



Protokoll Nr. 22

Sitzung von Donnerstag, 19. Juni 1997, 20.30 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Martin Frick

Anwesend:

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

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

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

Entschuldigt:

Silvia Aepli
Arnold Bertschy
Edith Lörtscher

Vertretung des Gemeinderats:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Alfred Neukomm
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Ursula Begert
Claudia Omar

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzungen

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

Einzelvoten

René Zimmermann (SP): Man will zwar auf dem Bahnhofplatz keinen Kreisel bauen, wenn man aber die heutigen Voten analysiert, kann festgestellt werden, dass sich viele der Gegner und Gegnerinnen der Vorlagen sehr wohl im Kreis drehen. Weil ein paar der Stadträte und Stadträtinnen eine Neugestaltung, jedoch ohne Schanzentunnel, wünschen, werden jetzt vom Gemeinderat Varianten verlangt. Dabei hat sich derselbe Gemeinderat in den vergangenen Jahren mit unzähligen Lösungsmöglichkeiten auseinandergesetzt, zuletzt sogar noch eingehend mit der VCS-Variante. Technisch sei diese machbar, steht in der Gegenstudie, und das gleiche wurde auch heute abend dazu gesagt. Natürlich ist diese Variante technisch machbar, wie auch etwa ein Flusskraftwerk im Marzili machbar wäre. Es käme jedoch niemand auf die Idee, einen solchen Gedanken zu verwirklichen. Auch wenn die VCS-Variante noch weiter ausgearbeitet würde, würde sie weder besser noch billiger. Mit der Rückweisung der Vorlage wird eine Variante verlangt, von der niemand so genau weiss, zu was sie taugt. Sie soll zwar kostengünstiger sein, risikofreie Fahrradverbindungen zum Bahnhof gewährleisten, sie soll Verbesserungen für den oberirdischen Fussgängerverkehr und den ÖV bringen, und trotzdem soll auch noch der MIV mit 20 000 täglichen Fahrzeugen möglichst zügig über den Bahnhofplatz rollen. Das sieht doch ein Blinder, dass dies nicht aufgeht. René Zimmermann bittet darum den Stadtrat, bei dieser Entscheidung auch an die Zukunft, an die nächste Generation zu denken, die die Stadt Bern auch noch als lebenswert vorfinden soll. Wir verbreiten heute mit unserer Zaghaftheit und zum Teil auch mit unserer Angstmacherei wahrlich kein gutes Signal nach aussen, weder an die Bevölkerung noch an mögliche Investoren aus Wirtschaftskreisen - im Gegenteil. Man wehrt sich zu recht gegen einen Zaun ums Bundeshaus und ist auf dem besten Weg, mit unserem wirtschaftsfeindlichen Ruf um die ganze Stadt Bern einen Zaun zu bauen. Mit der Rückweisung oder sogar der Ablehnung der planerischen Grundlage wird der Stadtrat für die am Masterplan beteiligten Partner - Kanton Bern, SBB, PTT, BLS und RBS - zu einem unzuverlässigen Gremium. Man darf nicht vergessen, dass der Bahnhof Bern eine Kapazitätserhöhung braucht, wenn er für Bahn 2000 und für die neue S-Bahn bereit sein will. Die Fussgängerströme werden zunehmen, die Verhältnisse beim Umsteigen müssen verbessert werden, und darum kann es für den MIV keinen Raum mehr geben auf dem Bahnhof- und dem Bubenbergplatz. Wenn es bei allen angestrebten Verkehrsreduktionen nicht möglich ist, die städtische Hauptachse einfach zu sperren, braucht es den Ersatz in der reduzierten Form des Schanzentunnels. René Zimmermann bedauert es, wenn wider besseren Wissens von einer Tunnelautobahn die Rede ist. Es gäbe für die angrenzenden Quartiere mit dem Schanzentunnel keine zusätzliche Belastung. Diese Vorlage ist es, im Gegensatz zu anderen, wert, dem Volk zur Entscheidung unterbreitet zu werden, und zwar so wie sie jetzt aussieht, ohne weitere Variante. Eine solche Variante, deren Untauglichkeit schon heute feststeht, würde nur unnötig Geld verschlingen. Der Stadtrat soll seine Verantwortung wahrnehmen und diese Vorlage vor das Volk bringen.

Lilo Lauterburg (GFL): Vielleicht muss man heute abend wieder das Lied singen vom Zug, der immer schon weg oder noch nicht angekommen ist. Dass der Zug mit diesem Bahnhof und dieser Umgebung schon abgefahren ist, das weiss man schon lange. Wenn in ein paar Jahren dann festgestellt werden muss, dass immer noch kein Zug angekommen ist, wird man dies den Leuten zu verdanken haben, die immer nur im Wartesaal bleiben und dort höchstens ein verkehrsideologisches Amtsblatt lesen.

Lilo Lauterburg aber will mehr: 1. Vorwärts in die Richtung eines noch besser genutzten öffentlichen Verkehrs. Der Erfolg oder Misserfolg des ÖV hängt entscheidend mit den Orten zusammen, wo die Leute ein-, aus- und umsteigen. Der Berner Bahnhof ist in dieser Beziehung eine Fehlplanung. Er kann aber nicht einfach wieder abgerissen werden. Jedoch kann die Umgebung des Bahnhofs stark verbessert werden. Wer das verhindern möchte, macht den ÖV mit der Zeit grobfahrlässig oder sogar mutwillig kaputt. 2. Vorwärts in die Richtung eines menschengerechteren Stadtzentrums. Die Autos oben und die Fussgänger unter dem Boden: Dies wird zu Recht seit 25 Jahren kritisiert. Eine solche Aufteilung führt zu einer sehr schlechten Situation, die städtebaulich und verkehrstechnisch ein Greuel ist und darum zu einem Ort verkommt, an dem man sich nicht gern aufhält und nur schnell

vorbeigeht. Solche schlechte Situationen erzeugen auch Unsicherheit und Angst. Dass ausgerechnet Frauen, die sich auch des Nachts ohne ungute Gefühle im Zentrum bewegen möchten, gegen eine grundlegende Umgestaltung sind, ist unbegreiflich. 3. Vorwärts zu einer realistischen Verkehrspolitik. Seit Jahren redet man nur von der Verkehrspolitik und die sogenannten Verkehrskompromisse kommen nicht zustande. Es wurde bis jetzt so gut wie nichts gemacht, weil man sich gegenseitig blockiert. Hier liegt jetzt der Kompromiss auf dem Tisch. Er ist so gut wie nötig abgeklärt und ausgehandelt, und zwar mit so wichtigen Partnern wie zum Beispiel der Trägerschaft des ÖV. Alle kommen auf ihre Kosten: Das Stadtbild, die Fussgänger, die Fahrradfahrer, der ÖV, und halt auch die Autofahrer. Einen MIV gibt es noch jahrzehntelang. Wer bis dahin alles verhindert, was trotzdem zu einem menschenwürdigen Zentrum führen kann, der sitzt wirklich im geistigen Wartesaal. 4. Vorwärts in Richtung einer Lösung für das Zentrum einer ganzen Agglomeration und nicht nur einer Selbstverwirklichung von ein paar Interessenklubs. Der unbrauchbare und unseriöse Variantenvorschlag ist ja nichts anderes als eine Abschussrampe für den Tunnel. Die Variante will keine Lösung der Probleme, sondern nur den heutigen Zustand verschlechtern, um weiterhin Stimmung gegen den MIV machen zu können. Dabei geht es hier nicht um einen Ausbau von Verkehrsflächen für den Autoverkehr, sondern um einen Ersatz verknüpft mit einer Reduktion. 5. Vorwärts in Richtung einer Lösung für die ganze Innenstadt. Und die ist mit dem Tunnel möglich. Am Nordring zum Beispiel wurden damals mit der Fertigstellung des Bahnhofs Einfahrtsbremsen für den Autoverkehr eingebaut. Alle hatten damals Angst vor einer Mehrbelastung der Quartiere. Mit ein paar Massnahmen hat dies aber bis heute verhindert werden können. Es ist also möglich, die Quartiere mit entsprechenden Massnahmen vom Ausweichverkehr zu schützen. Wer also weiterhin nur Angst schürt, macht dies wider besseren Wissens. Solche Angstmacherei kann letztlich auch zur Stadtflucht führen. 6. Vorwärts zu neuen Lösungen bei der Finanzierung. Fachleute sagen nämlich, dass die Einführung des sogenannten "Road Pricing" nur noch eine Frage der Zeit sei und wegen der Zielsetzung einer gerechteren Deckung der Kosten früher oder später sowieso eingeführt werden müsse. Mit dem Schanzentunnel hätte man immerhin die Möglichkeit, diese Massnahme auszuprobieren und damit landesweit Aufmerksamkeit und Interesse zu wecken. 7. Vorwärts in Richtung einer fortschrittlichen und verantwortungsbewussten Zusammenarbeit mit der Wirtschaft. Es ist schizophren, wenn die gleichen politischen Kreise, die auf nationaler Ebene mit Vehemenz Investitionsprogramme fordern, auf der lokalen und regionalen Ebene ein solches Projekt verhindern wollen. Wenn ein solches Projekt keine Chance mehr hat, was soll dann überhaupt noch möglich sein? Gerade jetzt, wo ein antizyklisches Verhalten der öffentlichen Hand von allen gefordert wird. Lilo Lauterburg ist für eine Stadt, die sich entwickelt, für ein Zentrum, das menschenwürdiger wird. Sie sieht aber auch die Nötigkeit einer Aufteilung der Aufgaben beim Verkehr. Sie ist für eine städtebauliche Sanierung des Bahnhofgebiets, und zwar vom Bollwerk bis zum Bubenbergrplatz, und für ein öffentliches Verkehrssystem, das am Schluss nicht nur von denjenigen genutzt wird, die nicht Auto fahren wollen oder können. Bern soll aufsteigen auf den Zug, der mit einer Perspektive ins nächste Jahrhundert fährt. Darum empfiehlt sie Ja zu den beiden Vorlagen.

Luzius Theiler (GPB): Schon 1991, bei der ersten Vernehmlassung über den Zwischenbericht Planung Masterplan, wurde der Schanzentunnel von einer grossen Mehrheit abgelehnt. Damals wurde die ablehnende Meinung nicht zur Kenntnis genommen. Im Vernehmlassungsbericht steht der viel-sagende Satz: "Die Variante mit der Führung des Verkehrs durch einen Schanzentunnel findet in der Vernehmlassung zwar keinen grossen Anklang, die Projektleitung hat jedoch sowohl technische wie finanzielle Gründe, auch diese Variante vorerst weiter zu verfolgen." Aus diesem "vorerst" wurde etwas Dauerhaftes; inzwischen heisst es sogar, dies sei die einzige sinnvolle Lösung, obwohl sie immer auf Widerstand gestossen ist. Auch Luzius Theiler findet weder die Variante des Gemeinderats noch die des VCS überwältigend. Die gesamten Verkehrskonzeptionen beziehen sich nur auf den Platz um den Bahnhof und gehen nicht darüber hinaus. Sie ziehen nicht in Betracht, dass auch die Strassenräume in der oberen Altstadt vom Verkehr befreit werden müssten, dass diese Gassen auch als echte Fussgängerzonen dienen sollten. Was ihn speziell interessiert ist die Frage, wie Leute, die in einem Komitee für gesunde Stadtfinanzen sitzen, mit einer solchen Inbrunst über 100 Mio. Franken zum Fenster rauswerfen wollen. Wie kommen Leute, bei denen noch nie eine besondere Sympathie für verkehrsfreie Zonen festzustellen war, Leute, die bei der Sanierung des Kornhausplatzes für eine Minimallösung votiert haben, weil ihnen die Million für die Pflästerung zu teuer war, wie kommen diese Leute dazu, dass sie sich plötzlich derart für den Bahnhofplatz einsetzen? Adrian Haas hat gestern dazu im "Bund" klar gesagt, es gehe nicht um die Plätze, nicht um die Fussgänger, sondern darum, den Investoren Bedingungen zu bieten, damit sie ihr Geld anlegen. Das gleiche hat der Stadtpräsident übrigens auch schon geäussert. Es geht nicht um Leute, nicht um Plätze, sondern in erster Linie um den Kommerz. Dieses Projekt ist eine Baustelle der Masterplanvorlage, und diese entwickelt sich, wie voraussehbar, zu einer gigantischen Fehlplanung. Es finden sich keine Investoren, was nicht erstaunt bei den vielen Entwicklungsschwerpunkten, die in Bern geplant sind,

obwohl gar kein Bedarf für neue Büros und neue Gewerberäume besteht. Jetzt braucht man also den Schanzentunnel, und zwar gar nicht mal, um den Zugang zu den neuen Geschäften im Bahnhof zu verbessern, sondern weil man die kleine Westtangente als blosser Zufahrt zu den erweiterten und vermehrten Parkplätzen freihalten will, die es anscheinend braucht, um Investoren für den Masterplan zu finden. Wenn der Tunnel nicht gebaut wird, würde die kleine Westtangente auch vom normalen Verkehr gebraucht und wäre nicht mehr als Zufahrt für all die Masterplanbauten dienlich. Und darum wird auf den Bau dieses Tunnels soviel Wert gelegt. Wenn es noch eines Beweises bedarf, dass an erster Stelle nur der Kommerz steht und nichts anderes, dann beachte man das neue unterirdische Ladenzentrum, das versteckt hinter der Verkehrsdiskussion mitreingeschmuggelt werden soll. Auf der letzten Seite des Plans für die Überbauungsordnung ist zwischen Bahnhof und Schweizerhof eine neue unterirdische Geschäfts- und Gewerbezone eingezeichnet. Man will dort 90 Mio Franken investieren, um auf mehreren Tausend Quadratmetern Ladenfläche ein Shopville wie in Zürich einzurichten. Dies hat auch Projektleiter Adrian Strauss bestätigt. Dies alles läuft unter dem Titel "Aufwertung der Plätze", nämlich dass man die Leute aus dem Untergrund an die Sonne holen will. In Wirklichkeit bezweckt die Vorlage genau das Gegenteil. Zudem wird neue Ladenfläche gebaut bei einem Überfluss an Ladenfläche in der Stadt Bern. Die neue Ladenfläche würde das alte Ladengewerbe in der Stadt konkurrenzieren mit längeren Ladenöffnungszeiten. Luzius Theiler wundert sich, dass dies bis jetzt nicht erwähnt wurde, dass weder der Gewerbeverband noch die Gewerbegruppe des Stadtrats auf die Barrikaden steigt und dass diese Frage auch in der Kommission nicht richtig behandelt wurde. In der Vorlage müsste also mindestens auch stehen, dass man vor hat, ein neues Ladenzentrum zu bauen. Luzius Theiler bittet den Stadtrat, dies in seine Meinungsbildung miteinzubeziehen.

Jean-Daniel Flückiger (EDU): Als Vertreter der EDU lehnt er die Vorlage ab. Die Situation der Stadtkasse 1996 spricht eine klare Sprache: 97 Mio. Franken für Passivzinsen. Seit Jahren macht die Stadt Defizit. Sind die Schulden jetzt einfach verschwunden? Einsparungen auf Kosten der Arbeiter von ungefähr 10 Mio. Franken, obwohl die Krankenkassenprämien und das Leben allgemein teurer wird. Was ist die Konsequenz für die Stadtkasse, wenn der Kanton und der Bund nicht zahlen können? Ist eine Steuererhöhung nötig? Ein höheres Defizit bedeutet, Arbeitsplätze in der Stadt zu vernichten. Wo ist die politische Ethik? Der MIV wird mit dem Schanzentunnel vom Bahnhofplatz verdrängt, aber die Kreuzung Effingerstrasse/Belpstrasse wird ersticken. Wo ist da die Vision, die Strategie? Es handelt sich um blosser Symptombekämpfung. Der Schanzentunnel löst keine Verkehrsprobleme, er verlagert sie nur an einen anderen Ort.

Andreas Hofmann (SP): Ein Strassentunnel gehört eigentlich der Vergangenheit an. Es war viel von Zukunft die Rede, die Stadträte Haas und Zimmermann meinten, der Tunnel sei eine Investition in die Zukunft. Es wurde von den nächsten Generationen gesprochen, und Andreas Hofmann möchte auch von diesen reden, jedoch mit umgekehrten Vorzeichen. Wenn man den nächsten Generationen eine lebenswerte Welt hinterlassen möchte, darf man eben nicht solche riesigen Investitionen am falschen Ort vornehmen. Ein solches Projekt wird jahrzehntelange Wirkungen nach sich ziehen, jahrzehntelang die gesamte Verkehrsorganisation der Stadt wesentlich mitbestimmen. Und dieser Fehler darf nicht gemacht werden, jetzt derart falsche Schienen in Richtung Zukunft zu legen. Dies ist das Gegenteil von nachhaltig, man könnte sagen: es ist nachhaltig falsch, was man hier zu machen gedenkt. Im Zusammenhang mit den Kosten möchte Andreas Hofmann ein paar Vergleiche anstellen. Es ist eine schlechte Angewohnheit der Stadtregierung, dass sie dauernd mit Planungen daherkommt, die angeblich kostenlos seien. Es gab eine Planung NAHA 2, die selbstverständlich gratis war. Unterdessen hat sie doch etwas gekostet. Die Planung Wankdorf war ebenfalls kostenlos. In den nächsten Jahren wird man sehen, wie viele Millionen sie tatsächlich kosten wird. Auch die vorliegende Planung ist wieder gratis, handelt es sich doch nur um eine Überbauungsordnung. In dieser ganzen Politik liegt irgendwo eine grundsätzliche Unehrllichkeit, gegen die man sich auch irgendwann einmal wehren müsste.

Zum Verkehr, der in den Tunnel einfährt bzw. ausfährt: Aus zwei Gründen wird mit einem solchen Tunnel die Quartierzerstörung, die schon lange in Gang ist, weiter vorangetrieben und verewigt. Es wurde gesagt, es gäbe keinen Mehrverkehr in den Quartieren. Diese Behauptung könnte sogar stimmen, aber kein Mehrverkehr reicht nicht: Wir wollen weniger Verkehr in den Quartieren. Das Versprechen, dass es keinen zusätzlichen Verkehr in den Quartieren geben wird, ist kein Grund zur Freude. Die Stadt hat dem Massnahmenplan der Luftreinhalteverordnung nach vom Kanton und vom Bund den Auftrag, die Verkehrsmenge in der Stadt massiv zu reduzieren; und jetzt kommt man mit dem grossen Versprechen daher, es werde keinen Mehrverkehr geben aufgrund des Tunnels. Man würde also 130 Mio. Franken investieren, nur damit kein Mehrverkehr entsteht. Andreas Hofmann möchte doch lieber ein paar Millionen investieren, damit es weniger Verkehr gibt. Die Zielsetzung ist also völlig falsch. Die riesigen Kosten, die anfallen, würden zu Lasten der Quartiere gehen, ist es

doch schon jetzt so, dass bei Investitionen in den Quartieren nur zögerlich Geld fliesst. Mit einer solch grossen Investition beim Tunnel müssten sämtliche Verbesserungsmaßnahmen in den Quartieren, zum Beispiel die Ersetzung der provisorischen Tempo-30-Schilder durch gestalterische Massnahmen, wie etwa das Pflanzen eines Baumes, vergessen werden. Unsere Quartiere würden weiter verunstaltet mit provisorischen Massnahmen über Jahrzehnte, was überhaupt nicht zukunftsgerichtet wäre. Was würde geschehen, wenn das Tunnelprojekt begraben würde? Eine Ablehnung des Tunnels würde die Chance für eine Wende in der Verkehrspolitik der Stadt Bern schaffen. Leider hat man es mit dem STEK-Verkehrskonzept versäumt, diese Wende einzuleiten. Das Verkehrskonzept 95 lief völlig in den alten Schienen weiter, mit dem Schanzentunnel als tragender Säule. Wenn wir also diese tragende Säule aus dem Konzept herausbrechen, entsteht eine neue Chance für die gesamte Verkehrspolitik. Man könnte neu anfangen mit der Verkehrsplanung in der Stadt Bern, von einer neuen Basis ausgehend. Hier ist der Vergleich mit der H-Lösung richtig, die H-Lösung, die 1970 vom Volk gegen die Planer und Technokraten durchgesetzt wurde und dank der wir heute einigermaßen erträgliche Zustände in der Innenstadt haben. Heute müssen die Technokraten gegenüber der Mehrheit des Volks wieder eine Niederlage einstecken, und dafür bestehen gute Chancen. Zum Wirtschaftspolitischen: Es ist allen klar, dass dieser Tunnel nicht sonderlich viele Arbeitsplätze schaffen würde. Dieses Argument wurde denn auch von Seiten der Befürworter kaum angeführt. Es wird irgendeine internationale Tunnelfirma zugezogen, was keine Arbeitsplätze bringen wird. Hinsichtlich der Investoren wurden aber wirtschaftspolitische Argumente vorgebracht. Andreas Hofmann kommt dies wie eine Gesundheitsbetriebe in einer wirtschaftlichen Depression vor, indem man meint, mit einem Gewaltstreich die Wirtschaftsgötter gnädig stimmen zu müssen. Dies ist wirtschaftspolitischer Okkultismus und hat mit rationalen Überlegungen nicht viel zu tun. Ein kleiner Vorschlag zum Schluss: Wenn man das "Road Pricing" schon einführen will, wieso macht man es nicht beim Bahnhof für jeden, der dort vorbeifährt? Man hätte sofort nur noch die Hälfte der Autos.

Hans Peter Riesen (SD): Die Diskussion rund um den Bahnhof Bern wird schon etliche Jahre geführt. Es wurden immer wieder Lösungen diskutiert und verworfen. Mit der Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel kann eine gute Lösung präsentiert werden, mit der der Bahnhof wieder lebensgerecht gestaltet wird. Die Achse Bollwerk-Bahnhof-Bubenbergrplatz-Laupenstrasse wird für den MIV gesperrt, und der reduzierte Verkehr durch den Schanzentunnel gelenkt. Nur noch die Fussgänger und Fussgängerinnen, die Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen und der ÖV bewegen sich oberirdisch. Die Zugänge vom und zum Bahnhof sowie die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel werden baulich verbessert und auf die Bedürfnisse der Benutzer abgestimmt. Hans Peter Riesen stimmt der Vorlage auch zu, weil eine Neuorganisation des Verkehrs nötig ist. Die SBB hat sicher auch ein grosses Interesse, dass mit dem Bahnhof und seiner Umgebung etwas geschieht. Denn das gesamte Bahnhofgebiet muss attraktiv gestaltet und genutzt werden. Auch die Geschäfte könnten von dieser optimalen Kundenlage profitieren. Die Gegner der Überbauungsordnung behaupten, es gäbe eine Alternative zum Schanzentunnel, und verlangen eine Variantenabstimmung. Aber eine Variante ohne Schanzentunnel ist weder eine Alternative zur Überbauungsordnung noch zur KÜL. Eine Vision zu vertreten, der Durchgangsverkehr könne ohne Tunnel verdrängt werden, ist sicher unrealistisch, ist eine Utopie. Es ist dies eine Salamtaktik oder besser: eine Verhinderungstaktik. Sie enthält bloss verkehrsbezogene Massnahmen, erfüllt aber die Zielsetzung des Masterplans in keiner Art und Weise; sie führt gegenüber der heutigen Situation zu Verschlechterungen für sämtliche Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch für den ÖV, der im Stau stecken bleibt. Da nützt auch der beste Fahrplan nichts mehr. Eine Rückweisung wegen nicht geregelter Finanzen ist sicher nicht sinnvoll. Es ist dies sicher ein Thema, worüber diskutiert werden muss. Aber wirklich gute Argumente gegen dieses Geschäft fehlen. Es kann nicht nur jahrzehntelang geplant und diskutiert werden. Es ist an der Zeit, dass endlich etwas realisiert wird. Zusammenfassend: Es geht nicht um eine Detailberatung, es geht nicht um einen Baukredit oder um eine Finanzierungsvariante. Es geht um eine Grundsatzentscheidung zur Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel. Verbauen wir uns nicht die Zukunft, geben wir den Stimmbürger und Stimmbürgerinnen die Chance, zu diesem Geschäft Stellung zu nehmen. Sie haben ein Recht darauf. Er bittet den Rat, der Vorlage zuzustimmen.

Elsi Meyer (SP): Als Referentin des Verkehrskompromisses erfreut Elsi Meyer der heutige Abend nicht. Sie sieht eine grosse Spannweite von Argumenten und sieht die alten Fronten und Blockierungen. Ihr Hauptargument, wieso sie gegen die Rückweisung eintritt, ist, dass man endlich etwas entscheiden sollte. Man tritt auf der gleichen Stelle, jeder behauptet, er wisse, wie die Basis denkt. Sie sieht dies in ihrer Partei, in der sie eine abweichende Meinung vertritt. Sie hat deshalb aber kein schlechtes Gewissen, denn für sie ist diese Vorlage keine Glaubensgeschichte. Aber sie stellt fest, dass sich die altbekannten Koalitionen bilden, und das gibt ihr zu denken. Für sie ist dies aber eben auch das stärkste Argument gegen die Rückweisung. Sie hat selber eine starke emotionale Bezie-

hung zu diesem Bahnhofgebiet, da sie auf dem Weg zur Arbeit und zu den Ratssitzungen diesen Platz überquert. Elsi Meyer hat deshalb Mühe mit der Argumentation, man müsse etwas für das Quartier machen, beim Waisenhaus- und Bärenplatz investieren, aber am Bahnhof nichts unternehmen. Man muss in den Quartieren viel verbessern, aber es gibt viele Leute, die oft beim Bahnhof vorbeikommen, und deshalb wehrt sie sich dagegen, dass man dieses Gebiet quasi als exterritorial bezeichnet. Sie bittet den Stadtrat, zu einer Entscheidung zu kommen. Das schlechteste, was geschehen kann, ist dass man am Schluss nichts hat, nicht einmal die KÜL, wenn sie in der Volksabstimmung bestritten wird. Dann hätte man eine schöne Volksmehrheit für den Status quo. Das ist für Elsi Meyer einfach zu wenig.

Rudolph Schweizer (SVP): Die Mitgliedschaft im Komitee für gesunde Stadtfinanzen nimmt Rudolph Schweizer sehr ernst. Deshalb sagt er Nein zu der Vorlage. Rudolph Schweizer ist fürs Sparen. Hinsichtlich der Kosten des Geschäfts und dessen Finanzierung muss er darauf aufmerksam machen, dass dies die Stadt Bern nicht vermag. Sie hat heute bereits einen Verlustvortrag in der Rechnung von 238 Mio. Franken, und man will heute abend wieder 130 Mio. Franken gutschreiben. Es heisst zwar, der Bund würde auch noch Subventionen zusagen, so dass der Schanzentunnel nur noch 51 Mio. Franken, die Stadtplätze 40 Mio. Franken ausmachen würden. Bei dem zweiten könnte man eventuell noch mit einem Betrag des Kantons rechnen. Aber wer glaubt dies noch? Man nimmt von hier ein wenig, von da ein wenig, und was hat man letztlich erreicht ausser Geld ausgegeben? Der Verkehr wird nicht dort sein, wo er sein sollte. Viele Stadträte und Stadträtinnen wurden vom Saulus zum Paulus. Man muss sich für etwas einsetzen, man muss den Mut haben, und er wird ganz klar Nein sagen zu dieser Vorlage, weil die Stadt es ganz einfach nicht finanzieren kann.

Adrian Berthoud (EVP): Bern bewegt sich an verschiedenen Fronten. Standortmarketing kann heute nicht mehr allein mit "härzig, traditionell, altherwürdig und bernischer Eigenart" gemacht werden. Der Masterplan ist ein wichtiger Baustein in unseren Bestrebungen zu einer offenen Bundesstadt. Im Zeitalter der Mobilität, offener Grenzen und weltweiter Kommunikation ist die Realisierung der Vorlage eine Frage der Glaubwürdigkeit. Zwischen Schützenmatte und City-West muss etwas laufen. Laufen ist etwas, das den Fussgängern vorbehalten ist. Deshalb sollte es in der Zone keine Fussgängerstreifen, sondern höchstens Fahrradstreifen und Fahrspuren für den ÖV geben. Damit setzt man klare Prioritäten. Das Gebiet um den Bahnhof ist die Drehscheibe des ÖV, befahren ausschliesslich von Berufschaffenden: Bus-, Tram-, Ambulanz-, Polizei-, Feuerwehr-, Lastwagen- und Gewerbechauffeuren. Private haben dort nichts zu suchen. Die Erfahrungen in den letzten Jahren zeigen leider, dass jeder Bürger seine persönlichen Freiheiten immer weiter definiert und sich zunehmend um Signalisationen, Verbote und Gebote schert. Beispiele finden wir an allen Orten, zum Beispiel in der Neuengasse, in der Aarberggasse, in der unteren Altstadt oder in der Fussgängerzone Bümpliz. Bei der Polizei fehlen die Leute, um geltendes Recht durchzusetzen und der Stadt fehlen die Mittel, um die Leute zu bezahlen. Wenn es dem Stadtrat ernst ist mit der Attraktivierung des Bahnhofs, gibt es keine faulen Kompromisse. Nur für jedermann klare Lösungen mit geringstem Kontrollaufwand führen zum Ziel und halten auch in der Zukunft. Der EVP ist es ernst, darum steht sie mehrheitlich hinter dem Konzept, so wie es heute vorliegt. Dass die heutige Verbindung nicht ersatzlos gestrichen werden kann, und damit die angrenzenden Quartiere belastet, ist hier unbestritten. Der Schanzentunnel ist eine umweltgerechte, einfache Lösung zur Verbindung der Stadtteile auf beiden Seiten der Aare. Alle anderen Lösungen sind weder Fisch noch Vogel und würden für Jahrzehnte nur Ärger und Kosten bringen. Für die Finanzierung des Tunnels müssen Lösungen gefunden werden, ohne auf die allgemeinen Steuermittel zurückzugreifen. Dies hat die EVP bereits in der Vernehmlassung gefordert. Es geht heute um eine Grundsatzentscheidung und nicht um ein Baugesuch, da man immer noch in der Planungsphase steht. Angst und Zweifel waren immer schlechte Berater. Was wir brauchen, sind Ideen, Mut und Zuversicht für eine erfolgreiche Zukunft unserer Stadt.

Simone Gretler Bonanomi (SP): Der Schanzentunnel ist ein Chancentunnel, aber nur wenn er nicht gebaut wird. Darum unterstützt eine grosse Mehrheit der SP-Fraktion den Rückweisungsantrag. Die Vorlage des Projekts befriedigt nicht. Einig ist man sich, dass die aktuelle Situation unbefriedigend ist, dass der ÖV gefördert und ausgebaut werden muss, dass die Fussgänger und Fussgängerinnen mehr Raum zur Verfügung gestellt bekommen müssen und dass der MIV am Bahnhof reduziert werden muss. Einig ist man sich auch hinsichtlich einer Unterstützung des Masterplans und der KÜL. Aber ein Tunnel bietet hier keine Lösung. Niemand kann heute sagen, ob es in 30 oder 50 Jahren überhaupt noch Autos gibt, die durch die Stadt Bern fahren. Sicher geht der Trend aber in allen Städten in Richtung einer Reduktion des MIV. Dies ist keine Utopie, sondern eine realistische Vision und Perspektive. Gerade auf diesem Gebiet sind aktive Massnahmen einer Stadt gefordert. Das Ziel ist die Reduktion des MIV auf dem Stadtgebiet, und dem steht der Bau eines Tunnels entgegen. Ein

Tunnel zementiert im wahrsten Sinn des Wortes, was er darstellt: ein Loch. Auf einer Strasse, die zu breit ist, können immer noch Bäume gepflanzt oder Häuser gebaut werden. Bei einem Tunnel ist keine andere Nutzung möglich. Ein Tunnel ist sicher keine Lösung zur Reduktion des Verkehrs, weil er einlädt zum durchfahren und durchrasen. Die Vorlage, so wie sie jetzt vorliegt, kann nicht anders als als Mogelpackung bezeichnet werden. Geht es um Stadtplätze? Dafür bräuchte man eine andere Vorlage, nämlich Vorschläge für alle Plätze in Bern, Theater-, Kornhaus-, Casino-, Waisenhaus-, Bären- und Bundesplatz, Bollwerk, Bahnhof- und Bubenbergrplatz und Hirschengraben. Allerdings ist es ihrer Meinung nach nicht in erster Linie der Bahnhofplatz, der verkehrsfrei sein muss. Wenn es eine natürliche Drehscheibe für den Verkehr gibt, dann ist es sicher der Bahnhofplatz, wo Züge, Busse, Trams und Taxis ankommen und abfahren, und sich auch Fussgänger und Fussgängerinnen und Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen bewegen können sollten. Der Bahnhofplatz wird auch mit dem Schanzentunnel nicht verkehrsfrei, obschon dieser Eindruck in der Diskussion immer wieder erweckt wird. Eine Variante ist nötig und möglich, eine Variante, die weniger Verkehr bringt, und zwar ohne Tunnel. Hier wird ein Tunnel mit dem Argument eines verkehrsfreien Platzes verkauft. Der Tunnel allein scheint den Befürwortern also auch nicht ganz geheuer, sonst hätte man es ja nicht nötig, den Tunnel als Stadtplatz zu verkaufen. In der Vergangenheit gibt es sowohl negative wie positive Beispiele für Problemlösungen: Als Warnung die H-Lösung, eine Planung, bei der man heute froh ist, sie nicht realisiert zu haben, oder als positives Beispiel der Fussgängerstreifen am Bollwerk. Jahrzehntelang hat man einen Fussgängerstreifen gefordert, und jahrzehntelang war dies unmöglich, und plötzlich ging es dann doch. Deshalb glaubt Simone Gretler nicht, dass jetzt schon alles überprüft wurde, und dass es keinen Spielraum mehr für Varianten haben soll. Die Lösung des Verkehrsproblems am Bahnhof kann sicher nicht die sein, die Fussgänger aus den Unterführungen heraufzuholen und die Autos in den Untergrund zu verdrängen. Zur politischen Ebene: In der RGM-Plattform wurde nicht ausdrücklich Stellung zum Tunnel bezogen, aber es wurde festgelegt, dass der Verkehr reduziert werden soll auch ohne Tunnel. Die SP hat mit 10:2 Stimmen ein klares Nichteintreten auf die Vorlage beschlossen, was im Gegensatz zu der Rückweisung keine zeitliche Beschränkung bedeuten würde. Die SP-Fraktion ist auch mehrheitlich für das Nichteintreten. Um einen Scherbenhaufen zu vermeiden, wäre es die beste Lösung, der Rückweisung zu folgen, um dann Varianten ausarbeiten zu können. Es ist klar, dass dies Verzögerungen und Kosten mit sich bringen würde, aber Simone Gretler ist der Überzeugung, dass das Resultat eine ehrliche und zukunftsorientierte Vorlage wäre. Sie bittet, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Sven Baumann (LdU): Erstens wurde die Vorlage vom RGM-dominierten Gemeinderat ausgearbeitet, der ja auch den LdU vertritt. Und zweitens liegt der Vorlage ein ökologischer Gedanke zu Grunde: Die Autos ins Untergeschoss zu verdrängen und die Fussgänger und Fussgängerinnen zusammen mit dem ÖV und den Fahrrädern ans Tageslicht zu holen. Dies ist zugegebenermassen eine faszinierende Idee, auch wenn sie bereits vor über zwanzig Jahren ausgeführt worden ist. Mit entsprechendem Enthusiasmus und Engagement setzt sich die Stadtregierung für die Vorlage ein. In der Botschaft heisst es: "mutiges Zeichen des Aufbruchs, Erhöhung der Lebensqualität, Weichen für die Zukunft und Rückeroberung der Stadtplätze". In der letzten Zeit flattern Hochglanzprospekte mit Pro-Werbung ins Haus, und in Vorträgen werden Vorher-nachher-Bilder präsentiert. Man kommt sich fast vor wie in einer Zahnpastareklame, wo alle glücklich sind und zufrieden lachen. Sven Baumann anerkennt und schätzt den wahnsinnigen Einsatz, den die Stadtregierung für die Vorlage betreibt. Trotzdem bleiben ein paar unschöne Punkte in bezug auf das Vorgehen wie auch auf den Inhalt. 1. Der Gemeinderat setzt alles auf eine Karte. "Ohne Schanzentunnel gehts nicht", steht kurz und bündig in der Botschaft. Wenn man also Stadtplätze zurückerobert, muss man in den sauren Apfel Schanzentunnel beißen. Ob diese Strategie in Anbetracht der Dimension, der Umstrittenheit und dem Vorliegen anderer Lösungen sinnvoll und vor allem erfolgsversprechend ist, bezweifelt Sven Baumann ernsthaft. 2. Der Gemeinderat will jetzt zuerst eine sogenannte Grundsatzentscheidung. Über das Bauprojekt und die Finanzierung wird erst nach einem Ja des Volkes geredet. Auch hier hat Sven Baumann seine Zweifel, ob die Stimmberechtigten dieses Vorgehen schätzen werden. Nicht vergebens wird seit Jahren eingebleut, dass die Stadt kein Geld hat, und dass immer, bevor man es beschliesst, danach gefragt werden muss, wie man etwas bezahlt. 3. Diese mangelnde Transparenz wird spürbar, wenn in den Medien durchsickert, dass der Gemeinderat doch nicht so geschlossen in dieser Frage ist, wie an der Pressekonferenz vorgegeben wurde. Solche Differenzen müssen bei einer solchen Vorlage offengelegt werden. Man sollte nicht versuchen, sie zu verharmlosen oder abzustreiten. Dies macht die Vorlage nämlich für viele verdächtig und unglaubwürdig. 4. Bei aller Faszination für die Idee ist der Stadtrat aufgerufen, eine kritische Kosten-Nutzenrechnung vorzunehmen und sich zu fragen, ob der Schanzentunnel den gesetzten Prioritäten entspricht. Und hier setzt Sven Baumann mehr als ein Fragezeichen. Was steht denn den Millionenkosten an Nutzen gegenüber? Ein mehr oder weniger verkehrsfreier Bahnhofplatz. Unklar bleibt der Verkehrseinfluss auf andere Quartiere, erst recht bei einer "Road Pricing"-Finanzierung. Mit dieser Vorlage fährt nicht ein Auto

weniger durch die Stadt. Dies reicht für Sven Baumann nicht. Es besteht ein Missverhältnis zwischen dem, was bezahlt werden muss, und dem, was man dadurch erhält. Allzu schnell wird aus diesem sogenannten Chancentunnel ein Schandtunnel, ein Schaden- oder Schuldentunnel. Auch wenn sich Sven Baumann gern von der Faszination leiten liesse, hat die Vorlage für ihn zu viele Unbekannte und offene Fragen. Wenn der Gemeinderat die entsprechenden Antworten noch nachliefert, ist er noch so gern bereit, noch einmal über das Geschäft zu reden. Er stimmt für die Rückweisung.

Kurt Rüeegsegger (FPS): Historisch bedingt kann Kurt Rüeegsegger nicht vorbehaltlos der Vorlage zustimmen, wie dies für die anderen Fraktionsmitglieder aus der CVP und der ARP möglich war. Die Freiheitspartei der Stadt Bern hat bereits während der Vernehmlassungsverfahren ihre Vorstellungen zu diesem Geschäft klar auf den Tisch gelegt. Und auch schon damals hat sie prophezeit, dass schliesslich alles an den enormen Finanzen scheitern kann. Es ist ihm darum ein politisches Anliegen, ausserhalb der Fraktionserklärungen den Standpunkt seiner Partei darzulegen. Eigentlich wäre es richtig, dass das Geschäft abgelehnt würde, weil es sich hier um einen politischen Kompromiss handelt, man eines Tages dann wird feststellen müssen, dass dies nicht genügt. Die vorgesehene Röhre müsste dringend vierspurig sein, also zweimal doppelspurig. Wenn die FPS die Finanzierbarkeit bezweifelt hat, heisst dies nicht, dass sie die Investitionen als nicht richtig betrachtet. Diese sind sogar viel besser als Kosten für Absperrungen, Schwellen und Riegel, wie man das eine Zeit lang modetrendmässig gemacht hat. Das Resultat einer solchen Investition ist auch eine Attraktivitätssteigerung für unsere Stadt und würde das Geschäftsleben auch verbessern und schliesslich auch den Steuerertrag erhöhen. Abgesehen von den Aufträgen, die dem Baugewerbe damit zufallen würden. Weil dies eine dringliche Notwendigkeit ist, müssen unsere Behörden zu gegebener Zeit darauf achten, dass das einheimische respektive städtische Gewerbe faire Chancen kriegt als Mitkonkurrent. Verkehrspolitisch wünscht sich die FPS eine bessere Lösung, kann aber als Autopartei nicht einen ganzen Kilometer Entlastungsstrasse verhindern. Mit einem Nein würde sie einer Allianz Tür und Tor öffnen und den professionellen Verhinderern unserer Stadt Wasser auf die Mühle leiten. Nach Abwägung aller positiven und negativen Punkte stimmt die FPS der Vorlage zu.

Edith Olibet (SP): Aus demokratiepolitischen Überlegungen muss der Stadtrat dem Volk die Möglichkeit geben, in einer Variantenabstimmung über diese Sache zu entscheiden. Warum ist eine Variantenabstimmung ein Muss? Als es um die Einführung der Variantenabstimmung in der Stadt Bern ging, wurde begründet, dass diese die Auswahlmöglichkeiten der Stimmberechtigten durch ihre Beteiligung an der Ausmarchung der verschiedenen Lösungen steigern würde. Sie sei eine Stärkung der politischen Rechte und ein Schritt in Richtung von mehr Demokratie. Diese Ansicht hatte der Gemeinderat in seinem Vortrag an den Stadtrat, und der Stadtrat selber in seiner Eintretensdebatte 1991 bei der Einführung der Variantenabstimmung vertreten. In diesem Vortrag hatte der Gemeinderat drei Gründe für die Vorlegung von Varianten aufgeführt. Es müssen erstens Vorlagen von erheblicher Tragweite sein; zweitens Vorlagen von politischer Bedeutung und drittens Vorlagen, bei denen mehrere Lösungen in Frage kämen. Wann haben Sachgeschäfte eine erhebliche Tragweite? Dann, wenn sie die Gemeinde nachhaltig und entscheidend prägen. Wenn sie zum Beispiel erhebliche zukünftige finanzielle Belastungen bringen. Wenn sie neue Verkehrsführungen nach sich ziehen, die zu einer Mehrbelastung andernorts oder zu einer Sperrung führen. Zweifellos handelt es sich bei dieser Vorlage um eine Grundsatzentscheidung, der Gemeinderat sagt dies ja selber. Die Entscheidung hätte eine erhebliche finanzielle Tragweite und grosse politische Bedeutung. Sie erfüllt also die materiellen Kriterien, die damals von Gemeinderat und Stadtrat aufgestellt wurden, zweifellos. Gerade dieser Grundsatzentscheid ist besonders geeignet, um den/die Stimmbürger/-in differenziert in den Entscheidungsprozess mit einzubeziehen. Und zwar zu einem Zeitpunkt, in dem die massgeblichen Weichen gestellt werden. Die Stimmberechtigten sollen in einem frühen Zeitpunkt an der Kontroverse und an der wichtigen Entscheidung beteiligt werden, damit sie auf das Resultat in beschränktem Mass konstruktiv Einfluss nehmen können. Es müssen zwei Vorlagen unterbreitet werden, die die politisch unterschiedlichen Auffassungen und Haltungen widerspiegeln. Für eine Variantenabstimmung spricht auch, dass bei einer allfälligen Ablehnung des Schanzentunnels ohne Alternative ein reiner Nullentscheid vorliegen würde. Dies wäre weder im Interesse des Gemeinderats noch der Masterplanverantwortlichen und auch nicht im Interesse der Bevölkerung. Fazit: Die Stimmberechtigten müssen entscheiden können, ob sie eine Sanierung des Bahnhofplatzes mit oder ohne Schanzentunnel wollen. Die materiellen Gründe für eine Variantenabstimmung sind gegeben, nämlich die finanzielle Tragweite und die politische Brisanz. Stimmen Sie der Rückweisung zu und machen Sie den Weg frei für eine Variantenabstimmung.

Oskar Balsiger (SP) möchte kurz zu zwei Argumenten Stellung nehmen, die die PVK während der Diskussion auch angesprochen hat. Sie wurden hier auch vorgebracht, aber mit einer genau gegenteiligen Wirkung. 1.: Der Verkehr wird in den Tunnel verlegt, nach dem Motto "Aus den Augen, aus

dem Sinn". Der Verkehr soll aber nicht verlegt, sondern reduziert werden. Eine Verkehrsreduktion kommt zustande, wenn entweder die Wirtschaftslage schlechter wird, wenn das Fahren von Motorfahrzeugen teurer wird oder wenn die Konkurrenzsituation des ÖV verbessert werden kann, das heisst wenn der ÖV schneller ist als das Auto. Genau dies will ja die Vorlage Schanzentunnel, sie will die Voraussetzungen verbessern, damit der ÖV konkurrenzfähiger wird und besser funktioniert. In diesem Sinn ist diese Vorlage für und nicht gegen eine Verkehrsreduktion. 2.: Verlegen wir den Verkehr aus der Stadt auf die Autobahn. Man kann den Verkehr nicht gänzlich auf die Autobahn verlegen, da im Süden die Stadt über keine verfügt. Der Verkehr würde also über die Weissensteinstrasse führen, und dort wohnen sehr viele Leute. Als Vertreter der PVK kann Oskar Balsiger nicht für solche Lösungen votieren und sich stark machen. Deshalb ist er der Meinung, dass ein Variantenvorschlag, der in diese Richtung wirken würde, die politische Diskussion nicht weiter brächte. Er wird die Rückweisung nicht unterstützen können und bittet, der PVK-Mehrheit zu folgen.

Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg* spricht für den Gemeinderat: Es ist dies eine denkwürdige Ratssitzung, und in den Voten, die bis jetzt gefallen sind, wurde praktisch schon alles gesagt, was man zu dieser Vorlage sagen kann. Der Stadtrat wird heute über eine Vorlage befinden, die auf die zukünftige Entwicklung der Stadt einen entscheidenden Einfluss haben wird. Es geht heute darum, ob man einen weiteren Schritt macht in Richtung Verwirklichung des Masterplans oder ob man stehen bleibt. Der Stadtrat entscheidet heute, ob der Bahnhofplatz, der Bubenbergplatz und das Bollwerk vom privaten Durchgangsverkehr befreit werden sollen oder ob dieser - heute nur zum Strassenraum erklärte - öffentliche Raum wieder zu städtebaulich attraktiven Plätzen umgestaltet werden kann. Adrian Guggisberg dankt den Sprechern der PVK, Michael Jordi, der die Minderheit vertreten, und Oskar Balsiger, der für die Mehrheit geredet hat, für die sachliche und umfassende Vorstellung der Planungsvorlage. Pro und Contra wurden bereits in einer Vielfalt vorgestellt. Er dankt auch den weiteren Mitgliedern der PVK und allen Ratsmitgliedern. Alle, ob sie nun zustimmen oder verwerfen, haben viel persönliche Zeit geopfert, um sich einzuarbeiten und zu einer persönlichen Entscheidung zu finden. Vor 23 Jahren, am 25. Mai 1974, wurde der neue Bahnhof Bern eröffnet. Er wurde damals als Ausdruck der neuen Zeitgeschichte gelobt. Die schon damals vorgesehene Verkehrsführung mit einer Untertunnelung des Bollwerks und des Bubenbergplatzes wurde leider nicht gebaut. So kam es zu der heutigen Situation: die Fussgänger und Fussgängerinnen sind unter den Boden verbannt. Einer der wichtigsten Mosaiksteine des damals neuen Bahnhofs, der Verkehrstunnel, wurde nicht realisiert. Der Bahnhof und seine Umgebung sind ein unfertiges Flickwerk geblieben. In der Zwischenzeit konnten mit diesem Bahnhofplatz, der eigentlich gar keiner ist, mehr als 20 Jahre lang Erfahrungen gesammelt werden. Er präsentiert sich als ein unwirtlicher Verkehrsknotenpunkt mitten im Herzen unserer Stadt, mit komplizierten und langen Umsteigebedingungen für den ÖV und mit einer teilenden vierspurigen Autostrasse, die das Bahnhofsgebiet komplett von der Altstadt abschneidet. Heute bietet sich nun die einmalige Gelegenheit, einen weiteren Baustein des Masterplans zu verwirklichen und diesen Mangel aus den früheren siebziger Jahre zu beheben. Es bietet sich die Gelegenheit, im Sinn einer Stadtreparatur einen lebendigen Bahnhofplatz zu schaffen, diesen für die Menschen wieder zurück zu erobern und das ganze Gebiet um den Bahnhof in einen verkehrsberuhigten und teils vom Verkehr befreiten öffentlichen Raum zu verwandeln. Beim heutigen Entscheid zur Überbauungsordnung geht es um einen Grundsatzentscheid. Wollen wir in diese Richtung gehen oder nicht, wollen wir vorwärts schreiten oder stehen bleiben? Es kann beim aktuellen Planungsstand und beim heutigen Zeitpunkt nicht darum gehen, dass jede letzte Einzelheit bereits festgelegt wird. Dies wäre ein falsches Vorgehen. Falsch, weil damit weitere Entwicklungen, Erkenntnisse und auch Verbesserungen verunmöglicht würden; falsch, weil für eine bis ins letzte Detail ausgearbeitete Vorlage allzu viele Mittel aufgewendet werden müssten. Die dem Stadtrat heute unterbreitete Vorlage ist auf einen Grundsatzentscheid ausgerichtet. Bei einem Ja, auch des Volkes, werden die besten Lösungen sowohl für die Platzgestaltung wie für den Tunnelbau durch Wettbewerbsausschreibungen ermittelt. Obschon nicht alle Einzelheiten festgelegt sind, kaufen der Stadtrat und auch die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen keine Katze im Sack. In Vortrag an den Stadtrat, aber auch in der Botschaft an das Volk, werden die wichtigen Eckwerte aufgeführt, zum Beispiel die Verkehrsführungen, die Nutzungen, die Tunnelachsen, die Kosten, alles ist fein säuberlich aufgeschrieben. Und über die Fragen der Finanzierung werden der Stadtrat und das Volk wiederum zu entscheiden haben. Der Gemeinderat hat dies im Verlauf all der Gespräche zugesichert und er wird sich auch daran halten. Denken Sie auch daran, es handelt sich um eine Vorlage, die nicht die Stadt Bern allein betrifft. Es ist eine Vorlage, die von sieben Partnern über Jahre in enger Zusammenarbeit erarbeitet wurde. Die Stadt Bern ist daran beteiligt, der Kanton, die SBB, die PTT, die RBS, die Grosse Schanze AG und die BLS. Und nicht zuletzt geht es bei diesem Entscheid darum, die Glaubwürdigkeit des Partners Stadt Bern unter Beweis zu stellen. In den verschiedenen ausführlichen Voten wurde fast alles bereits gesagt. Alle Facetten der Vorlage kamen zum Ausdruck. Es wurde Kritik an den Stadtplätzen geübt. Es seien gar keine Stadtplätze. Auch nach der Annahme der Vorlage werde der Verkehr do-

minieren. Es sind tatsächlich keine Plätze, aber sie sind es bloss heute nicht. Die Vorlage bringt entscheidende Verbesserungen und bringt die Zielsetzung, die immer wieder hier erwähnt wurde, nämlich die Menschen an die Oberfläche zu holen und den Verkehr in den Untergrund zu verdrängen. Sie bringt aber auch bedeutende Verbesserungen für die Umsteigebedingungen, notwendige Verbesserungen, wenn der ÖV, wie es immer wieder als Zielsetzung formuliert wurde, gefördert werden soll. Und mit der Neugestaltung der Stadtplätze verbinden wir den alten und neuen Stadtteil, der Bahnhofsbereich wird wieder zum Zentrum in unserer Stadt. Der Gemeinderat beschränkt sich aber nicht nur auf die Plätze um den Bahnhof. Adrian Guggisberg möchte daran erinnern, dass die Quartierplanungen sich ernsthaft mit den Plätzen in den Quartieren auseinandersetzen. Es wird angefangen mit dem Stadtteil 6, Bümpliz, und Stadtteil 4, Nordquartier. In all diesen Planungen werden die Quartierplätze einbezogen. Aber auch die Altstadtplätze sind oder werden neu gestaltet. Der Kornhausplatz zum Beispiel wird jetzt gerade bearbeitet. Es wurde gesagt, Bären-, Bundes- und Waisenhausplatz seien zurückgestellt worden; dies ist nicht richtig. Es wird lediglich überprüft, was sie kosten, und ob es Einsparmöglichkeiten gibt, im Sinn eines sorgsamem Umgangs mit den Mitteln. Daneben laufen aber zahlreiche Kleinmassnahmen für die Platzgestaltung in der Stadt Bern. Immer dann, wenn irgendwo Werkleitungen, Gas, Strom, Wasser oder Gleise erneuert werden, werden in diesen Gebieten auch die Platzgestaltungen berücksichtigt. Klar sind dies immer kleine Beträge, aber aufs Ganze gesehen, sind es doch beachtliche Anstrengungen, die der Gemeinderat für die Platzgestaltung auf dem ganzen Stadtgebiet aufwendet.

Zum Schanzentunnel: Es mag den Anschein machen, der Gemeinderat habe sich auf diesen Schanzentunnel fixiert, es gäbe keine andere Lösung, und die Projektleitung habe auch nicht weiter gesucht. Dies ist falsch. Die Projektleitung hat nicht einfach beschlossen, es werde jetzt ein Schanzentunnel gebaut. Der Schanzentunnel, an dieser Stelle, ist das Ergebnis von vielen Prüfungen und Abklärungen, was es für Möglichkeiten gibt. Im Rahmen dieser Arbeit wurde geprüft, ob es möglich wäre, einen Bollwerkstunnel zu realisieren. Man hat ebenfalls die kleine Westtangente untersucht, wie es ähnlich der VCS-Vorschlag gefordert hat; auch diese Variante musste verworfen werden. Man hat die Sperrung ohne Ersatz geprüft, eine Lösung, die nicht tauglich ist und eine unverantwortliche Verdrängung des Verkehrs in die Quartiere zur Folge hätte. Aus all diesen Abklärungen wurde als die beste Variante der Schanzentunnel ausgewählt. Es entsteht aber dadurch keine Stadtautobahn, sondern ein zweispuriger Tunnel mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung.

Zu den Kosten und der Finanzierung: Abgesehen davon, dass es heute aus der Sicht des Gemeinderats zu früh ist zu sagen, man könne den Tunnel nicht bezahlen, glaubt Adrian Guggisberg daran, dass eine Finanzierung dieses Bauwerks, des Tunnels wie der Stadtplätze, möglich ist. Man braucht die Finanzen als Schutzschild dafür, Nein sagen zu müssen. Es gibt verschiedene Finanzierungsmodelle: selber bauen mit einer entsprechenden Subventionierung, das "Road-Pricing" mit einer Ausnahmebewilligung, das Leasen des Tunnels oder den Bau durch Private mit einer Defizitgarantie. Diese Möglichkeiten stehen alle noch offen, und der Tunnel wird nicht von heute auf morgen gebaut. Es wird ganz sicher noch einige Jahre dauern, bis er gebaut wird, und bis dahin können sich Situationen ändern. Es ist falsch, aufgrund der heute schwierigen Situation der Gemeinde Bern zu sagen, es geht nicht. Adrian Guggisberg behauptet: Es kann gehen. Man hat in der Diskussion "sparen" und "investieren" verwechselt, zwei Begriffe, die einander nicht ausschliessen. Gerade in schwierigen Zeiten soll investiert werden, soll dafür gesorgt werden, dass Arbeitsplätze geschaffen werden. Der Tunnelbau ist eine Möglichkeit dafür.

Zum Verkehr: Mit der vorgeschlagenen Lösung wird diese Achse für den MIV gesperrt. Auf dem Plan findet man die entsprechenden Fahrverbote. Die Anlieferung bleibt jedoch gewährleistet. Für den Zweiradverkehr, die Fahrräder, werden entscheidende und grosse Verbesserungen in diesem Bereich geschaffen. Es denkt dabei an die Velohalle, die geplant ist. In bezug auf den ÖV bringt die Neugestaltung Möglichkeiten für zukunftsgerichtete und flexible Lösungen, die heute nicht existieren, weil heute der MIV die Flächen blockiert. Hier gilt es, einen Pflock einzuschlagen, und dies ist möglich mit einem Ja zu dieser Vorlage. Klar wäre es besser, man könnte die Plätze ganz vom Verkehr befreien und auch den ÖV unterirdisch führen. Dies wäre möglich und auch die schönste Variante, nur würde dies zum heutigen Zeitpunkt an den enormen Kosten, die zu erwarten wären, scheitern. Der Tunnel selber ist keine Attraktivierung für den Privatverkehr, es gibt keine Verkehrssteigerung. Dies wurde bereits gesagt. Erwähnt wurde noch der Neufeldzubringer. Dieser ist aber nicht direkt mit dem Tunnel verbunden, sondern führt in die Tiefenastrasse, und bis zum Tunnel muss auf der Tiefenastrasse gefahren werden. Es ist also falsch, von Stadtautobahn zu reden. Zur Schanzenbrücke: Mit der Annahme des Zonenplans "Plattform West" wurde zugesichert, dass die Schanzenbrücke offen bleibt. Und in der Überbauungsordnung "Stadtplätze-Schanzentunnel" ist wieder von einer Sperrung ausgegangen worden. Hier geschah leider ein Missgeschick. Der Gemeinderat möchte empfehlen, dass der Satz "Sperrung für den MIV-Durchgangsverkehr" im Abschnitt Schanzenstrasse geändert wird in "Befreiung vom MIV-Durchgangsverkehr, soweit möglich." Dies entspricht auch dem, was für die Länggasse gesagt wurde und ist eine Möglichkeit, dass trotzdem die ganze Verkehrssituation

verbessert werden kann. Zum VCS-Vorschlag: Es wurde klar gesagt, dass der VCS-Vorschlag nicht tauglich ist, die erklärten Ziele des Masterplans und der jetzt zur Diskussion stehenden Vorlage zu erreichen. Die kleine Westtangente weist eine Ähnlichkeit auf mit dem VCS-Vorschlag und war schon Gegenstand einer Prüfung. Aber der Gemeinderat hat diesen Vorschlag trotzdem sehr ernst genommen und eine gründliche Prüfung durch ein neutrales Ingenieurbüro verlangt. Aber das Ergebnis zeigt, dass der Vorschlag nicht funktioniert. Die Schlussätze des Berichts lauten: "Die VCS-Optimierungsvariante ist technisch machbar und in einigen Punkten bezüglich der Verkehrsabwicklung optimierbar. Ihre Auswirkungen beurteilen wir aber aus verkehrstechnischer Sicht als sehr problematisch, da die Verdrängung des MIV auch negative Folgen hat für die Umweltspur. Gegenüber der heutigen Situation ergibt sich gesamthaft gesehen für alle Verkehrsteilnehmer eine Verschlechterung. Das Ziel einer Verbesserung der verkehrlichen Situation für alle Verkehrsteilnehmer und der Attraktivitätssteigerung ÖV, Fussgänger, Velo und der städtebaulichen Aufwertung des Raums kann mit der VCS-Optimierungsvariante nicht im angestrebten Mass erreicht werden. Die VCS-Optimierungsvariante enthält eindeutig zu wenig Spielraum zur Umsetzung der Zielsetzung des Masterplans Bern." Dazu kommt, dass mit 50% der Kosten, der Verkehr um bloss 30% reduziert werden kann, eine ungünstige Kostenrelation also.

Zum Gewerbe: Adrian Guggisberg ist erstaunt über die Aussage, dass das Gewerbe vom Bau der Stadtplätze und des Schanzentunnels nicht profitieren könne. Er kann nur hoffen, dass die Gewerbler und Gewerblerinnen diese Worte nicht gehört haben. Grundsätzlich bringt jede Baustelle wirtschaftliche Impulse, und der Bau der Stadtplätze und des Schanzentunnels bringt viele Vorteile für das lokale Gewerbe. Es werden Arbeitsplätze generiert, vor, während und nach den Bauarbeiten. Das lokale Gewerbe kann sich effektiv an den Arbeiten beteiligen, aber auch mit Zulieferungen und Ergänzungsleistungen. Alle Baustellen ergeben und fordern Leistungen, die weit über das eigentliche Bauen hinaus gehen. Der Bahnhofsbereich ist begehrt. Es bestehen bereits jetzt verschiedene Anfragen von Interessenten, darunter auch Berner Gewerbler, die sich für Geschäfts- und Bürolokalitäten im Bahnhofsbereich interessieren. Zur Rückweisung: Der PVK-Mehrheitssprecher hat es deutlich dargelegt: Es gibt keine wirkliche Alternative zum Vorschlag, der hier vorliegt. Das Risiko eines Zeitverzuges ist für den Gemeinderat zu gross. Es ist nicht möglich, die Planvorlagen einfach ein wenig zu retouchieren oder abzuändern. Eine Rückweisung würde eine neue und seriöse Planung bedingen, und diese bräuchte mindestens einen Zeitraum von zwei Jahren. Im weiteren sind die verlangten Forderungen im Rückweisungsantrag gar nicht zu erfüllen und stimmen mit dem Ziel nicht überein; zum Beispiel die Forderungen unter Punkt 2 und 7, die kaum erfüllt werden könnten. Adrian Guggisberg mag sich erinnern, wie viele im Stadtrat anlässlich der Diskussionen um den Fussgängerstreifen am Bollwerk gesagt haben, man müsse den Verkehr in den Untergrund verlegen, dann könne der ganze Bahnhofplatz wirklich von den Fussgängern benützt werden. Und wie viele Leute laufen heute einfach über die Strasse, ohne den Fussgängerstreifen zu benützen. Dies ist sicher auch ein Zeichen, dass diese Fussgänger und Fussgängerinnen gern den ganzen Platz für sich haben möchten. Stadtrat Ueli Stückelberger hat sehr vehement eine Rückweisung verlangt, aber auch er konnte leider keine Lösung aufzeigen. Gesamtstädtisch wird der Verkehr in der Quartieren reduziert werden, man kann ihn aber nicht einfach wegzaubern. Der Schanzentunnel dient nicht dem Verkehr, der von der Autobahn in die Stadt rollt, sondern er ist eine reine Binnenverbindung zwischen Norden und Süden unserer Stadt. Der Gemeinderat empfiehlt dem Stadtrat die Vorlage anzunehmen und den Rückweisungsantrag abzulehnen. Das heute dem Stadtrat unterbreitete Planungswerk ist das Resultat einer jahrelangen gründlichen Planungsarbeit und verschiedener Abklärungen. Es berücksichtigt die Anliegen der Quartiere für weniger Verkehr, es berücksichtigt die politischen Forderungen für eine menschengerechte Stadtentwicklung statt einer verkehrsgerechten. Das Projekt ist mach- und bezahlbar. Eine Rückweisung führt nicht weiter. Nachdem im Zuge der Planungs- und Projektarbeiten alles überprüft wurde, ist die Möglichkeit, jetzt eine Alternative zu finden, die die Ideen und den Zielsetzungen des Masterplans, zu denen Ja gesagt wurde, besser erfüllen würde, unwahrscheinlich. Füllen Sie heute den Grundsatzentscheid für ein neues Bahnhofquartier. Weitsicht und Mut haben seit jeher das Planen und Bauen unserer Stadt geprägt. Das Projekt Stadtplätze - Schanzentunnel knüpft an diese bewährte Tradition an. Packen wir diese Chance, ein gemeinsames Werk für unsere und die nächste Generation zu schaffen.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* möchte zu zwei Punkten, die den Verkehr betreffen, noch kurz Stellung nehmen. Der Planungs- und Baudirektor hat bereits angesprochen, dass die Verbindung am Bollwerk eine Binnenverbindung ist, die hilft, Stadtteile zu verbinden. Dies kann belegt werden durch Zählungen, mit denen untersucht wurde, wo der MIV genau durchfährt. Tatsache ist, dass, wenn man beim Verkehr auf der Standstrasse von 100% ausgeht, lediglich ein Viertel der Autos später das Bollwerk befahren; die anderen drei Viertel haben als Zielort das Nordquartier und die angrenzenden Gebiete. Aus diesen Quartieren stammt neuer Verkehr, der über das Bollwerk rollt, dazu kommt der Verkehr der Neubrückstrasse, der Aarberggasse, Verkehr, der in Richtung Südwesten der Stadt

fährt und der mit dem Schanzentunnel umgeleitet würde. Man kann also nicht von einer innerstädtischen Autobahn reden. Der zweite Punkt sind die Probleme der angrenzenden Quartiere und der möglichen Auswirkungen des Schanzentunnels. Als Paradebeispiel möchte Kurt Wasserfallen kurz auf die Arbeit in der Länggasse eingehen, die vom Gemeinderat und auch der Behördendelegation, die daran arbeitet, sehr ernst genommen wurde. Man liess bereits eine Metron-Studie erstellen, der Stadtpräsident, der Bau- und Planungsdirektor und die Projektleitung haben sich in die Länggasse begeben und haben ausführlich mit der Quartierbevölkerung diskutiert. Was zeigt diese Metron-Studie? Sie unterscheidet hinsichtlich der Massnahmen, die wegen des Schanzentunnels ergriffen oder wahrscheinlich ergriffen werden müssen, zwischen solchen mit und solchen ohne Tunnelgebühren. Bei den Massnahmen ohne Gebühren spricht man von sogenannten "weichen Massnahmen", d.h. man erhöht den Durchfahrtswiderstand im Quartier, so dass die Autos durch den Schanzentunnel bzw. auf Strassen am Rand des Quartiers oder auf die Autobahn geleitet werden. Dies kann mit einer Anpassung der Lichtsignalanlagen gewährleistet werden, mit bestimmten Quartiereinfahrten, mit einer Ausweitung der Tempo-30-Zonen oder einer fussgängerfreundlichen Gestaltung. Bei Massnahmen mit Tunnelgebühren spricht man von sogenannten "harten Massnahmen", das bedeutet Durchfahrtsperren an bestimmten Orten, wenn notwendig. Wenn der Schanzentunnel gebaut wird, müssten für die Quartiere vertiefte Abklärungen unternommen werden; es steht dafür genügend Zeit zur Verfügung. Bevor aber solches im Detail untersucht werden kann, muss man wissen, ob und wie der Tunnel gebaut wird, wie dass er betrieben werden soll. Nachher kann man sich stufenweise an die Planung machen, so dass also nicht nur das Bollwerk bzw. der Schanzentunnel und die Stadtplätze berücksichtigt würden, sondern ganz sicher auch die umliegenden Quartiere und die Bevölkerung.

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner* möchte sich zu den Zielsetzungen des Masterplans und zu den Stichworten Finanzierung, Varianten, Rückweisung und zu den Partner/-innen der Stadt Bern äussern. Er möchte dem Stadtrat noch einmal in Erinnerung rufen, dass es bei diesem Geschäft um ein Kernstück der Masterplanvorlage und -arbeiten geht. Diese Arbeiten wurden unter der Ägide des ehemaligen Stadtpräsidenten Bircher und der Regierungsrätin Schaer angefangen. Seit der letzten Legislaturperiode wird daran gearbeitet, diesen Richtplan zu konkretisieren, und es wurden auch bereits verschiedene Bausteine davon konkretisiert. Heute liegt nun das wichtigste davon vor. Welche Erwartungen, welche Hoffnungen werden daran geknüpft? Der Durchgangsverkehr, der sogenannte MIV soll verdrängt, der ÖV soll bevorzugt werden, die Fussgänger und Fussgängerinnen sollen sich besser bewegen können, die Umsteigebeziehungen sollen verbessert werden. Damit würde auch Ja zu den Stadtplätzen gesagt, und zwar zu Stadtplätzen, die diesen Namen auch verdienen. Städtebaulich würden Verbindungen geschaffen zwischen den Plätzen um den Bahnhof und der Altstadt, also städtebauliche Reparaturen früherer Sünden betrieben. Stadtpräsident Klaus Baumgartner wäre froh, es wäre schon zur Zeit des Bahnhofbaus eine Lösung für den Verkehr gefunden worden. Was man mit der H-Lösung erreicht hat, war nur mit einer Verkehrsumlagerung möglich, denn der Verkehr, der dort durchfuhr, fährt heute auf einer vierspurigen Autobahn.

Die Attraktivität für den Tourismus, für die Wirtschaft, für unsere Bewohner und für das "Image" der Stadt Bern soll verbessert werden. Stadtpräsident Klaus Baumgartner hofft, dass Stadtrat Luzius Theiler auch wirklich zugehört hat, wenn wiederholt auf diese Zielsetzungen hingewiesen wurde. Luzius Theiler sei ein Meister im Rauspicken von einzelnen Stücken, um damit zu laborieren, wie es auch heute wieder geschehen ist mit dem Hinweis auf den Kommerz in der Vorlage. Dies ist jedoch nur ein Bestandteil des Geschäfts, und der Gemeinderat steht dazu, dass der Bau auch für die Wirtschaft wichtig ist. Alle anderen Punkte aber sind auch wichtig, sonst würden die Partner der Stadt, die Bahnen SBB, BLS und RBS nicht mitmachen. Der Gemeinderat möchte, dass sehr schnell durch das Volk bestimmt wird, ob die Richtung, die eingeschlagen wurde, die richtige sei, und zwar im Sinne dieser Zielsetzungen. Früher wurde im Stadtrat noch dafür gekämpft, dass Grundsatzentscheide gefällt werden können, dass das Volk möglichst früh befragt wird, bevor man schon viel Geld für die Planungen ausgegeben hat. Und heute wirft man dem Gemeinderat vor, die Finanzierung hätte gleichzeitig mit dem Grundsatzentscheid ausgearbeitet werden sollen. Gerade im Rückweisungsantrag werden doch neben flankierenden Massnahmen als Varianten auch nur Überbauungsordnungen gefordert. Für die Kritik an der Finanzierung hat man zuerst einmal nur die schlechteste Alternative berücksichtigt oder umgekehrt sogar behauptet, es werde zur Finanzierung gar nichts gesagt. Es gibt verschiedene Möglichkeiten der Finanzierung und es gibt Varianten, die wesentlich weniger Folgekosten aufweisen als diejenige, die immer wieder erwähnt wurde. Es war auch die Rede von 130 Mio. Franken, sehr wahrscheinlich wurde da noch die KÜL mitgerechnet. Es handelt sich um Bruttoinvestitionen, bei denen bei einer traditionellen Finanzierung und bei der schlechtesten Variante die Stadt 85 Mio. Franken zu bezahlen hätte. Wenn man die vielgepriesene Variante des VCS betrachtet, steht dort eine Verkehrsreduktion von 30% einer Belastung von etwa 40 Mio. Franken gegenüber, die zudem von der Stadt allein zu bezahlen wären. Für netto rund 85

Mio. Franken bekäme man andererseits eine hundertprozentige Befreiung vom Durchgangsverkehr. Dies ist der Qualitätsunterschied. Klaus Baumgartner sieht auch nicht ein, wieso dass man nicht für Finanzierungsvarianten ist; diese können jedoch erst ausgearbeitet werden, wenn ein Grundsatzentscheid gefällt worden ist. Die Frage nämlich, ob es letztlich sinnvoll ist, den Tunnel mit Gebühren zu betreiben, kann nur abgeklärt werden, wenn der Bund seine Einwilligung dafür gibt. Es wird sich kein Investor finden, der bei der Finanzierung mitmacht, wenn er nicht weiss, ob überhaupt gebaut wird. Dies zu wissen, ist also die Voraussetzung. Der Gemeinderat war sich immer bewusst, dass es noch Probleme zu lösen gibt. Die Finanzierung, die Gestaltung der Plätze und die definitive Projektierung des Tunnels ist noch zu leisten. Ein Nachteil bei diesem Vorgehen ist, dass man noch nicht visualisieren kann, wie die Plätze in etwa aussehen werden, weil noch Wettbewerbe durchgeführt werden müssen. Diese Kosten will man aber nicht ausgeben, wenn die Gefahr besteht, dass nachher gesagt wird, nein, in diese Richtung soll nicht weiter gearbeitet werden. Auch wenn der Bau traditionell finanziert werden muss, gibt es noch Fragen der Amortisationsquotenregel. Die Kosten fallen nicht alle auf einmal an. Es gibt noch die Möglichkeit der Etappierung, und genau dies ist der nächste Schritt: Der Stadtrat und die Bevölkerung werden noch einmal aufgerufen werden, zu konkreteren Vorlagen Ja zu sagen.

Zu den Varianten: Der Gemeinderat hat eine der Varianten sehr gut analysiert, eine, die weiter geht als die KÜL; es ist möglich, eine solche Variante auszuarbeiten und technisch umzusetzen. Aber man weiss schon heute, dass eine solche Variante nicht das bringen würde, was zum Beispiel von Stadtrat Ueli Stückelberger gefordert wurde: Eine ansprechende städtebauliche Lösung. Die Situation des ÖV könnte nur unwesentlich verbessert werden. Mit allen alternativen Lösungsvorschlägen, die nicht soweit gehen, dass sie die Verlegung des MIV-Durchgangsverkehrs fordern, käme man in die Klemme und könnte nur stückweise etwas verbessern. Die Zielsetzungen des Masterplans würden damit aufgegeben werden. Deshalb hat der Gemeinderat darauf hingewiesen, dass sich die Stadt mit ihrer Unterschrift dazu verpflichtet hat, mit anderen Behörden zusammen, und namentlich mit dem Kanton, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Die Variante, die diese Zielsetzungen nicht erfüllt, ist eigentlich keine Variante. Es ist unsicher, inwiefern die Partner der Stadt bei einer Rückweisung weiter mitmachen würden. Es ist überhaupt nicht sicher, ob die Kosten der Ausarbeitung einer Variante weiter gemeinschaftlich getragen würden oder ob das die Stadt allein übernehmen müsste. Dies würde bedeuten, dass in diesem Fall ein Nachkredit gefordert werden müsste. Dies ist keine Drohung, aber muss doch zur Information gesagt sein. Es stimmt nicht, dass gesagt wurde, die Planung habe nichts gekostet. Im Zusammenhang mit der Verabschiedung zur Aufstockung des Kredits für die Projektleitung wurde darüber Auskunft gegeben. Natürlich hat die Ausarbeitung der Planung bis jetzt sowohl Geld wie Personalaufwendungen gekostet. Es geht für viele Bürger/-innen der Stadt heute auch darum, ob sich der Stadtrat für ein Vorwärts, für die Zukunft oder für ein weiteres Bremsen und Verhindern entscheidet. Bremsen und Verhindern, sich gegen die Wirtschaft und damit gegen Arbeitsplätze zu stellen, nichts zu unternehmen und darin die Zukunft zu sehen, ist auch Okkultismus, ist Katharsis, ein katechetischer Satz, nämlich der von der Mutlosigkeit. Er bittet die Rückweisung abzulehnen und der Vorlage zuzustimmen.

Irène Marti Anliker (SP) erklärt, dass, wenn dem Nichteintretensantrag zugestimmt wird, dies für die SP-Fraktion bedeutete, dass der Gemeinderat eine Variante zum Schanzentunnel ausarbeiten muss.

Michael Jordi (GB) erklärt für seiner Fraktion, dass auch sie den Nichteintretensantrag unterstützen wird, und dass im Fall, dass dieser angenommen wird, eine Motion, erstunterzeichnet von Ueli Stückelberger, Ursula Rudin, Edith Olibet und Michael Jordi selber, eingereicht würde, die einen Bahnhofplatz für alle forderte und eine Variante verlangte, die der Stadt die Möglichkeit gäbe, dort eine andere Lösung zu präsentieren. Dies damit nicht der Eindruck entsteht, dass mit einem Nichteintreten nichts gewünscht wird. Man will sehr wohl etwas, ist aber der Meinung, dass der Gemeinderat ein verbohrtetes Vorgehen gewählt hat. Wenn schon von Zukunft und von Verhindern die Rede ist, möchte er noch darauf hinweisen, dass niemand die Moral für sich gepachtet hat und bestimmen kann, was Zukunft und Verhinderung ist, dass dies vielmehr in einem gemeinsamen Prozess erarbeitet werden muss. Wenn natürlich die Jury selber bestimmt, welches die beste Variante ist, dann kann eine alternative Variante nur schlecht abschneiden. Die Unterzeichner/-innen möchten noch einmal klar den Auftrag erteilen, dass überarbeitet wird, was bisher nur mit einem Auge statt mit beiden betrachtet wurde.

Adrian Haas (FDP) weist darauf hin, dass Nichteintreten bedeuten würde, dass das Geschäft vom Tisch wäre. Wenn man den Gemeinderat beauftragen möchte, etwas zu unternehmen, muss man eine Rückweisung mit entsprechenden Auflagen formulieren. Man kann nicht mit einem Nichteintretensantrag einen Auftrag an den Gemeinderat erteilen. Selbstverständlich hat dieser immer die Mög-

lichkeit, selber aktiv zu werden, genau so wie der Stadtrat auch, und dafür ist die Motion das richtige Instrument.

Namensabstimmung über den Nichteintretensantrag zur Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 38:38 Stimmen (durch Stichentscheid des Stadtratpräsidenten), auf das Geschäft einzutreten.

Die Ratsmitglieder stimmten wie folgt:

Mit Ja stimmten:

Aebersold Ernst, Balmer Thomas, Balsiger Oskar, Berthoud Adrian, Blatter Markus, Bossart Konrad, Burkard Michael, Christen Walter, Eyer Marcel, Fankhauser Marcel, Fuchs Thomas, Geiser Barbara, Gränicher Hans-Ulrich, Haas Adrian, Häberli Rolf, Hügli Stephan, Jaberg Urs, Krummen Andreas, Lauterburg Lilo, Lehmann Annemarie, Linder Peter, Maillard Anton, Megert Heinz, Meyer Elsi, Müller Christoph, Riesen Hans Peter, Rub Heinz, Rüegsegger Kurt, Schori Beat, Schweizer Rudolph, Siegenthaler Erika, Sommaruga Franco, Stalder Christoph, Suter Hans-Ulrich, Suter Katharina, Weyermann Kurt W., Wittwen Hansjörg, Zimmermann René.

Mit Nein stimmten:

Anliker Raymond, Baumann Sven, Blaser Peter, Burri Michael, Durrer Marie-Louise, Flückiger Jean-Daniel, Flückiger Ehrenzeller Heidi, Gretler Bonanomi Simone, Hess Bernhard, Hirt Ursula, Hofmann Andreas, Jordi Michael, Jordi Alfred, Junker Heinz, Kälin Plézer Esther, Keller Regula, Lehmann Leslie, Lüscher Liselotte, Lutz Nico, Madl Kubik Edith, Marti Anliker Irène, Mäusli Kurt, Mühlheim Barbara, Oliber Edith, Rauch Ruth, Regli Maria, Rudin Ursula, Sancar Annemarie, Sigerist Peter, Spörri Barbara, Spring Hunziker Sylvia, Stauffer Ernst, Stüchelberger Ueli, Stucki Peter, Stucki Béatrice, Stucki Hans-Ulrich, Theiler Luzius, von Ballmoos Eva.

Namensabstimmung über den Rückweisungsantrag der PVK-Minderheit zur Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel

Beschluss

Der Rückweisungsantrag wird mit 41:35 abgelehnt.

Die Ratsmitglieder stimmten wie folgt:

Mit Ja stimmten:

Anliker Raymond, Baumann Sven, Blaser Peter, Burri Michael, Durrer Marie-Louise, Flückiger Jean-Daniel, Flückiger Ehrenzeller Heidi, Geiser Barbara, Gretler Bonanomi Simone, Hirt Ursula, Hofmann Andreas, Jordi Michael, Junker Heinz, Kälin Plézer Esther, Keller Regula, Lehmann Leslie, Lüscher Liselotte, Lutz Nico, Madl Kubik Edith, Marti Anliker Irène, Mühlheim Barbara, Olibet Edith, Rauch Ruth, Regli Maria, Rudin Ursula, Sancar Annemarie, Sigerist Peter, Spörri Barbara, Spring Hunziker Sylvia, Stüchelberger Ueli, Stucki Béatrice, Stucki Margrit, Stucki Peter, Theiler Luzius, von Ballmoos Eva.

Mit Nein stimmten:

Aebersold Ernst, Balmer Thomas, Balsiger Oskar, Berthoud Adrian, Blatter Markus, Bossart Konrad, Burkard Michael, Christen Walter, Eyer Marcel, Fankhauser Marcel, Fuchs Thomas, Gränicher Hans Ulrich, Haas Adrian, Häberli Rolf, Hess Bernhard, Hügli Stephan, Jaberg Urs, Jordi Alfred, Krummen Andreas, Lauterburg Lilo, Lehmann Annemarie, Linder Peter, Maillard Anton, Mäusli Kurt, Megert Heinz, Meyer Elsi, Müller Christoph, Riesen Hans Peter, Rub Heinz, Rüegsegger Kurt, Schori Beat, Schweizer Rudolph, Siegenthaler Erika, Sommaruga Franco, Stalder Christoph, Stauffer Ernst, Suter Katharina, Suter Hans-Ulrich, Weyermann Kurt W., Wittwen Hansjörg, Zimmermann René.

Detailberatungen zu den Überbauungsvorschriften

Der Vorsitzende *Martin Frick* gibt bekannt, dass der Antrag Luzius Theiler betreffend den Plan als letzter behandelt wird.

Zu Artikel 1 und 2 gibt es keine Anträge, es wird deshalb direkt mit Artikel 3 angefangen.

Der Antrag der PVK zu Artikel 3, Absatz 1 wird nicht begründet. Der Gemeinderat hält an seiner Version fest.

Antrag der PVK, den ersten Satz des Artikels 3, Absatz 1 (Die vollständige Befreiung der heutigen Verkehrsachse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenberglplatz vom motorisierten privaten Durchgangsverkehr setzt voraus, dass der Schanzentunnel gebaut wird) zu streichen.

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 40:29 Stimmen bei 1 Enthaltung den betreffenden Satz zu streichen.

Antrag der PVK, den zweiten Satz des Artikels 3, Absatz 1 zu ergänzen mit "**Spätestens** auf den Zeitpunkt...".

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 44:20 Stimmen bei 2 Enthaltungen den betreffenden Satz abzuändern.

Zum Antrag betreffend Artikel 3, Absatz 2, zweiter Satz erklärt *Michael Jordi* (GB) für die PVK, dass es bei der Streichung des Satzes um eine Präzisierung geht, nämlich darum, dass die Massnahmen der KÜL auch realisiert werden können, und nicht durch rechtliche Einsprachen dann verhindert werden. Es geht um den Zusammenhang von Stadtplätzen, Schanzentunnel und KÜL, und Michael Jordi bittet im Sinne der Klarheit, dem Antrag der PVK zuzustimmen.

Der Vorsitzende bestimmt, dass zuerst über den Antrag der SVP abgestimmt wird, in dem betreffenden Satz das Wort "wesentlich" zu streichen.

Abstimmung über den Antrag der SVP.

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 34:28 Stimmen bei 4 Enthaltungen, den Antrag abzulehnen.

Michael Jordi (GB) erklärt, dass das Wort "wesentlich" in der PVK ebenfalls zu Diskussionen geführt hat, da dieses Wort in juristischem Sinn "mehr als 50%" bedeutet. Deshalb empfiehlt die PVK, den Satz ganz zu streichen.

Antrag der PVK, den zweiten Satz des Artikels 3, Absatz 2 (Ebenso dürfen Massnahmen, die den Verkehrsfluss auf der Bahnhofachse wesentlich einschränken, erst ausgeführt werden, wenn der Bau und Betrieb des Schanzentunnels rechtlich und tatsächlich sichergestellt ist) zu streichen.

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 41:21 Stimmen bei 3 Enthaltungen, den betreffenden Satz zu streichen.

Antrag der PVK, den 1. Satz und die Marginalie des Artikels 4 zu ergänzen zu "Gestaltung **und Nutzung...**" "Die Gestaltung **und Nutzung** hat folgende Bedingungen **gleichzeitig** einzuhalten:".

Beschluss

Der Stadtrat stimmt der Ergänzung mit 57:2 Stimmen bei 4 Enthaltungen zu.

Antrag der PVK, Artikel 4, 2. Lemma zu ergänzen zu "Sperrung für den privaten motorisierten Durchgangs- **und Anlieferverkehr...**".

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 35:28 Stimmen, dem Antrag stattzugeben.

Antrag der PVK, Artikel 4, 3. Lemma zu ergänzen zu "**Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraums** zugunsten der...".

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 51:15 Stimmen bei 1 Enthaltung, dem Antrag stattzugeben.

Antrag der PVK, den Artikel 4, 6. Lemma abzuändern zu "**Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Velos, verbunden mit einer Velohalle für maximal 1500 Velos**".

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 50:11 Stimmen bei 6 Enthaltungen, dem Antrag stattzugeben.

Michael Jordi (GB) erklärt für die PVK, dass es bei der vorgeschlagenen Änderung zu Artikel 5, Absatz 3, 1. Lemma doch um etwas Wesentliches geht, nämlich darum, dass ein ganzes Gebäude am Bahnhofplatz ermöglicht werden soll, das von der Baulinie bis an den heutigen Fussgängerstreifen reichen würde. Der Vorschlag der PVK wurde zusammen mit der Projektleitung und dem Stadtplanungsamt ausgearbeitet. Es soll ermöglicht werden, dass noch zusätzlicher Raum gebaut werden kann, aber nicht in einem zu grossen Ausmass.

Antrag der PVK, den Artikel 5, Absatz 3, 1. Lemma abzuändern zu "oberirdisch: maximal **500 m2 BGF**".

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 49:15 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dem Antrag stattzugeben.

Antrag der PVK, Artikel 5, Absatz 4, 4. Lemma abzuändern zu "Führung einer **öV-Strecke** und Velo-Verbindung über den Bahnhofplatz-Süd".

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 65:1 Stimmen bei 5 Enthaltungen, dem Antrag stattzugeben.

Der Antrag zu Artikel 5, Absatz 4, 5. Lemma (- **Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraums** zugunsten...) wird nicht bestritten und ist somit angenommen.

Antrag der PVK, Artikel 5, Absatz 4, 7. Lemma abzuändern zu "Erhöhen des Bestands der Veloabstellplätze **verbunden mit einer unterirdischen Veloeinstellhalle**".

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 52:14 Stimmen bei 3 Enthaltungen, dem Antrag stattzugeben.

Die Anträge zu den Artikeln 6 und 7 werden nicht bestritten und sind somit angenommen.

- Artikel 6, 1. Satz: Die Gestaltung hat folgende Bedingungen **gleichzeitig** einzuhalten:
- Artikel 6, 4. Lemma: - **Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraums** zugunsten ...
- Artikel 7, 1. Satz: Die Gestaltung hat folgende Bedingungen **gleichzeitig** einzuhalten:

– Artikel 7, 3. Lemma: - **Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraums** zugunsten ...

Antrag der PVK, Artikel 13, Absatz 3 zu ergänzen zu "...Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs, **des Zweiradverkehrs und der Fussgängerinnen und Fussgänger** zu achten."

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 70:3 Stimmen bei 1 Enthaltung, dem Antrag stattzugeben.

Der Antrag zu Artikel 15, Marginalie (**Finanzierung mit Benutzungsgebühren**) wird nicht bestritten und ist somit angenommen.

Michael Jordi (GB) erklärt für die PVK, dass es beim Antrag zu Artikel 15, Absatz 1 darum geht, dass die Gemeinde bei der Einführung von Benutzungsgebühren auf jeden Fall mitreden kann, dass also nicht zuerst ein Referendum ergriffen werden muss. Dies bedeutet eine grössere Transparenz gegenüber der Gemeinde, und es ist wichtig, dass hier nicht noch eine zusätzliche Hürde eingebaut wird.

Antrag der PVK, Artikel 15, Absatz 1 wie folgt zu ändern: "**Die Gemeinde** erlässt hiezu ein Reglement."

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 45:22 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dem Antrag stattzugeben.

Michael Jordi (GB) erklärt für die PVK, dass bezüglich des Antrags zu Artikel 15, Absatz 2 vom Gemeinderat eingewendet worden war, dass damit bei jedem Schritt wieder der Stadtrat konsultiert werden müsste. Es geht um einen Grundsatz bei diesen Vereinbarungen, die dem Stadtrat vorgelegt werden müssten. Diese Vereinbarungen könnten durchaus so gestaltet werden, dass Einzelfragen auf einer anderen Ebene geregelt werden könnten.

Antrag der PVK, Artikel 15, Absatz 2 zu ergänzen mit "**Der Gemeinderat unterbreitet solche Vereinbarungen und Verträge dem Stadtrat zur Genehmigung.**"

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 38:27 Stimmen bei 7 Enthaltungen, dem Antrag stattzugeben.

Änderungsanträge Luzius Theiler zu den Plänen.

Abstimmung zum Antrag Luzius Theiler, die Überbauungsvorschrift wie folgt zu ergänzen: "**Die unterirdische Geschäfts- und Gewerbezone zwischen Bahnhofgebäude und Hotel Schweizerhof (schräg schraffierte Fläche) sei zu streichen.**"

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Antrag mit 52:18 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

Abstimmung zum Eventualantrag Luzius Theiler, den Titel der Überbauungsvorschrift wie folgt zu ergänzen: "Masterplan Bahnhof Bern: Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel **mit Erweiterung der Bahnhofunterführung zu einem unterirdischen Ladenzentrum.**"

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Antrag mit 52:19 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.

Hans Ulrich Gränicher (SVP) möchte noch eine Frage beantwortet haben. Er möchte wissen, welche rechtliche Bedeutung das eben behandelte Papier in bezug auf die gesamte Überbauungsordnung hat. Es geht um Überbauungsvorschriften, und wenn man den nun bereinigten Artikel 3 betrachtet, so steht da etwas ganz anderes, als worüber bisher diskutiert wurde. Ursprünglich standen unter Artikel 3 sehr klare Aussagen, mit denen man etwas hat anfangen können, es stand nämlich, dass die vollständige Befreiung der heutigen Verkehrsachse erst zum Zeitpunkt der Verfügbarkeit des Schanzentunnels vollzogen werden dürfe. Dieser Satz steht ja jetzt nicht mehr in der Vorschrift. Die rechtliche Bedeutung der Vorschrift trägt wesentlich dazu bei, ob die SVP-Fraktion Ja oder ein Nein sagen wird bei der Schlussabstimmung. Wenn eine vollständige Sperrung des Verkehrs auch ohne Schanzentunnel möglich wäre, dann würde die SVP-Fraktion Nein zu dieser Vorlage sagen. Die wesentlichen Beschränkungen des Verkehrsflusses dürfen eben nicht gemacht werden, solange nicht sichergestellt ist, dass der Schanzentunnel gebaut wird. So wie es jetzt dasteht, ist eine Realisierung der Stadtplätze und eine noch stärkere Einschränkung des Verkehrs, als es schon der VCS-Vorschlag gefordert hat, möglich, bevor der Tunnel gebaut wird. Er bittet den Gemeinderat, die SVP-Fraktion noch entsprechend zu orientieren.

Oskar Balsiger (SP) verweist auf Artikel 3, Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetz, wo steht, dass Strassen, die dem Durchgangsverkehr gewidmet sind, nicht gesperrt werden dürfen, wenn nicht eine Ersatzlösung zur Verfügung steht. Es wird dort festgehalten, dass man sich auf die Verfassung berufen kann, im Fall, dass eine solche Strasse gesperrt werden soll. Die Gefahr, die die SVP befürchtet, ist also nicht vorhanden.

Adrian Haas (FDP) möchte die SVP-Fraktion beruhigen, indem er darauf hinweist, dass eine vollständige Befreiung des Bahnhofplatzes ohne Tunnel nicht möglich ist. An dieser Realität ändert sich auch nichts, wenn hier etwas anderes geschrieben wird.

Michael Jordi (GB) verweist darauf, dass der Gesamtspernung des Bollwerks sicher gewisse Grenzen gesetzt sind, die im übergeordneten Recht liegen, dass aber eine weitergehende Reduktion des Verkehrs möglich ist. Eine solche Reduktion kann sehr weit gehen, aber es ist letztlich eine etwas theoretische Debatte, denn sie betrifft eine Frage, die sich erst im Verlauf der Massnahmen, die zusätzlich ergriffen werden müssen, stellen wird.

Ueli Stückelberger (GFL) erklärt, dass es die Idee war, wenn der Bau des Tunnels in ein paar Jahren an der Finanzierung scheitern würde, man nicht extra die Überbauungsordnung ändern müsste, um einen verkehrsberuhigten Bahnhofplatz zu bekommen. Dass dann noch alles möglich sein wird, und man sich nichts verbaut jetzt. Deshalb wurde der 1. Satz von Artikel 3, Absatz 1 und der letzte Satz von Artikel 3, Absatz 2 gestrichen.

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner* meint, dass dies eine theoretische Diskussion ist. Man hatte Angst in der PVK, dass die Umsetzung der KÜL aufgrund des Passus in Artikel 3, Absatz 2 nicht durchführbar wäre. Diese Frage hat der Stadtpräsident auch sofort aufgeworfen, als er den Entwurf zu Gesicht bekam. Aus der heutigen Situation kann man sagen, dass bei einer Annahme der Vorlagen, die KÜL umgesetzt wird und längerfristig auf den Schanzentunnel hingearbeitet wird. Wenn man weitere Beschränkungen einführen möchte, bräuchte dies sofort wieder mehr Geld und unter Umständen auch eine Änderung der Verkehrssignalisation mit den entsprechenden Publikationen. Es stehen also nicht einfach Tür und Tor offen für Beschränkungen. Die Realität widerspricht dem. Es ist so, dass es baurechtlich, wenn dann aus irgendwelchen Gründen die Lösung Schanzentunnel - Stadtplätze nicht verwirklicht werden kann, die Überbauungsordnung einer anderen Lösung zur Reduktion des Verkehrs nicht entgegenstehen würde. Aber jeder Schritt an diesem Ort wird sofort sehr teuer, und der Stadtrat wird deshalb mitreden können. Aus dieser Sicht handelt es sich bei der Bereinigung der Überbauungsvorschrift nicht um eine gravierende Veränderung. Zum Beispiel besitzt die Änderung in Artikel 3, Absatz 1 mehr einen erläuternden Charakter als einen gesetzgeberischen. Darum bittet er, die gesamte Vorlage zu überweisen.

Schlussnamensabstimmung über die Punkte 1 und 3 der Überbauungsvorschriften des Masterplans Bahnhof Bern: Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel

Beschluss

Der Stadtrat stimmt der Vorlage mit 38:36 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Die Ratsmitglieder stimmten wie folgt:

Mit Ja stimmten:

Aebersold Ernst, Balmer Thomas, Balsiger Oskar, Berthoud Adrian, Blatter Markus, Bossart Konrad, Burkard Michael, Christen Walter, Eyer Marcel, Fankhauser Marcel, Fuchs Thomas, Gränicher Hans Ulrich, Haas Adrian, Häberli Rolf, Hügli Stephan, Jaberg Urs, Krummen Andreas, Lauterburg Lilo, Lehmann Annemarie, Linder Peter, Maillard Anton, Mäusli Kurt, Megert Heinz, Meyer Elsi, Mühlheim Barbara, Müller Christoph, Riesen Hans Peter, Rub Heinz, Rügsegger Kurt, Schori Beat, Siegenthaler Erika, Sommaruga Franco, Stalder Christoph, Suter Hans-Ulrich, Suter Katharina, Weyermann Kurt W., Wittwen Hansjörg, Zimmermann René.

Mit Nein stimmten:

Anliker Raymond, Baumann Sven, Blaser Peter, Burri Michael, Durrer Marie-Louise, Flückiger Jean-Daniel, Flückiger Ehrenzeller Heidi, Geiser Barbara, Gretler Bonanomi Simone, Hess Bernhard, Hirt Ursula, Hofmann Andreas, Jordi Michael, Kälin Plézer Esther, Keller Regula, Lehmann Leslie, Lüscher Liselotte, Lutz Nico, Madl Kubik Edith, Marti Anliker Irène, Olibet Edith, Rauch Ruth, Regli Maria, Rudin Ursula, Sancar Annemarie, Schweizer Rudolph, Sigerist Peter, Spörri Barbara, Spring Hunziker Sylvia, Stauffer Ernst, Stückelberger Ueli, Stucki Peter, Stucki Margrit, Stucki Béatrice, Theiler Luzius, von Ballmoos Eva.

Der Stimme enthalten hat sich:

Junker Heinz.

Mitteilungen des Präsidenten

Der Vorsitzende *Martin Frick* teilt mit, dass gegen die verweigerte Einbürgerung des Kandidaten Nr. 11 an der Stadtratssitzung vom 24. April 1997 eine Verwaltungsbeschwerde eingereicht wurde.

Eingänge

Es werden eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, zwei Postulate, eine Dringliche und eine Ordentliche Interpellation sowie eine Kleine Anfrage, nämlich:

Postulat Heinz Rub (FDP): ParkwächterInnen für Bern's öffentliche Parkanlagen

Erholung und Ruhe suchende MitbürgerInnen, speziell ältere Leute, Frauen und Mütter mit Kindern, beklagen sich immer öfter, dass sie sich in öffentlichen Parkanlagen nicht mehr sicher, ja teilweise sogar bedroht fühlen.

Eine unerfreuliche Zunahme von böswilliger Zerstörung und Vandalismus, sowie Bedrohung und Beraubung (oft mit Körperverletzung) ist leider in unseren Parkanlagen vermehrt festzustellen.

Wie im Ausland bereits vielfach bewährt, sollte man auch in Bern pro Parkanlage "friedlich uniformierte" ParkwächterInnen mit folgendem Aufgabenbereich einstellen:

- Überwachung von Ruhe und Ordnung gemäss Parkvorschriften
- Auskunfts- und Kontaktpersonen für Rat- und Hilfesuchende (parkbezogen)
- Sauberhalten der gesamten Anlage
- Pflege und Unterhalt von Rasen und Pflanzen
- Pflege und Unterhalt von Installationen und Einrichtungen
- evtl. etc.

Nebst beruflich-kompetenten Leuten aus allen Bereichen der Stadtverwaltung könnten diese ParkwächterInnen auch sinnvoll mit TeilnehmerInnen aus Arbeitslosen-Beschäftigungsprogrammen ergänzt werden.

Ich bitte den Gemeinderat, folgende Fragen zu prüfen:

1. Mit welchen zusätzlichen Kosten* müsste die Stadt mit dem Einsatz dieser ParkwächterInnen rechnen (pro Parkanlage)?
* Es versteht sich von selbst, dass die heutigen Kosten für Pflege, Unterhalt, Sauberhalten, periodische Polizeikontrollen und evtl. Sozialgelder wegfallen.
2. Könnte sich der Gemeinderat vorstellen, dass eventuelle zusätzliche Kosten für ein solches Projekt über Sponsoring mitfinanziert werden könnten? (z.B. Tafeln mit: "Folgende Unternehmen helfen mit, diese Anlage für Sie sauber und sicher zu halten")
3. Könnte der Einsatz der ParkwächterInnen allenfalls mit der Erfüllung einer weiteren Aufgabe kombiniert werden (Synergieeffekte)?
4. Ist der Gemeinderat bereit, in einer Parkanlage der Stadt ein zeitlich begrenztes Pilotprojekt durchzuführen?
5. Hat der Gemeinderat eine andere Absicht, um diesem Problem der Sicherheit, Sauberkeit und Ordnung in unseren Parkanlagen Herr zu werden?

Bern, 19. Juni 1997

Heinz Rub (FDP), Christoph Müller, Ernst Aebersold, Katharina Suter, Michael Burkard, Stephan Hügli, Markus Blatter, Urs Jaberg, Christoph Stalder, Thomas Balmer, Kurt W. Weyermann, Anneliese Lehmann, Adrian Haas, Heinz Megert, Rudolph Schweizer, Beat Schori, Rolf Häberli, Marcel Eyer, Jean-Daniel Flückiger, Hans Ulrich Gränicher, Erika Siegenthaler, Hansjörg Wittwen, Hans Peter Riesen, Bernhard Hess, Martin Frick, Peter Linder, Thomas Fuchs

Postulat Peter Blaser (SP): Tempo 60 auf der Rehhagstrasse ist zu schnell!!!

Der Strassenraum von der Rehhagstrasse zwischen Serum- und Impfinstitut bis Moosweg wird von SpaziergängerInnen, VelofahrerInnen und AutofahrerInnen benützt. Ein solches Miteinander ist solange möglich, als mit einer der schmalen und unübersichtlichen Strasse angepassten Geschwindigkeit gefahren wird. Wer stattdessen mit Tempo 60 fährt, gefährdet das Leben der FussgängerInnen und VelofahrerInnen auf der Strasse. Nicht zuletzt stellen Tempo 60 fahrende Autos auch ein Unfallrisiko den innerbetrieblichen Werkverkehr der Rehhag Ziegelei AG über die Strasse dar. So wird von der betroffenen Quartierbevölkerung nicht verstanden, warum diesen Frühling neu die Signalisation der Rehhagstrasse mit Tempo 60 verfügt worden ist, verlangt doch die Sicherheit der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen eine niedrigere Geschwindigkeit.

Ich bitte daher den Gemeinderat, folgende Massnahme zu prüfen:
Signalisation von Tempo 40 auf der Rehhagstrasse für den Abschnitt Serum- und Impfinstitut bis Moosweg.

Diese Massnahme ergibt sich aus dem im STEK 95 für den Fussgängerverkehr entwickelten Ziel. Die Rehhagstrasse ist eine bestehende, im Entwurf des Richtplans Fuss- und Wanderwege abgebildete Erholungs- und Wanderroute.

Bern, 19. Juni 1997

Peter Blaser (SP), Heidi Flückiger Ehrenzeller, Béatrice Stucki, Andreas Hofmann, Elsi Meyer, Ruth Rauch, Raymond Anliker, Esther Kälin Plézer, Oskar Balsiger, Marie-Louise Durrer, Edith Olibet, Margrit Stucki, Heinz Junker, Kurt Mäusli, Irène Marti Anliker, Barbara Geiser, Simone Gretler Bonanomi, Andreas Krummen, Marcel Fankhauser, Barbara Mühlheim, René Zimmermann, Leslie Lehmann, Sylvia Spring Hunziker, Franco Sommaruga, Edith Madl Kubik, Walter Christen, Peter Stucki, Adrian Berthoud, Michael Burri

Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA! (Peter Sigerist, GB): Wann kommt die städtische Billettzentrale?

Das Problem war bekannt: Die Billettbeschaffung für zahlreiche kulturelle Veranstaltungen im Vorverkauf ist in Bern kein Honigschlecken. Die modernen Technologien, die sovieler Vereinfachungen für die potentiellen Kund/innen mit sich brächten, werden von den städtischen Kulturinstitutionen nicht oder nur ungenügend eingesetzt. Weil im Mai der Kassenchef der Konzertkasse Casino AG bachab schwamm, liegt das Problem nun blank. Aus dem Konkurs der Konzertkasse Casino AG darf kein Trauerspiel werden. Deshalb bitte ich den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. War sich der Gemeinderat der fehlenden Kund/innenfreundlichkeit im Vorverkauf für kulturelle Veranstaltungen bewusst?
2. Hatte er Kenntnisse von den Problemen der Konzertkasse Casino AG (KKCAG), wenn ja: seit wann?
3. Verliert allenfalls auch die Stadtkasse im Konkursverfahren gegen die KKCAG, wenn ja: wieviel?
4. Welche Schlussfolgerungen zieht der Gemeinderat aus der technischen Rückständigkeit im Billettvorverkauf und aus dem Konkurs der Konzertkasse Casino AG?
5. Ist der Gemeinderat bereit, sich für die Schaffung einer zentralen Vorverkaufsstelle, einer eigentlichen städtischen Billettzentrale, die mit modernster Technologie arbeitet, einzusetzen oder sich für kund/innen- und stadtkassenfreundliche Alternativen einzusetzen?

Begründung der Dringlichkeit: Das Konkursverfahren der KKCAG ist bereits angelaufen. Ein neuer Betreiber des Casino-Vorverkaufs ist noch nicht gefunden. Eine rasche Lösung drängt sich deshalb auf, wenn die von der Stadtkasse subventionierten Kulturstätten wegen einer schlechten Vorverkaufsorganisation nicht unnötig Geld verlieren sollen.

Bern, 19. Juni 1997

Fraktion GB/JA! (Peter Sigerist, GB), Regula Keller, Annemarie Sancar, Maria Regli Schmucki, Eva von Ballmoos, Ursula Hirt

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Interpellation Bernhard Hess (SD): Mehr Polizeipräsenz im Hauptbahnhof Bern

Mit grosser Sorge muss beobachtet werden, dass die körperliche Unversehrtheit der Passantinnen und Passanten im Berner Hauptbahnhof infolge mehrfachen Schusswaffengebrauchs nicht mehr gewährleistet ist. Die Bahnhofunterführung wird immer mehr zum Tummelplatz dubioser In- und Ausländer.

Ich bitte deshalb den Gemeinderat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Gemeinderat gewillt, im Bahnhof die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger wie auch die öffentliche Ordnung konsequent durchzusetzen?

2. Ist es angezeigt, die Zahl der Polizeipatrouillen zwingend zu erhöhen und die Rundgänge zu intensivieren?
3. Ist die Stadtregierung bereit, die Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht und insbesondere das Rayonverbot endlich anzuwenden?
4. Bietet die kürzliche Annahme des Polizeigesetzes die Grundlage zu weiteren flankierenden Zusatzmassnahmen zur Linderung der unerträglichen Situation rund um den Bahnhof?
5. Welche Sofortmassnahmen können zusätzlich zur Behebung der schlimmen Missstände im Hauptbahnhof ergriffen werden?

Bern, 19. Juni 1997

Bernhard Hess (SD), Hans Peter Riesen, Ernst Stauffer, Alfred Jordi

Kleine Anfrage Jean-Daniel Flückiger (EDU): Zwischen Bankrott und Hoffnung (Schulden der Stadt Bern)

Der Gemeinderat wird gebeten, zu nachfolgenden Fragen Stellung zu nehmen bzw. Auskunft zu erteilen:

1. Was ist der Stand der Schulden, die die Stadt Bern momentan hat? Unter Schulden verstehe ich hier nicht die Kreditoren, also einzelne Rechnungen, die noch offen sind, sondern Geldhypothesen (auf städtischen Bauten...) und Darlehen, die die Stadt aufgenommen hat. Gemeint sind also alle die Schulden, die wir jetzt gerade haben und die auf längere Zeit als 300 Tage vereinbart wurden.
2. Wie hat sich in den letzten sieben Jahren das Verhältnis zwischen den Jahreseinnahmen (Steuern, Gebühren, sonstige Einnahmen) im Vergleich zu den Schulden (nach den Kriterien von Punkt 1) entwickelt ?

Besten Dank für die Beantwortung der gestellten Fragen.

Bern, 19. Juni 1997

Jean-Daniel Flückiger (EDU)

Schluss der Sitzung: 23.00 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Martin Frick*

Der Protokollführer: *Daniel Hostettler*