



Protokoll Nr. 34

Sitzung von Donnerstag, 22. Juni 2000, 14.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident René Zimmermann

Anwesend:

Ernst Aebersold	Regula Keller	Erich Ryter
Raymond Anliker	Blaise Kropf	Doris Schneider
Sven Baumann	Peter Künzler	Beat Schori
Margrith Beyeler	Annemarie Lehmann	Rolf Schuler
Peter Blaser	Leslie Lehmann	Rudolph Schweizer
Walter Christen	Peter Linder	Peter Sigerist
Marie-Louise Durrer	Edith Lörtscher	Franco Sommaruga
Marcel Eyer	Liselotte Lüscher	Sylvia Spring Hunziker
Marcel Fankhauser	Markus Lüthi	Christoph Stalder
Othmar Feller	Anton Maillard	Ernst Stauffer
Thomas Fuchs	Irène Marti Anliker	Ueli Stückelberger
Verena Furrer-Lehmann	Mario Marti	Béatrice Stucki
Hans Ulrich Gränicher	Barbara Mühlheim	Margrit Stucki-Mäder
Rolf Häberli	Christoph Müller	Peter Stucki
Ruedi Hofer	Rosmarie Okle Zimmermann	Katharina Suter
Urs Jaberg	Edith Olibet	Margrit Thomet
Daniele Jenni	Lydia Riesen	Catherine Weber
Alfred Jordi	Heinz Rub	Kurt W. Weyermann
Michael Jordi	Ursula Rudin-Vonwil	Hansjörg Wittwen
Heinz Junker	Kurt Rüeegsegger	Andreas Zysset
German Kalbermatten		

Entschuldigt:

Thomas Balmer	Michael Burri	Edith Madl Kubik
Oskar Balsiger	Adrian Haas	Ruth Rauch
Markus Blatter	Ueli Haudenschild	Annemarie Sancar
Konrad Bossart	Stephan Hügli	Michael Straub
Annette Brunner	Esther Kälin Plézer	Hans-Ulrich Suter
Peter Bühler	Andreas Krummen	Eva von Ballmoos

Vertretung des Gemeinderats:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Alfred Neukomm
Claudia Omar
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Ursula Begert

Traktanden

1.	Protokollgenehmigung (Protokolle Nrn. 25 und 26 vom 4. Mai 2000, Nrn. 27 und 28 vom 11. Mai 2000)	--
2.	Ersatzwahl in die Reformkommission NSB (Ryter)	--
3.	Sanierung der Schulanlage Spitalacker; Kreditabrechnung (Suter/Guggisberg)	268
4.	Schulanlage Stapfenacker: Gesamtsanierung; Kreditabrechnung (Hügli/Guggisberg)	110
5.	Hallenbad Wyler: Sanierung der Wärmeerzeugung und der Duschen; Kreditabrechnung (Rauch/Guggisberg)	269
6.	Eigerstrasse: Sanierung des Viadukts beim Neubau Titanic II; Kreditabrechnung (Suter/Guggisberg)	77
7.	Gehwege Waldmannstrasse / alte Murtenstrasse inklusive Projekterweiterung Eichholzstrasse; Kreditabrechnung (FIKO/Guggisberg)	66
8.	Liebegg / Obstberg: Kanalnetzsanierung; Kreditabrechnung (Christen/Guggisberg)	113
9.	Ersatz der Kanäle im Obstberg; Kreditabrechnung (Rauch/Guggisberg)	112
10.	Erwerb und Nutzung des Gärtnereiareals Neubrückstrasse 83 (Parzelle Nr. 2545); Kreditabrechnung (Beyeler/Guggisberg)	111
11.	Liegenschaften Laupenstrasse 45 – 51 (Villette): Instandsetzung; Kreditabrechnung (Jaberg/Guggisberg)	114
12.	Ausbau der Bau- und Bodendatei im Stadtplanungsamt; Kreditabrechnung (Christen/Guggisberg)	222
13.	Interpellation Peter Stucki (EVP): Geplante Aufhebung des ganzjährigen Blumenverkaufs auf dem Bremgartenfriedhof (Guggisberg)	122
14.	Interpellation Kurt W. Weyermann (FDP): Verkehrsberuhigung vor Sicherheit (Wasserfallen)	276
15.	Interpellation Raymond Anliker (SP): APOLLO – eine erste Zwischenbilanz (Wasserfallen)	19
16.	Interpellation Catherine Weber (GB): Verkehrsberuhigende und kinderfreundliche Massnahmen im Lorrainequartier (Wasserfallen)	123
17.	Interpellation Kurt Rüegsegger (FPS): Zufahrten in die Aarberggasse (Wasserfallen)	135
18.	Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Rot oder grün – Sicherheit auf der Wankdorfkreuzung (Wasserfallen)	125
19.	Interpellation Marcel Eyer (ARP): Entfernung Rettungsgeräte bei der Aare (Wasserfallen)	136
20.	Interpellation Doris Schneider (GB): Reorganisation der Badebetriebe – und der Campingplatz Eichholz? (Wasserfallen)	143
21.	Interpellation Annemarie Sancar (GB): Stau bei den Einbürgerungen (Wasserfallen)	142
22.	Erdgas-Röhrenspeicher beim Forsthaus Eymatt: Kredit für Mitbenutzung (Miete mit Kaufoption) (Rub/Neukomm)	120
23.	Interfraktionelle Motion SP, GFL/EVP, GB/JA! (Edith Madl Kubik, Sven Baumann, Blaise Kropf): Verkehrsberuhigung in der Länggasse: Variante zum Neufeldzubringer (Guggisberg)	161
24.	Motion Fraktion FDP (Christoph Müller / Urs Jaberg / Thomas Balmer): Stop der Stadtentvölkerung – Wohnen in Bern (WiB): Arrondierte Planung in Oberbottigen (Guggisberg)	129
25.	Motion Fraktion FDP (Christoph Müller / Urs Jaberg / Thomas Balmer): Stop der Stadtentvölkerung – Wohnen in Bern (WiB): Marktgerechte Planung in Oberbottigen (Guggisberg)	130

26.	Motion Planungs- und Verkehrskommission (Margrit Stucki-Mäder, SP): Brünnenplanung: Betriebs- und Gestaltungskonzept für das Basis-, Über- gangs- und Quartierstrassennetz in Bümpliz / Bethlehem / Bottigen – Reali- sierungs- und Kreditvorlage (Guggisberg)	126
27.	Fristverlängerungen für erheblich erklärte Motionen, denen bisher noch nicht Folge geleistet werden konnte (Guggisberg)	150
28.	Teilrevision des Reglements über die Gebührenerhebung durch die Stadt- verwaltung Bern; Parkierungsgebühren (Stückelberger/Wasserfallen)	279
29.	Interpellation Ueli Haudenschild (FDP): Verdrängung des Durchgangsver- kehrs aus den Hauptachsen: Aus den Augen, aus dem Sinn? (Wasserfallen)	258
30.	Motion Oskar Balsiger (SP): Trockener Sattel, Spass am Velofahren: eine moderne Politik im Bereich Velo, Parkieren machts möglich (Wasserfallen)	128
31.	Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Reduktion der LKW-Fahrten durch Bern- Ost (Wasserfallen)	127
32.	Postulat Liselotte Lüscher (SP): Zum Jahr des älteren Menschen: Über- prüfung der Phasen bei Übergängen mit Ampeln (Wasserfallen)	263
33.	Postulat Andreas Hofmann (SP): Velogegegenverkehr auf der Schänzlihalde erlauben (Wasserfallen)	259
34.	Postulat Fraktion SP (Liselotte Lüscher): Der Eigerplatz, ein „Erger“ – Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger oder: am Eigerplatz ist Rot gleich Grün (Wasserfallen)	58

Die Reihenfolge der Behandlung der Traktanden richtet sich nach der Präsenz der Vorstös-
serinnen und Vorstösser.

Ordentliche Traktanden

1 Protokollgenehmigung

Vorsitzender *René Zimmermann*: Im Protokoll Nr. 26 vom 4. Mai 2000, schlägt die Stadtschreiberin aus formellen Gründen vor, den Beschluss zum Reklamereglement auf Seite 597 folgendermassen zu formulieren. „Der Stadtrat beschliesst mit 45 zu 29 Stimmen, das Reklamereglement gemäss Artikel 46 der Gemeindeordnung den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.“

Zum Protokoll Nr. 27 vom 11. Mai 2000, Seite 624: Stephan Hügli wünscht, dass sein Votum ausführlicher protokolliert wird. In der 3. Zeile ist wie folgt zu formulieren: „Ein Vorstoss zur Schuldirektion: Eingriff in die Kompetenz der Schulkommission oder zur Fürsorge- und Gesundheitsdirektion, Räucheranlagen“.

Mit diesen Korrekturen sind die Protokolle Nrn. 25 und 26 vom 4. Mai 2000, Nrn. 27 und 28 vom 11. Mai 2000 mit Dank an die Verfasserinnen und Verfasser genehmigt.

2 Ersatzwahl in die Reformkommission Neue Stadtverwaltung Bern (NSB)

Als Ersatz für Ernst Stauffer wird Erich Ryter (SVP) in die Reformkommission NSB gewählt.

- Die Traktanden 3 bis 12 werden gemeinsam behandelt. -

3 Sanierung der Schulanlage Spitalacker; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 268

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Sanierung der Schulanlage Spitalacker.

Bewilligter Kredit gemäss Gemeindebeschluss vom 8.9.1991	Fr.	11 680 000.00
Effektive Baukosten	Fr.	10 067 168.20
Kreditrest	Fr.	1 612 831.80

4 Schulanlage Stapfenacker: Gesamtsanierung; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 110

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Schulanlage Stapfenacker, Gesamtsanierung.

Bewilligter Kredit gemäss Gemeindebeschluss vom 2.12.1990	Fr.	14 875 000.00
Effektive Baukosten	Fr.	14 441 597.00
Kreditrest	Fr.	433 403.00

5 Hallenbad Wyler: Sanierung der Wärmeerzeugung und der Duschen; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 269

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Hallenbad Wyler, Sanierung der Wärmeerzeugung und der Duschen.

Bewilligter Kredit gemäss SRB Nr. 199 vom 14. Mai 1998	Fr.	490 000.00
Effektive Baukosten	Fr.	448 194.20
Kreditrest	Fr.	41 805.80

6 Eigerstrasse: Sanierung des Viadukts beim Neubau Titanic II; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 77

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung für die Sanierung des Viadukts beim Neubau Titanic II über Fr. 385 636.45.

Bewilligter Kredit gemäss SRB vom 18. Januar 1996	Fr. 400 000.00
Effektive Baukosten gemäss Abrechnung	Fr. 385 636.45
Kreditrest (3.59%)	Fr. 14 363.55

7 Gehwege Waldmannstrasse / alte Murtenstrasse inklusive Projekterweiterung Eichholzstrasse; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 66

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung für die Gehwege Waldmannstrasse / alte Murtenstrasse inkl. Projekterweiterung Eichholzstrasse über Fr. 409 984.25.

Bewilligter Kredit gemäss SRB Nr. 142 vom 29. April 1993	Fr. 410 000.00
Baukosten gemäss Abrechnung	Fr. 409 984.25
Kreditrest	Fr. 15.75

8 Liebegg / Obstberg: Kanalnetzsanierung; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 113

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Liebegg / Obstberg, Kanalnetzsanierung

Bewilligter Kredit gemäss SRB vom 14. Januar 1988	Fr. 1 685 000.00
Effektive Kosten	Fr. 1 541 073.00
Kreditrest (8.54%)	Fr. 143 927.00

9 Ersatz der Kanäle im Obstberg; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 112

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Ersatz der Kanäle im Obstberg.

Bewilligter Kredit gemäss SRB vom 14. Januar 1988	Fr. 1 725 000.00
Effektive Kosten	Fr. 1 360 643.95
Kreditrest (21.1%)	Fr. 364 356.05

10 Erwerb und Nutzung des Gärtnereiareals Neubrückstrasse 83 (Parzelle Nr. 2545); Kreditabrechnung

Antrag Nr. 111

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung über den Erwerb und die Nutzung des Gärtnereiareals Neubrückstrasse 83 (Parzelle Nr. 2545).

Bewilligter Kredit	Fr. 571 000.00
Effektive Kosten gemäss Abrechnung	Fr. 567 843.20
Kreditrest (0.55 %)	Fr. 3 156.80

11 Liegenschaften Laupenstrasse 45 – 51 (Villette): Instandsetzung; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 114

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Liegenschaften Laupenstrasse 45-51 (Villette), Instandsetzung.

Bewilligter Kredit gemäss Gemeindebeschluss

vom 28. September 1980

Fr. 3 500.000.00

Effektive Baukosten

Fr. 3 007 107.35

Kreditrest

Fr. 492 892.65

Urs Jaberg (FDP) hatte den Auftrag, das Geschäft Laupenstrasse 45 – 51 anzuschauen und in der FIKO zu vertreten. Eigentlich ist an dieser Kreditabrechnung nichts zu bemängeln. Er möchte darauf aufmerksam machen, dass insbesondere bei der Liegenschaft Laupenstrasse 45, der Ertragswert der Liegenschaft ausserordentlich schlecht ist. Urs Jaberg hat sich die Angaben geben lassen. Sie sind vertraulich. Darum nennt er auch keine Zahlen. Hingegen möchte er darauf hinweisen, dass er ein Postulat eingereicht habe. Er möchte damit anregen, dass für die Liegenschaften an der Laupenstrasse – das sind 4-5 markante Liegenschaften – welche unter Schutz gestellt worden sind, ein Konzept erarbeitet wird. Die Stadt kann es sich nicht leisten, dass sie Häuser verwaltet, die derart einen schlechten Ertrag ergeben. Ihr dürft nicht von der Annahme ausgehen, die Liegenschaften seien jetzt für alle Zeiten wunderbar renoviert. Man hat nur das absolute Minimum gemacht, damit diese Häuser nicht am wachsenden Schaden sind. Die Minderkosten, die die Kreditabrechnung ausweist, sind nicht etwa Einsparungen, sondern einfach Minderleistungen. Mit diesen Häusern muss etwas gehen. Es muss ein Konzept erarbeitet werden. Renoviert ist einzig und alleine die Liegenschaft Laupenstrasse 49 (Sozial-Psychiatrische Klinik, SPK). Beim Haus Nr. 45 insbesondere, ist ein grosser Handlungsbedarf. Urs Jaberg hofft, dass der Stadtrat daran denkt, wenn das erwähnte Postulat behandelt wird.

12 Ausbau der Bau- und Bodendatei im Stadtplanungsamt; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 222

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Ausbau der Bau- und Bodendatei im Stadtplanungsamt über Fr. 264'711.25.

Bewilligter Kredit gemäss SRB Nr. 278 vom 27.10.1994

Fr. 265 000.00

Effektive Kosten

Fr. 264 711.25

Kreditunterschreitung

Fr. 288.75

Daniele Jenni (GPB): Im Kapitel "Allgemeines" wird folgendes festgehalten: „...um die Daten auch mit dem Bürokommunikations-PC kartographisch rasch und entsprechend auswerten und darstellen zu können, wurde eine Visualisierungssoftware angeschafft...“. Das wäre doch ein Gegenstand, welchen man auch im städtischen Intranet und Internet darstellen könnte. Wann gedenkt der Gemeinderat das zu machen und hat er überhaupt die Absicht dazu? Diese Ausgaben sind sehr sinnvoll und die Angaben wären für viele auch sehr gut verwendbar.

Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg* (CVP) dankt für die Anträge auf Zustimmung zu diesen Kreditabrechnungen. Er möchte Herrn Stadtrat Urs Jaberg mitteilen, dass er die Bemerkung wegen der Liegenschaft Laupenstrasse 45 selbstverständlich aufnehme. Das wird auch der Gegenstand des Postulats sein, das eingereicht wurde. Er wird dazu Stellung nehmen und auch versuchen darzustellen, wie es weiter geht. Betreffend Internet kann Adrian Guggisberg antworten, dass es in die gleiche Richtung geht, wie der Stadtpräsident zu seiner Frage anlässlich der Behandlung des Verwaltungsberichts geantwortet hat. Die Planungs- und Baudirektion ist daran, die ganzen Planwerke aufzubereiten und so EDV-mässig

zu erfassen, damit man es zu einem geeigneten Zeitpunkt aufs Internet schalten kann. Dies ist ein Prozess, der eine Weile dauert und der Herr Stadtpräsident hat bereits erwähnt, dass es Geld kostet. Alle diese Arbeiten, die wir im Stadtplanungsamt wie im Vermessungsamt machen, sind auf dieses Ziel ausgerichtet.

Beschluss

Die 10 Kreditabrechnungen sind nicht bestritten und somit genehmigt.

13 Interpellation Peter Stucki (EVP): Geplante Aufhebung des ganzjährigen Blumenverkaufs auf dem Bremgartenfriedhof

Antrag Nr.122

Im Rahmen des Bau- und Reorganisationsprojekts auf dem Bremgartenfriedhof soll der ganzjährige Verkauf von Blumen durch die Stadtgärtnerei eingestellt werden. Geplant ist nur noch ein Verkauf an wichtigen Feiertagen. Die Stadt will also im Rahmen der Sparmassnahmen erneut eine ihrer Dienstleistungen abschaffen. Vor allem ältere und auswärtige Besucherinnen und Besucher schätzen die Möglichkeit, hier Blumen zu kaufen, sehr. In der näheren Umgebung des Friedhofs hat es nur wenige private Blumenläden.

Fragen an den Gemeinderat:

1. Warum wird der ganzjährige Blumenverkauf eingestellt?
2. Wie gross sind die finanziellen Einsparungen pro Jahr, die durch die Schliessung des Blumenladens erzielt werden?
3. Wann soll der Laden geschlossen werden?
4. Wie werden die Angestellten weiterbeschäftigt?
5. Kennt der Gemeinderat die Reaktionen aus der Bevölkerung?
6. Wie ist der Blumenverkauf auf den anderen Friedhöfen der Stadt Bern geregelt?
7. Was geschieht mit den Treibhäusern auf dem Bremgartenfriedhof?

Bern, 20. Januar 2000

Antwort des Gemeinderats

Zur Sache ist einleitend festzuhalten, dass die Stadtgärtnerei – wie praktisch alle Teile der Stadtverwaltung – in den letzten Jahren aus bekannten Gründen zu erheblichen Einsparungen verpflichtet werden musste. Im Zuge diverser Sparrunden wurde der Bruttoaufwand um rund 2 Mio. Franken reduziert, und die Zahl der Stellen ging seit der Zusammenlegung der Friedhöfe mit der Stadtgärtnerei um mehr als 30 zurück. Nun sind, gestützt auf die Beschlüsse im Zusammenhang mit dem Runden Tisch und der Portfolioanalyse, weitere Massnahmen zu einer Kostensenkung um insgesamt 1,4 Mio. Franken bis Ende 2002 zu treffen. Gleichzeitig gilt es, die Arbeitszeitreduktion von 42 auf 40 Wochenstunden ohne Anstellung zusätzlichen Personals umzusetzen, was einer effektiven Einsparung von Fr. 700 000.00 entspricht.

Zu Frage 1:

Der im Rahmen des Projekts OPTA an die Stadtgärtnerei erteilte Auftrag, die drei Blumenläden in den Friedhöfen kostendeckend zu führen, konnte bisher nicht erfüllt werden. Er ist unter den gegebenen Voraussetzungen (Lage der Läden, beschränktes Verkaufspotenzial, starke Frequenzschwankungen, etc.) auch gar nicht erfüllbar, wie eingehende Abklärungen einer neutralen Fachstelle ergeben haben. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Spardrucks erachtet der Gemeinderat ein jährliches Defizit des Blumenladens und der Produktion im Bremgartenfriedhof in der Grössenordnung von ca. Fr. 100 000.00 pro Jahr als nicht mehr tragbar. Der Blumenladen liegt hier im Vergleich zu denjenigen auf den anderen Friedhöfen sehr ungünstig und ist zudem am schlechtesten ausgebaut. Die Kosten für eine umfassende Sanierung der bestehenden Produktions- und Verkaufsanlagen stünden in keinem Verhältnis zu den Einnahmen, die sich in einem erneuerten, vollwertigen und ganzjährig geöffneten

Blumenladen erzielen liessen. Wie im Vortrag Nr. 277 vom 8. Dezember 1999 dargelegt, soll der Blumenverkaufsladen im Bremgartenfriedhof deshalb nur noch in reduziertem Umfang betrieben werden.

Zu Frage 2: Das Defizit des Blumenladens im Bremgartenfriedhof betrug 1998 rund Fr. 64 500.00 und 1999 ca. Fr. 129 000.00. Die Einsparungen bei einer Schliessung des Blumenladens betragen pro Jahr also etwa Fr. 100 000.00. Das Defizit fällt unter anderem deshalb so hoch aus, weil auf dem Bremgartenfriedhof nicht der Blumenladen, sondern das Krematorium die Urnennischen mit Blumen versorgt und die Stadtgärtnerei demzufolge in diesem Bereich weniger Umsatz machen kann.

Zu Frage 3: Die Schliessung erfolgt voraussichtlich per Ende 2000.

Zu Frage 4: Die Angestellten des Blumenladens übernehmen innerhalb der Stadtgärtnerei gärtnerische Aufgaben in einem der drei Friedhöfe oder der drei Kreisstützpunkte.

Zu Frage 5: Bis jetzt sind einige wenige negative Reaktionen in schriftlicher Form bei der Planungs- und Baudirektion und bei der Stadtgärtnerei eingegangen. Sie wurden schriftlich beantwortet. Im Blumenladen selbst haben sich einige Kundinnen und Kunden direkt beim Personal über die angekündigte Schliessung beklagt und ihr Bedauern geäussert.

Zu Frage 6: Im Schosshaldenfriedhof wird mit einem personellen Minimalbestand weiterhin ganzjährig ein Blumenladen betrieben; die Pflanzenproduktion besteht nicht mehr.

Auf dem Friedhof Bümpliz sind sowohl der Blumenladen als auch die Pflanzenproduktion noch voll in Betrieb. Die stark defizitäre Produktion soll jedoch im Rahmen der Sparmassnahmen gemäss Portfolioanalyse ebenfalls eingestellt werden. Der Blumenladen wird vorderhand weiter geführt. Er liegt an einem günstigen Standort und kann im bestehenden Gebäude mit vernünftigem Aufwand modernisiert werden.

Zu Frage 7: Die alten Kastenanlagen, das Tunnelgewächshaus sowie das kleinere Glasgewächshaus werden abgebrochen. An die frei werdende Stelle wird die Kompostierungsanlage verlegt, welche sich zurzeit auf gepachtetem Land beim ehemaligen Seruminstitut befindet. Durch die Verlegung kann der jährliche Pachtzins von Fr. 14 000.00 eingespart werden.

Das grössere Glasgewächshaus bleibt möglicherweise bestehen und kann künftig als Stauraum für Dekorationspflanzen sowie für Pflanzen während der Anpflanz- und Verkaufszeiten verwendet werden, während der bisherige Stauraum als Maschinenunterstand für den aufzuhebenden Stützpunkt Fellerstrasse dient.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. –

Peter Stucki (EVP) bedauert, dass die Antwort erst heute vorliegt und dass dieses Geschäft erst heute diskutiert wird, nachdem der Kredit schon vor längerer Zeit behandelt wurde. Er versteht, dass man ein Defizit von 100 000 Franken pro Jahr schlecht vertreten kann. Aber er fragt sich schon auch, ob es nicht möglich wäre, ein wenig wirtschaftlicher zu geschäften und den Blumenladen so zu führen, dass ein weniger grosses Defizit entstanden wäre. Mit der Schliessung des Blumenladens baut die Stadt eine weitere Dienstleistung, – wenn auch eine kleine - aber für die Betroffenen eine wichtige Dienstleistung ab. Darum ist es verständlich, wenn sich immer mehr Bürgerinnen und Bürger fragen, was eigentlich mit ihren Steuern passiert, wenn hier und da ein wenig abgebaut wird, man da wieder etwas weg nimmt und am Schluss das Gefühl bleibt: "Wofür zahlen wir überhaupt noch Steuern in dieser Stadt, wenn wir nichts mehr dafür bekommen". Diese Frage kann man sich schon langsam stellen. Die Antwort zur Frage 5 ist unterdessen ziemlich veraltet. Er möchte den Gemeinderat anfragen, ob er von der Unterschriftensammlung weiss, welche in der Stadt durchgeführt wurde? Ob er weiss, wieviele Unterschriften zusammen kamen und wie er gedenkt, mit dem Anliegen umzugehen? Von der Antwort vom Gemeinderat ist er teilweise befriedigt. Mit der Schliessung nicht.

Walter Christen (SP) findet es unglaublich, wenn sich der Gemeinderat in der Antwort brüstet, dass er 30 Stellen abgebaut hat und seine angeblichen Sparmassnahmen hauptsächlich in den unteren Personalbereichen – eben einmal mehr – durchzieht. Zum Anderen trifft er mit diesen Massnahmen ältere behinderte Mitmenschen. Von einer sozialen Verpflichtung in der Stadt Bern, auch wenn es hier "nur" um ein Blumenlädeli geht wie man meinen könnte, will man offenbar Abschied nehmen oder nichts mehr davon wissen. Walter Christen kommt

zu einigen Fragen, welche man nicht so im Raum stehen lassen kann. Frage 1: Man versteckt sich im OPTA-Projekt, oder hat man dort Tausende von Franken fehl investiert? Trotz dieser Tatsache versteckt man sich immer noch hinter dem Projekt. Man anerkennt zwar auf Grund von eingehenden Abklärungen durch neutrale Fachstellen, dass alleine der Verkauf in den Friedhöfen nicht kostendeckend geführt werden kann. Das bedeutet aber gleichzeitig, dass niemand Interesse hat, diese Dienstleistung zu erbringen. Gerade darum wird es eine Dienstleistungsverpflichtung für die Mitbürgerinnen und Mitbürger. Peter Stucki hat bereits gesagt, dass wenn man den Mitbürgerinnen und Mitbürgern immer weniger Dienstleistungen zur Verfügung stellt, sich diese immer mehr fragen, wofür bezahle ich Steuern, ich ziehe aus und gehe dorthin, wo ich es bekomme. Die 100 000 Franken seien nicht tragbar. Man hat aber offenbar genügend Geld um Assessments zu machen. Man verfügt offenbar über genügend Geld für ein Projekt hier und ein Projektli da, aber Dienstleistungen im kleinen Bereich, die die Kleinen, die sozial Schwächsten treffen, baut man ab. Weiter gilt es auch, das Ganze vernetzt anzuschauen. Es geht noch um mehr als nur um den Blumenverkauf. Es geht um Beratung und Betreuung von älteren Leuten am Ort. Das ist eine äusserst wichtige Aufgabe. Es geht sogar soweit, dass Stadtgärtnerinnen und Stadtgärtner eine seelsorgerische Aufgabe am Ort übernehmen. Und es ist doch keine Frage, ob sie zugleich noch Blumen produzieren und verkaufen. Betrachtet man das Ganze noch aus dem Blickwinkel der Flexibilität von der Unternehmung selbst, indem dass eine Grabbepflanzung gewinnbringend ist. Also muss man Produktion, Verkauf, Bepflanzung vernetzt anschauen und so wird nämlich überhaupt nichts gespart. So ist es ein 0-Summenspiel. In vergleichbaren anderen Städten wie Basel, Biel, Lausanne, St. Gallen und Schaffhausen – um nur einige zu nennen – hat man das erkannt. Also, was man in Bern eigentlich einstellt, wird in anderen Orten als eine unumgängliche und selbstverständliche Dienstleistung für die Bevölkerung betrachtet. Frage 5: Es haben sich scheinbar nur einige Kunden beschwert. Es haben sich Tausende beschwert! Nicht nur einige. Nächsten Mittwoch wird die Petition eingereicht und es wird eine fünfstellige Zahl sein. Die Fragen 6 und 7: Wir haben nichts dagegen, dass man Synergien nutzt, dass man Arbeitsabläufe vereinfacht und die Produkte möglichst günstig herstellt. Aber man könnte die Anstrengung unternehmen, dass das möglich wäre. Zum anderen darf man einen wichtigen Punkt auch nicht vergessen: Es werden zur Zeit drei Topfpflanzen- und Schnittblumengärtnerinnen und -gärtner in der Stadtgärtnerei ausgebildet. Das ist ein wichtiger Faktor. Es ist eine "Pflästerli-Politik" wenn wir so weiterfahren. Eine "Pflästerli-Politik" welche sich nicht bezahlt macht.

Thomas Fuchs (JSVP) meint, dass Walter Christen jetzt natürlich provoziert hat. Er versteht seine Bedenken. Einerseits kann man nicht Steuern verlangen und nichts mehr anbieten. Die 10 000 Leute, die offenbar unterschrieben haben, würden doch besser einmal im Jahr eine Blume kaufen. So wäre nämlich die Diskussion, ob der Blumenladen rentiert oder nicht, überflüssig.

Kurt W. Weyermann (FDP): Für was zahlen wir Steuern? Er ist auch der Meinung, dass die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bern für irgendetwas Steuern zahlen, aber die Bürgerinnen und Bürger zahlen nicht Steuern, damit wir ein Defizit machen mit einem Blumenverkauf. Das ganz sicher nicht. Es ist ja hier ganz klar erwiesen, dass es eben defizitär ist. Wenn jemand Blumen nicht gewinnbringend züchten und verkaufen kann, dann liegt es halt wirklich am Management. Das muss nicht der Steuerzahler in Ordnung bringen. Zu dieser Petition: Eine fünfstellige Zahl von Petitionären hätten diese unterschrieben. Kurt Weyermann habe beruflich im Bremgartenfriedhof zu tun gehabt. Es kamen sehr viele Leute. Die Leute von der Gärtnerei und vom Blumenladen haben die Kunden alle zum unterschreiben animiert. Aber was haben die guten Leute in der Taschen mit getragen? Blumen! Wo haben sie denn diese Blumen her? Die haben sie von der Migros oder vom Coop oder sonst irgendwo gekauft. Thomas Fuchs hat es ja ganz klar gesagt. Wenn alle diese Leute, die diese Petition unterschreiben haben nur dort Blumen kaufen würden, würde der Laden sogar rentieren.

Gemeinderat *Adrian Guggisberg* hat sich die Frage "Blumenladen Bremgartenfriedhof" nicht einfach gemacht. Er hat verschiedene Varianten geprüft. Er hat geschaut, ob man den Blumenladen Externen übergeben könnte. Leider hat der Gemeinderat keine Interessenten ge-

funden, die diesen Blumenladen führen möchten. Auch das Umfeld hat er angeschaut. Festgestellt wurde, dass im Raum Bremgartenfriedhof einige Blumenläden sind, welche bereits für den Bremgartenfriedhof Blumen liefern können. Der Gemeinderat hat auch geprüft, welche Investitionen es für den Blumenladen bräuchte und hat auch geprüft, ob man aus dem Tramhüsli einen Blumenladen machen könnte. Er muss gestehen, dass leider keine andere Möglichkeit übrig geblieben ist, als ganz klar zu sagen, dass der Blumenverkauf in der Form, wie man ihn hier gewöhnt ist, unter dem Gesichtspunkt vom Sparauftrag, den wir vom Stadtrat erhalten haben, eingestellt werden muss. Der Gemeinderat hat auch festgestellt, dass es Leute gibt, die das bedauern. Es sind einige. Wir müssen auch feststellen, dass heute viele Leute bereits mit den Blumen auf den Friedhof kommen. Es ist nicht mehr so wie früher, dass die Blumen vor allem auf dem Friedhof gekauft werden. Das hat zu dieser Lösung bewogen, wie der Gemeinderat auch bereits beim Projektierungskredit Bremgartenfriedhof gesagt hat. Für die Zeit vor den hohen Festtagen soll ein Blumenverkauf aufrecht erhalten werden, aber sonst, zu flauen Zeiten, muss auf diese Dienstleistung verzichtet werden. Er möchte Stadtrat Christen sagen, dass seine Vorwürfe doch unberechtigt sind. Der Gemeinderat bekam einen Sparauftrag vom Stadtrat und er schaut, wie er den umsetzen kann, ohne dass Leute entlassen werden. Da kann er die Hand dafür ins Feuer legen. Das ist passiert. Aber man muss einfach auch Lücken finden, und die Möglichkeiten ausloten, wie man dem Sparauftrag gerecht werden kann. Der Verzicht auf den Blumenladen Bremgartenfriedhof ist jetzt so eine Nische, die wir gefunden haben. Mit relativ geringen Schwierigkeiten und geringem Schmerz kann man gewisse Einsparungen einbringen. Es sind keine Entlassungen damit verbunden. Zur Petition: Der Inhalt ist Gemeinderat Guggisberg noch nicht bekannt, er geht davon aus, dass diese Petition den Friedhof Bümpliz betrifft und nicht den Bremgartenfriedhof. Auf Grund der Situation und der Petition muss man über den Friedhof Bümpliz reden, aber beim Bremgartenfriedhof möchte der Gemeinderat am Kurs festhalten. Er hat das als verträglich betrachtet.

14 Interpellation Kurt W. Weyermann (FDP): Verkehrsberuhigung vor Sicherheit

Antrag Nr. 276

Mit der Sanierung des Strassenbelages auf der Bahnhofunterführung Neuengasse und den damit verbundenen Verkehrsmassnahmen wurde einige Male festgestellt, dass in den Hauptverkehrszeiten die stehenden Fahrzeugkolonnen den Einsatz der Feuerwehr- und der Ambulanzfahrzeuge stark beeinträchtigen. So standen zum Beispiel am 17. August 1999 drei Feuerwehrwagen mit Blaulicht und Martinshorn in der Autoschlange, die von der Schützenmatte bis zum Bahnhof reichte, still. Zu diesem Zeitpunkt waren zwei Fahrspuren, im Bereich Einmündung Aarberggasse bis Bahnhof benützbar. Im Wissen, dass die definitive Lösung nur noch eine Fahrspur vorsieht, wird der Gemeinderat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass die Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Bollwerk dazu führen werden, dass die Interventionszeiten der Rettungsdienste stark verlängert werden?
2. Wer trägt die Verantwortung, wenn Rettungsmannschaften durch die wenig sinnvollen Verkehrsberuhigungsmassnahmen nicht rechtzeitig auf einem Brandplatz oder Unfallort eintreffen und dadurch Menschen zu Schaden kommen?
3. Ist sich der Gemeinderat auch bewusst, dass sich die Interventionszeiten der Rettungsmannschaften stark verlängern werden und die Vorgaben nach NSB nicht mehr erreicht werden können?
4. Wie will der Gemeinderat unter diesen Umständen den Sicherheitsstandard, wie es sich die Einwohner der Stadt Bern gewohnt sind, weiterhin sicherstellen?

Bern, 16. September 1999

Antwort des Gemeinderats

Vom 5. Juli bis 21. November 1999 haben Bauarbeiten auf der Fahrbahn über der Neuen-gass-Unterführung die Reduzierung von vier auf zwei Fahrspuren bedingt.

Es trifft zu, dass tatsächlich einige Male in Verkehrsspitzenzeiten grössere stehende Fahrzeugkolonnen den Einsatz der Notfalldienste stark beeinträchtigten.

Die Polizeidirektion (Verkehrsinspektorat und Stadtpolizei) hat die notwendigen Massnahmen angeordnet, um den motorisierten Individualverkehr wegen der Baustellen in der Innenstadt bereits weiter draussen in den Quartieren – noch mehr als üblich – zu drosseln. Deshalb konnte die Anzahl eigentlicher Verkehrszusammenbrüche in der Innenstadt klein gehalten werden. Hingegen wurden vermehrt Verkehrsprobleme z.B. im Stadtteil Mattenhof-Villette festgestellt.

Nach der Fertigstellung der Bauarbeiten an der Neuengass-Unterführung wird der Verkehr wieder in jeder Richtung zweispurig geführt.

Auch das vom Volk genehmigte KÜL-Projekt weist beim Bahnhof-/Bubenbergplatz je zwei Fahrspuren pro Richtung auf. Im Bollwerk ist Richtung Bahnhof-/Bubenbergplatz in der Zufahrt nur noch eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr neben einem Velostreifen und einer für die Notfalldienste benutzbaren Busspur vorgesehen. Mit diesen Massnahmen werden die Notfalldienste nicht behindert. Zusammen mit der Modernisierung der Verkehrssteuerung und den neuen Anmelde- und Abmeldemitteln der Notfalldienste wird deren Situation verbessert.

Entscheidend für einen geordneten Verkehrsfluss wird allerdings auch in Zukunft sein, wann und wo welche Verkehrseinschränkungen – durch Baustellen oder durch Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmassnahmen – angeordnet werden.

Zu Frage 1:

Im Bollwerk sind zur Zeit keine eigentlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorgesehen. Das Öffentlichkeitsforum hat vorgeschlagen, einen sogenannten Verkehrsversuch mit nur je einer Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr auf dem Bahnhof-/Bubenbergplatz durchzuführen. Dabei müsste allerdings unbedingt vorgängig detailliert studiert werden, welche Vorkehrungen getroffen werden müssten, damit zu keiner Zeit eine Behinderung der Notfalldienste auftreten kann. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretungen aller betroffenen Direktionen hat entsprechende Arbeiten bereits aufgenommen.

Zu Frage 2:

Die Rettungsmannschaften formulieren ihre Bedürfnisse bei der Planung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Sie haben bei getroffenen Massnahmen ihre Interventionsmöglichkeiten zu optimieren. Sie werden für erschwerte Einsätze mit Zeitverzögerungen nicht verantwortlich werden.

Ob eine angeordnete Verkehrsberuhigungsmassnahme an und für sich für das Gemeinwesen haftungsbegründend sein kann, ist im Einzelfall zu prüfen. Bei der Haftung für Werk-schäden beispielsweise ist der Kausalzusammenhang zwischen Mangelhaftigkeit und Schaden nachzuweisen.

Zu Frage 3:

Die Interventionszeiten der Rettungsmannschaften könnten sich tatsächlich verlängern und das 10-Minuten-Kriterium (10 Minuten vom Alarm bis zur Intervention) wäre nunmehr in einem engeren Kreis gegeben. Die NSB-Vorgaben müssten gegebenenfalls angepasst werden.

Zu Frage 4:

Aus der Sicht des Gemeinderats kann der bis anhin gewohnte Sicherheitsstandard gewährleistet werden, wenn trotz Verkehrsberuhigungsmassnahmen anderweitig sichergestellt wird, dass die Notfalldienste ungehindert fahren können.

- Auf Antrag des Interpellanten gewährt der Rat Diskussion. –

Kurt W. Weyermann (FDP): Wenn ich die Antworten auf meine Fragen lese, kommt mir der Wortlaut eines Gedichts in den Sinn, den ich in meiner frühesten Jugendzeit auswendig lernen musste. Darin heisst es – "Die Haderer von Hanerau sind ausgewitzte Leut, wär noch kein Pulver in der Welt, erfänden sie es heut" -. Ich muss ganz ehrlich sagen, wir haben es wahn-

sinnig weit gebracht, dass heute Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingeleitet und angeordnet werden, welche die Sicherheit der Bevölkerung in Frage stellen.

Zu Frage 1: Wenn man Versuche mit nur einer Spur auf der Bollwerk-Achse machen will, ist dies für Leute, welche gar keinen Verkehr mehr wollen, eine gute Sache. Doch wie sollen Rettungstruppen, Krankenwagen, Feuerwehrwagen usw. die Autokolonne bei einem Notfall überholen, wenn eine zweite Fahrspur fehlt? Zu Frage 2: Dass eine Haftung entstehen kann, ist richtig dargestellt. Wenn jemand Schaden erleiden sollte, weil die Rettungstruppen nicht weiter kommen, wird sicher auch Mitverschulden angemeldet. Zu Frage 3: Wahrscheinlich ist es viel wichtiger, die NSB-Vorgaben abzuändern, als die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen. Dies schockiert mich. Anderweitig wird sichergestellt, dass die Notfalldienste ungehindert fahren können. Wird hier vielleicht sogar darauf hingewiesen, man wolle Stützpunkte im Westen von Bern aufbauen? Bis es so weit ist und wir es uns leisten können, ist sicher der Beweis erbracht, dass dies unmöglich sein wird. Wenn ich vom Leiter der Verkehrspolitik des VCS, von Kaspar Schiesser, höre, er habe den folgenden unerfüllten Traum, es sollte einmal zwei Meter Schwarzpulver regnen und einen Blitzschlag geben, dann gäbe es einen riesigen Knall und somit wäre das Verkehrsproblem gelöst, frage ich mich, wo die Intelligenz steckt. Ich bin mit der Antwort nicht zufrieden.

Der Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Das Bollwerk ist tatsächlich ein heikler Punkt. Seitens der Polizeidirektion machen wir immer wieder darauf aufmerksam, dass die Notfalldienste überall in der Stadt und zu jeder Zeit zirkulieren können und müssen. Das Bollwerk ist vor allem eine Achse mit Binnenverkehr, vor allem die Nordquartier/Mattenhof-Verbindung. Der Gemeinderat hat für die Verlegung der Bushaltestellen vom Bus Neufeld-Güterbahnhof Fr. 300 000.00 beschlossen, damit entsteht eine breitere Spur zwischen Schweizerhof und Burghospital. Grundsätzlich können dort zwei Personenwagen nebeneinander fahren, ein Lastwagen und ein Personenwagen leider aber nicht.

15 Interpellation Raymond Anliker (SP): APOLLO – eine erste Zwischenbilanz

Antrag Nr. 19

Bekanntlich kann sich der Stadtrat nur dann mit der Reorganisation der Stadtpolizei (unter der Bezeichnung APOLLO) befassen, wenn er Kredite im baulichen Sektor sprechen muss, die in seiner Kompetenz liegen. Um diesem Missstand zu begegnen, soll mit der vorliegenden Interpellation dem Gemeinderat trotzdem die Möglichkeit gegeben werden, dem Parlament Red' und Antwort zu ersten Erfahrungen mit APOLLO zu stehen.

Um die mit grossen Worten gestartete Polizei-Rakete ist es in letzter Zeit etwas ruhiger geworden. Das muss nicht zwangsläufig bedeuten, dass sie ihr Ziel verfehlt hat. Aber vielleicht erweist sich die eine oder andere Zielvorgabe als schwieriger erreichbar als angenommen. Die Bevölkerung hat von der Reorganisation bis jetzt in erster Linie die Schliessung der Quartierwachen wahrgenommen, und Randständige bekamen vom Schlagwort "community policing" bis anhin das Element der "zero tolerance", der Nulltoleranz zu spüren.

Bietet APOLLO lediglich eine Rückbesinnung auf die Uraufgabe der Polizei, die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung; ist sie also alter Wein in neuen Schläuchen? Oder bietet die Reorganisation tatsächlich die Möglichkeit, die Polizeiarbeit den neuen gesellschaftlichen und politischen Ansprüchen anzupassen?

Ich bitte den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Sicht der BeamtInnen: Wie hat sich die tägliche Arbeit aus der Sicht der PolizistInnen verändert? Was sind ihre Erfahrungen? Wie steht es um ihre Zufriedenheit?
2. Sicht der Bevölkerung: Welche Reaktionen gibt es aus der Bevölkerung?
3. Aspekt "community policing": Welche Kontakte hat die Polizei neu mit anderen Organisationen aufgenommen (z.B. Quartierkommissionen oder -leiste, um Konzepte zu erarbeiten)? Wer hat diese Kontakte initiiert: die Polizei, Organisationen, BürgerInnen? Welche Zusammenarbeit ist geplant, wie gestaltet sie sich?
4. Patrouillen-Arbeit: Nach welchen Kriterien werden Fuss- resp. Autopatrouillen geplant? Mit welchem Ziel (wenn nicht zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs) werden auffällig viele

Autopatrrouillen in "ruhigen" Quartieren durchgeführt? Welche Erfolge bringen diese Patrouillen?

5. Sicherheit: Welche Hinweise gibt es, dass sich die Sicherheit dank APOLLO verbessert hat (nicht das Sicherheitsgefühl)?
6. Welche Gesamtbilanz zieht der Gemeinderat aus dem ersten APOLLO-Jahr? In welchen Bereichen haben sich Stärken resp. Schwächen herausgestellt? Wo gibt es aufgrund der Erfahrungen Veränderungen am Konzept?

Bern, 21. Oktober 1999

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1:

Die Reorganisation APOLLO wirkte sich für die einzelnen Abteilungen der Stadtpolizei unterschiedlich aus.

Die geringsten Änderungen ergaben sich für die **Kriminalpolizei**. Die Arbeitsinhalte und Strukturen veränderten sich nur unwesentlich; durch Zusammenfassung von kleinen Dienstgruppen in grössere Dezerneate können Prioritäten besser gesetzt werden. Die Mitarbeitenden der Kriminalpolizei widmen sich heute primär der Bekämpfung der schwereren Kriminalität, da die Alltagskriminalität neu von der Abteilung Sicherheitspolizei bewältigt wird. Das Gros der Mitarbeitenden der Kriminalpolizei zeigt sich zufrieden mit Organisation und Aufgaben. Auch bei der **Verkehrspolizei** änderte sich der Aufgabenbereich an sich nicht. Durch die Zusammenlegung der beiden Dienstgruppen Unfalldienst / Verkehrszug wurde aber das Aufgabengebiet der einzelnen Beamtin bzw. des einzelnen Beamten erweitert (Generalist im Verkehrsbereich), wobei durch die personelle Durchmischung der Verlust spezieller Fachkenntnisse verhindert werden konnte. Diese Neuorganisation ermöglichte im weiteren eine neue Dienstplangestaltung. Die räumliche Zusammenfassung der gesamten Verkehrspolizei (inklusive Verkehrsdienst) im Stützpunkt Neufeld setzte führungs-, ausbildungs- und einsatzbezogene Synergien frei. Bei den Mitarbeitenden der Verkehrspolizei überwiegt die Zufriedenheit über die neuen Arbeitsabläufe und Strukturen. Die **Abteilung Sicherheitspolizei** war sowohl in organisatorischer Hinsicht wie auch von den Arbeitsinhalten her weitaus am stärksten von APOLLO betroffen. Die beiden Kommissariate Bereitschaftspolizei und Sicherheitspolizei (entsprach den alten Polizeiwachen) wurden zusammengefasst und neu auf drei Stützpunkten konzentriert. Während früher die Alltagskriminalität vorwiegend in die Zuständigkeit der Kriminalpolizei fiel, wird diese heute abschliessend von der neuen Abteilung Sicherheitspolizei bearbeitet. Dies führte unter anderem dazu, dass für die Mitarbeitenden der Abteilung Sicherheitspolizei der Arbeitsbereich – und damit auch die Verantwortung – deutlich umfangreicher und anspruchsvoller wurde. Entsprechend empfinden die Mitarbeitenden das veränderte Pflichtenheft unterschiedlich. Während unmittelbar nach Umsetzung von APOLLO, also zu Beginn des vergangenen Jahres, die Unsicherheiten gegenüber den neuen Aufgaben bei allen Angehörigen der Abteilung Sicherheitspolizei verständlicherweise spürbar waren, packt man heute die Aufgaben wieder routiniert an. Der grösste Teil der Mannschaft begrüsst die Aufgabenerweiterung als interessante, vielseitige und abwechslungsreiche Herausforderung. Eine Minderheit, vor allem die älteren Mitarbeitenden der früheren Polizeiwachen, bekundeten mit der neuen Ausrichtung und den gestiegenen Anforderungen Mühe. Durch die eingetretene altersmässige Durchmischung, den dadurch intensivierte Erfahrungsaustausch und die zwischenzeitlich optimierte Zusammenarbeit werden auch diese Mitarbeitenden zusehends motivierter. Hinzu kommt, dass die neue Dienstplangestaltung, die zu Beginn von APOLLO vom Grossteil der Mannschaft negativ beurteilt wurde, in kürzester Zeit und in enger Zusammenarbeit mit den Betroffenen überarbeitet und angepasst wurde. Der neue Dienstplan ist heute akzeptiert und hat sich zur Zufriedenheit der Mehrheit eingespielt. Auch weitere Problemkreise wie zum Beispiel Zeit- und Qualitätsdruck, Einsatz der Diensthunde, Konkretisierung der Zukunftsperspektiven etc., wurden und werden in direkter Zusammenarbeit mit den Betroffenen in verschiedenen Arbeitsgruppen laufend bearbeitet. Alle diese Massnahmen führten und führen zu sichtbaren Verbesserungen bei den Arbeitsabläufen und der Qualitätssicherung und insbesondere auch zur Zufriedenheit

der Mannschaft. Seit Beginn von APOLLO konnte gerade hier eine spürbare Steigerung herbeigeführt werden.

Zu Frage 2:

Repräsentative Reaktionen seitens der Bevölkerung liegen nicht vor. Aus den Rückmeldungen der Bevölkerung ist zu entnehmen, dass die vermehrte allgemeine Polizeipräsenz wahrgenommen und sehr geschätzt wird. Ebenso die zum Teil deutlich verkürzten Interventionszeiten. Einzelne Bürgerinnen und Bürger kritisieren die Standorte der Stützpunkte und die Schliessung gewisser Polizeiwachen. Nach wie vor werden Wünsche und Anregungen für Patrouillentätigkeiten und Kontrollen bei der Stadtpolizei angemeldet und nach Möglichkeit auch berücksichtigt.

Zu Frage 3:

Im Rahmen des „Community Policing“ bzw. des Programms „Gemeinsam für Sicherheit“ wurden weit über 100 neue Kontakte geknüpft bzw. bestehende intensiviert (vgl. beiliegende Liste). Diese Kontakte wurden vorwiegend von Seiten der Polizei initiiert. Im Rahmen von Einzelgesprächen oder eigentlichen Informationsveranstaltungen werden zunächst die Bedürfnisse der Betroffenen festgestellt, um im Anschluss daran gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Inhalt, Art und Umfang dieser Zusammenarbeit richten sich somit nach den Bedürfnissen der Angesprochenen. Zur Erarbeitung konkreter Konzepte kam es bisher vor allem in den Bereichen des Verkehrs und der Gewalt auf dem Drogenstrich sowie im Schulbereich. Nicht zu unterschätzen ist daneben auch die Wirkung des regelmässigen offenen Informationsaustausches, der in hohem Masse vertrauensfördernd wirkt und das subjektive Sicherheitsempfinden steigert (Sicherheit durch Information). Alle angesprochenen Personen und Organisationen zeigten sich erfreut über die Initiative und das aktive Vorgehen der Polizei.

Zu Frage 4:

Die wichtigsten Kriterien sind: Erfahrungswerte über die Interventionsnotwendigkeiten während bestimmten Zeitperioden; aktuelle Kriminalitätsslage nach Uhrzeit, Ort und Erscheinungsform; besondere aktuelle Vorkommnisse oder Veranstaltungen; angemeldete Bedürfnisse aus der Bevölkerung; aktuelle Situation im Drogenstrich und Sittenbereich; aktuelles Verkehrsaufkommen; Verfügbarkeit der Mannschaftsstärke; definierte Grundversorgung als unterste Grenze. Es werden nicht zielgerichtet „auffällig viele“ Autopatrouillen in „ruhigen“ Quartieren durchgeführt. Um die Interventionszeiten möglichst kurz zu halten, wird aber das ganze Gemeindegebiet mit mehreren Patrouillen gleichzeitig berundet, wobei die Anzahl der auf der Strasse eingesetzten Patrouillen mehr als verdoppelt wurde. Diese Form der sichtbaren Bereitschaft führt nicht nur zu einer deutlich gesteigerten Interventionsfähigkeit, sondern gleichzeitig auch zu einer erhöhten Präventivwirkung. Wie bereits erwähnt, werden beide Wirkungen von der Mehrheit der Bevölkerung geschätzt. Nur ein spezifischer Teil der Bevölkerung interpretiert diese Form als erhöhte Kontrolle des ruhenden Verkehrs.

Zu Frage 5:

Zu beachten ist, dass die objektive Sicherheit nicht ausschliesslich durch die polizeiliche Tätigkeit bestimmt wird. Andere Faktoren wie zum Beispiel die Bevölkerungsstruktur, die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die Verwahrlosung von Gebieten, der Wohlstand, das individuelle Verhalten, die Arbeitsmarktsituation, die Drogenpolitik und noch vieles mehr sind ebenso entscheidend. Selbst nach Vorliegen der endgültigen Zahlen der polizeilichen Kriminalitätsstatistik für das Jahr 1999 könnte deshalb von keiner Seite verlässliche Aussagen über die Auswirkungen von APOLLO auf die (objektive) Sicherheit gemacht werden. Immerhin lassen aber Hochrechnungen vermuten, dass die Gesamtkriminalität auf Stadtgebiet, insbesondere auch die Vermögenskriminalität im Bereich des Einbruch- und Entreisssdiebstahls, im vergangenen Jahr gesunken ist, was möglicherweise auf die deutlich erhöhte Polizeipräsenz zurückzuführen ist.

Zu Frage 6: Die Gesamtbilanz fällt positiv aus.

Stärken:

- Erhöhung der Polizeipräsenz und der Interventionsbereitschaft ohne Erhöhung des Korpsbestandes
- Intensivierte Zusammenarbeit der Stadtpolizei mit Personengruppen und Institutionen

- Flexiblere und raschere Reaktionsmöglichkeiten auf veränderte Lagen in Folge von organisatorischen Schwerpunktbildungen und Aufhebung der starren Dienstplangestaltung
- Spezialisierung bei der Bekämpfung der schwereren Kriminalität
- Systematisierung und Spezialisierung bei der Beurteilung und Bewältigung von Grossveranstaltungen, Kundgebungen und aussergewöhnlichen Lagen
- Unmittelbarere Einflussnahme der Vorgesetzten durch flachere Hierarchien

Schwächen: Die Erweiterung des Aufgabenbereichs (Generalisten bei der Bekämpfung der Alltagskriminalität; Community Policing) und die deutliche Erhöhung der Präsenz und der Interventionsbereitschaft führten zu einem deutlich höheren Qualitäts- und Zeitdruck bei der Abarbeitung der Alltagskriminalität. Die (vorübergehend) erwarteten Einbussen bei der durchschnittlichen Arbeitsqualität im Bereich der Alltagskriminalität können teilweise mit gezielter Ausbildung und weiteren bereits eingeleiteten qualitätssichernden Massnahmen aufgefangen werden. Ob daneben die Mehrbelastung der Korpsangehörigen allein durch organisatorische Massnahmen aufgefangen werden kann, oder ob diese generelle Mehrbelastung längerfristig nicht durch einschneidende Korrekturen wie Bestandserhöhung oder Herabsetzung der sicherheitspolizeilichen Grundversorgung aufgefangen werden muss, wird kritisch zu prüfen sein.

- Auf Antrag des Interpellanten gewährt der Rat Diskussion. -

Raymond Anliker (SP): Ich danke dem Polizeikommandanten, Herrn Hoffmann, für die Antwort, welche er im Auftrag des Gemeinderats verfasst hat. Der Inhalt entspricht ziemlich genau einer von ihm verfassten Medienmitteilung von anfangs Februar 2000. Vielleicht sind die Anwesenden ein bisschen erstaunt, aber ich bin von der Antwort befriedigt. Sie ist umfassend ausgefallen, in einem guten, in einem sachlichen und informativen Ton, wie ich ihn sonst manchmal vermisse bei Vorstössen, welche die Polizeidirektion zu beantworten hat. Ich begrüsse den Ansatz, er ist möglicherweise Ausdruck einer neuen Führungsdoktrin oder –Philosophie im Polizeikorps. Inhaltlich bin ich nicht mit allen Äusserungen einverstanden und ich benütze gerne die Gelegenheit, als Vertreter der grössten Stadtberner Partei, hier sozialdemokratische Ansätze, vor allem im Bereich von "community policing", zur Diskussion zu stellen. APOLLO ist die tiefgreifendste Polizeireform seit mehreren Jahrzehnten in dieser Stadt und sie umfasst bekanntlich nicht nur strukturelle Veränderungen und die Zusammenfassung der Abteilung Sicherheitspolizei auf drei Stützpunkte, sondern eben auch die Umsetzung von einer neuen Polizei-Philosophie, welche in der Stadtberner Variante "Gemeinsam für Sicherheit" heisst. Angesichts der für die Bevölkerung einschneidenden Reform ist der Anspruch der Politik sicher nicht von der Hand zu weisen, im Parlament auf Chancen und Gefahren hinzuweisen. Ich will meine Reaktion auf die gemeinderätliche Antwort in Form von 4 Thesen formulieren.

1. Im Zusammenhang mit der Standortfrage wurde APOLLO überstürzt realisiert. Im Nordquartier hat sich der nicht kündbare Vertrag für die alte Polizeiwache finanziell negativ ausgewirkt. Die Standortfrage West Bümpliz ist noch in Abklärung, nachdem der Stadtrat glücklicherweise das Geschäft Morgenstrasse abgelehnt hat. Die Reform konnte also nur in einem begrenzten Umfang und Mass umgesetzt werden. Dieser Hinweis fehlt in der Antwort, ebenfalls die entsprechende Einschränkung, dass eine Bilanz nur in Teilbereichen gezogen werden kann.
2. APOLLO hat offensichtlich beim Personal, bei der Abteilung Sicherheitspolizei, zu Unsicherheiten und Unzufriedenheit, vor allem bei älteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, geführt. Es ist eine Tatsache, dass Reformen liebgewonnene Gewohnheiten, der tägliche Arbeitsablauf, das vertraute Arbeitsumfeld usw. verändern. Vielfach wird mit Verunsicherung und mit subjektiven Bedrohungsängsten darauf reagiert. Tatsache ist aber auch, dass APOLLO keine Arbeitsplätze gefährdet hat und dass anscheinend einiges unternommen wird um auch die älteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterhin ins Korps zu integrieren. Die Frage bleibt offen, ob bei der Restrukturierung auf das Personal bezogen zu wenig sensibel vorgegangen wurde. Einmal mehr zeigt sich in diesem Zusammen-

hang die grosse Bedeutung der ständigen Weiterbildung, vor allem im psychologischen und kommunikativen Bereich.

3. Die Frage der Quartierwachen hat sich scheinbar entschärft. Tatsächlich wurden sowohl Präsenz- wie auch Interventionszeiten aus meiner Sicht optimiert. Ob allerdings die vorgesehenen 3 Stützpunkte bei APOLLO reichen, wird kritisch zu beobachten sein.
4. Gemeinsam für Sicherheit wirkt als "community policing-Konzept" unscharf und hat auch ein paar fragwürdige Tendenzen. Die SP ist der Meinung, dass sich die Polizei zwar an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger bis zu einem gewissen Grad orientieren soll, d.h. bürgernah vorgehen, sie soll aber nicht polizeifremde Aufgaben übernehmen, d.h. keine Aufgaben, welche mehr mit der Bildung von aktivem Quartierleben und Nachbarschaftsnetz zu tun haben oder zum Fürsorge- und Gesundheitsbereich gehören. Community ohne policing müsste eigentlich die Devise heissen. Anders formuliert, die Polizei soll sich nicht in Quartieraktivitäten jeglicher Art einmischen, sogar dann nicht, wenn es um die Herstellung von Sauberkeit und Ordnung geht. Sie soll auch keine Aufgaben im vorstrafrechtlichen Bereich übernehmen. Gerade im Zusammenhang von "Gemeinsam für Sicherheit" werden zum Teil Normen durchgesetzt, welche sogenannte angepasste Kreise definieren und an die Polizei hintragen. Die Folge ist vielfach die Ausgrenzung von nicht Angepassten. Diese Ordnungs- und Sauberkeitsnormen sind wie gesagt subjektive Ansprüche und haben keine strafrechtliche Relevanz. Wo im Rahmen von "Gemeinsam für Sicherheit" die Polizei auf Anfrage an Problemlösungen mitarbeitet, z.B. an sogenannten Runden Tischen, wo auch andere Problemlösungsinstanzen mitmachen, kann keine Kritik angebracht werden. Im Gegenteil, Projekte wie das Projekt gegen häusliche Gewalt sind wirklich richtungsweisend und müssen auch als Vorbild für andere Bereiche stehen. Die echte Problemlösung ist wichtig und sie muss im Zentrum stehen, deshalb darf hier die Federführung nicht bei der Polizei oder den Innenstadtvereinigungen liegen. Ich wäre dem Polizeidirektor dankbar, wenn er in diesem Zusammenhang ein paar konkretere Angaben und Beispiele liefern könnte. Ist nur das subjektive Sicherheitsempfinden von ganz bestimmten Personen oder Institutionen ausschlaggebend? Wo liegen die Schwerpunkte im Aufbau von Kontakten und Beratungen? Das Fazit, APOLLO hat eine Entflechtung von Aufgaben bewirkt, eine Professionalisierung in der Bearbeitung der Alltagskriminalität gebracht, die Tätigkeit der Beamtinnen und Beamten anspruchsvoller und wahrscheinlich auch interessanter gemacht. Mit APOLLO wird aber auch das "community policing-Konzept" umgesetzt, welches Fragen aufwirft und zu Besorgnis Anlass gibt. Ich freue mich darauf, in diesem Bereich weiterhin im Dialog mit der Polizeidirektion zu bleiben, Beobachtungen auszutauschen und diese Entwicklungen auch zu analysieren.

Der Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Grundsätzlich etwas zu den Reorganisationen von 600 betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche entweder einen neuen Arbeitsplatz und oder Aufgabe erhalten haben. Es müssen gewisse Inkonvenienzen in Kauf genommen werden, beispielsweise läuft nicht jeder Vertrag eines Gebäudes gleichzeitig aus, nicht jede Mitarbeiterin oder Mitarbeiter ist gleich darauf eingestellt, wir haben uns aber Mühe gegeben. 1 ½ Jahre, um ein solch riesiges Projekt von der Idee bis zur Realisierung, zur 1 : 1-Umsetzung zu realisieren, ist eine sehr kurze Zeit und ich glaube, wir können nicht sagen, dass wir riesige Probleme bei der Stadtpolizei gehabt haben. Dass 30-jährige Strukturen, die verändert werden, zu gewissen Bedenken führen können, liegt einfach in der Natur der Sache. Wir haben im Übrigen noch das laufende Projekt Kristall, dies ist eine Daueraufgabe, es ist eine sogenannte vertikale Arbeitsgruppe, darin sind vom jungen Polizisten/Polizistin bis zum Offizier alle vertreten, welche solch übergreifende Probleme an die Hand nehmen werden. Wir haben auch den psychologischen Dienst des Personaldienstes getrennt und eine Psychologin in der Stadtpolizei angestellt, welche hier natürlich auch ihre Arbeit einbringen kann und für dieses Korps sehr wertvoll ist. Es gibt immer Probleme, aber wir konnten diese in einem sehr kleinen Rahmen halten. Im Polizeistützpunkt West sind noch Führungsprobleme vorhanden, die wir lösen wollen, der Polizeistützpunkt West ist natürlich nicht gleich zu führen wie der Polizeistützpunkt Ost. Zur Frage nach dem subjektiven Empfinden und der Sicherheit, ob diese ausschlaggebend seien, dazu muss ich nein und ja sagen. Das subjektive Sicherheitsempfinden spielt eine ganz wesentliche Rolle für das Leben miteinander. Ein

subjektives Empfinden ist sehr schwer greifbar, die Einen haben es so die Anderen anders, wenn man aber feststellt, dass plötzlich irgendwo eine allgemeine Unsicherheit herrscht und sich die Leute aus dem öffentlichen Raum zurückziehen, dann müsste dies ein Alarmzeichen sein. Dies ist wichtig, es führt auch zur Problematik Innenstadt, wo wir gewisse Szenener-scheinungen haben, welche wir im öffentlichen Raum nicht dulden können und wollen. Ganz klar im Vordergrund stehen die strafrechtlich relevanten Taten, wir haben aber auch für Ruhe, Ordnung und Sicherheit in dieser Stadt zu sorgen.

16 Interpellation Catherine Weber (GB): Verkehrsberuhigende und kinderfreundliche Massnahmen im Lorrainequartier

Antrag Nr. 123

In den kommenden Monaten sehen sich die Bewohnerinnen und Bewohner des Lorrainequartiers mit zusätzlichem grossem Verkehrsaufkommen konfrontiert. Zum einen wird die neue Gewerbeschule eröffnet werden und es ist eine Tatsache, dass viele Schüler/Schülerinnen und Lehrer/Lehrerinnen wie auch Teilnehmer/Teilnehmerinnen von Abendkursen, mit dem Auto zur Schule fahren. Hinzu kommen die zahlreichen Parkplatzsuchenden sowie Baustellen, die entweder jetzt schon bestehen oder neu geplant sind (wie etwa die Überbauung am Randweg). Ein grosser Anteil dieses Verkehrs wird insbesondere die Lorrainestrasse belasten, eine Strasse, die sowohl Schulweg als auch Hauptfussgängerweg im Quartier ist und beidseitig befahren wird.

Seit längerem besteht bei einigen Querstrassen zur Lorrainestrasse Einbahnverkehr, was sich sowohl bezüglich Verkehrsaufkommen, Parkplatzordnung, Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit bewährt hat. Bei den meisten Querstrassen handelt es sich im übrigen eigentlich mehr um teils enge Wege, was sich in deren Namensgebungen ja auch ausdrückt. Sowohl für die Erhöhung der Verkehrssicherheit als auch für eine generelle Verkehrsberuhigung wäre das Zuteilen weiterer Wege in Einbahnstrassen äusserst wünschenswert (beispielsweise Hofweg, Schulweg, Blumenweg).

Äusserst problematisch, weil im Strassenverkehr nur noch selten anzutreffen, ist im übrigen der geltende Rechtsvortritt. Täglich müssen alle Verkehrsteilnehmer/Verkehrsteilnehmerinnen - ob Fussgänger/Fussgängerinnen, Velofahrer/Velofahrerinnen oder Automobilisten/Automobilistinnen - feststellen, dass dieser Rechtsvortritt immer wieder missachtet wird. Die dadurch entstehenden Situationen im Strassenverkehr im Lorrainequartier sind oft äusserst gefährlich, entsprechende Gegenmassnahmen sollten dringend geprüft werden.

Ich bitte den Gemeinderat daher um Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Gemeinderat die Ansicht, dass angesichts der oben aufgeführten und nicht abschliessend aufgezählten Problemstellungen im Lorrainequartier Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Lebensqualität, insbesondere für Kinder, dringend notwendig sind?
2. Ist ein - den neuen und oben aufgeführten Umständen angepasstes - Gesamtverkehrs- und Quartierkonzept für das Lorrainequartier bereits in Bearbeitung oder ist eine solche Konzeption geplant?
3. Wenn ja, welche Massnahmen sind vom Gemeinderat bereits vorgesehen oder initiiert worden, welche Massnahmen haben für den Gemeinderat Priorität und welche Ämterstellen sind in eine solche Planung involviert?
4. Wann und in welcher Form beabsichtigt der Gemeinderat, betroffene Anwohnerinnen und Anwohner, Quartier- und Interessenvereinigungen in die Erarbeitung eines solchen Massnahmen-Konzepts miteinzubeziehen?

Bern, 16. September 1999

Antwort des Gemeinderats

Bevor der Gemeinderat zu den einzelnen Fragen Stellung bezieht, möchte er drei grundsätzliche Bemerkungen vorausschicken:

1. Der neu erstellte Erweiterungsbau der Gewerblich-Industriellen Berufsschule Bern (GIBB) wurde in verschiedenster Hinsicht behutsam in die Vordere Lorraine integriert. Obwohl die Fahrzeugabstellflächen auf ein Minimum reduziert wurden, verursachen aber offenbar einige Schülerinnen und Schüler erheblich störenden Parkiersuchverkehr.
2. Einbahnstrassen in Wohnquartieren bzw. Tempo-30-Zonen weisen den erheblichen Nachteil auf, dass die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs höher sind als in Strassen mit Beidrichtungsverkehr. Im Übrigen strebt man an, das Strassennetz innerhalb von Wohnquartieren für den Ziel- und Quellverkehr in allen Richtungen möglichst durchlässig zu gestalten.
3. Die von den Interpellanten angesprochene Problematik der Missachtung des Rechtsvortritts besteht an der Kreuzung Schulweg/Lorrainestrasse tatsächlich. Sonst hat sich der Rechtsvortritt mehrheitlich bewährt. Unter Berücksichtigung der Anliegen und Argumente der Quartierbevölkerung wie auch der Fachabteilungen der Stadtverwaltung sollen im Rahmen der Quartierplanung örtliche Verbesserungsmaßnahmen geprüft werden.

Nun zu den Fragen im Einzelnen:

Zu Frage 1: Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Lebensqualität in der Lorraine, insbesondere für Kinder, noch mehr getan werden muss. Gemäss seinem „Konzept für eine kindergerechte Stadt“ sollen entsprechende Geschäfte in Zusammenarbeit der Direktionen bzw. Fachabteilungen mit der Fach- und Koordinationsstelle „Kinderbüro“ auf die Kindergerechtigkeit und die allfällige Mitwirkung von Kindern hin untersucht werden.

Zu Frage 2: Ein Gesamtverkehrs- und Quartierkonzept für das Lorrainequartier existiert noch nicht. Der Gemeinderat teilt die Ansicht der Interpellantin, dass ein solches Konzept sinnvoll ist. Er beauftragt die Planungs- und Baudirektion, alle in der Lorraine geplanten oder bereits laufenden Vorhaben, inklusive Verkehrsfragen, zu koordinieren und in ein Gesamtkonzept zu integrieren. Die Planungs- und Baudirektion dient der betroffenen Bevölkerung diesbezüglich als Auskunftsstelle.

Zu Frage 3: Im Rahmen der koordinierenden Funktion der Planungs- und Baudirektion, werden alle geplanten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Lebensqualität für Kinder zusammengestellt, die Priorität festgelegt und die Beteiligung der involvierten Amtsstellen sichtbar gemacht.

Zu Frage 4: Der Gemeinderat unterstützt grundsätzlich die Partizipation der Bevölkerung in Bezug auf die Gestaltung ihrer Quartiere. Es ist die Aufgabe der Planungs- und Baudirektion, die Partizipation der betroffenen Einwohnerinnen, Einwohner, Quartier- und Interessenvereinigungen in den Phasen der Bedarfsermittlung und Planung zu garantieren.

- Auf Antrag der Interpellantin gewährt der Rat Diskussion. -

Catherine Weber (GB) ist mit den Antworten des Gemeinderats nur beschränkt zufrieden. Es ist begrüssenswert, dass die Planungs- und Baudirektion offenbar beauftragt wurde, ein Gesamtverkehrskonzept für die Lorraine zu erarbeiten und geplante Massnahmen koordiniert werden sollen. Die Einschätzung des Gemeinderats hingegen, dass es vor allem die GIBB-Schülerinnen und -Schüler sind, welche im Quartier auf der Suche nach einem günstigen Parkplatz herumkurven, stimmt so nicht. Es hat mindestens ebensoviele auswärtige Erwachsene, die im Lorrainequartier ihr Auto abstellen, einfach durch das Quartier fahren oder es auch als Umweg benutzen, wenn irgendwo ein Stau ist. Das Problem mit dem Rechtsvortritt ist nicht nur an der Kreuzung Schulweg/Lorrainestrasse. Dass in Einbahnstrassen schneller gefahren wird als bei Gegenverkehr, stimmt auch nicht. Ich nenne hierzu das Beispiel Lorrainestrasse. Auf dieser Strasse besteht Gegenverkehr und es gilt Tempo 30, dort wird praktisch immer zu schnell gefahren. Wer mir dies nicht glaubt, soll einmal an einem lauen Sommerabend in ein Restaurant sitzen und dies beobachten. Ich hätte gerne gehabt, wenn die Antworten ein bisschen verbindlicher ausgefallen wären, wahrscheinlich hätte ich konkreter nachfragen müssen. Vor allem aber vermisse ich einen Hinweis auf einen zeitlichen Rahmen. Die verkehrsgeplagten Quartierbewohnerinnen und -bewohner und Quartierbenützerinnen und -benützer wollen endlich wissen, wann sie mit welchen Massnahmen rechnen können. Schon seit vielen Jahren sind verschiedenste Vorstösse und Fragen hängig, nicht nur auf parlamentarischer Ebene. Verschiedene Quartiergruppen engagieren sich zum Teil

schon seit sehr langer Zeit für weniger Verkehr und für mehr Sicherheit auf der Strasse, für die Kinder, für die älteren Menschen, für uns alle. Aber sie wurden, mit ganz wenigen Ausnahmen, immer wieder vertröstet und warten noch heute auf verbindliche Antworten. Sie warten aber vor allem darauf, dass endlich etwas sichtbar passiert. Sichtbar sind bis heute vor allem die verschiedenen Neubauten oder Baustellen. Wenn aber das Lorrainequartier ein Wohnquartier bleiben soll, kann man nicht nur immer mehr neue Wohnungen bauen, dann muss man gleichzeitig auch etwas für die Lebensqualität in diesem Quartier machen. Wenn uns also der Gemeinderat heute noch einen verbindlicheren Zeitrahmen angeben kann, bis wann wir mit welchen sichtbaren Ergebnissen rechnen können, sind wir ein wenig zufriedener.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion SVP spricht *Peter Linder*. Was heisst eigentlich den Verkehr beruhigen? Die SVP-Fraktion versteht darunter, nach Erfahrungen aus der letzten Zeit, den Verkehr zu behindern und zum Kollaps zu bringen. Die Lorraine ist und bleibt ein Spezialfall. Hier wird es sehr schwierig, optimale Lösungen auszuarbeiten. Das Lorrainequartier ist eigentlich kein Durchgangsquartier. Weil Richtung Wylergut ein Durchfahrverbot besteht, müssen sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer die Lorraine auch wieder durch die Lorrainestrasse verlassen. Zudem will man noch immer Strassen in der Lorraine sperren, welche helfen würden, die Lorrainestrasse zu entlasten. Unserer Meinung nach wird sich der Verkehr, wenn die Baustelle Randweg/Lorrainestrasse abgeschlossen ist, selber wieder beruhigen, dies ohne Kollaps. Was uns aber wichtig scheint, dass Massnahmen getroffen werden, wenn der Linksabbieger von der Breitenrainstrasse in den Nordring aufgehoben wird. Dann fahren die Autos via Lorrainestrasse über die Lorrainebrücke, dies könnte dann zu einem weiteren Rückstau in der Vorderen Lorraine führen. Für die Fraktion SVP ist es einfach wichtig, dass das Gewerbe in der Lorraine mit Material beliefert werden kann und sich das Gewerbe ohne grosse Einschränkungen im Quartier bewegen kann, denn es ist nicht nur ein reines Wohnquartier, es ist ein Wohn- und Gewerbequartier. Wenn wir für die Kinder Geld ausgeben wollen, wäre es gescheiter ein durchgehendes Trottoir an der Jurastrasse zu erstellen, damit die Kinder gefahrenlos an die Aare gelangen und dort spielen können, wo es ruhig und verkehrsfrei ist.

Andreas Zysset spricht für die Fraktion SP: Er teilt an sich die Einschätzungen, wie sie Catherine Weber vorgebracht hat und wird am Beispiel der Lorrainestrasse drei Punkte aufzeigen, dass eigentlich bereits heute, wenn nur das bestehende Recht durchgesetzt würde, einiges erreicht werden könnte. Wenn man die Situation um die Schule betrachtet, kann man vor allem gegen Ende der Woche und gegen die Abendzeiten feststellen, dass wahnsinnig viel Parkiersuchverkehr herrscht und es ist alles überstellt. Am Abend finden vor allem Kurse für Erwachsene statt, viele Kursteilnehmerinnen und -teilnehmer kommen mit dem Fahrzeug und parkieren ihr Auto irgendwo. Dazu müssten wir einerseits von den Schulen verlangen, dass sie mit der Kundschaft dieses Problem ansprechen und andererseits müssten dort regelmässige Kontrollen stattfinden, so hätten wir wahrscheinlich über eine reine Kostengeschichte und auch sehr rasch verbesserte Zustände. An der Lorrainestrasse 52 befand sich früher eine Kaffeehandlung, Lastwagen haben dort Ware ab- und aufgeladen und es wurde entsprechend abgesperrt. Dort ist heute der Bereich Weiterbildung und Beschäftigung angesiedelt und die Absperrungen wurden weggenommen. Es wurde lediglich eine Trottoirabsenkung angebracht, welche zum illegalen Parkieren einlädt. Zuhinderst in der Lorrainestrasse liegt das Haus Nr. 60, in dem vor allem Massagesalons einquartiert sind, bei dieser Liegenschaft wurde der ganze Garten zu einem illegalen Park- und Abstellplatz umfunktioniert. Dort müsste die Stadt einmal mit dem Besitzer sprechen, ob das geltende Recht für ihn auch gelte oder ob er irgendwelche Sonderrechte genießt. Zusammenfassend kann ich sagen, dass schon nur diese Beispiele zeigen, dass man mit einem strengeren Regime bereits einiges erreichen könnte. Ich wäre sehr dankbar, wenn dies auch gemacht würde.

Der Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* spricht zu den Worten von Catherine Weber betreffend Schleichverkehr. Vielleicht liegt dies am Mangel des durchlässigen Basisnetzes, also müssten wir das Basisnetz flüssig und offen behalten, dies gilt sehr wohl für den Nordring als auch

für das Bollwerk. In anderen Quartieren haben wir nicht mehr oder weniger Probleme als in der Lorraine. Der Parkiersuchverkehr ist dort sicher nicht zu negieren, das Problem ist, dass die Leute mit dem Auto kommen, auch wenn wir keine Parkplätze haben. Wir machen Kontrollen, Tempo 30 gilt, die Blaue Zone ist vorhanden, aber ihr müsst bedenken, dass wir die ganze restliche Stadt haben und dort werden auch Kontrollen durchgeführt und geschaut, ob alles richtig zu und her geht. Ich kann dem Rat hier keinen verbindlichen Zeitplan geben, dies ist Angelegenheit der Planungs- und Baudirektion. Der Planungs- und Baudirektor hat die Antwort auf diesen Vorstoss auch gelesen und ich bin davon überzeugt, die Planungs- und Baudirektion ist dort an der Arbeit. Durch die Aufhebung des Linksabbiegens von der Breitenrainstrasse in den Nordring kann tatsächlich ein Problem entstehen. Wir müssen ein Auge darauf halten, welche Auswirkungen es auf den Rest haben wird.

17 Interpellation Kurt Rügsegger (FPS): Zufahrten in die Aarberggasse

Antrag Nr. 135

Kürzlich war in der BZ unter der Rubrik ABSTELLER von einem Automobilisten aus der Murtenseeegend zu lesen, der aus Unkenntnis der Parkplatzsituation gebüsst wurde, nachdem er zwei Kisten Wein in den vor dem Geschäft an der Aarberggasse parkierten Personenwagen verlud. – Er machte geltend, dass es zwar eingangs der Gasse auf einem Signal „Sperrzeiten“ hiess, jedoch ohne dass diese präzise angegeben waren und bereits viele Fahrzeuge in der Gasse parkierten. In der Antwort der Stadtpolizei stand unter anderem zu lesen, dass auf Stützpunkten der Stadtpolizei Faltprospekte erhältlich seien, die die entsprechende Auskunft erteilen würden. Dies ist nun jedoch ein Prozedere das in den meisten Fällen von Einkaufsbedarf, insbesondere von Besuchern die sich nur selten in Bern aufhalten, kaum funktionieren kann. – Andererseits sind die zahlreichen Detailgeschäfte der Innenstadt auf ihre Kundschaft und besonders auch auf spontane Einkäufe angewiesen.

Es besteht das Risiko, dass so gebüsst Personen den Besuch unserer Stadt meiden und auf Einkäufe verzichten.

Ich frage den Gemeinderat höflich an:

- welche Möglichkeiten für eine bessere Signalisation allfälliger Sperrzeiten in den betroffenen Gassen bestehen, und
- ob die zuständigen Aufsichtspersonen offensichtlich auswärtige Gäste nicht toleranter behandeln und beraten dürfen, respektive sollten.
- Schliesslich sei noch die Frage erlaubt, ob das zuständige Parkplatz-Aufsichtspersonal im zwischenmenschlichen Umgang nicht noch besser geschult und beraten werden könnte. Die meisten Personen, welche wegen der Fahrweise oder des Parkierens beanstandet werden müssen, beklagen sich über den rüden Ton, in welchem ihnen begegnet wird.

Für eine prompte Antwort danke ich bestens.

Bern, 30. März 2000

Antwort des Gemeinderats

Der betreffende Automobilist hat sich mit einem Schreiben auch direkt an den Stadtpräsidenten und an den Polizeidirektor gewandt.

Mit Schreiben vom 23. Dezember 1999 wurde dem Automobilisten von der Polizeidirektion geantwortet und er erhielt Unterlagen, aus denen hervorgeht, welche Verkehrsarten zu welchen Tageszeiten im Bereich der fussgängerfreundlichen Innenstadt zugelassen sind.

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben am 23. November 1999 dem Verkehrskommiss mit grossem Mehr zugestimmt und sich für eine fussgängerfreundliche Innenstadt ausgesprochen.

In einer umfangreichen Pressemitteilung wurde bei der Einführung einer 1. Etappe in der Oberen Altstadt am 6. September 1999 auf das neue Verkehrsregime hingewiesen. Zudem wurden Tausende von Informationsblätter an Leistorganisationen, City-Verband, Hoteliervers-

ein, Geschäftsleute und Autofahrende direkt abgegeben. Es wird nicht bestritten, dass Auswärtige nicht unbedingt direkt Kenntnis von einer neuen Verkehrsregelung erhielten. Die Verkehrssignalisation mit den entsprechenden Verkehrsbeschränkungen ist jedoch gesamtschweizerisch gleich geregelt und dürfte deshalb für alle Autofahrenden interpretierbar sein. Was der Leserbriefschreiber aus der Murtenseegegend verschweigt ist, dass er zweimal ein Fahrverbotssignal missachtet hat: beim Einfahren von der Speichergasse in den Waisenhausplatz und beim Einbiegen in die Aarberggasse. Beim ersten Signal sind die Sperrzeiten auf dem Signal aufgeführt. Beim zweiten Signal handelt es sich um ein manuelles Wechselsignal, das bei Beginn der Sperrzeit gedreht wird, um nicht mit vielen Zeitangaben und Ausnahmen die Autofahrenden zu überfordern und zu verwirren.

Die Verkehrsregelung in der fussgängerfreundlichen Berner Innenstadt ist besonders kundenfreundlich ausgebildet worden. So ist es jederzeit möglich, gekaufte Waren von einer gewissen Grösse und Sperrigkeit oder entsprechendem Gewicht mit einem Abholschein auch während den Sperrzeiten mit dem Auto abzuholen (siehe beiliegende Informationsblätter).

Die konkreten Fragen werden wie folgt beantwortet.

- Mit einem grossen Wechselsignal an der Speichergasse soll noch deutlicher auf die für Autos gesperrte Innenstadt hingewiesen werden.
- Eine generelle Bevorzugung von auswärtigen Gästen würde gegen die Rechtsgleichheit verstossen.
- Das Kontrollpersonal der Polizeidirektion (Stadtpolizei) wird speziell geschult im Umgang mit der Bevölkerung und mit den Autofahrenden. Es lernt auch in schwierigen Situationen korrekt, kompetent, freundlich und hilfsbereit allen Personen, die einer gegenseitigen Kommunikation zugänglich sind, zu begegnen.

- Auf Antrag des Interpellanten gewährt der Rat Diskussion. –

Kurt Rüeegsegger (FPS) dankt vorerst dem Gemeinderat für die Beantwortung der Interpellation. Materiell ist die Antwort so ausgefallen, wie ich es erwarten konnte, aber eben nicht ganz so, wie ich es mir gewünscht habe. Eine strenge persönliche Verwarnung mit Blick auf das Nummernschild bei auswärtigen Besucherinnen und Besuchern unserer Stadt ist manchmal eine viel bessere Lösung und kann den Frust, welchen die Leute wegen der erhöhten Busse haben, verhindern. Es wäre gerade für unsere Stadt sehr wichtig, dass man hier viel freundlicher mit Gästen umgehen würde. Dass das Kontrollpersonal speziell im Umgang mit der Bevölkerung geschult wird, wird schon seit Jahren betont und ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Aber vielfach entsteht ein gegenteiliger Eindruck, so dass seitens der Polizei noch viel mehr gemacht werden sollte. Auf den Artikel in der Zeitung hin hat man jetzt eine Broschüre kreiert, die sicher in eine gute Richtung zielt. Die Möglichkeit sollte geboten werden, dass sogenannte Spontanbesucherinnen und -besucher oder Gewerbetreibende, die etwas abholen möchten, keinen Abholschein benötigen. Es ist im Interesse des Gewerbes, dass solches toleriert wird. Ich bin mit der Antwort nur teilweise befriedigt.

18 Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Rot oder Grün – Sicherheit auf der Wankdorfkreuzung

Antrag Nr. 125

Seinerzeit habe ich selbst festgestellt, dass offenbar Fehlanzeigen bei Lichtsignalanlagen möglich sind. Ich habe damals mein Fahrzeug von der Papiermühle her in Richtung Guisanplatz bei Grün gestartet. Von rechts aus der Winkelriedstrasse her rollte Sekunden später der Verkehr ebenfalls an. Nur durch Stopp konnte ein Zusammenstoss verhindert werden. Der Vorfall wurde umgehend der Stadtpolizei gemeldet (Rot, Sekunden Grün, dann wieder Rot). Kürzlich habe ich aber die gleiche Störung bei der gleichen Kreuzung wieder festgestellt. Wie geschildert, die Ampeln schalten von Rot auf Gelb, Sekunden auf Grün und sofort wieder auf Rot.

Bei Verkehrsunfällen an Kreuzungen wurden schon Zeugen gesucht, weil beide Verkehrsteilnehmer behaupteten oder aussagten, offenbar zu recht, bei Grün loszufahren zu sein, was nach meinen persönlichen Feststellungen tatsächlich möglich ist.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wie sind solche Fehlanzeigen bei diesen ausgeklügelten Lichtsignalanlagen wie an der Wankdorfkreuzung möglich?
2. Hat es in der Stadt Bern noch mehr solche Lichtsignalanlagen, welche gelegentlich Fehlanzeigen produzieren?
3. Was haben die Abklärungen bei Verkehrsunfällen ergeben, bei welchen beide Fahrzeuglenker oder Fahrzeuglenkerinnen behaupteten oder aussagten, bei Grün loszufahren zu sein?
4. Wer ist in einem solchen Fall haftbar, wenn beide Fahrzeuge bei Grün losfahren und es zu einem Zusammenstoss kommt?
5. Was kann unternommen werden, damit keine Fehlanzeigen mehr möglich sind?

Bern, 24. Februar 2000

Antwort des Gemeinderats

Die Lichtsignalanlage (LSA) auf dem Wankdorfplatz ist mit 31 Spuren die grösste Anlage in der Stadt Bern. Die Steuerung der Anlage funktioniert voll verkehrsabhängig. Hierzu werden insgesamt 87 Detektoren verwendet. Der maximale Umlauf beträgt während den Hauptverkehrszeiten 120 und während den Zwischenzeiten 90 Sekunden. Die RBS-Busse der Linien A und P aus der Papiermühlestrasse stadteinwärts, sowie der SVB Bus der Linie 28 aus der Winkelriedstrasse stadtauswärts beeinflussen die LSA. Zu den einzelnen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu den Fragen 1, 2 und 5:

Im Steuergerät werden u.a. die Grünzeiten in einer sogenannten Signalsicherung durch 2 Mikroprozessoren überwacht. Die Signalsicherungsdaten sind in einem Festwertspeicher (EPROM) fest verankert und sind vom Verkehrsprogramm unabhängig. Für sämtliche Fahrzeugspuren der LSA Wankdorfplatz beträgt die garantierte minimale Grünzeit 6 Sekunden. Würde diese Grünzeit – sei es vom Verkehrsprogramm oder durch eine Geräte störung – unterschritten, schaltet die ganze Anlage innerhalb von ca. 1/10 Sekunden sofort auf Gelbblinken um. Bei einem öV-Eingriff, bei einem Schlaufen- oder Detektordefekt, oder wenn der Abstand zwischen dem 2. und 3. Fahrzeug zu gross ist, kann es durchaus möglich sein, dass das entsprechende Grün bereits nach 6 Sekunden über Gelb nach Rot umschaltet. Ein "Grünzwick" von 1 Sekunde ist jedoch nicht möglich. Nach diesem oben beschriebenen Muster arbeiten auch die übrigen voll verkehrsabhängigen Steuergeräte. Bei einer Minimalgrünzeit von 6 Sekunden können 3 Fahrzeuge passieren. Die Zeit zwischen Ende Grün einer Spur bis zu Beginn Grün einer dazu feindlichen Spur nennt man Zwischenzeit. Die Zwischenzeiten sind so berechnet, dass Kollisionen ausgeschlossen werden können. Auch ein unterschreiten von Zwischenzeiten hätte ein sofortiges Ausschalten der LSA auf Gelbblinken zur Folge. Sogenannte Fehlanzeigen sind nicht möglich.

Zu den Fragen 3 und 4:

Abklärungen, Analysen sowie zahlreiche Tests vor Ort haben ergeben, dass der eine oder andere Beteiligte gelogen hat, oder dass sogar beide Beteiligte Schutzbehauptungen zu Protokoll gaben. Beteiligte(r) 1 fährt z.B. noch bei Rot über den Haltebalken, während der oder die Andere bereits mit einem Kavaliertart bei Rot und Gelb vor Grün losbraust. Dies sind alles die Situationen, die täglich mehrmals beobachtet werden können. Die Antwort auf Frage 4 erübrigt sich demnach.

- Auf Antrag des Interpellanten gewährt der Rat Diskussion. -

Ernst Stauffer (ARP): Ausser Spesen nichts gewesen, dies hat bereits Walter Christen vorhin bei einem Vorstoss gesagt und dies könnte man hier auch meinen, wenn man die Antwort des Gemeinderats zu dieser Interpellation liest. Leider stimmt einmal mehr die Antwort des Gemeinderats nicht. Wenn dies der Fall wäre, müsste ich sagen, ich glaube nicht einmal

mehr, was ich selber gesehen und erlebt habe. Weil mir das Gesehene und Erlebte wichtig war und noch immer ist, habe ich es persönlich am Schalter der Polizei gemeldet. Man hat mir damals mitgeteilt, dieser Angelegenheit werde sofort nachgegangen, man schicke jemanden zur genannten Kreuzung. Niemand hat mir danach gesagt, meine Aussagen hätten nicht gestimmt. Selbstverständlich gebe ich bei solchen Meldungen immer Zeit, Datum und Adresse an. An der gleichen Stelle ist übrigens einem Stadtratskollegen schon das Gleiche widerfahren. Am 13. Mai dieses Jahres stand im Tagblatt der Stadt Bern ein Zeugenaufruf mit folgendem Wortlaut: "Wer hatte Grün", weil wieder zwei Autofahrer auf einer Kreuzung zusammengefahren sind, mit der Aussage, sie hätten beide Grün gehabt. Am 14. Mai konnte man in der BZ ebenfalls lesen, dass an der Kreuzung Bollwerk-/Hodlerstrasse zwei Autos aus dem gleichen Grund zusammengefahren seien. Solche oder ähnliche Aufrufe kann man immer wieder lesen, nicht täglich, aber periodisch. Nach der Antwort des Gemeinderats lügt der eine oder andere Beteiligte oder es werden Schutzbehauptungen zu Protokoll gegeben. Nach der gemeinderätlichen Antwort gäbe es in der Stadt Bern viele Lügner unter den Automobilisten/Automobilistinnen oder den Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmern. Für mich steht fest, ich werde beim nächsten derartigen Vorkommnis darauf schauen, dass ich Zeugen notieren kann, damit man dem Grund von solch gefährlichen Blitzsekunden oder Fehlanzeigen nachgehen und allenfalls Unfälle verhüten oder vermieden werden können. Ich nehme an, auch wenn Zeugen vorhanden sind, wird mir der Polizeidirektor sagen, das Steuergerät und die Polizei seien unfehlbar und hätten immer recht. So tönt es aus der vorliegenden Antwort. Es ist leider nicht so und ich bin von der Antwort nicht befriedigt.

19 Interpellation Marcel Eyer (ARP): Entfernung Rettungsgeräte bei der Aare

Antrag Nr. 136

Wie ich von Mitbürgern dieser Stadt erfahren habe, wurden die Rettungsringe sowie die Rettungsstangen der Aare entlang entfernt, was ich bei einem Spaziergang auch selber feststellen konnte. Wenn dies so bleiben sollte, ist es nicht mehr möglich, einem in der Aare in Not geratenen Mitmenschen auf eine relativ sichere und einfache Art zu helfen.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Zu welchem Zweck wurden die Rettungsgeräte entfernt?
2. Werden diese Geräte wieder montiert?
3. Wenn nicht, aus welchen Gründen werden diese Geräte nicht mehr installiert?
4. Wie viel kostete diese Aktion?

Bern, 2. März 2000

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1:

Im Rahmen der laufenden Überprüfung von Tätigkeiten und unter dem Druck der zu realisierenden Sparmassnahmen hat die Sanitätspolizei den Themenbereich Rettungsgeräte vertieft untersucht. Dabei wurde Folgendes festgestellt:

- Die Gewässer des Kantons Bern unterliegen der kantonalen Hoheit. Der Kanton ist jedoch nicht bereit, die Kosten für Rettungsgeräte längs des Aarelaufes zu übernehmen.
- Längs der Aare sind auf dem Kantonsgebiet (mit Ausnahme der bestehenden Rettungsgeräte im Raum Bern) keine Rettungsgeräte installiert.
- In den letzten 30 Jahren ist lediglich ein Fall bekannt, in welchem die vorhandenen Rettungsgeräte längs der Aare für eine Rettung eingesetzt wurden.

Demgegenüber sind Kontrollen, Instandstellungen und Unterhalt der Rettungsgeräte mit sehr grossem Aufwand verbunden. Pro Woche war ein Angehöriger der Sanitätspolizei während eines Tages mit der Kontrolle und der Instandstellung der Rettungsposten beschäftigt. Da es sich bei dieser Arbeit um eine Nebenbeschäftigung handelte, musste diese aufgrund des hohen Arbeitsvolumens im Kern-Aufgabenbereich (Unfall- und Krankentransporte) ausserhalb der regulären Arbeitszeit erledigt werden und verursachte dadurch Überzeitkosten. Vor

allem in den Sommermonaten wurden sowohl Rettungsringe wie auch –stangen von unbekannt Personen mutwillig beschädigt und / oder in die Aare geworfen. Dies hatte zur Folge, dass die Rettungsposten vielfach nicht über die eigentlich vorgesehenen Rettungsgeräte verfügten und somit absolut unnütz waren. Die Beschaffung von nicht mehr reparablen Rettungsgeräten erforderte jährliche Beschaffungskosten von mehreren tausend Franken. Insgesamt können pro Jahr ca. Fr. 30 000.00 eingespart werden (vgl. auch Runder Tisch!).

Zu Frage 2: Ein erneutes Aufstellen der Rettungsposten ist nicht vorgesehen.

Zu Frage 3: Wie unter Antwort 1 aufgeführt, stehen Aufwand und Ertrag der Rettungsgeräte in keinem vernünftigen und wirtschaftlich begründbaren Verhältnis.

Zu Frage 4: Für die Demontage fielen folgende einmalige Kosten an:

2 Angehörige der Sanitätspolizei à je 40 Stunden

= 80 Stunden x Fr. 38.00 (Ansatz gemäss Kostenrechnung)

Total Fr. 3 040.00

- Auf Antrag des Interpellanten gewährt der Rat Diskussion. –

Marcel Eyer (ARP) ist von der Antwort bedingt befriedigt. Ich habe eine Zusatzfrage zu Frage 4, dort fehlt etwas. Entweder wurden die Geräte verschrottet, dann sind Verschrottungskosten entstanden oder sie werden gelagert und somit entstehen Lagerkosten. Diese Kosten wurden vom Gemeinderat vergessen. Vielleicht konnten die Rettungsgeräte verkauft werden, somit hätte bei diesem Geschäft noch finanziell etwas herausgeschaut.

Der Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* kann die Frage hier nicht beantworten. Ich wäre froh, wenn Herr Stadtrat Eyer direkt Herrn Stucki vom Quartieramt telefonieren könnte, er kann umfassend Auskunft geben, was mit diesen Rettungsgeräten geschehen ist.

20 Interpellation Doris Schneider (GB): Reorganisation der Badebetriebe – und der Campingplatz Eichholz?

Antrag Nr. 143

Der Campingplatz Eichholz, das Restaurant und die sogenannte Liegewiese sind für Berner und Bernerinnen und für Touristen und Touristinnen ein beliebter Ort, sich von den Strapazen des Alltags zu erholen. Der Campingplatz bewegt sich, was Übernachtungen betrifft, an der Spitze des Berner Tourismus. Er hat den Ruf, einer der schönsten Plätze Europas zu sein. Im Zusammenhang mit der städtischen Reorganisation im Bereich Eis und Wasser – Badebetriebe – ergibt sich für die Öffentlichkeit das Thema: Was passiert mit dem Campingplatz Eichholz? Ich bitte den Gemeinderat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Diskussionen und Entscheide werden im Zusammenhang mit der Reorganisation im Bereich Eis und Wasser gemacht, die den Campingplatz Eichholz nach der Verpachtung an unabhängige Dritte betreffen?
2. Unternimmt die Stadt Vorkehrungen, Zeltplatz, Restaurantbetrieb und ev. Liegewiese gemeinsam zu betreiben – und dies mit einem betrieblichen Freiraum?
3. Wie wird dieser Betrieb aussehen?
4. Auf welchem Stand befinden sich die Gespräche mit der Gemeinde Köniz? (z.B. was die Liegewiese betrifft etc.)
5. Liegen Nutzungskonzepte vor und was beinhalten sie?
6. Welche Bedingungen und Vorgaben gedenkt die Stadt einem ev. von den "Badebetrieben" losgelösten Betrieb wie dem Campingplatz-Komplex-Eichholz zu stellen?

Bern, 13. Januar 2000

Antwort des Gemeinderats

Die Stadt (Polizeidirektion, städtische Badebetriebe) bzw. zwei von ihr beherrschte Aktiengesellschaften (Sportbetriebe Bern AG und Hallenbad AG) führen an acht unterschiedlichen

Standorten Wasser und Eis Sportanlagen. Den städtischen Badebetrieben zugeordnet ist der Campingplatz Eichholz. Das Projekt „Überführung der Badebetriebe in eine neue Organisation“ liegt für einen Grundsatzentscheid zur Zeit beim Stadtrat. Der Campingplatz Eichholz ist von diesem Projekt nicht betroffen (vgl. Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat 306/1999 Ziffer 2.1). Der Campingplatz Eichholz liegt auf Gebiet der Gemeinde Köniz; er hat mit den übrigen Anlagen im Bereich Eis und Wasser wenig gemeinsam. In den Vorarbeiten der Arbeitsgruppe wurde deshalb frühzeitig beschlossen, für den Campingplatz Eichholz eine eigene Lösung zu treffen. Ausser Diskussion steht, dass der Campingplatz Eichholz als wichtiges touristisches Angebot für die Stadt Bern in hoher Qualität weiter betrieben werden muss. Zu den Fragen im einzelnen:

1. Der Campingplatz Eichholz wird vom Projekt „Überführung der Badebetriebe in eine neue Organisation“ nicht erfasst.
2. Verhandlungen mit der Gemeinde Köniz finden seit Jahren immer wieder statt. Gegenstand der Gespräche sind der Betrieb von Campingplatz und Liegewiese sowie die Handhabung des Baurechtsvertrags zwischen der Stadt Bern und Köniz.
3. Der Campingplatz Eichholz ist Anfangs 2000 zur „Verpachtung“ ausgeschrieben worden. Interessierten ist eine Dokumentation abgegeben worden. Offerten werden im Laufe des Monats Mai 2000 eingehen. Nach deren Auswertung wird über das weitere Vorgehen unter Einbezug der zuständigen politischen Gremien zu entscheiden sein.
4. Die gegenseitigen Anliegen werden periodisch erörtert. Die Liegewiese ist Gegenstand eines Baurechtsvertrags zwischen der Stadt Bern und Köniz, der Ende 2015 ausläuft. Die Betriebskosten für die Liegewiese werden nach einem Schlüssel zwischen den Vertragsparteien aufgeteilt. Grundsätzliche Änderungen (Ablösung des Baurechts durch einen Mietvertrag oder Verkauf an Köniz) sind abgelehnt worden.
5. Nutzungskonzepte sind von den an der Betriebsübernahme Interessierten einzureichen.
6. Eine konkrete verbindliche Beantwortung ist verfrüht. Von grösstem Interesse sind alle vertraglichen Bedingungen, welche die langfristige Sicherstellung des geordneten Campingbetriebes unter Entlastung der Stadt gewährleisten.

- Auf Antrag der Interpellantin gewährt der Rat Diskussion. –

Doris Schneider (GB) hat die Interpellation zum Campingplatz Eichholz im Januar dieses Jahres eingereicht, weil sie Auskunft wollte, über ein im Parlament und in der politischen Öffentlichkeit vergessen gegangenes Geschäft. Das Eichholz ist ein beliebter Platz der Berner Bevölkerung und der Touristinnen/Touristen. Bis zu 1 500 Personen finden sich an einem schönen Sommertag dort ein. Im Zuge der Diskussionen der Neustrukturierung der Badebetriebe, dieser Entscheid ist noch nicht gefasst, es ist ein Politikum der nächsten Woche, wurde das Eichholz ausgeschlossen. Die Zukunft des Eichholzes wurde bis jetzt weder in der GPK noch hier im Parlament thematisiert. In der höchst brisanten Diskussion um die Zukunft der Badebetriebe fehlt ein Stein, dieser Stein entpuppt sich als eine von der Stadt vergessene Perle. Umso mehr haben der Stadtrat und die Bevölkerung Anrecht auf eine seriöse Antwort auf die gestellten Fragen. Ich bin über die Antwort des Gemeinderats nicht nur zornig, sondern ausserordentlich wütend. Wenn man auf die politisch aktuellen Themen eine derartig nichtssagende Antwort erhält, muss man sich fragen wie die Person, welche die Antwort geschrieben hat, den Wert des Parlaments einschätzt. Die Antwort ist eine Frechheit. Es geht nicht an, dass wir für einen Vorstoss, worüber wir zum Stand der Diskussion der Verwaltung informiert werden wollen, derart abgespiesen werden. Die Nichtantwort des Gemeinderats und meine Recherchen lassen vermuten, dass noch irgendwo ein Hund begraben ist. Warum wurde zum Beispiel dem Pächter bereits gekündigt? Scheinbar ist eine Arbeitsgruppe daran, die weitere Zukunft des Eichholz an die Hand zu nehmen. Ich habe in Erfahrung gebracht, dass das Restaurant auf Ende Jahr schliessen wird, weil der Lebensmittelinspektor Beanstandungen angebracht hat. Weshalb erfahren wir dies nicht? Das Eichholz ohne Restaurant ist eben nicht mehr das gleiche Eichholz. Weshalb erfahren wir nicht, dass Köniz die Liegewiese längst abgeben möchte, weil die Gemeinde zu viel für den Baurechtsvertrag bezahlt? Warum hat die Stadt das Eichholz baulich derart verlottern lassen? Bereits 1989 wurde ein Nachkreditbegehren für die notwendigen baulichen Investitionen ein-

gereicht. Es wurde nichts gemacht, was steckt dahinter? Warum wird mit einem solch wichtigen touristischen Angebot für die Stadt Bern, mit einem wichtigen Freiraum für die Bevölkerung, mit einem Begegnungsraum für die Bevölkerung der Stadt Bern und Umgebung derart nebulös umgegangen? Der Polizeidirektor und sein Generalsekretär, Herr Giraudi, teilen uns am Schluss der lausigen Antwort mit, dass eine konkret verbindliche Beantwortung der vorliegenden Fragen zu früh sei. Entscheidungen sind aber bereits gefallen, wir haben es gehört. Was geht hinter den Kulissen vor? Wahrscheinlich muss ich noch ein Postulat einreichen um die Strategie des Gemeinderats in Erfahrung zu bringen.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion CVP/FPS spricht *German Kalbermatten* (CVP): Über das Thema Camping Eichholz wurde bis heute in diesem Rat nur sehr sparsam gesprochen, so sparsam wie die Stadt mit dem Unterhalt dieses Platzes umgeht. Seit 1966 will die Stadt den Campingplatz reorganisieren, aber sie hat es bis heute noch nicht zustande gebracht. Immer wieder wird davon gesprochen, dass man mit der Gemeinde Köniz Gespräche führt um das Problem Eichholz zu lösen. In der vergangenen Zeit wurde die Infrastruktur auf dem Platz durch die Stadt sehr vernachlässigt. Wenn die Platzverantwortlichen nicht mit Eigeninitiative sich dem Erhalt dieser Oase angenommen hätten, gäbe es diese schon gar nicht mehr. Nun hat die Stadt den Campingplatz zur Vermietung ausgeschrieben. Ein Platz, auf dem folgende Investitionen, für einen konkurrenzfähigen Betrieb kurz- und mittelfristig weiterzuführen, anstehen. Das bestehende Restaurant muss für den Betrieb im Jahr 2001 mit Fr. 160 000.00 erneuert werden, dass es den Vorschriften entspricht und betrieben werden darf. Mittelfristig müssen die bestehenden Gebäude, wie die Schlafbaracken, welche vermietet werden, die Duschanlagen, Toiletten, Restaurant und das Wohnhaus total erneuert werden. Also stehen, um konkurrenzfähig zu bleiben, Investitionen von rund Fr. 500 000.00 an, welche die Stadt tätigen muss. Zudem befindet sich die Stadt in einem Zeitdruck, um diese Sanierung an die Hand zu nehmen, müssen bereits jetzt Baubewilligungen eingeholt werden um in der nächsten Saison das Restaurant und die sanitären Anlagen mit gutem Gewissen den Benutzerinnen und Benutzern zur Verfügung zu stellen. Die CVP/FPS-Fraktion bittet den Gemeinderat, im Interesse der Benutzer und der Steuerzahler den Platz zu erhalten und innert kürzester Zeit eine Lösung mit dem Bewerber, welcher den Platz und auch die Anlagen kennt, zu finden. Die Stadt könnte den Platz im Baurecht im sanierten Zustand vermieten. So wäre der Unterhalt nicht mehr Sache der Stadt und die Stadt wäre noch immer Besitzerin und würde mit dem Zins zusätzliche Einnahmen realisieren.

Für die Fraktion SP spricht *Sylvia Spring Hunziker*: Wenn wir die Antworten nicht erhalten, ist der Fall gleichwohl so, dass wir jetzt schon zu Dritt sind, die zum Campingplatz Eichholz recherchiert haben. Wir von der SP-Fraktion unterstützen Doris Schneider und sind ebenfalls enttäuscht, dass die Antwort so nichtssagend ausgefallen ist. Übrigens sollte auch die SVP Grund haben, mehr Substantielles zu erwarten. Ich habe nämlich in meinen alten Akten herausgefunden, dass es auch noch ein Postulat der SVP vom Januar 1996 zu diesem Thema gibt. Offenbar dauern die Abklärungen ebenso lange. Wir von der SP fordern den Gemeinderat auf, den Wert des Eichholz für die Stadt Bern richtig einzuschätzen und nicht fahrlässig aufs Spiel zu setzen. Das Eichholz ist ein beliebter und wichtiger Naherholungsraum für die Bevölkerung der Stadt Bern und Umgebung. Wir warnen davor, dass der Campingplatz oder auch das Restaurant verkauft werden sollen. Dieser hat einen hohen Stellenwert, auch in der Infrastruktur des Berner Tourismus. Ein Verkauf ist unsinnig, denn das Eichholz wirft eine gewisse Rendite ab. Es hat einen familiären Charakter, welchen wir unbedingt erhalten wollen. Wir können heute Einfluss nehmen und dafür sorgen, dass zufriedene Touristinnen und Touristen im Eichholz campieren. Ich habe extra im Tourismuskonzept nachgelesen, dort steht unter der Rubrik Beherbergung - als Stärke aufgeführt - beliebter Campingplatz an attraktiver Lage an der Aare.

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Ueli Stückelberger* (GFL): Natürlich ist auch unserer Fraktion der Erhalt des Campingplatzes Eichholz ein grosses Anliegen und ich kann in diesem Sinn nur dies bestätigen, welches die Vorrednerinnen und der Vorredner bereits gesagt ha-

ben. Hingegen distanzieren mich vom Ton, den Doris Schneider angeschlagen hat. Ich empfinde die Antwort nicht als Frechheit, sie ist wohl kurz, zu kurz, aber als Frechheit und Abspeisung habe ich sie nicht empfunden. Für uns ist wichtig, dies würde ich quasi als mündliches Postulat definieren, dass die allgemeine Nutzung der grossen Wiese, wie sie jetzt ist, erhalten bleibt. Es soll uns bewusst sein, das Eichholz ist einerseits ein Ferienort für Touristinnen/Touristen, aber andererseits auch für Stadtbernerinnen und Stadtberner, welche dorthin campieren gehen. Ich habe dies als Jugendlicher ebenfalls gemacht. Für mich ist ganz klar, aus diesem Ort muss mehr gemacht werden, es darf auf keine Art und Weise dazu führen, diesen öffentlichen Raum verlottern zu lassen, indem man nichts investiert. Heute ist es keine Augenweide, dies muss sich ändern. Wie es die Stadt macht, dazu hat sie entsprechende Freiheiten, aber diese Ziele des Raums aufzuwerten und die allgemeine Nutzung der grossen Wiese zu erhalten, sind unsere Kernanliegen. In diesem Zusammenhang habe ich eine Frage. Die Antwort des Gemeinderats datiert vom 10. Mai 2000, es steht unter Frage 3, dass über das weitere Vorgehen Ende Mai entschieden werde. Wie ist der aktuellste Stand, ist im Monat Mai bereits etwas passiert, hören wir hier eine offizielle Antwort zu dieser Frage?

Der Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Wir müssen zwei Sachen klar auseinanderhalten. Das eine ist die Liegewiese, das andere ist der Campingplatz mit dem Restaurant. Die Gemeinde Köniz hat auf der Liegewiese ein Baurecht für eine Badeanstalt. Eine Badeanstalt kann wegen der Uferschutzgesetzgebung nicht mehr gebaut werden, das Baurecht ist jedoch noch bis ins Jahr 2015 vorhanden. Die Stadt hat keine Lust, im jetzigen Moment das Baurecht zu kündigen, dies würde Einnahmehinfortfälle ergeben. Auch für das Putzen der Liegewiese haben wir uns finanziell geeinigt und es klappt bestens. Ich spreche nun nur noch vom Campingplatz Eichholz. Wenn wir den jetzigen Zustand des Campingplatzes Eichholz betrachten, ist dieser teilweise gut, es wurden bereits einige Investitionen getätigt, aber nur im Rahmen des Möglichen in der Investitionsplanung. Dass der Lebensmittelinspektor beim Restaurantbetrieb Beanstandungen angebracht hat, ist wahr und wir werden dem Beachtung schenken. Diese Beanstandungen sind neueren Datums, mir sind sie erst seit kurzer Zeit bekannt. Es ist nicht der einzige Ort in der Stadt, wo wir an i.S. Werterhaltung von unseren Anlagen nicht mehr machen können, weil immer mehr Forderungen nach Neuinvestitionen in der Stadt kommen. Der Gemeinderat ist nicht bereit, das Investitionsvolumen zu erhöhen, wir können es uns gar nicht leisten. Wir müssen uns gut überlegen, welche Investitionen wir tätigen wollen, dazu muss auch das Parlament mithelfen. Bei jeder Neuinvestition welche wir hier fordern, leidet die Werterhaltung darunter.

Zum neusten Stand kann ich folgendes mitteilen: Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass der Campingplatz weiter bestehen soll, es ist ganz klar eine Perle und eine touristische Attraktion. Zugleich wollen wir eine finanzielle Entlastung der Stadt erreichen, deshalb ist das Ziel, dass die ganze Anlage jemandem im Baurecht abgegeben wird, dass dieser oder diejenige nachher auch die anfallenden Investitionen tätigt. Wir haben die Ausschreibung gemacht und den Zeitpunkt für den Offerteingang auf Ende Mai festgelegt. Es liegen bereits Offerten vor, aus einem bestimmten Grund haben wir eine Fristverlängerung gewährt und zwar für jemanden, der auch noch eine Offerte einreichen wird. Der Campingplatz kann nur übernommen und sinnvoll betrieben werden, wenn dieser zusammen mit dem Restaurant betrieben werden kann. Betreffend Kündigung – wenn etwas Neues gemacht werden soll, müssen die alten Verhältnisse aufgelöst werden. Wir können nicht zuwarten und nachher sagen, jetzt machen wir ein Baurecht es kommt jemand anderes und die anderen sind noch in bestehenden Verträgen. Es betrifft sowohl das Restaurant als auch die Person, welche zum Campingplatz schaut, die Leute sind in diesem Sinne informiert. Es ist klar, dass wir den Campingplatz nicht aufgeben wollen, sondern weiterführen, aber so dass man ihn sinnvoll und kostengünstig weiterführen kann, auch im Hinblick auf die anstehenden Investitionen. Wir haben andere Verträge, bei denen Private die Campingplätze betreiben, beispielsweise in der Eymatt und dies funktioniert sehr gut.

Doris Schneider (GB): Ich will noch eine Antwort geben, weshalb ich mich so aufgeregt habe und auch dementsprechend Herrn Gemeinderat Wasserfallen angegriffen habe. Die Antwort zu Frage 2 meiner Interpellation illustriert dies. Ich habe folgende Frage gestellt: - Unter-

nimmt die Stadt Vorkehrungen, Zeltplatz, Restaurantbetrieb und ev. Liegewiese gemeinsam zu betreiben – und dies mit einem betrieblichen Freiraum? - Die Antwort zu dieser Frage ist keine Antwort, es heisst nur, Verhandlungen mit der Gemeinde Köniz finden seit Jahren immer wieder statt. Gegenstand der Gespräche sind der Betrieb von Campingplatz und Liegewiese sowie die Handhabung des Baurechtsvertrags zwischen der Stadt Bern und Köniz. Einerseits will die Stadt die Liegewiese der Gemeinde Köniz bis ins Jahr 2015 überlassen und den Baurechtsvertrag bestehen lassen, andererseits will man das Restaurant und den Campingplatz neu verpachten. Ist es sinnvoll, dies so auseinander zu nehmen? Scheinbar wurden die Offerttermine verlängert, auf wen wartet man noch? Ich möchte keinen zweiten Eymatt-Zeltplatz in der Stadt. Ich möchte auch nicht unbedingt, dass der TCS den Campingplatz Eichholz führt. Dazu möchte ich und sicher auch einige von uns hier drin etwas zu sagen haben. Ich glaube es ist aktuell und bleibt aktuell, was dort unten passiert.

Der Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Die Liegewiese ist ein öffentlicher Raum, wenn wir uns darum reissen, diesen auch noch zu bewirtschaften, dann bezahlen wir dafür. Die Liegewiese ist auf Gemeindegebiet Köniz und nicht auf Gemeindegebiet der Stadt Bern. Der Campingplatz ist ein abgezauntes Areal, wofür Eintritt oder Gebühren bezahlt werden müssen um dort zu campieren, also kein allgemein öffentlicher Raum. Wir spannen dort in der Reinigung zusammen, indem das Personal die Matte auch noch putzt, aber dafür eine Entschädigung erhält. Für die öffentliche Sicherheit hat die Gemeinde Köniz, die Kantonspolizei oder wer auch immer zu sorgen, aber sicher nicht die Stadt Bern. Zu den Offerteingängen werde ich bestimmt keine Namen bekanntgeben.

22 Erdgas-Röhrenspeicher beim Forsthaus Eymatt: Kredit für Mitbenutzung (Miete mit Kaufoption)

Antrag Nr. 120

1. Die GWB wird ermächtigt, mit der GVM AG einen Mietvertrag mit Kaufrecht für einen Speicheranteil von 61,5 % am Erdgas-Röhrenspeicher beim Forsthaus Eymatt abzuschliessen. Der entsprechende Kredit für während 5 Jahren wiederkehrende Ausgaben von total Fr. 1 698 605.00 zu Lasten der laufenden Rechnung der Gasversorgung gemäss Art. 138 der GO wird bewilligt.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Für die GPK spricht *Heinz Rub* (FDP): Der Gasverbund Mittelland ist der Hauptlieferant der Stadt Bern mit Gas, an diesem Hauptlieferant ist die Stadt Bern mit ca. 9,5 % beteiligt. Ein Röhrenspeicher ist im Prinzip gar nichts anderes als ein Ort, wo Gas gelagert wird. Bis jetzt waren die Kugeln zum Lagern von Gas bekannt, neuerdings lagert man das Gas unterirdisch in einem sogenannten Röhrenspeicher. Warum brauchen wir einen solchen Röhrenspeicher? Die Stadt Bern bezahlt jährlich, um die Spitzen von rund 12 MW auszugleichen, rund Fr. 324 000.00. Wenn die Stadt einen solchen Speicher hat, können die Kosten eingespart werden. Ursprünglich wollte die Stadt Bern selber einen Röhrenspeicher machen, aber es ist ein Projekt in Höhe von rund 8 Mio. Franken und man hat sich entschlossen, dass der Gasverbund Mittelland dies finanziert und die Stadt mit Partnergemeinden, zusammen mit Grenchen und Lenzburg, sich an diesen Betriebskosten beteiligt. Die Vorlage ist sehr detailliert und ausführlich, dass ich nicht gross darauf eingehen muss. In der GPK hat viel zu reden gegeben, weshalb in der Vorlage die Kosten für den Abbruch der Kugeln im Marzili nicht aufgeführt sind und wir haben zur Antwort bekommen, dass im Moment nicht geplant sei, diese Kugeln abzubauen. Wenn es aber einmal so weit sein sollte, sollte dies mehr oder weniger kostenneutral bleiben. Ferner haben in der GPK die Kosten des Baurechtszins zu sprechen gegeben. Die Stadt Bern hat mit der Burgergemeinde über das ganze Gebiet einen Baurechtsvertrag abgeschlossen und tritt diesen nun in einem Unterbaurecht an den Gasverbund Mittelland ab. Selbstverständlich bezahlen die anderen Partnergemeinden von Beginn weg an den Baurechtszins. Einen Baurechtszins bezahlt man vom ersten Spatenstich an und nicht erst bei Inbetriebnahme. Die Kosten für den Betrieb werden selbstverständlich

erst bei der Inbetriebnahme verrechnet. Die GPK hat mit 9 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung diesem Geschäft zugestimmt und ich bitte die Anwesenden, diesem Geschäft ebenfalls zuzustimmen. Mein gehaltenes Votum ist zugleich die Fraktionserklärung der FDP.

Fraktionserklärung

Peter Blaser spricht für die Fraktion SP: Die SP-Fraktion steht der Vorlage grundsätzlich positiv gegenüber, doch fehlt uns noch eine Information. Wie wir dem Vortrag entnehmen können, hatte die GWB ursprünglich einen Vertrag mit der Burgergemeinde Bern. Nicht nur Bern, sondern auch Grenchen, Lenzburg und der GVM AG brauchen zusätzliche Speichervolumen. Wir haben uns deshalb gefragt, weshalb die Stadt den Speicher nicht selber realisiert und an die Interessierten vermietet? Den Trumpf, den Baurechtsvertrag, hätte die Stadt in den Händen. Wir wollen wissen, welches die Gründe waren und ob das gewählte Vorgehen für die GWB tatsächlich finanziell das Günstigste ist? Daneben weist die Vorlage für uns einen Mangel auf. Der neue Speicher ermöglicht zwar den Abbruch von beiden Kugelspeichern im Sandrain doch ist eben dieser Abbruch finanziell nicht gesichert. Es heisst eigentlich nichts anderes, als dass dieser dort noch lange bestehen bleibt. Wir glauben nicht, dass die Kosten bei einem späteren Abbruch sofort bewilligt werden. Die SP wünscht, dass künftig ganzheitliche Vorlagen gemacht werden und nicht nur geschrieben wird, man wolle den Tank zu einem späteren Zeitpunkt abrechen, sondern dies auch macht. Auf einen entsprechenden Antrag verzichten wir jedoch.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Die Frage von Peter Blaser haben wir selbstverständlich auch schon in den letzten Jahren diskutiert. Ist es richtig, dass wir selber einen solchen Röhrenspeicher erstellen, ist es sinnvoll, dass von einer Stadt die Initiative ergriffen wird und mit anderen zusammen gebaut und finanziert wird? Wir haben all die Vor- und Nachteile abgewogen. Die heutige Variante ist die kostengünstigste und vor allem auch die zweckmässigste. Der Gasverbund Mittelland hat das Know how, die Kenntnisse und auch die finanziellen Möglichkeiten, diesen günstig zu finanzieren und wir beteiligen uns daran. Nach all den Abklärungen ist es eindeutig die beste Lösung. Der Baurechtszins der Stadt zuhanden der Burgergemeinde erstreckt sich auf das gesamte Grundstück, Röhrenspeicher, DRM-Station und beträgt Fr. 42 000.00. Die Stadt räumt dem Gasverbund Mittelland ein Unterbaurecht ein für die Teilfläche des Röhrenspeichers. Der Baurechtszins dafür beträgt Fr. 37 500.00. Die Differenz von lediglich noch Fr. 4 500.00 geht zulasten der DRM-Station bzw. der GWB. Die DRM-Station dient der Gasversorgung Bern, im Zusammenhang mit der Versorgung der Stadt Bern, und natürlich auch der Benutzer des Eurospeichers. Der Kostenteiler des Baurechtszins von Fr. 4 500.00 wird dann noch im Rahmen der Vereinbarung über den Betrieb und die Benützung der DRM-Station zwischen dem GVM und dem Gaswerk Bern geregelt werden.

Beschluss

Der Antrag ist nicht bestritten und wird vom Rat gutgeheissen.

27 Fristverlängerungen für erheblich erklärte Motionen, denen bisher noch nicht Folge geleistet werden konnte

Antrag Nr. 150

1. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion Felix Adank (DA) betr. Ehrenrettung einer grossen Künstlerin und ihrer Kunst (Oppenheimbrunnen), erheblich erklärt am 27. August 1987, bis Ende 2000 zu.
2. Der Stadtrat stimmt einer 2. Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion Andreas Hofmann (SP) betr. Richtpläne für das Nordquartier, erheblich erklärt am 12. Februar 1998, bis Ende 2001 zu.

3. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion Ueli Stückelberger (GFL) betr. Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schermenwald, erheblich erklärt am 23. April 1998, bis Ende 2002 zu.
4. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der interfraktionellen Motion GFL/GB/JA! (Ueli Stückelberger, Eva von Ballmoos) betr. Teilrevision der Bauordnung, vom Stadtrat erheblich erklärt am 23. April 1998, bis Ende 2000 zu.
5. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion Fraktion SP (Elsi Meyer) betr. Zukunftsperspektiven für Bahnareale und deren Umgebung, erheblich erklärt am 23. April 1998, bis 31. Dezember 2009 zu.
6. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion Silvia Aepli (GFL) betr. Stadtplätze, wo es keinen Tunnel braucht – Waisenhausplatz, erheblich erklärt am 22. Oktober 1997, bis Ende 2000 zu.
7. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion Silvia Aepli (GFL) betr. Stadtplätze, wo es keinen Tunnel braucht – Bundesplatz, erheblich erklärt am 14. Mai 1998, bis Ende 2003 zu.
8. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Interfraktionellen Motion betreffend Bahnhofplatz für alle!, erheblich erklärt am 14. Mai 1998, bis Ende 2001 zu.

Fraktionserklärungen

Ueli Stückelberger (GFL) spricht für die Fraktion GFL/EVP: Zu diesem Geschäft sollte Eva von Ballmoos sprechen, weil sie noch nicht anwesend ist, übernehme ich nun ihre Aufgabe. Uns ist die Gestaltung des öffentlichen Raums sehr wichtig, ich habe bereits im Rahmen des Verwaltungsberichts darauf hingewiesen. Uns liegt viel daran, dass es mit den Platzgestaltungen, überhaupt mit Aufwertungen des öffentlichen Raums, rasch vorwärts geht. Deshalb haben wir nur bedingt Freude an den Fristverlängerungen seitens des Gemeinderats, andererseits verstehen wir, dass es bei gewissen Geschäften nicht möglich ist, innerhalb der Fristen etwas zu machen. Ich beschränke mich darauf, nur bei von uns eingereichten und mitunterzeichneten Motionen Anträge zu stellen.

Zu Punkt 3:

Motion Ueli Stückelberger (GFL): Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schwermenwald

Es ist eine sehr wichtige Verbindung, damit die Fussgängerinnen/Fussgänger und Velofahrerinnen/Velofahrer vom Nordquartier ins Naherholungsgebiet des Schermenwaldes gelangen können. Diese Motion wurde überwiesen, ich finde es richtig, dass hier vorwärts gemacht wird und habe deshalb keine Freude, dass die Frist um 2 Jahre erstreckt werden soll. Unserer Fraktion dauert dies zu lange. Wenn nun die Industriezone mit dem Blutspendezentrum und dem NPM überbaut wird, ist es unser Anliegen, die Fussgänger- und Velobrücke gleichzeitig zu bauen.

Antrag der GFL/EVP-Fraktion:

Die Vorlage muss dem Stadtrat bis Ende 2001 unterbreitet werden.

Zu Punkt 6:

Motion Silvia Aepli (GFL): Stadtplätze, wo es keinen Tunnel braucht: Waisenhausplatz/Bärenplatz

Zu dieser Motion stellt der Gemeinderat eine Fristerstreckung bis Ende 2000. Wir sind nicht kleinlich und damit einverstanden. Wir gewähren dem Gemeinderat die Fristverlängerung um das verbleibende halbe Jahr.

Zu Punkt 7:

Motion Silvia Aepli (GFL): Stadtplätze, wo es keinen Tunnel braucht – Bundesplatz

Der Antrag des Gemeinderats um Fristerstreckung bis Ende 2003 ist uns eindeutig zu lang. Es ist uns ein besonderes Anliegen, die Umgestaltung des wichtigsten Platzes in der Bundesstadt endlich zur Hand zu nehmen. Uns ist bewusst, dass eine definitive Lösung für diesen Platz erst erbracht werden kann, wenn die oberirdischen Parkplätze ersetzt sind, teilwei-

se im Casino-Parking, teilweise im Metro-Parking. Wir sind der Meinung, dass die Vorlage dem Stadtrat bis Ende Jahr 2001 unterbreitet werden muss. Wenn wir jetzt noch bis ins Jahr 2003 warten, nehmen wir den Druck weg, dass dort schnell etwas realisiert wird, so wird es nicht möglich sein, dass man gleichzeitig mit der Einweihung des Casino- und des Metro-Parkings den Platz umgestalten kann.

Antrag der GFL/EVP-Fraktion:

Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung bis Ende 2001 zu.

Zu Punkt 8:

Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL, EVP/LdU, SP (Michael Jordi): Bahnhofplatz für alle!

Wir haben dazu bereits eine Diskussion im Rahmen der Verlängerung des Vertrags mit dem Projektleiter des Masterplans, Herrn Strauss, geführt. Dabei wurde uns versprochen, bis Ende 2000 sei alles aufgegleist, wie der Bahnhofplatz gestaltet werden solle. Wir haben lange genug gewartet, mit dem Öffentlichkeitsforum des letzten Jahres sollte es nun wirklich möglich sein, in diesem Jahr die Weichen zu stellen. Wenn wir die Frist noch einmal um ein Jahr erstrecken, braucht es wahrscheinlich noch einmal eine Verlängerung des Vertrags mit Herrn Strauss. Eine Vorlage in den Grundzügen mit einem Gesamtkredit muss dieses Jahr möglich sein.

Antrag der GFL/EVP-Fraktion:

Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung bis Ende 2000 zu.

Für die Fraktion SP spricht *Peter Blaser* zu Punkt 5:

Motion Fraktion SP (Elsi Meyer): Zukunftsperspektiven für Bahnareale und deren Umgebung

Wir haben Bahnareale, welche unbenutzt sind. Es findet eine Entwicklung statt, welche die Bahnareale laufend neu gestaltet. Momentan liegt ein Baugesuch für einen Parkplatz auf dem Südbahnhof vor. Wir müssen uns Gedanken machen, wie die Bahnareale künftig aussehen sollen, dies ist Aufgabe der Stadt. Aus diesem Grund haben wir damals an der Motion festgehalten und nicht in ein Postulat umgewandelt. Die vorgesehene Fristverlängerung ist für uns nicht die Zielrichtung einer Planung.

Antrag der SP-Fraktion:

Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung bis 31.12.2001 zu.

Damit steht noch genügend Zeit zur Verfügung, uns eine Vorlage zu unterbreiten. Die Anträge der GFL/EVP-Fraktion haben wir diskutiert. Antrag 3 unterstützen wir, zu Antrag 7 haben wir Freigabe beschlossen, zu Antrag 8 werden die einzelnen Mitglieder selber entscheiden.

Der Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg*: Es ist nicht so, dass sich der Gemeinderat nicht beeilt, es ist mir auch immer am wohlsten, wenn der Tisch leer und alles erledigt ist. Wir haben begründet, weshalb wir für diese Motionen die Fristverlängerungen verlangen müssen. Ich will Bezug nehmen auf die gestellten Anträge.

Zu Antrag 3: Ich gebe zu bedenken, dass dies ein Geschäft ist, welches wir in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu bearbeiten haben. Wir erwarten dazu auch einen Kostenbeitrag des Kantons. Wenn wir es alleine machen, müssen wir alles selber bezahlen, deshalb mache ich beliebt, dass der Rat dem Antrag des Gemeinderats folgen wird.

Zu Antrag 5: Wir haben die Auffassung, dass man einfach pragmatisch vorgeht. Wo ein Bedarf besteht, soll eine Planung gemacht werden, welche nutzungsbezogen und auch rasch umsetzbar ist, statt ein Konzept, welches daneben zielt. Dies gilt auch für diese Motion. Ich bitte den Rat, der Fristverlängerung wie vom Gemeinderat beantragt zuzustimmen. Ich bin überzeugt, dass wir bis zu diesem Zeitpunkt alle die Forderungen der Motion erfüllt haben, auch im Sinn, dass man sie umsetzen kann.

Zu Antrag 6: Diese Arbeiten sind im Gange, letzten Samstag fand eine Vorführung zuhanden der Öffentlichkeit statt, bei der der Umgang mit Waisenhausplatz, Bundesplatz und Bärenplatz vorgestellt wurde und ich bin zuversichtlich, dass wir dies schaffen können.

Zu Antrag 7: Ich bin einverstanden, dass wir die Frist nur bis 2001 verlängern, allerdings unter der Bedingung, dass die Parkplätze erst aufgehoben werden, wenn der unterirdische Parkraum im Metro- und im Casino-Parking geschaffen ist. Es wird dem Geschäft ein wenig Druck verleihen, dies kann für den Bundesplatz nur von Nutzen sein. Obschon es nicht an uns gelegen hat, dass es so lange gedauert hat, denn wir sind von der Eidgenossenschaft abhängig, welche auch in der ganzen Entscheidungsfindung beteiligt ist. Dazu braucht es oft Abstimmung und Koordination, welche auch mehr Zeit in Anspruch nimmt.

Zu Antrag 8: Hierzu muss ich auf der vom Gemeinderat beantragten Frist bestehen. Es ist eine sehr komplexe und schwierige Angelegenheit mit den Voraussetzungen, die heute einfach vorhanden sind. Mit den vielfältigen Rahmenbedingungen, ist die Aufgabe, den öffentlichen Verkehr besser zu organisieren, nicht so einfach zu erfüllen. Es ist aber nicht so, dass wir nicht daran arbeiten, im Gegenteil, die Behördendelegation Masterplan tagt in sehr kurzer Kadenz, wir arbeiten auch eng mit den übrigen Partnern wie SBB, Kanton, Burgergemeinde usw. zusammen. Dies bedingt auch, dass wir die Geschäftsführung und den Geschäftsfortschritt miteinander absprechen. Ich bitte den Rat, diese Fristverlängerung zu respektieren, sonst müsste ich Ende Jahr wieder mit einem Fristverlängerungsgesuch vor den Rat treten.

Beschlüsse

1. Punkt 1: Motion Felix Adank ist nicht bestritten und somit gewährt.
2. Punkt 2: Motion Andreas Hofmann ist nicht bestritten und somit gewährt.
3. Punkt 3: Motion Ueli Stückelberger Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schwermenwald: Der Rat stimmt dem Antrag der Fraktion GFL/EVP Fristverlängerung bis Ende 2001 mit 46 zu 7 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.
4. Punkt 4: Interfraktionelle Motion GFL/GB/JA! ist nicht bestritten und somit gewährt.
5. Punkt 5: Motion Fraktion SP: Zukunftsperspektiven für Bahnareale und deren Umgebung: Der Rat stimmt dem Antrag der SP-Fraktion Fristverlängerung bis 2001 mit 34 zu 17 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.
6. Punkt 6: Motion Sivilia Aepli ist nicht bestritten und somit gewährt.
7. Punkt 7: Motion Silvia Aepli: Stadtplätze, wo es keinen Tunnel braucht – Bundesplatz: Der Gemeinderat ist mit dem Antrag der GFL/EVP-Fraktion einverstanden, somit ist die Fristverlängerung bis Ende 2001 gewährt.
8. Punkt 8: Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL, EVP/LdU, SP: Bahnhofplatz für alle!: Der Rat stimmt dem Antrag der GFL/EVP-Fraktion Fristverlängerung bis 2000 mit 33 zu 20 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

31 Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Reduktion der LKW-Fahrten durch Bern-Ost

Antrag Nr. 127

Am 20. Oktober 1999 hat der Gemeinderat ein erstes Paket von Lärmschutzmassnahmen "Lärmschutz und Gestaltung: 1. Etappe, Ausführungskredit" z.H. des Stadtrats verabschiedet. In diesem Paket ist auch die Sanierung eines Teils des Ostrings vorgesehen. So sollen bei den Gebäuden Ostring Nr. 49 - 67 Lärmschutzwände montiert werden. Die Unterzeichnenden unterstützen diese Massnahmen, sind jedoch gleichzeitig der Auffassung, dass der Lärm primär an der Quelle zu bekämpfen ist, denn die Lärmbekämpfung an der Quelle ist günstiger und effektiver. In Umsetzung dieses Grundsatzes ist beim Strassenlärm in Wohngebieten auf eine Reduktion des Verkehrsaufkommens, besonders auch des LKW-Verkehrs, hinzuwirken.

Bei den "Wohn"-Strassen Ostring und Muristrasse werden die Lärmgrenzwerte (wenn nicht sogar die Alarmwerte) weit überschritten. Dazu tragen u.a. die LKW-Fahrten der Brechtbühl AG einen erheblichen Teil bei. Die Brechtbühl AG betreibt in Muri-Gümligen (Worbstrasse, Melchenbühl) ein grosses Lager. Täglich fahren frühmorgens Dutzende von LKW via Worb-, Weltpost-, Muristrasse, Burgernziel und Ostring zur Autobahneinfahrt der A6

"Ostring". Am Abend kehren die LKW auf diesem Weg, der offensichtlich attraktiver ist als der via Autobahnausfahrt "Muri", wieder zurück. Die LKW der Brechtühl AG machen morgens und abends einen Grossteil des LKW-Verkehrs auf diesen Strassenstücken aus. Diese vielen LKW-Fahrten sind nicht nur lärmässig unbefriedigend, sondern gefährden auch die Verkehrssicherheit erheblich. So fahren die LKW in der Regel schnell, wenn nicht sogar zu schnell. Zudem fahren die LKW meistens mit Anhänger, was besonders beim 2-spurigen Burgernziel-Kreisel oft zu sehr gefährlichen Situationen führt. Betroffene Quartierbewohnerinnen und -bewohner wurden bei der Stadt betreffend diesen unbefriedigenden Zustand denn auch schon oft vorstellig.

Die Unterzeichnenden sind überzeugt, dass rasch eine Lösung gefunden werden kann, die den motorisierten Verkehr, vorab aber den Schwerverkehr, auf diesen Strassen reduziert. Eine Verkehrsreduktion ist problemlos möglich, da der LKW-Verkehr der Brechtbühl AG (Muri) den gemeindeeigenen Autobahnanschluss in "Muri" benützen könnte. Dieser Weg führt zwar auch teilweise durch bewohnte Quartiere, hingegen gibt es auf dieser Strecke keine so gefährliche Stelle wie den Kreisel Burgernziel. Die Unterzeichnenden fänden es wichtig, wenn die Stadt bei der Brechtbühl AG und/oder bei der Gemeinde Muri in dieser Hinsicht vorstellig würde. Weiter ist zu prüfen ob auf der Weltpoststrasse (zwischen Weltpostverein und Gebäude der Credit Suisse) eine Pfortneranlage (Ampel) erstellt werden könnte, die den Verkehr aus Muri-Gümligen so dosiert, dass die Fahrt durch Bern-Ost unattraktiv wird. Zu prüfen sind auch andere Massnahmen wie Temporeduktion etc.

Aus den genannten Gründen bitten die Unterzeichnenden den Gemeinderat, die vorgeschlagenen Massnahmen zu prüfen und sich im Sinne der Erwägungen dafür einzusetzen, dass die LKW-Fahrten von Muri-Gümligen möglichst nicht mehr durch Bern-Ost erfolgen.

Bern, 18. November 1999

Antwort des Gemeinderats

Schwerverkehr ist für Wohnquartiere belastend. Bedeutend dabei sind die Lärmimmission und die physische Belastung des Strassenraumes, die oft mit einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit verbunden sind. Der Gemeinderat unterstützt deshalb die Zielsetzung, unnötigen Schwerverkehr aus den Wohnquartieren fernzuhalten.

Auch bei unbestrittenen Massnahmen zum Schutz von Wohnquartieren und den schwächeren Verkehrsteilnehmenden gilt der Grundsatz, dass diese Massnahmen notwendig und geeignet sein müssen und die Rechtsgleichheit nicht verletzt wird.

Die im Postulat vorgeschlagenen Massnahmen erfordern deshalb relativ umfangreiche Untersuchungen um nicht nur die Erforderlichkeit, sondern auch die Geeignetheit und Rechtsgleichheit zu belegen.

Als vorläufige Ergebnisse können folgende Angaben gemacht werden:

- Der durchschnittliche Lastwagenanteil auf dem Ostring beträgt bis 3,6 %. Eine Verkehrsreduktion um 10 % auf dem Ostring würde nach Angaben der Fachleute einen 0,5 Dezibel niedrigeren Lärmwert ergeben. Dies ist wohl eine messbare aber für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbare Lärmreduktion.
- Sofern der Stadtrat dem Kredit zustimmt, sollen am Ostring Lärmschutzmassnahmen in absehbarer Zeit realisiert werden.
- Mit der Genehmigung eines Kredites von 1,4 Mio. Franken im Februar 2000 durch den Stadtrat soll der Verkehr zwischen Freudenberger- und Thunplatz sowie Egghölzli so gesteuert werden, dass unkontrollierbare Stausituationen vermieden werden sollen. Dabei ist eine Pfortneranlage auf der Weltpoststrasse vorgesehen.
- Eine Geschwindigkeitsreduktion auf dem Hauptverkehrsstrassennetz, Muriallee und Ostring, wird von der Genehmigungsbehörde keine Zustimmung erhalten, handelt es sich doch dabei um Strassen, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr offen bleiben müssen.
- Aus den gleichen Gründen dürfte auch ein Lastwagenverbot keine Chance auf Realisierung haben.

Der Gemeinderat wird sich mit der Firma Brechtbühl in Muri/Gümligen und mit der Gemeinde Muri in Verbindung setzen, um zu erwirken, dass die Lastwagen der besagten Firma den

Anschluss A6 Muri benützen und die städtischen Strassen Muriallee/Ostring meiden. Entscheidend wird dabei sein, ob dadurch nicht andere Wohnquartiere in ähnlichem oder gar noch grösserem Masse durch den Schwerverkehr beeinträchtigt würden.

Antrag

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

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und wird überwiesen.

32 Postulat Liselotte Lüscher (SP): Zum Jahr des älteren Menschen: Überprüfung der Phasen bei Übergängen mit Ampeln

Antrag Nr. 263

Es gibt in Bern verschiedene Übergänge über Strassen, die vor allem älteren Leuten Schwierigkeiten bereiten, und zwar weil die Phase „grün“ für sie zu knapp bemessen ist. Auch wenn die Phase „orange“ relativ lang ist, bekommen es besonders ältere Menschen mit der Angst zu tun, sie würden die andere Seite nicht vor dem Wechsel zu „rot“ erreichen. (Typisches Beispiel: Übergang zum Kocherpark an der Effingerstrasse). Wir haben in der Stadt Bern seit 1980, ohne grosse Abweichungen, 20% Einwohner und Einwohnerinnen, die über 65 Jahre alt sind. Selbstverständlich sind viele davon rüstig und vom geschilderten Problem nicht betroffen, aber meist lässt die Gehfähigkeit mit zunehmendem Alter bei fast allen nach. Dazu kommt, dass diese Altersgruppe z.B. wegen abnehmendem Sehvermögen oft auch aufs Autofahren verzichten muss und deshalb auf den öV angewiesen ist. In der Stadt Bern sollen sich aber auch unsere älteren Einwohner und Einwohnerinnen wie alle andern bewegen können und das ohne grosse Ängste. Bei einer Überprüfung wäre es wahrscheinlich sinnvoll z.B. über unsere Altersorganisationen ältere Leute zu befragen, welche Übergänge ihnen besondere Mühe bereiten oder mit ihnen diese Übergänge zu prüfen.

Auch gehbehinderte jüngere Menschen wären für eine Überprüfung der Phasen sicher dankbar. Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, ob die Phasen bei Ampel-Übergängen in der Stadt Bern so geschaltet sind, dass auch ältere leicht gehbehinderte Menschen mühelos die andere Strassenseite erreichen können.

Bern, 16. September 1999

Antwort des Gemeinderats

Es ist seit Jahrzehnten das Anliegen der für die Verkehrsregelung und die Verkehrssicherheit zuständigen Amtsstellen, die Fussgängerregelung bei Lichtsignalanlagen fussgängerfreundlich zu gestalten und auch die Interessen der Schulkinder sowie der älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger mit zu berücksichtigen.

Obwohl die Grünzeiten aus regelungstechnischen Gründen oft nicht ausreichen, im Grün überall die gesamte Strassenbreite überqueren zu können, so sind doch die Räumzeiten (Gelb und Rot) immer und überall ausreichend, um den gegenüberliegenden Strassenrand oder die schützende Fussgängerinsel zu erreichen. An einigen Lichtsignalanlagen, insbesondere bei Altersheimen und bei Schulen, sind die Gehzeiten bereits verlängert worden.

Der Gemeinderat ist bereit, zusammen mit den Altersorganisationen betroffene Fussgängerübergänge speziell zu überprüfen und wenn nötig Anpassungen vorzunehmen.

Antrag

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

- Auf Antrag der Postulantin beschliesst der Rat Diskussion. –

Liselotte Lüscher (SP) ist erfreut, dass der Gemeinderat dieses Postulat zum Jahr des älteren Menschen prüfen will. Im Rat hat man im vergangenen Jahr nicht viel zum Jahr des älteren Menschen gemerkt, es hat vielleicht auch damit zu tun, dass sich die stadtbernsche "classe politique" in letzter Zeit stark verjüngt hat. Wir sollten aber nicht vergessen, dass von den Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Bern 1/5 über 65 Jahre alt sind und dass für diese Leute unsere Stadt auch attraktiv bleiben soll. Auch wenn ein paar von ihnen nicht mehr in der Stadt herumrennen wie ein Teil der Jungen. Viele der alten Leute haben ihr Leben oder einen Grossteil davon hier in dieser Stadt verbracht. Wir sind ihnen deshalb etwas schuldig. Es ist sicher gut, wenn die Phasen bei Altersheimen und Schulen angepasst wurden, wie es in der Antwort steht, aber mir geht es nicht vor allem um Altersheime, sondern um die älteren Leute, welche weiterhin manchmal bis ins hohe Alter in ihren Wohnungen in der Stadt wohnen, häufig mit Hilfe der Spitex und sich wie wir in der Stadt bewegen dürfen. Hierzu möchte ich noch eine Anregung anbringen. Ich kann mir vorstellen, dass die Spitex gebeten wird, eine Umfrage zu den Grünphasen bei ihren Mitarbeiterinnen zu machen. Diese Personen arbeiten direkt an der Basis und wissen, bei welchen Übergängen die alten Leute Probleme haben. Bei der Begehung von solch problematischen Übergängen bin ich bereit, dabei zu sein. Nötig ist sicher, dass man etwas macht, die sogenannten Räumzeiten sind nicht überall ausreichend, dies ist schlicht eine Behauptung. Ich stand einmal mit meiner damals 89-jährigen Mutter auf dem Übergang vom Kocherpark über die Effingerstrasse vor einem wild läutenden Tram, weil die Zeit zu kurz war, um über die Strasse zu gelangen. Ich finde, mit 89 Jahren sollte man in dieser Stadt noch das Recht haben, auf die Strasse zu gehen und ich finde es wichtiger, als dass der Verkehr überall ungehemmt rollen kann. Wir wollen für alle eine menschenfreundliche Stadt, das heisst, dass wir die Attraktivität unserer Stadt auf alle Leute ausrichten müssen, auch auf den Fünftel der älteren Menschen, welche häufig weniger gut zu Fuss ist, als die meisten, welche hier im Ratssaal sitzen.

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und wird überwiesen.

34 Postulat Fraktion SP (Liselotte Lüscher): Der Eigerplatz, ein "Erger"-Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger oder: am Eigerplatz ist Rot gleich Grün

Antrag Nr. 58

Der Eigerplatz ist Dienstleistungs- und Einkaufszentrum für mehrere angrenzende grosse Quartiere. Er muss täglich von hunderten Personen, darunter auch vielen Kindern überquert werden. Die Zahl der Querungen wird weiter zunehmen, wenn – was den Medien zu entnehmen war – die Weissenbühlpost und die Sulgenbachpost aufgehoben werden sollten und das ganze Weissenbühlquartier und grosse Teile des Sulgenbachquartiers die Mattenhofpost benutzen müssen. Anders als z.B. sein riesiger Kollege in Paris, der Place de l'Etoile, kann der Eigerplatz aber nicht diagonal überquert, sondern muss seinen Rändern folgend umrundet werden.

Seitdem vor ca. 2 Jahren die neue Ampelsteuerung in Betrieb genommen wurde, ist es zwar besser geworden, auch für die Velos wurde einiges positiv verändert. Geblieben aber ist der Nachteil der zu grossen Wartezeiten für zu Fuss Gehende: Eine (zu) grosse Zahl von Personen überquert einzeln oder in Gruppen einen oder mehrere Übergänge bei Rot oder hält sich überhaupt an nichts. Andere warten verzweifelt, bis endlich die Ampel auf Grün schaltet.

Die Gründe: Die Ampeln sind bei den Mehrfachübergängen nicht auf einander abgestimmt, die Knopfdruckanmelder sind viel zu träge, die Wartezeiten sind unzumutbar. Die Folge ist, es wird bei Rot überquert. Wenn z.B. ein Tram die Seftigenstrasse hinauf- oder hinunterfährt, überqueren die Leute während dieser kurzen Zeitspanne die Eigerstrasse oder die Schwarzenburgstrasse bei Rot, weil sie sich im vermeintlichen Schutz hinter den Tramzügen sicher fühlen. Das ist gefährlich, weil einige sicher langsamer gehen als das Tram fährt. Überdies

sind die beiden unregulierten Übergänge, der eine an der Eigerstrasse, der andere an der Schwarzenburgstrasse mit grossen Risiken verbunden, weil man mit dem Rücken zum fahrenden Verkehr hinüber geht.

Das im Januar 2000 vom Bundesrat in Kraft gesetzte Strategiepapier zum Verkehr des UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) nennt als eine der vier Hauptforderungen „Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs“. Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, folgende Verbesserungsmassnahmen zu prüfen:

1. Alle geregelten Fussverkehrsübergänge werden automatisch gesteuert, auch in den verkehrsarmen Zeiten. Die Umlaufzeiten, müssen kürzer sein (s. Bubenbergplatz).
2. Alle Übergänge zum Tramperron werden bei Einfahrt des Trams auf grün gestellt.
3. Die geregelten Übergänge über die Eigerstrasse werden so koordiniert, dass die Eigerstrasse zügig und ohne Zwischenhalt überquert werden kann.
4. Die beiden Übergänge Eigerstrasse und Schwarzenburgstrasse werden, wenn ein Tram vorbeifährt, auf Grün gestellt.
5. Bei den unregulierten Übergängen über die Eigerstrasse und die Schwarzenburgstrasse sind Massnahmen zu prüfen, die die abzweigenden Fahrzeuge verlangsamen.

Bern, 27. Januar 2000.

Antwort des Gemeinderats

Im Jahre 1990 ist der Eigerplatz nach langwierigen Auseinandersetzungen mit der betroffenen Bevölkerung als Kompromisslösung saniert worden. Schon von Anfang an war allen Beteiligten klar, dass die Leistungsfähigkeit des neuen Eigerplatzes während der Spitzenzeiten nicht ausreicht und je nach Tageszeit 6–12% überlastet ist.

Nur mit einer ausgeklügelten Steuerung und Dosierung der Zuflüsse war es überhaupt möglich, den Knoten weitgehend behinderungsfrei für den öffentlichen Verkehr zu regeln.

Verringerung der Wartezeiten sowie Komfortverbesserung für die Fussgängerinnen und Fussgänger bedeuten unweigerlich, dass weitere Abstriche an der Leistungsfähigkeit vorgenommen werden müssen. Kürzere Umlaufzeiten, eine längere, besser koordinierte Fussgängerstreifenregelung ohne Zwischenhalt sowie Fussgängerquerungsmöglichkeiten bei kurzen Tramphasen verringern die verfügbaren Grünzeiten für den öffentlichen und den Individualverkehr, und dies wiederum wird längere Staus verursachen.

Der Gemeinderat ist bereit, Möglichkeiten und Konsequenzen der postulierten Verbesserungsmassnahmen zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

Antrag

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

- Auf Antrag der Postulantin beschliesst der Rat Diskussion. -

Liselotte Lüscher (SP): Eigentlich hätte der Gemeinderat, nach den mageren Ausführungen der Polizeidirektion, welche praktisch nicht auf die verschiedenen Anregungen im Postulat eingehen, dieses Postulat logischerweise ablehnen müssen. Er beantragt aber die Erheblichklärung, dies freut mich selbstverständlich. Der Eigerplatz ist ein ungelöstes Problem für wie man heute so schön sagt, den langsamen Verkehr bzw. für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Ich weiss, dass auch einzelne Gemeinderatsmitglieder vom "Eigerplatz-Fussvolk" immer wieder angegangen werden, wegen den unmöglichen Verhältnissen an diesem Platz. Im Postulat werden ein paar Massnahmen vorgeschlagen, welche vielleicht eine Verbesserung bringen würden. Es ist ein Postulat und keine Motion, wir bitten nur ganz bescheiden um Prüfung für von uns aus möglichen Massnahmen. Wir verlangen nicht, dass diese alle durchgeführt werden, den Entscheid darüber überlassen wir den Fachleuten. Was wir verlangen ist eine seriöse Prüfung, die Postulatsantwort scheint mir doch ziemlich aus dem Ärmel geschüttelt zu sein. Aus der Antwort des Gemeinderats könnte man meinen, im Postulat würden von uns generell die Hauptverkehrszeiten anvisiert, man spricht hier von Stau. Es kommt natürlich vor, dass der Individualverkehr staut. Im ersten und wichtigsten

Punkt des Postulats geht es aber selbstverständlich um die verkehrsarmen Zeiten, bei denen der Eigerplatz nicht überlastet ist und die Leute bei Rot die Strasse überqueren, weil sie nirgends ein Auto sehen und trotzdem ewig warten müssen. Man droht uns mit Stau, wenn man diese Massnahmen realisieren würde. Stau gibt es am Eigerplatz schon und zwar bei den Fussgängerinnen und Fussgänger und vor allem in den verkehrsarmen Zeiten. Bei einer Begehung wäre ich gerne bereit dabei zu sein, sie müsste aber unbedingt in einer verkehrsarmen Zeit stattfinden.

Peter Künzler (GFL): Der Eigerplatz mit seiner Vorgeschichte von computergesteuerter Verkehrsregelung hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Es brauchte zwei Anläufe, um dieses Problem technisch einigermassen in den Griff zu bekommen. Von dieser Vorgeschichte her kann ich ohne weiteres verstehen, dass man in dieser Postulatsantwort darauf hinweist, dass das Problem technisch unheimlich schwierig zu lösen sei. Ein Problem, das beim Eigerplatz eine ganz wesentliche Rolle spielt ist, dass es quer durch das ganze Verkehrssystem der Stadt Bern bis an den Ostring und Richtung Kehrsatz verbunden ist. Was wirklich das technisch unlösbare Problem schafft, ist die Ausrichtung des ganzen Verkehrssystems in den Spitzenstunden. Es ist so, dass das Berner Verkehrssystem, wenn man schaut, wie es gerechnet ist und wie modern es ausgerichtet ist, extrem stark und eigentlich ausschliesslich auf die Bewältigung des Spitzenstundenverkehrs ausgelegt ist. Ich will dazu beifügen, die Leistungen dieses Verkehrssystems in Spitzenstunden sind äusserst bemerkenswert. Ich will jetzt nur die Frage stellen, vielleicht auch zuhanden von weiteren Vorstössen oder Diskussionen, ist es eigentlich notwendig, den Planern und Fachleuten als Vorgabe zu geben, dass sie einfach die Spitzenstunden möglichst schlank bewältigen müssen? Ich denke in diesem Rat oder auch im Gemeinderat müsste man einmal darüber diskutieren, dies ist von der Postulantin auch schon angesprochen worden, ob man gewisse zusätzliche Probleme in den Spitzenstunden in Kauf nehmen muss, damit man in anderen Zeiten, in weniger stark belasteten Bereichen, dies betrifft ca. 80 % des Verkehrsvolumens, ob man dann mehr optimiert und den technischen Fachleuten die Möglichkeit verschafft, halt ein bisschen anders zu optimieren. Ich sage noch einmal, ich glaube schon, dass unter den heutigen Voraussetzungen dieses Verkehrssystem gut optimiert ist und den Fachleuten in dieser Hinsicht keinen Vorwurf zu machen ist, es liegt von mir aus gesehen daran, dass man ihnen vielleicht in Zukunft ein bisschen andere Vorgaben für ihre Arbeit geben müsste.

Der Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Ich halte es in meiner Direktion in der Regel so, wenn wir Postulate annehmen, arbeiten wir nicht gerade einen Prüfungsbericht aus, sondern geben relativ kurz Antwort und erst nach der Annahme des Postulats wird der Prüfungsbericht gemacht in dem die Probleme abgehandelt werden, sonst machen wir im Prinzip die Arbeit 2 Mal. Im Eidgenössischen Parlament sagt beispielsweise der Bundesrat nur, dass er bereit sei, den Vorstoss entgegen zu nehmen, er sagt sonst gar nichts dazu.

Zu den Voten von Peter Künzler. Die schwierigste Zeit sind natürlich die Spitzenstunden. Diese müssen bewältigt werden können, sonst wird es überall noch schlimmer. Man kann durchaus anders fahren in den Zwischenzeiten, dazu müssten die Anlagen auf der ganzen Kette so modern sein. Deshalb haben wir zum Beispiel einmal dem Rat als erste Tranche das Verkehrssystem-Management des Ostrings vorgeschlagen, welches hier jedoch abgelehnt wurde und wir jetzt ein Mini-VSM haben, bei dem im Wesentlichen die Steuerungen erneuert und modernisiert werden können. Wir haben in dieser Stadt noch Steuerungen, welche völlig sture Umläufe haben, die man nicht ändern kann, weil es Software-mässig nicht geht.

Peter Künzler (GFL): Natürlich ist dies unter anderem ein Steuerungsproblem, aber die Optimierung eines solchen Verkehrssystems hat sehr viel auch mit Spuraufteilung zu tun. Die Voraussetzungen für die verbesserte Steuerung sind im Moment an sich in diesem Sinn gar nicht vorhanden, weil nämlich das bestehende Verkehrsmodell rein auf die Spitzenstunden ausgelöst ist. Es hat mindestens noch drei andere Teile, welche zur Erreichung einer solchen Elastizität fehlen.

Der Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Gleichwohl noch eine Antwort zur von Peter Künzler angesprochenen Spuraufteilung. Ich sage hier immer wieder, wir müssen das Basisnetz durchlässig behalten und mindestens auf den grossen Strassen durchgehend eine Zweispurigkeit.

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und wird überwiesen.

Die Sitzung wird um 16.15 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *René Zimmermann*

Die Protokollführerinnen: *Severine Seiler*
Edith Ramseier