Dachvorscherne mit einem sanften blauen Licht, was auf einen Himmelseffekt abzielte.
Nicht fest montierte, abnehmbare Weihnachtsdekorationen, als Werbung während der Weihnachtszeit, sind nicht baubewilligungspflichtig. Diese Anlagen werden gestützt auf die kantonale Reklameverordnung während der Weihnachtszeit generell bewilligt.
Die Bemusterung mit temporärem Charakter ist nicht als baubewilligungspflichtig beurteilt worden. Demgegenüber würde eine Festinstallation der „Himmelsdach-Leuchten“ eine Baubewilligung erfordern.
3. Der Gemeinderat konnte bei seiner Einwilligung zur Bemusterung dem Bericht der Arbeitsgruppe entnehmen, dass die Idee „Himmelsdach“ dem besonderen Charakter der Berner Altstadt als Weltkulturgut Rechnung trägt und die Ausleuchtung der Dachvorscherne aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht möglich ist. Für die Realisierung von gemeinsamen Weihnachtsbeleuchtungen sind die Innenstadtorganisationen zuständig. Das Weihnachtsbeleuchtungs-Konzept „Himmelsdach“ fand nach erfolgter Befragungen bei diesen Organisationen keine Mehrheit. Die Arbeitsgruppe hat die Ablehnung zur Kenntnis genommen und den Gemeinderat inzwischen über das Ergebnis orientiert. Die in Zusammenhang mit dem Konzept Himmelsdach entwickelte Idee „Sternenregen“ wurde demgegenüber allgemein positiv aufgenommen. Die Möglichkeit einer Realisierung in allen Gassen wird geprüft.
Die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt werden die Koordinationsfunktion in der Arbeitsgruppe weiterführen und den Innenstadtorganisationen bei der Suche nach einer tragfähigen Lösung für eine Weihnachtsbeleuchtung, welche als ein verbindendes Element in der ganzen Altstadt montiert werden könnte, helfen.

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

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Ich bin froh, dass die blaue Weihnachtsbeleuchtung, wie sie letztes Jahr in der Münstergasse vorzufinden war, dann nicht definitiv realisiert worden ist. Das Himmelsdach war eine Fehlleistung. Ich möchte aber die von den Beteiligten erbrachte Innovation ausdrücklich würdigen. Die Berner Altstadt verdient es mit Engagement und Liebe attraktiviert zu werden. Eine schöne Weihnachtsbeleuchtung trägt sicher zur Verschönerung der Altstadt als Einkaufszentrum bei.

Die Frage der Baubewilligungspflicht ist ebenfalls noch aufgeworfen worden. Im Gegensatz zur Konturenbeleuchtung ist die blaue Beleuchtung keiner Baubewilligungspflicht unterworfen worden. Aber gerade eine blaue Beleuchtung, wie sie in der Münstergasse zu bewundern war, ist einer solchen Bewilligung zu unterstellen. Denn es muss überall mit gleichen

Massstäben gemessen werden. Jedenfalls bin ich froh, dass die blaue Weihnachtsbeleuchtung schliesslich nicht realisiert worden ist und wird.

Für den Gemeinderat *Stadtpräsident Klaus Baumgartner*: Auch die blaue Weihnachtsbeleuchtung ist baubewilligungspflichtig, wenn sie länger als sechs Monate montiert wäre oder fest installiert würde. Das Bauinspektorat hat die Entwicklung der Versuche begleitet und wird dies weiterhin tun, um einen möglichen Verstoß gegen die Bauvorschriften rechtzeitig zu erkennen.

Der Interpellant ist von der Antwort befriedigt.

11 Postulat Fraktion GFL/EVP (Sven Baumann, GFL): Ökostadt Bern: Mehr Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer – weg mit den gefährlichen Kanaldeckeln

Antrag Nr. 207

Die Stadt Bern befindet sich gemäss Kapitel 4 des Stadtentwicklungskonzepts STEK auf dem Weg zur „wirtschaftlichen Ökostadt“. In den Legislaturrichtlinien 1997-2000 bildet allerdings die „Ökostadt“ keinen Schwerpunkt. Die GFL / EVP-Fraktion will diesen Missstand beheben und der sozialen und ökologischen Lebensqualität in der Stadt Bern das notwendige Gewicht verleihen.

In seinen Legislaturrichtlinien (Kap. 2.8 „Förderung des Veloverkehrs“) bekennt sich der Gemeinderat zum „Ausbau eines sicheren ... Velo-Routennetzes“.

Eine grosse Anzahl der Kanaldeckel haben zum einen die Rillen in Fahrtrichtung, zum anderen sind die Rillen teilweise breiter als ein üblicher Velopneu. Diese Kanaldeckel entpuppen sich als eigentliche „Velofallen“. Immer wieder kommt es deshalb zu gefährlichen Unfällen, indem Fahrräder beim Überfahren der Kanaldeckel in den Rillen blockiert werden. Der Postulant hat diese Erfahrung selbst machen müssen und sich dabei nicht nur schmerzhaft Verletzungen zugezogen, sondern auch sein Velo demoliert. Dasselbe ist schon mehreren Freunden und Bekannten passiert, so dass nicht von einem Einzelfall gesprochen werden kann. In seiner näheren Umgebung hat der Postulant innert kürzester Zeit 3 solcher „Velofallen“ entdeckt (Hallerstrasse, Zähringerstrasse, Frohbergweg).

Der Missstand mit den gefährlichen Kanaldeckeln lässt sich mit geringem Aufwand beheben. Der Gemeinderat wird aufgefordert, die betreffenden Kanaldeckel systematisch entweder quer zur Fahrtrichtung einzusetzen und / oder durch Deckel mit schmälere Rillen zu ersetzen. Bei der Platzierung der Kanaldeckel ist zudem darauf zu achten, dass keine zu breite Rille zum Randstein entsteht.

Bern, 24. Februar 2000

Antwort des Gemeinderats

Die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer ist auch dem Gemeinderat ein grosses Anliegen. Aufgrund der Hinweise im Postulatstext wurden bereits alle mit Parallelrillen versehenen Einlaufroste, bei denen keine baulichen Massnahmen erforderlich waren, quer zur Fahrtrichtung gestellt.

Nach Angaben des Strasseninspektorats gibt es auf dem Stadtgebiet nun noch 102 alte Einlaufroste mit parallelen Rillen, die nur mit baulichen Massnahmen geändert werden können. Viele dieser Abdeckungen befinden sich im Perimeter des Projekts „Grauguss“ und können koordiniert mit diesen Arbeiten während der nächsten 5 Jahre ausgewechselt werden. Was die restlichen Einlaufroste betrifft, so ist vorgesehen, sie im gleichen Zeitraum im Rahmen des betrieblichen Unterhalts zu ersetzen.

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Guisanplatzes wurden zudem neuartige Einlaufroste eingebaut, die zur Zeit getestet werden. Sie sind schmaler als die üblichen Schachtabdeckungen und dadurch an sich velofreundlicher. Hingegen haben sie den Nach-

teil, dass sie leichter verstopfen und vereisen. Fallen die Versuchsergebnisse jedoch positiv aus, sollen die neuen Einlaufroste an den stark frequentierten Velostrecken eingesetzt werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und somit überwiesen.

12 Postulat Fraktion GFL/EVP (Ursula Rudin-Vonwil, GFL): Ökostadt Bern: Informationsblatt zum neuen Abwasserreglement

Antrag Nr. 206

Die Stadt Bern befindet sich gemäss Kapitel 4 des Stadtentwicklungskonzepts STEK auf dem Weg zur "wirtschaftlichen Ökostadt". In den Legislaturrichtlinien 1997 – 2000 bildet allerdings die "Ökostadt" keinen Schwerpunkt.

Die GFL / EVP-Fraktion will diesen Missstand beheben und der sozialen und ökologischen Lebensqualität in der Stadt Bern das notwendige Gewicht verleihen.

Das neue Abwasserreglement soll im Frühling dieses Jahres in Kraft treten. Die Gebühren werden so gestaltet, dass ein Anreiz besteht, unverschmutztes Regenabwasser gemäss eidgenössischen und kantonalen Gewässerschutzvorschriften grundsätzlich über eine Versickerungsanlage in den Boden oder in einen Vorfluter einzuleiten. Dies führt zu einer erheblichen Entlastung der Kläranlagen. Das Abwasserreglement ist nicht nur ein Gebührenreglement, sondern übernimmt auch eine ökologische Verantwortung. Die Bemühungen der Stadt Bern, ökologischen Anforderungen gerecht zu werden, müssen unbedingt intensiv kommuniziert werden. Auf der einen Seite ist es das Recht der Bevölkerung, gut informiert zu werden über das Wie und Warum, und auf der anderen Seite ist es die Pflicht der Gemeinde, die Bevölkerung in ihr Streben mit einzubeziehen. Eine optimale Information der Stadtberner Bevölkerung könnte also zum besseren Verständnis und zur Sensibilisierung beitragen.

Wir bitten den Gemeinderat, ein gut verständliches Infoblatt erarbeiten zu lassen (ähnlich dem Blatt "Gebührenstruktur des Abwasserreglements von 1999 des Tiefbauamtes) mit der Aufforderung zum verantwortungsbewussten Denken und Handeln im Sinne der Ökostadt Bern.

Bern, 24. Februar 2000

Fraktion GFL / EVP (Ursula Rudin Vonwil, GFL), Michael Burri, Eva von Ballmoos, Ueli Stükelberger, Sven Baumann, Verena Furrer, Michael Straub, Peter Stucki, Peter Künzler

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat das vom Stadtrat erlassene Abwasserreglement der Stadt Bern (AWR) auf den 1. April 2000 in Kraft gesetzt. Damit gilt nun das neue, verursachergerechte Gebührenmodell:

Die *einmalige* Anschlussgebühr wird neu auf der Basis der Belastungswerte und der entwässerten befestigten Gebäude- und Hofflächen erhoben.

Bei den *wiederkehrenden*, jährlich zu entrichtenden Gebühren ist ergänzend zur bisherigen verbrauchsabhängigen Mengengebühr (Verbrauchsgebühr pro m³ bezogenem Wasser) seit dem 1. April 2000 auch eine Grundgebühr entsprechend der Grösse des eingebauten Wasserzählers zu bezahlen.

Neu ist auch die *wiederkehrende*, jährlich zu bezahlende Grundgebühr für die Einleitung von Regenabwasser in die öffentlichen Abwasserkanäle. Die Regenabwassergebühr kann erst-

mals für das Jahr 2001 in Rechnung gestellt werden. Zuvor ist bei den ca. 16 500 Liegenschaften in der Stadt Bern die mit einem grossen Aufwand verbundene Datenerhebung betr. die in die Abwasserkanäle entwässerten Flächen durchzuführen.

Besitzerinnen und Besitzer von Liegenschaften, welche die ökologische Verantwortung wahrnehmen, indem sie das unverschmutzte Regenabwasser versickern lassen und die Abwasserkanäle sowie die Reinigungsanlage hierfür nicht beanspruchen, werden gebührendmässig entsprechend entlastet.

Mit der Einführung der neuen Regenabwassergebühr im Jahr 2001 soll im Sinne der Postulatsforderung an die Liegenschaftsverantwortlichen in der Stadt Bern ein Informationsblatt zum neuen Abwasserreglement mit konkreten Hinweisen zur Wahrnehmung der ökologischen Eigenverantwortung verschickt werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und somit überwiesen.

- Die Traktanden 9, 10 und 13 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

Es werden eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, eine Motion, eine Interpellation sowie eine Kleine Anfrage, nämlich:

Motion Marcel Eyer (ARP): Abtretung des Stadttheaters an den Kanton Bern

Das Stadttheater ist nun einmal in Bern, wird aber ausser von Stadtbernerinnen und -bernern auch von Einwohnerinnen und Einwohnern aus der Agglomeration, ja vom ganzen Kanton besucht. Andererseits leistet die Stadt Bern jährlich Beitragszahlungen an das Stadttheater von gegenwärtig über 10 Mio. Franken. Nachdem in anderen Bereichen (Berufsschulen) Abtretungen an den Kanton finanzielle Entlastungen bringen, erachte ich die Abtretung des Stadttheaters als richtig, kann doch mit der Abtretung an den Kanton rund ½ Steuerzehntel eingespart werden. Ich beauftrage deshalb den Gemeinderat, mit dem Kanton Bern Verkaufsverhandlungen oder Abtretungsverhandlungen über das Stadttheater aufzunehmen.

Bern, 21. September 2000

Marcel Eyer (ARP), Ernst Stauffer, Hansjörg Wittwen

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

Die Stadt Bern will im Grundsatz das Velo als Stadtvehikel fördern. Das ist richtig und vernünftig; es sprechen gute Gründe dafür.

Neben erfreulichen Neuerungen kommt es aber immer wieder zu Situationen, die dem Ziel der Veloförderung nicht dienlich sind. Dazu gehört das knappe Angebot an Abstellplätzen. Die Problematik der öffentlich zugänglichen Abstellplätze ist notorisch:

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

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

Sowohl im Bereich Haupteingang Bahnhof als auch hinter der Heiliggeistkirche sind Veloabstellplätze aufgehoben worden; flächengleiche Ersatzstandorte gleicher Qualität stehen nicht zur Verfügung. Völlig ungenügend ist die Informationstaktik im Vorfeld der Aufhebungen: Weder in den Medien noch vor Ort wurde klar und deutlich angekündigt, *wo, wann, was* geschehen würde. Wie dann die Abstellplätze geräumt wurden, spottet jeder Beschreibung.

Wir sind uns bewusst, dass es ohne Aufräumaktionen leider nicht geht. Wir verlangen aber, dass diese von Information und Öffentlichkeitsarbeit begleitet sorgfältig und schonend durchgeführt werden.

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

1. Ist die Problematik der öffentlich zugänglichen Veloabstellplätze in der Innenstadt und insbesondere im Raum Bahnhof dem Gemeinderat bekannt?
2. Weshalb wurde beziehungsweise wird die bestehende Arbeitsgruppe Bike&Ride nicht vorgängig zu den Änderungen und Räumungen konsultiert?
3. Ist der Gemeinderat bereit, eine Arbeitsgruppe zu bestimmen, welche die Entwicklung der Veloabstellplätze in den Bereichen Bahnhof *und* Innenstadt begleitet?

4. Wie gedenkt der Gemeinderat das Problem der Verdrängung (Roller und Motorräder auf Veloabstellplätzen) zu lösen?
5. Wird sich der Gemeinderat bei den SBB als möglicher Partnerin für ein besseres Angebot an Abstellplätzen im Raum Bahnhof einsetzen?
6. Können die Velofahrerinnen und Velofahrer darauf zählen, dass in Zukunft Änderungen bei Veloabstellplätzen in geeigneter Art und Weise publik gemacht werden und allfällig notwendige Räumungen sorgfältig und rücksichtsvoll durchgeführt werden?

Bern, 21. September 2000

Eva von Ballmoos (GFL) / *Oskar Balsiger* (SP), Michael Burri, Ursula Rudin-Vonwil, Pascal Durtschi, Barbara Streit-Stettler, Verena Furrer-Lehmann, Peter Künzler, Michael Straub, Ueli Stückelberger

Kleine Anfrage Ernst Stauffer (ARP): Beschwerde des Gemeinderats beim Bundesgericht gegen den Budgetentscheid des Regierungsrats

Der Gemeinderat der Stadt Bern reagierte höchst ungehalten über den Entscheid des Regierungsrats, die Steuern der Stadt Bern nicht zu erhöhen.

Wie der Presse entnommen werden kann oder muss, erwägen sowohl die Finanzdirektorin wie der Stadtpräsident, dem Gemeinderat zu beantragen, beim Bundesgericht eine staatsrechtliche Beschwerde einzureichen.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wie hoch werden die Kosten für eine solche Beschwerde geschätzt, unter Anrechnung der Arbeitszeit von Behörde und Verwaltung?
2. Werden die Kosten für eine solche offensichtlich erfolglose Beschwerde der Stadt überbürdet?
3. Wenn Nein, wer bezahlt dann?

Bern, 21. September 2000

Ernst Stauffer (ARP)

Schluss der Sitzung 22.30 Uhr

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *René Zimmermann*

Die Protokollführerin: *Tina Maurer*