



## Protokoll Nr. 13

### Sitzung von Donnerstag, 24. April 1997, 20.40 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

*Vorsitzender:*

Präsident Martin Frick

*Anwesend:*

Ernst Aebersold  
Raymond Anliker  
Thomas Balmer  
Oskar Balsiger  
Sven Baumann  
Adrian Berthoud  
Arnold Bertschy  
Peter Blaser  
Markus Blatter  
Konrad Bossart  
Michael Burkard  
Michael Burri  
Walter Christen  
Marie-Louise Durrer  
Marcel 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  
Andreas Hofmann  
Stephan Hügli  
Urs Jaberg  
Alfred Jordi  
Michael Jordi  
Heinz Junker  
Esther Kälin Plézer  
Regula Keller  
Andreas Krummen  
Lilo Lauterburg  
Annemarie Lehmann  
Leslie Lehmann  
Peter Linder  
Edith Lörtscher  
Liselotte Lüscher  
Nico Lutz  
Irène Marti Anliker  
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  
Peter Sigerist  
Franco Sommaruga  
Barbara Spörri  
Christoph Stalder  
Ernst Stauffer  
Ueli Stückelberger  
Béatrice Stucki  
Peter Stucki  
Margrit Stucki-Mäder  
Hans-Ulrich Suter  
Katharina Suter  
Luzius Theiler  
Kurt W. Weyermann  
Hansjörg Wittwen  
René Zimmermann

*Entschuldigt:*

Silvia Aepli  
Ursula Hirt  
Edith Madl Kubik  
Anton Maillard

Kurt Mäusli  
Erika Siegenthaler  
Sylvia Spring Hunziker  
Eva von Ballmoos

*Vertretung des Gemeinderats:*

Therese Frösch  
Adrian Guggisberg

*Entschuldigt:*

Stadtpräsident Klaus Baumgartner  
Ursula Begert  
Alfred Neukomm  
Claudia Omar  
Kurt Wasserfallen

## Dringlicherklärung von Interpellationen

Als erstes wird über verschiedene dringliche Interpellationen abgestimmt. Der *Vorsitzende* schlägt vor, über die dringlichen Interpellationen von *Barbara Spörri* (JA!) und *Sven Baumann* (LdU), da sie thematisch in den gleichen Bereich fallen, in einem Mal abzustimmen. Dieser Vorschlag wird jedoch abgelehnt.

### Beschlüsse

1. Der Stadtrat lehnt die Dringlichkeit der Interpellation *Barbara Spörri* (JA!): Von wegen angemessener Gewalt? mit 40:17 Stimmen bei 4 Enthaltungen ab.
2. Die Dringlichkeit der Interpellation *Sven Baumann* (LdU): Mit Gewalt gegen Bettelerei wird mit 37:22 Stimmen bei 5 Enthaltungen abgelehnt.
3. Die Dringlichkeit der Interpellation *Bernhard Hess* (SD): Geschützte Wohlfahrtsinstitutionen sollen in Bern weiterhin Geldsammelaktionen durchführen - Gewerbs- und bandenmässiges Betteln fragwürdiger Organisationen soll verboten werden wird mit 50:13 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.
4. Die Dringlichkeit der Interpellation *Annemarie Lehmann* (FDP): Maulkorb für Beamte wird mit 31:30 Stimmen bei 5 Enthaltungen bejaht.
5. Der Stadtrat lehnt die Dringlichkeit der Interpellation *Ernst Stauffer* (SD): Maulkorb für Berns Stadtpolizei mit 33:28 Stimmen bei 5 Enthaltungen ab.

## Ordentliche Traktanden

### 21 Motion Andreas Hofmann (SP): Wohnen auf der Tellstrasse

Antrag Nr. 328

Mit dieser Motion wird eine Massnahme vorgeschlagen, welche nicht nur eine Verbesserung der Wohnqualität in den Quartieren verspricht, sondern sogar einen finanziellen Ertrag für die Gemeinde. Konkret soll als erstes Beispiel die Überbauung der Tellstrasse vorwiegend mit Wohnhäusern ermöglicht werden. Der Vorschlag ist von der SP Bern-Nord in ihrem RotGrünBuch schon im März 1994 der Öffentlichkeit vorgestellt worden und wurde, von Ausnahmen abgesehen, gut aufgenommen. Ein privates Planungsbüro hat in einer Studie noch vor der Publikation gezeigt, dass das Vorhaben aus fachlicher Sicht realisierbar wäre. Im Sommer 94 hat auch das Stadtplanungsamt (SPA) zu den im RotGrünBuch enthaltenen Vorschlägen Stellung genommen. Die Reaktion war gemässigt ablehnend, wobei vor allem die Beeinträchtigung einer "historischen" Allee, Beschattungsprobleme durch die zukünftigen Wohnhäuser, sowie Einschränkungen für Fahrzeuge aus angrenzenden "motorisierten" Wohngebieten als Gegenargumente angeführt wurden. Das SPA sähe im Sinne eines "Gegenvorschlages" eher die Umwandlung des nördlichen Teils der Tellstrasse in einen "Alleepark". Letztere Vorstellung wäre zwar ebenfalls attraktiv, erscheint aber aufgrund der heutigen politischen und finanziellen Situation kaum realisierbar. Es ist an der Zeit, über die neue Idee einer Verkehrsflächenüberbauung politisch zu diskutieren und dann zu entscheiden.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat eine Umzonungsvorlage mit dem folgenden Inhalt vorzulegen:

1. Die Verkehrsfläche der Tellstrasse mit Einmündungsbereich Sempachstrasse bis Sempachpärkli wird zum grösseren Teil in geeignete Wohnzonen umgezont, zu kleineren Teilen in Zonen, welche die Anlage von Grünflächen, Spielplätzen, Restaurants, Läden, u.ä. erlauben.
2. Die zugehörige Überbauungsordnung soll insbesondere die Parkplatzerstellungspflicht auf Null reduzieren.

*Begründung, Anregungen:*

Das der Motion zugrunde liegende Quartierverbesserungskonzept sollte etwa den folgenden Anforderungen genügen:

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Wenn in schon dicht überbauten Quartieren noch weiter verdichtet werden soll, muss primär das gebaut werden, was in der Stadt vor allem fehlt: günstige Wohnungen!

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Die zu erstellenden Bauten sollen die Wohnqualität im Quartier aufwerten, bzw. dieses wieder kinderfreundlich gestalten. Grünflächen dürfen wenn immer möglich keine mehr geopfert werden, im Gegenteil: Die Erhöhung des Grünanteils ist angesagt.

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Zusätzlich müssen Strukturverbesserungen, insbesondere in der Versorgung erzielt werden: Restaurants und Läden in einseitigen Wohnüberbauungen, usw.

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Die Massnahmen sollen für die Öffentlichkeit aufgrund der heutigen Finanzlage zumindest kostenneutral oder sogar gewinnbringend sein.

Auf den ersten Blick scheint es, dass obige Anforderungen niemals alle zugleich erfüllbar sind. Das ändert sich sofort, wenn wir unser Augenmerk auf die in den Quartieren vorhandenen überdimensionierten Verkehrsflächen (ca. 25% der Gesamtfläche!) richten. Gemäss einer Studie des Bundesamts für Raumplanung genügen in Wohnsiedlungen mit verdichteter Bauweise 14% Verkehrsfläche.

Lösung: "Wohnstrassen" wörtlich genommen, nämlich zum wohnen!

Die Vorteile einer Überbauung überflüssiger Verkehrsflächen liegen auf der Hand:

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Solche Verkehrsflächen verursachen mit der bisherigen Nutzung ausschliesslich Schaden: Sie vermindern die Wohnqualität und lassen Unterhaltskosten anfallen.

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Der Boden gehört der Gemeinde. Finanziell wäre eine Wohnüberbauung aus zwei Gründen interessant: Mietzinseinnahmen statt Ausgaben für Strassenunterhalt und zusätzliche Steuereinnahmen von den zukünftigen BewohnerInnen.

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Auf Strassen lässt sich äusserst kostengünstig bauen. Der Baugrund ist sehr kompakt, auf eine Unterkellerung könnte allenfalls verzichtet werden.

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** In den Räumen zwischen den Gebäuden entstehen verkehrsfreie Plätze, was besonders Kindern und älteren Leuten zugute kommt.

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Die Stadt könnte die Wohnungen ausschliesslich an Leute ohne Privatauto vermieten. Damit entfällt die Erstellung von Einstellplätzen und Zufahrtsflächen, was wiederum die Möglichkeiten einer attraktiven und kinderfreundlichen Umgebungsgestaltung erheblich verbessert. Nötig sind lediglich unversiegelte Notzufahrten für Sanität und Feuerwehr usw. evtl. für Kehrmaschinen.

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Soziale Mischung: Es kommen wohl hauptsächlich zwei Gruppen von potentiellen MieterInnen in Frage: Erstens Leute, die sich ein Auto zwar leisten könnten, aber aus Überzeugung andere Mittel für ihre Mobilität bevorzugen. Für diese Gruppe wäre die "Auflage" der Autofreiheit gar keine Einschränkung. Eine zweite Gruppe kann sich vorübergehend oder dauernd ein Auto nicht leisten. Für diese Leute ist besonders die mögliche soziale Ausgestaltung der Mietzinse und die Einfachheit der Wohnungen wichtig. Letztere Eigenschaft, verbunden mit der kinderfreundlichen Umgebung wäre insbesondere für Alleinerziehende attraktiv. In der Regel würde auch für die zweite Gruppe die Forderung nach Nicht-Autobesitz keine Einschränkung darstellen. Auf jeden Fall könnten in einer solchen Überbauung Leute mit sehr unterschiedlichen Einkommensverhältnissen zusammen leben.

**Fehler! Textmarke nicht definiert.** Sicherheit: Aus obigen Überlegungen ergibt sich, dass die Wohnqualität in einer Verkehrsflächenüberbauung diejenige einer gewöhnlichen Siedlung wesentlich übersteigen wird. Die Leute werden einander häufiger begegnen und zwar nicht im Auto, sondern zu Fuss oder mit dem Velo. Damit kann der Aussenraum wieder von den AnwohnerInnen, vor allem auch von den Kindern, "in Besitz" genommen werden. Den Leuten ist es wieder wohl an ihrem Wohnort und das "Fluchtbedürfnis" (Erholung anderswo) nimmt ab. Durch die bessere Überschaubarkeit der näheren Umgebung und die intensiveren Kontakte (die NachbarInnen kennen sich persönlich) entsteht eine soziale Kontrolle im guten Sinne des Wortes. Das im Moment in Teilen der Bevölkerung bestehende (z.T. subjektive) Sicherheitsproblem würde dabei an den Wurzeln angegangen.

## **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

Signalwirkung: Eine

autofreie Zukunft in den Städten erscheint nicht nur denkbar, sondern sogar machbar! In Bremen (Hollerland, 210 Wohnungen) und in Amsterdam (Westerpark, 600 Wohnungen) sind autofreie Quartiere geplant und das Interesse, dort zu wohnen, ist sehr gross.

Als Beispiel für eine erste Verkehrsflächenüberbauung wird die Tellstrasse vorgeschlagen, die heute als "Planungsleiche" einer früheren überdimensionierten Strassenplanung ihr "Leben" fristet. Sie ist im Verhältnis zum aufzunehmenden Verkehr viel zu breit und dient heute vorwiegend als Parkplatz für PendlerInnen. Im neuen Stadtentwicklungskonzept (STEK) gehört die Tellstrasse zum Übergangnetz. Die Sempachstrasse würde nach diesem Vorschlag zu einer Sackgasse mit der Öffnung Richtung Norden, was von Seiten der AnwohnerInnen sicher erwünscht ist. Generell wird eine Umnutzung der Verkehrsfläche in Wohnzone a oder b vorgeschlagen, evtl. an gewissen Orten in Freifläche a (Spielplätze u.ä.). Von einer Umzonung wäre ebenfalls der breite Einmündungsbereich der Sempachstrasse in die Tellstrasse, bis zum "Sempachpärkli" betroffen. Kürzlich ist eine Planung, das heute begrünte "Sempachpärkli" teilweise zu überbauen, auf erbitterten Widerstand der AnwohnerInnen gestossen. Die Errichtung eines Wohnhauses auf dem überbreiten benachbarten Teil der Sempachstrasse wäre beispielsweise eine Alternative zur erwähnten Planung. Möglichkeiten des Bauens auf der Tellstrasse: Mit Rücksicht auf die Alleebäume kommen wahrscheinlich zwei- bis höchstens dreigeschossige Wohnhäuser in Frage. Im Einmündungsbereich der Sempachstrasse wären neben dem Wohnen öffentliche Nutzungen zu realisieren: In diesem Gebiet herrscht ein akuter Mangel an Restaurants und Läden. Ein Teil der Fläche könnte evtl. als Platz gestaltet werden. Ebenfalls zum Teil der Öffentlichkeit dienende Nutzungen wären auf jenem Abschnitt der Tellstrasse vorzusehen, welcher an den Tellplatz grenzt: Ein von der Parkierung befreiter Platz würde durch die neue Umgebung zu einem zentralen Treffpunkt des Quartiers aufgewertet.

Obige Anregungen müssten in einem öffentlich ausgeschriebenen Ideenwettbewerb konkretisiert werden. Es wäre wünschenswert, diesen Wettbewerb vor der Ausarbeitung einer Umzonungsvorlage durchzuführen.

Bern, 14. September 1995

## **Antwort des Gemeinderats**

Der Vorschlag, nach heutigen Vorstellungen überdimensionierte Verkehrsflächen zugunsten von Wohn- und Zentrumsnutzungen sowie von Grün- und Spielanlagen aufzuheben, erscheint auf den ersten Blick bestechend. Grosse bauliche Eingriffe in öffentlichen Aussenräumen sind aber heikel und müssen wohl erwogen werden. Eine summarische Prüfung der wichtigsten Aspekte hat zu folgenden Erkenntnissen geführt:

### *1. Bedeutung der Tellstrasse als öffentlicher Aussenraum*

Die grosszügig dimensionierte Tellstrasse mit den beidseitig angeordneten, mehrheitlich grossen Alleebäumen weist eine hohe räumliche Qualität auf. Zusammen mit dem Tellplatz trägt sie wesentlich zum Erscheinungsbild und zur Unverwechselbarkeit des Teilquartiers bei. Allfällige Wohnbauten, wie sie in der Motion vorgeschlagen werden, müssen vorwiegend in der Strassenachse angeordnet werden. Dadurch würden sie die heutige Raumwirkung aufheben oder zumindest stark beeinträchtigen. Zudem tangierten sie die Baumkronen.

### *2. Bedeutung der Tellstrasse als Verkehrsachse*

Die Tellstrasse, seinerzeit als Teilstück einer städtischen Ringstrasse angelegt, ist für ihre heutige Funktion tatsächlich überdimensioniert. Gemäss Verkehrskonzept '95 gehört sie aber zum sog. Übergangnetz, das nicht unterbrochen werden kann.

### *3. Bedeutung der Parkplätze auf der Tellstrasse*

Auf der Tellstrasse und auf dem Tellplatz sind heute Parkplätze angeordnet, die im Falle einer Umnutzung des Strassenraums wegfielen. Mindestens ein Teil von ihnen müsste angesichts des Parkplatzbedarfs in den angrenzenden Wohngebieten ersetzt werden.

### *4. Beziehung zu den umgebenden Bebauungen*

Die aus den zwanziger bis fünfziger Jahren stammenden Bebauungen beidseits der Tellstrasse bilden verhältnismässig homogene Einheiten. Sie repräsentieren verschiedene Bebauungstypen und sind sozial- und siedlungsgeschichtlich von besonderem Wert. Eine teilweise Überbauung der Tellstrasse würde die heute selbstverständliche Ordnung im Quartier stören, einen wichtigen Aussen-

raum mindestens teilweise aufheben und die "Lesbarkeit" und Erkennbarkeit des Gebiets erschweren.

#### *5. Raumverhältnisse - Konflikt mit Alleebäumen*

Im nördlichen Abschnitt der Tellstrasse könnte eine allfällige Bebauung, vor allem wenn sie eine relevante Nutzfläche haben soll, weitgehend nur auf Kosten der Alleebäume realisiert werden. Gleiches gilt für den südlichen Strassenabschnitt. Hier wäre zusätzlich ein Konflikt mit der auf 3 m an den öffentlichen Raum grenzenden Siedlung Wiesenstrasse und Breitfeldstrasse zu lösen. Weiter müsste mit der Tellstrasse eine gut erhaltene Verkehrsfläche aufgehoben werden. Schliesslich wären kostenintensive Verlegungen vorhandener Werkleitungen unumgänglich.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Überbauung der Tellstrasse städtebaulich sehr schwierig erscheint und ausserdem im Widerspruch zum Verkehrskonzept steht. Angesichts des durch Alleebäume bestimmten Strassenprofils, der im Strassenkörper enthaltenen Werkleitungen und der Anschlussprobleme bei den angrenzenden Liegenschaften muss insbesondere eine Wohnnutzung als unzweckmässig und problematisch eingestuft werden.

Allenfalls wären in den Randbereichen einzelne kleinflächige, kiosk- und pavillonartige Bauten für Ateliers, Läden oder Quartiernutzungen denkbar. Ob ein Bedarf dafür tatsächlich besteht, müsste abgeklärt werden.

Die Umwandlung von heutigen Verkehrsflächen in Spiel- und Aufenthaltsbereiche erscheint in einem gewissen Umfang möglich. Das Stadtplanungsamt hat bereits vor einigen Jahren entsprechende Studien durchgeführt. Insbesondere könnte der Tellplatz in einen Quartierplatz umgestaltet werden, wenn sich für die heutige Parkierung eine Lösung fände.

#### *6. Erwägungen*

Obwohl angesichts der skizzierten Rahmenbedingungen wesentliche Inhalte der Motion kaum in der vorgeschlagenen Art umgesetzt werden können, ist der Gemeinderat bereit, das Motionsbegehren in einem Studienauftrag an mehrere Büros, gegebenenfalls auch im Rahmen einer Semesterarbeit an einer Ingenieurschule, eingehend auf seine Realisierbarkeit hin untersuchen zu lassen und die in diesem Verfahren erarbeiteten Lösungsvorschläge anschliessend öffentlich in einer Art Mitwirkung zur Diskussion zu stellen. Bei dieser Vorgehensweise, welche die Umwandlung der Motion in ein Postulat bedingt, können auf jeden Fall erforderliche Grundlagen zusammengetragen werden, bevor der definitive Entscheid über die Durchführung eines aufwendigen Planerlassverfahrens gefällt werden muss. Mit dem heutigen Wissensstand wäre ein solcher Entscheid unter den gegebenen politischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen kaum zu verantworten.

### **Antrag**

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

*Andreas Hofmann* (SP) weist darauf hin, dass trotz einer Frist von 6 Monaten, die der Gemeinderat beanspruchen kann, um auf eine Motion zu antworten, er mehr als ein Jahr benötigte, um diese Motion dem Stadtrat zu überweisen. In letzter Zeit wurden in gleicher Weise öfters Fristen übertreten. Der Gemeinderat lehnt die Motion ab, obschon sie innovativ ist und mit weniger Beton verbunden als etwa die Innovation Schanzentunnel. Die Haltung des Gemeinderats in dieser Angelegenheit ist nicht sehr mutig. Er schreibt in seiner Antwort, der Aussenraum an der Tellstrasse sei von hoher Qualität. Andreas Hofmann fragt sich, wem genau diese hohe Qualität zugute kommt, ob seltenen Touristen oder den Menschen, die in der Umgebung wohnen. Für ihn ist die Tellstrasse vielmehr eine Rennbahn, bestimmt durch Parkplätze und eine schwache soziale Kontrolle, benützt von Fussgängern, die ihre Hunde ausführen. Dies ist die einzige Kategorie von eigentlichem Leben im Bereich Tellstrasse. Derart nützt auch die schöne Allee nicht viel. Ein Verkehrsraum, wie ihn die Tellstrasse darstellt, ist so nicht erhaltenswert. Er bringt Unterhaltskosten und nützt den Leuten, die dort wohnen, eigentlich nichts. Die Tellstrasse ist eine Verkehrsachse, und Andreas Hofmann fragt sich, wieso sich der Gemeinderat für deren Erhalt einsetzt. Der Verkehr auf der Tellstrasse ist nicht sehr dicht, und deshalb lässt ihn der Verdacht nicht los, dass solche Strassen als Reserveräume für spätere Verkehrszunahmen gehalten werden, eventuell in Zusammenhang mit dem ESP-Wankdorf. Was die Parkplätze auf der Tellstrasse angeht, so handelt es sich dabei vor allem um weisse Parkplätze, um Pendlerparkplätze für Leute, die sich die Parkkarte sparen wollen. Diese Parkplätze wurden zudem erst Anfang der achtziger Jahre erstellt; vorher gab es an der Stelle keine Parkplätze. Im Moment ist der Motorisierungsgrad in der Stadt Bern stabil, im letzten Jahr ging er sogar zurück. Es ist also nicht einzusehen, wieso man auf diese Parkplätze angewiesen ist. Andreas Hofmann fragt sich weiter, was die

Anwohner/innen durch die unter Punkt 4 der gemeinderätlichen Antwort angeführten "Lesbarkeit" der Stadtstruktur gewinnen. Der Raum Tellstrasse ist doch ein eher toter Raum. Man könnte zudem so bauen, dass die Bäume nicht in Mitleidenschaft gezogen würden, da es nicht um die Herstellung von möglichst viel Nutzfläche geht, sondern um eine Aufwertung der Qualität der Strasse. Wenn also statt Quantität Qualität bevorzugt würde, wäre es denkbar, dass sämtliche Alleebäume stehen bleiben könnten. Die Qualitätsaufbesserung würde zudem finanziell aufgewogen mit den Mietzinsen und dem Wegfall der Strassenunterhaltungskosten. Das unter Punkt 5 angeführte Argument der gut erhaltenen Verkehrsfläche hinterlässt den Eindruck, Verkehrsflächen seien ein Kulturgut, das es auch zu erhalten gilt, wenn es nicht gebraucht wird. Der Einwand der Werkleitungen, immer noch unter Punkt 5, scheint tatsächlich ein Problem zu sein. Komischerweise wurde dieser Einwand aber anlässlich einer früheren Beurteilung durch das Stadtplanungsamt nicht vorgebracht. Insgesamt sind die Einwände des Gemeinderats gegen das Projekt pauschal ablehnend, es wird nicht nachgewiesen, ob sie auch wirklich stimmen. Erst ein Projektwettbewerb würde aber zeigen, ob einzelne dieser Einwände stichhaltig sind oder nicht. Dafür braucht es detailliertere Abklärungen. Eine solche Überbauung wäre eine Neuheit, die vielleicht sogar einen gewissen touristischen Effekt haben könnte. Der Gemeinderat schlägt vor, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Angesichts der Magerkeit und der Stossrichtung der Gegenvorschläge des Gemeinderats hält Andreas Hofmann aber an seiner Motion fest.

### Fraktionserklärungen

*Ernst Stauffer* (SD) meint, dass man zwar Luftschlösser zu Papier bringen, Phantasien entwickeln und Motionen eingeben kann, und dass diese vielleicht sogar von der Ratsmehrheit angenommen werden. Dies ist auch schon öfters geschehen, und nachher musste man kleinlaut zurückbuchstabieren. Er stellt aber fest, dass eine Umnutzung der Tellstrasse eine schlechte Idee ist, die von vielen Leuten nicht verstanden würde. Bei einer Volksabstimmung hätte eine solche Vorlage überhaupt keine Chance. Der Motionär geht offenbar von der Annahme aus, die Bauvorhaben im Wankdorf würden nicht verwirklicht. Das Wankdorf-Stadion könne man mit unerfüllbaren Bedingungen und Einsparungen verhindern. Sonst würde er nicht eine Strasse in unmittelbarer Nähe des Stadions, die gemäss Verkehrskonzept 1995 zum sogenannten Übergangnetz gehört, unterbrechen und dafür die Quartiersträsschen mehr belasten wollen. Ernst Stauffer weist hinsichtlich der Parkplätze darauf hin, dass sich der Gemeinderat einst ausdrücklich gegen seine Interpellation für die Einführung der blauen Zone an der Tellstrasse ausgesprochen hat. Die riesigen Mengen an Autos, die Andreas Hofmann an der Tellstrasse bemerkt haben will, beschränken sich zudem auf zwei Parkreihen. Auch der Vorschlag, man könne mit einer Überbauung Restaurants und Läden in die Strasse bringen, taugt nichts, gingen doch die ehemaligen Läden an der Tellstrasse mangels Rentabilität alle ein. Auch die Restaurants im Nordquartier haben mangels Gäste Probleme. Das bestehende Wohnquartier muss zudem für den Autoverkehr erschlossen bleiben. Es gibt nicht nur Anwohner, die kein Auto besitzen oder nicht fahren können, es gibt auch solche, die eins haben und auch damit fahren. Übrigens ist ein Neubau ohne Garage und ohne Keller heutzutage kurzsichtig und nicht zeitgemäss. Der Gemeinderat will wieder einmal Studienaufträge an verschiedene Büros vergeben, wofür die Schweizer Demokraten kein Verständnis haben. Es ist dies für sie eine Geldverschwendung. Die SD-Fraktion lehnt die Motion und auch ein allfälliges Postulat ab.

*Michael Burri* (GFL) erklärt für seine Fraktion, dass sie der Motion zustimmt.

*Ernst Aebersold* (FDP) erklärt, dass die Idee einer Überbauung von Verkehrsflächen mit Wohnraum nicht neu ist. Im STEK werden Verkehrsflächen, Bahn- und Autobahnstrassen aufgeführt, die man überbauen könnte. Im STEK steht aber nichts von Überbauungen von Strassenflächen. Darum ist es auch verständlich, dass der Gemeinderat auf die Motion von Andreas Hofmann keine Vorschläge macht. Die Tellstrasse ist für ein solches Projekt ein schlechtes Objekt. Es wäre eine Verschandelung und würde den bestehenden Wohnraum zerstören. Falsch ist die in der Motion aufgestellte Behauptung, es sei günstiger, auf einer bestehenden Strasse zu bauen. Ebenso falsch ist die Behauptung, die Tellstrasse sei als Strasse zu breit. Die Tellstrasse weist eine normale Strassenbreite auf, es gibt dazu breite Trottoirs, Fahrradstreifen, Grünflächen und eine Baumallee. Dies muss dem Quartier unbedingt erhalten bleiben. Er hat noch nie eine Motion aus dem RGM-Lager gesehen, die so viele Bäume zerstören würde wie die vorliegende. Die Antwort des Gemeinderats ist seiner Meinung nach zutreffend, wobei es aber schade ist, dass der Gemeinderat das Geschäft als Postulat übernehmen möchte und damit unnötig Geld ausgeben, um etwas zu prüfen, bei dem schon jetzt klar steht, dass es nicht funktioniert. Wenn schon etwas in dieser Richtung unternommen werden soll, dass müsste es eine Gesamtstudie für die Gemeinde Bern sein, was man mit nicht benutzten Stras-

sen machen könnte. Die FDP ist nicht grundsätzlich gegen verdichtetes Bauen. Die vorliegende Motion widerspricht auch der Motion Elsi Meyer, die heute Abend abgelehnt wurde, und in der beklagt wird, dass es keine soziale Durchmischung gibt. Andreas Hofmann will an der Tellstrasse ein Getto schaffen, einerseits für Leute, die aus ethischen Gründen auf ein Auto verzichten und dafür auch etwas mehr Mietzins bezahlen würden, andererseits für Leute, die aus Geldmangel kein Auto besitzen und die einen günstigeren Mietzins zu bezahlen hätten. Ernst Aebersold schliesst daraus, dass es darum geht, dass diese Leute weniger bezahlen müssten, damit sie sich ein Auto zusammensparen könnten. Die Motion besteht aus zwei Teilen, es geht einerseits um die Aufhebung der Verkehrsfläche und der Parkplätze, nach Meinung Ernst Aebersolds das eigentliche Anliegen, und andererseits - und dies als Alibi - um die Schaffung von Wohnraum. Dieser Wohnraum ist indes nicht nötig für Leute, die auf das Auto verzichten. Dafür muss nicht Wohnraum geschaffen werden. Die Motion übertreibt, denn die Aufhebung der Tellstrasse würde bedeuten, dass die Winkelriedstrasse, die Stauffacherstrasse, die Sempach- und die Rodtmattstrasse eindeutig stärker belastet würden. Damit würde auch die Wohnqualität an diesen Strassen sinken. Es ist nicht erklärbar, dass die SP zum Beispiel am 24. November 1993 in einer Einsprache zu einer Überbauungsordnung für die Sempachstrasse/Wankdorfstrasse schrieb: "Das Wankdorfquartier ist schon jetzt übernutzt und wird es in Zukunft noch erst recht sein." Das Ganze ist ein Schlag gegen das Nordquartier, und Ernst Aebersold bittet den Rat, die Interessen der Allgemeinheit wahrzunehmen und nicht die Einzelinteressen Andreas Hofmanns zu unterstützen. Er bittet deshalb, Motion und Postulat abzulehnen.

*Kurt Rüeegsegger (CVP/ARP/FPS)* erklärt für seine Fraktion, dass sie die Motion ablehnt. Deren Realisierung würde von grossen Kreisen der Bevölkerung nicht mehr verstanden. Die CVP/ARP/FPS-Fraktion ist froh, dass auch der Gemeinderat gewisse Bedenken formuliert und versucht, einzelne Begehren der Motion im Sinne eines Postulats zu prüfen. Wer möchte denn die Überbauung an dieser Lage finanzieren? Kurt Rüeegsegger denkt, dass eine solche Finanzierung nicht selbstverständlich wäre. Oder müsste denn im schlimmsten Fall wieder die Stadt einspringen und das grosse Risiko tragen? Läden und Restaurants, die fast nicht mehr rentieren, gibt es in der Gegend genügend. Übrigens könnte eine solche Überbauung in ihrer Gesamtheit auch störend wirken. Der Strassenzug am Tellplatz besticht einerseits durch seine Schlichtheit, und andererseits durch seine grosszügige und leistungsfähige Anordnung. Angenehm wirkt die Baumallee, die den Verkehrsweg begleitet. Verkehrstechnisch herrscht Ordnung und vermutlich stört den Motionär die grosszügige Anlage der getrennten Anlage für Autos, Fahrräder und Fussgänger, die dort beispielhaft miteinander verkehren können. Die Strasse ist nicht nur eine wichtige Verkehrsachse, sondern wirkt sich auch auf das Gewerbe und die beliebten Sportanlagen aus. Die Parkplätze, die aufgehoben werden sollen, müssten an einem anderen Ort wieder erstellt werden. Die CVP/ARP/FPS-Fraktion bittet den Rat, die Motion abzulehnen.

*Michael Jordi (GB/JA!)* erklärt, dass seine Fraktion die Motion unterstützt, weil sie das Projekt als sinnvoll, mach- und finanzierbar und als für das Quartier förderlich betrachtet. Das STEK ist keine heilige Kuh, sondern ein Entwicklungskonzept, mit dem gewisse Ziele gegeben werden, die eine Entwicklung der Stadt vorsehen. Deshalb kann ein solches Konzept auch nur als Leitplanke angesehen werden, mit der Möglichkeit, dass eine weitere Entwicklung vor sich geht. Michael Jordi denkt, dass es Ernst Aebersold oder Kurt Rüeegsegger nicht zusteht zu beurteilen, was die betroffene Bevölkerung als gut ansieht oder nicht. Es ist nicht möglich, jetzt schon zu sagen, ob das Projekt an den Interessen der Bevölkerung vorbeigeht oder nicht. Er selber kennt dieses Quartier seit seiner Kindheit und weiss, dass verschiedene Meinungen vorhanden sind. Der Stadtrat soll doch jetzt mal eine neue Idee präsentieren, und dies wäre eine realisierbare Idee. Die Antwort des Gemeinderats ist diesbezüglich gar nicht so pessimistisch. Er kommt einfach zu einem anderen Schluss; aber dass das Projekt machbar ist, das bestreitet auch er nicht. Es gibt gute Gründe, dieses Projekt in einer konsequenteren Art weiter zu verfolgen, als dies der Gemeinderat mit einem Postulat gewillt ist zu machen. Michael Jordi sieht dieses Projekt auch in einem Zusammenhang mit dem Projekt Wankdorf. Die Überbauung der Tellstrasse wäre doch jetzt genau so eine flankierende Massnahme für die Verkehrsberuhigung in diesem Raum. Die Erschliessung ist ja von der Papiermühlestrasse her vorgesehen. Für den hinteren Teil Sempachstrasse und für die Tellstrasse wurde versichert, es soll etwas geschehen in Richtung Verkehrsberuhigung. Die vorliegende Motion reihte sich ideal in dieses Vorhaben ein. Deshalb bittet die GB/JA!-Fraktion die Motion zu unterstützen.

*Hans Ulrich Gränicher (SVP)* meint für seine Fraktion, dass Vision zwar notwendig ist, sich aber auch am richtigen Objekt festmachen müsste. Die Vision von Andreas Hofmann hat sich mit der Tellstrasse das falsche Objekt ausgewählt. Die Tellstrasse ist eine breite und schöne Allee, die zwei Quartiere trennt. Sie führt nicht viel Verkehr, aber hat eine städtebaulich hohe Bedeutung. Es gäbe Eisenbahn- oder Autobahnareale, die für eine solches Projekt vielleicht tauglicher wären. Stichwort:

Mehrfachnutzung. Dies könnte zwar auch an der Tellstrasse geprüft werden, aber nicht nach Andreas Hofmanns Idee. Eine Mehrfachnutzung würde heissen, dass die Strasse mit der heutigen Nutzung bestehen bleibt, aber zum Beispiel überbaut würde, so dass eine Mehrfachnutzung realisiert werden könnte. Man könnte sich zum Beispiel bei den Eisenbahnarealen, wo die Anwohner zum Teil auch sehr stark durch Lärm gestört werden, überlegen, ob nicht eine Verbesserung durch eine Überbauung möglich wäre. Der Lärm würde gedämpft und gleichzeitig könnte das Areal zum Wohnen genutzt werden. Ein erster Versuch mit einer Mehrfachnutzung wurde bereits beim Sonnenhofspital realisiert, wo die Autobahn überdeckt wurde, und sich heute eine Parkanlage befindet. Statt einer solchen Parkanlage wäre es durchaus denkbar, dass die so neu gewonnenen Terrains zum Wohnen genutzt würden. Vor einigen Jahren gab es im Kirchenfeldquartier die Diskussion, ob der Raum Kirchenfeldstrasse, Thunstrasse, Ostring nicht derart mehrfachgenutzt werden könnte. Es wurde vorgeschlagen, im mittleren Teil der Kirchenfeldstrasse Wohnhäuser zu bauen und die Autobahn unterirdisch zu führen. Aber die Tellstrasse ist durch den Verkehr relativ schwach belastet, sie verfügt über ein intaktes Erscheinungsbild und stellt städtebaulich eine gewisse Grosszügigkeit dar. Es ist für Bern wichtig, dass grosszügige Anlagen beibehalten werden, denn dies ist ein Zeichen von städtischer Entwicklung. Die SVP-Fraktion bittet deshalb, der Motion nicht zuzustimmen.

### **Einzelvotum**

*Andreas Hofmann* (SP) möchte noch auf ein paar Einzelheiten der vorangegangenen Voten eingehen. Er weist darauf hin, dass es natürlich einer gewissen Phantasie bedarf, um sich ein solches Projekt vorstellen zu können. Das STEK schreibt zudem überhaupt nicht vor, dass solche Projekte nicht gemacht werden sollen. Das Argument, dass Bäume gefällt werden müssten, ist nicht stichhaltig, hat er doch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Häuser gebaut werden sollten, die das Verbleiben der Bäume ermöglichen müssten. Es geht nicht um die Ausnützung des Raums für irgendeine Grossanlage, mit der viel Geld verdient werden könnte. Die Mietzinse sollten wieder gebraucht werden für die Ausgestaltung des Aussenraums, so dass sich Ausgaben und Einnahmen etwa die Waage halten würden. In so einem Projekt könnten die Bäume ohne weiteres bestehen bleiben. Auch beim Argument der Gettofläche wurde offenbar nicht richtig verstanden, was gemeint war. Es gäbe wahrscheinliche gutverdienende Leute, die an einem solchen Ort wohnen und auf das Auto verzichten möchten. Es gäbe aber eben auch weniger reiche Leute, die in diesem relativ billig zu beschaffenden Wohnraum leben möchten, und dies gäbe genau diese Durchmischung, die von *Elsi Meyer* in ihrer Motion verlangt wurde. Es besteht also kein Widerspruch zwischen den Motionen, sondern eine Ergänzung. Es wurde weiter das Sempach-Gärtchen erwähnt. Diese Grünfläche ist mitunter ein Grund, wieso *Andreas Hofmann* die Motion überhaupt lanciert hat. Denn ausgerechnet an diesem Ort, der relativ dicht überbaut ist, wollte man auch diese Grasfläche mit Wohnhäusern zu bauen. Nebenan aber, nämlich auf der Tellstrasse, gibt es jede Menge Asphalt, den man an Stelle der Grasfläche überbauen könnte. Es wurde weiter bemerkt, dass es in dieser Gegend sowieso schon zu viele Restaurants und zu viele Läden gäbe. *Andreas Hofmann* als Anwohner weiss aber, dass dies nicht der Fall ist. Auf das Argument, die Tellstrasse sei das falsche Objekt für eine solche Nutzung, kann *Andreas Hofmann* nur empfehlen, bessere Objekte zu suchen.

Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg* ist der Meinung, dass die vorliegende Motion eine Diskussion für sich beanspruchen darf, wie mit dem städtischen Boden umgegangen wird. Aber gerade darum wäre es besser, wenn der Vorstoss als Postulat überwiesen würde. Denn schon die Diskussionen, die hier im Rat geführt wurden, zeigen, dass sehr unterschiedliche Auffassungen zu diesem Thema bestehen. Der Gemeinderat hat sich ernsthaft darüber Gedanken gemacht, wie die Grundidee der Motion verwirklicht werden könnte. Der Gemeinderat will aber keinen kostspieligen, sondern einen pragmatischen Weg einschlagen und aufzeigen, wie man dem vorliegenden Begehren gerecht werden kann. Auch die Meinungen der Anwohner interessieren den Gemeinderat, die Meinungen des Quartiers, und nicht zuletzt müsste noch eine Bauträgerschaft gefunden werden, die bereit wäre, die Kosten auf sich zu nehmen, denn günstiger Wohnraum kann so nicht entstehen. Im übrigen hat der Gemeinderat unter Punkt 6 klar aufgelistet, wieso er den Rat bittet, diese Motion als Postulat zu überweisen. Damit würde dem Vorstoss die Chance gegeben, die ihm auch wirklich innewohnt.

### **Beschluss**

Der Stadtrat stimmt der Überweisung der Motion mit 40:30 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

## 22 Postulat Oskar Balsiger (SP): Stop dem Veloklau (Diebstahlprävention für Fahrräder mittels codierter Gravuren)

Antrag Nr. 59

Codierung von Fahrrädern dämmt Fahrraddiebstahl wirksam ein. Sie versetzt Fahnder in die Lage, gestohlene Fahrräder zu identifizieren bzw. Diebe in flagranti zu überführen. Im Wettstreit der Systeme ragt ein Modell aus Bergisch-Gladbach heraus: Das Fahrrad wird am Sattelrohr mit einem Code versehen, welcher sich z.B. aus dem Kürzel des Kantons (BE), dem Kürzel der Gemeinde (Be), der Strassennummer, der Hausnummer und ev. den Initialen des Besitzers zusammensetzt. Codierte Fahrzeuge sind bei der Polizei, bei der Versicherung oder einer andern zu bezeichnenden Stelle zu registrieren. Wenn Velofahrer ihr Fahrzeug massenhaft codieren lassen, machen Langfinger bald lange Gesichter. Beispielsweise hat sich in Bergisch-Gladbach die Aufklärungsquote seit der Einführung der Codierung verdreifacht, die Zahl der gemeldeten Fahrraddiebstähle ging um 20% zurück.

Der Gemeinderat wird ersucht zu prüfen, ob in Bern ein ähnlich wirksames Codierungs-System wie in Bergisch-Gladbach eingeführt werden könnte. Um Erfahrungen zu sammeln, wird angeregt, das System im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprojektes für Arbeitslose auszutesten. Die Registrierung codierter Fahrzeuge soll längerfristig für die Stadtkasse kostenneutral sein bzw. durch entsprechende Gebühren abgedeckt werden.

Hinweis: Das zu wählende System sollte auf weitere Gebiete der Schweiz übertragbar sein. In Biel und Zug laufen ebenfalls Bestrebungen, ein solches System einzuführen.

Bern, 17. Oktober 1996

### Stellungnahme des Gemeinderats

Mit der Revision der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) wurden ab dem 1. Januar 1990 die Fahrradregister und Fahrradpapiere abgeschafft. Seit diesem Zeitpunkt ist die Identifikation aufgefundenen Fahrräder und somit die Übergabe an die Eigentümerin bzw. den Eigentümer erschwert.

Die im Postulat gemachten Vorschläge erleichtern eine Identifikation und somit eine Zuordnung von sichergestellten bzw. gestohlenen Fahrrädern. Dieses System ist in der Schweiz bekannt. So hat der TCS 1996 die Velo-Vignette 614 eingeführt. Sie enthält eine siebenstellige "Biker Identity Number", welche beim TCS registriert ist und die Identifikation der Velohalterin bzw. des Velohalters ermöglicht. Auch der Kanton Zug hat vor ca. 2 Jahren ein Projekt zur Fahrradmarkierung gestartet. Dieses Projekt wird im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms durchgeführt. Im Bereich der Übergabe gestohlener Fahrräder an die ursprünglichen Eigentümerinnen bzw. Eigentümer konnten bereits beachtliche Erfolge erreicht werden. In Biel ist ein ähnliches Vorhaben geplant. Federführend ist dort die IG Velo. Diese Beispiele zeigen, dass eine Markierung und Registrierung von Fahrrädern die Chancen wesentlich erhöhen, die jeweilige Eigentümerin bzw. den jeweiligen Eigentümer ausfindig zu machen und ihr bzw. ihm ihr bzw. sein Fahrrad zurückzuerstatten. In der Stadt Bern werden jedoch Fahrräder von Halterinnen und Haltern abgestellt, welche nicht nur in der Stadt wohnen. Es macht wenig Sinn, nur Fahrräder von Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Bern zu registrieren und es kann auch nicht Aufgabe der Stadt sein, den Verwaltungsaufwand für Einheimische und vor allem Auswärtige zu übernehmen. Vielmehr sollten Markierung und Registrierung im Interesse der Halterinnen und Halter bzw. z.B. der Versicherungen liegen. Der Gemeinderat ist bereit, sich bei Privaten dafür einzusetzen, sie für die Velocodierung zu gewinnen.

### Antrag

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

- Der Stadtrat gewährt auf Verlangen Oskar Balsigers die Diskussion. -

*Oskar Balsiger* (SP) weist auf das Problem des Diebstahls von Velos hin. Die Entwicklung zur aktuellen Situation ging wie folgt vor sich: 1988 interessierten sich die Österreicher und die Holländer dafür, wie das System der Fahrradnummern in der Schweiz funktioniert, da bei ihnen der Fahrraddiebstahl immer weiter um sich griff. Etwa 4 Jahre früher war durch einen Vorstoss im Nationalrat die Abschaffung der Velonummern gefordert worden. 1989 wurde dann umgestellt auf Vignette, und 1990 wurde die Velonummer inklusive der Registration des Fahrrades endgültig abgeschafft. Die Abschaffung der Nummern löste zunächst bei den Fahrer/-innen Sympathie aus, aber je länger sie darüber nachdachten, desto stärker begannen sie dagegen anzukämpfen. Die Abschaffung der Nummern

und der Registration blieb jedoch bestehen. Weil die Polizei durch die Zunahme der Fahrradnutzung überfordert war und die Registration nicht mehr weiter führen wollte, konnte dagegen nichts unternommen werden. Früher reichte es, wenn irgendwo ein Fahrrad stand, das Strassenverkehrsamt anzurufen, und dieses konnte aufgrund der Rahmennummer innerhalb einer Viertelstunde den Namen und die Adresse des Besitzers herausfinden. Heute ist dies ganz anders. Wenn man ein Fahrrad findet, und der Name nicht sichtbar ist auf der Nummer, so hat man keine Möglichkeit mehr, das Fahrzeug dem Besitzer selber zurückzugeben. Man ist darauf angewiesen, dafür die Polizei einzuschalten. Oskar Balsiger ist deshalb der Meinung, dass man wieder zu einem System des Registrierens zurückfinden müsste, einem System, durch das zudem der Fahrradbenutzer sich wieder als verantwortungsbewusster Verkehrsteilnehmer fühlen kann. Dafür braucht es eine Nummer oder einen Code am Fahrrad wie bei den Autos. Die Optik der achtziger Jahre, dass das Fahrrad ein Hilfsmittel für den Fussgänger sei, ist heute überholt. Das Fahrrad ist ein Fahrzeug, mit dem man auch entsprechend umzugehen hat. Es gibt drei Systeme der Kontrolle, die möglich wären:

Man lässt die Vignette, so wie sie heute besteht, registrieren. Dieses System ist störungsanfällig, da die Vignette innerhalb von ein paar Sekunden entfernt werden kann.

Man kann dem Fahrrad einen Chip einbauen, ein System, das bis jetzt noch nirgends umgesetzt wurde. Der Vorteil des Chips ist, dass verschiedene Informationen über das Fahrzeug gespeichert werden könnten, der Nachteil, dass für das Ablesen der Information spezielle Geräte nötig wären.

Man kann einen Code in den Rahmen eingravieren, der Informationen enthält und der es der Polizei erlauben würde, Diebe dingfest zu machen.

Oskar Balsiger meint, dass im Zusammenhang mit dem Fahrraddiebstahl eine Kultur entwickelt werden sollte, damit die muskelkraftbetriebene Mobilität wieder zuverlässiger würde. Er ist der Meinung, dass das System der Gravuren in einem Arbeitsbeschaffungsprojekt getestet werden sollte. Der Stadt Bern, die in Sachen Fahrradverkehr sich stark entwickelt hat, würde es gut anstehen, wenn sie hier vorangehen würde mit einem System, das sich vielleicht auf die ganze Schweiz ausdehnen liesse.

Selbst bei den gestohlenen Velos, die heute bei der Polizei registriert sind, ist die Rückführungsquote nicht grösser als etwa 10%. Alle anderen abhanden gekommenen Fahrräder bezahlen wir aber mit unseren Versicherungsprämien und mit dem Verlust der Zuverlässigkeit eines Verkehrsmittels. Oskar Balsiger dankt dem Gemeinderat, dass er bereit ist, das Postulat anzunehmen, und empfiehlt ihm wärmstens, auch etwas daraus zu machen.

*Christoph Stalder* (FDP) möchte seiner Bewunderung Ausdruck verleihen, mit welchem Talent der Postulant seine berufliche Tätigkeit mit seiner Tätigkeit hier im Rat verbindet. Christoph Stalder fühlt sich aufgrund seiner Arbeit bei einer Versicherung und aufgrund der Aufforderung des Gemeinderats an die Versicherung, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, berufen, etwas dazu zu äussern. Er ist froh, dass Oskar Balsiger, die Diskussion verlangte, denn er hätte dies nicht gekonnt, ohne das Postulat zu bestreiten, was jedoch nicht seine Absicht ist. Dennoch möchte er auf ein paar Schwachpunkte aufmerksam machen, die das Codiersystem aufweist. Das System hat neben bestechenden Vorteilen auch ein paar gewichtige Nachteile, die nicht verschwiegen werden dürfen.

1. Die Codierung müsste gesamtschweizerisch erfolgen. Sie müsste also obligatorisch sein. Bei einem Besitzerwechsel müsste die Codierung geändert werden. Besitzerwechsel sind bei Fahrrädern häufig, man denke etwa an die Velobörse. Auch aus diesem Grund müsste die Registrierung in der ganzen Schweiz erfolgen.
2. Das System, das Oskar Balsiger vorschlägt, wurde in Deutschland verschiedentlich und mit einigem Erfolg verwirklicht. Von Seiten der Versicherungen wird dies begrüsst, aber man muss doch die Unterschiede zwischen Deutschland und der Schweiz berücksichtigen. In der Schweiz besteht ein System, wenn auch kein vollkommenes. Es ist schlechter als das frühere System, da geht er mit dem Postulanten einig. Das System mit der Fahrradnummer wäre nach wie vor die beste Lösung, aber mit ein Grund für die Abschaffung dieser Nummern war der Wunsch nach einem umweltfreundlicheren System, als es die Alunummern darstellten. Die aktuelle Lösung sieht vor, dass der Fahrzeughalter auf dem Abschnitt der Vignette, den er zu Hause aufbewahrt, sowohl die Vignettenummer wie auch die Rahmennummer und seine persönlichen Daten vereint. Bei einem Diebstahl kann die Polizei diese Angaben ins RIPOL-System, zu dem jede Kantonspolizei Zugang hat, eingeben und so den Besitzer ausfindig machen. Wir verfügen also über ein intaktes wenn auch nicht vollkommenes Instrumentarium, und Christoph Stalder bittet darum, gut zu prüfen, ob es wirklich etwas bringt, dieses durch ein anderes zu ersetzen oder zu ergänzen. Vielfach werden Fahrräder nicht gestohlen, sondern nur zum Gebrauch entwendet. Sie werden dann irgendwo wieder gefunden. Die Versicherungsgesellschaft, bei der Christoph Stalder arbeitet, entschädigt pro Jahr ungefähr zwischen 10 000 und 20 000 Fahrräder. Sie hat also Grund genug, wirksame Systeme zu unterstützen, die ermöglichen, die Quote an gestohlenen oder ge-

brauchten Velos zu reduzieren. Man darf nicht vergessen, dass teure Fahrräder zum Teil in ganzen Ladungen ins Ausland verschoben werden. Ein Codierungssystem wäre in diesem Fall untauglich. Versicherungen sind keine Polizei, sie können nicht vorschreiben, dass Fahrräder nur dann entschädigt werden, wenn sie codiert sind. Eine solche Vorschrift wäre nur möglich, wenn sie gesamtschweizerisch erfolgen würde. Es ist nicht anzunehmen, dass der Gesetzgeber, der vor 8 Jahren das System geändert hat, jetzt wieder auf das alte zurückkommt. Christoph Stalder begrüsst die Bemühungen, aber ihm fehlt der Glaube, dass sie machbar sind und mehr bringen, als das System, das heute in Kraft ist.

*Hans Ulrich Gränicher* (SVP) weist darauf hin, dass die Debatte sehr ausführlich geführt wird und dass eine kompetente Antwort des Gemeinderats vorliegt, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen; der Gemeinderat schreibt aber auch, dass er sich dafür einsetzen wird, dass solche Massnahmen realisiert werden können, zum Beispiel von Privaten oder auch gesamtschweizerisch. Deshalb stellt Hans Ulrich Gränicher den Antrag, den vom Gemeinderat vorgelegten Bericht als Prüfungsbericht entgegen zu nehmen, damit die Debatte, die heute abend geführt wurde, nicht noch schriftlich abgefasst und noch einmal vorgelegt werden muss.

In Stellvertretung für den Polizeidirektor antwortet für den Gemeinderat *Therese Frösch*. Das Wichtigste ist, dass das jetzt Geäusserte im Protokoll steht für den Polizeidirektor. Dem ist sonst nichts mehr beizufügen. Sie fände es aber komisch, wenn die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht entgegengenommen würde, da doch noch einiges an Umtrieben abgeklärt werden muss. Sie bittet deshalb, dem Gemeinderat etwas Zeit zu lassen für etwas, das doch sehr viele Leute in dieser Stadt betrifft.

### Beschlüsse

1. Der Stadtrat überweist das Postulat mit 50:5 Stimmen bei 1 Enthaltung.
2. Der Stadtrat lehnt den Antrag Gränicher (gleichzeitig Prüfungsbericht) mit 34 : 23 Stimmen ab.

### 23 Postulat Fraktion EVP/LdU (Peter Stucki, EVP): "Stop dem illegalen Parkieren beim Weyermannshaus"

Antrag Nr. 60

Trotz schlechtem Badewetter wurde auch diesen Sommer regelmässig beidseitig entlang der neuen Murtenstrasse in der Nähe des Weyermannshauses "wild" parkiert. Kaum ein anderes Freibad ist so gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen wie das Weierli. Die SVB-Linien 27, 13 und 14 sind in nächster Nähe. Vom Bahnhof Stöckacker, wie auch vom Bahnhof Ausserholligen aus, sind die Eingangstore in wenigen Minuten erreichbar. An den Wochenenden stehen den Besuchern rund ums Bad zusätzlich recht viele Parkplätze zur Verfügung. Die parkierten Autos stellen beim Wegfahren ein Sicherheitsrisiko dar, da die Murtenstrasse mit 60 Stundenkilometer befahren werden darf.

Ich bitte den Gemeinderat, Massnahmen zu prüfen, die dieses unrechtmässige Parkieren erschweren oder verunmöglichen, zum Beispiel durch:

<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> Signalisation	eine	klare
<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>	intensive Kontrollen	
<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> Strassenrand	Sandsteinblöcke am	

Bern, 19. September 1996

### Stellungnahme des Gemeinderats

Es ist richtig, dass bei hochsommerlichem Badewetter viele Badegäste des Weyermannshausbades ihre Autos entlang der neuen Murtenstrasse abstellen. Diese Parkierungsart ist aus Sicherheitsgründen nicht unproblematisch. In früheren Jahren wurde versucht, mit Trassierbändern diese Parkierung zu unterbinden. Da es sich bei der Murtenstrasse in diesem Abschnitt um eine Staatsstrasse handelt,

ist der Kanton für allfällige Massnahmen gegen das Parkieren zuständig. Die Polizeidirektion wird mit dem zuständigen Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt des Kantons Bern umgehend Kontakt aufnehmen.

### **Antrag**

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

- Der Stadtrat gewährt auf Verlangen des Postulanten Diskussion. -

*Peter Stucki* (EVP) hält fest, dass es in der Stadt Bern und Umgebung wahrscheinlich kein Freibad gibt, das mit öffentlichen Verkehrsmitteln so gut erschlossen ist wie das Weyermannshaus. Seit einigen Jahren gibt es jeden Sommer entlang der Neuen Murtenstrasse rechts und links ein Chaos von parkenden Automobilisten, die sowohl gratis baden wie auch gratis ihr Auto parken wollen. Die Auswirkungen davon sind, dass links und rechts die Autos einfach in die Wiesen gestellt werden, zum Teil in den Wald. Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen, und doch gibt es noch ein paar Sachen dazu zu sagen. Die Stellungnahme des Gemeinderats ist nach Ansicht Peter Stuckis relativ fragmentarisch. Er hat deshalb die Kantonspolizei angerufen, worauf ihm der kantonale Polizeidirektor zusicherte, dass umgehend Kontakt aufgenommen würde. Man wisse um das Problem, und es werde schon etwas geschehen. Darauf hin hat Peter Stucki den Direktionssekretär der Polizei angerufen, der ihm aber mitteilte, dass noch nichts geschehen sei. Man wolle noch einmal einen Sommer lang zuschauen, wie es wirklich ist, und dann werde erst geprüft. Peter Stucki ist von einer solchen Antwort schockiert. Unter "umgehend" versteht er "innerhalb von nützlicher Frist", höchstens zwei, drei Wochen. Er ist enttäuscht über die Antwort der Polizeidirektion, darüber, dass solche Dinge, die man offensichtlich nicht so ernst nimmt, vor sich herschiebt. Er kann verstehen, dass Parkprobleme bei der Polizeidirektion nicht so ernst genommen werden, aber er hat den Anspruch, dass doch die Parlamentarier ernst genommen werden sollten.

### **Beschluss**

Das Postulat ist nicht bestritten und somit überwiesen.

## **24 Postulat Oskar Balsiger (SP): Erneuern von Lichtsignalanlagen LSA, flankierende Massnahmen; Verbessern der Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer an der Rosengartenkreuzung**

Antrag Nr. 73

Das Projekt LSA-Erneuerung Rosengarten machte es möglich, Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu realisieren. Im Interesse einer möglichst hohen Verkehrsleistung, wurde beim Veloverkehr auf drei Knotenzufahrten jedoch darauf verzichtet, seit langem bekannte Mängel zu beheben. Es sind dies:

1. Zufahrt Viktoriastrasse: Fehlen eines geschützten Aufstellbereiches für Velofahrende, die nach links abbiegen.
2. Aargauerstalden: Linksabbiegen auf Überholspur mit reduzierter Sichtdistanz (Kuppe).
3. Papiermühlestrasse: Zu schmaler Geradeaus/Rechtsabbiegestreifen (Velofahrende werden an den Randstein gedrückt).

Die neue Anlage ist seit einiger Zeit im Betrieb. Neben positiven Erfahrungen auf der Zufahrt Laubeggstrasse sind die Gefahren und Risiken für Velofahrende infolge der ungelösten Mängel auf den drei übrigen Zufahrten zum Teil grösser geworden. Die Ursache liegt in der Umstellung von der alten starren auf die neue verkehrsabhängige LSA-Steuerung.

*Zu Pkt. 1:* Die Lichtsignalanlage ist so geschaltet, dass zunächst der Geradeausverkehr Viktoriastrasse - Laubeggstrasse Grün erhält. Busse können sich voranmelden und diese für sie massgebende Phase wesentlich verlängern. Erst ganz am Schluss, kurz bevor der Querverkehr freie Fahrt erhält, schaltet das Lichtsignal für den Linksabbiegestreifen Richtung Papiermühlestrasse auf Grün. Velofahrende, die von der Viktoriastrasse nach links Richtung Papiermühlestrasse fahren, stehen so während verhältnismässig langer Zeit in Sandwichposition, eingeklemmt zwischen dem rechts von ihnen vorbeibrausenden Verkehr und stehenden Motorfahrzeugen zu ihrer Linken. Gemäss Signali-

sationsverordnung ist das Problem mittels vorgezogener Wartelinie nach dem Prinzip des "ausgeweiteten Radstreifens" lösbar.

*Zu Pkt. 2:* Die Zufahrt Aargauerstalden ist unterteilt in zwei Fahrstreifen: Einen Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifen und einen Geradeaus-/Linksabbiegestreifen. Velofahrende, die nach links Richtung Viktoriastrasse weiterfahren, müssen frühzeitig einspuren und in den Geradeaus-/Linksabbiegestreifen überwechseln. Infolge der Steigung bewegen sie sich sehr langsam vorwärts und behindern Motorfahrzeuge verhältnismässig stark. Während der Grünphase benützen Führer von Motorfahrzeugen diesen Fahrstreifen auch als Überholspur und fahren mit hoher Geschwindigkeit über die Kreuzung. Durch das Zusammentreffen überholender Motorfahrzeuge und linksabbiegender Zweiradfahrzeuge werden letztere buchstäblich zum Abschuss freigegeben. Das Problem kann behoben werden, indem der Geradeauspfeil auf der linken Fahrspur weggelassen, bzw. indem die Geradeausfahrt auf den rechten Fahrstreifen beschränkt wird.

*Zu Pkt. 3:* Die Massnahme gemäss Pkt. 2 ermöglicht es, den Knotenabfluss Richtung Papiermühlestrasse zu verschmälern. In der Gegenrichtung (Knoten Zufahrt Papiermühlestrasse) kann dadurch der rechte Fahrstreifen verbreitert und mit einem Radstreifen versehen werden.

Der Gemeinderat wird ersucht, die Probleme des Veloverkehrs, die sich infolge der verkehrsabhängigen Steuerung der Lichtsignalanlage verschärft haben, zu beheben.

Bern, 17. Oktober 1996

### **Stellungnahme des Gemeinderats**

In den letzten Jahren hat sich die Polizeidirektion mehrmals mit der Verbesserung der Situation für die Zweiradfahrerinnen und Zweiradfahrer am Rosengarten befasst. Für die Beziehungen Laubeggstrasse - Viktoriastrasse und Viktoriastrasse - Laubeggstrasse sind sowohl bauliche wie auch markierungstechnische Verbesserungen der Verkehrssicherheit realisiert worden. Ausgelöst durch das Postulat Theodor Hofer vom 23. Juni 1994 wird zurzeit die Einführung eines Velostreifens in der Zufahrt des Aargauerstaldens studiert. In den im vorliegenden Postulat angesprochenen drei Fahrrichtungen bestehen offenbar ebenfalls noch Sicherheitsdefizite. Die Reduktion der Zufahrt Aargauerstalden auf nur eine Geradeausspur Richtung Guisanplatz mit Umwandlung der linken Spur in eine reine Linksabbiegespur tangiert die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Rosengarten. Ohne eine Verschlechterung der Qualität der ÖV-Bevorzugung und der Fussgängerregelung in Kauf nehmen zu wollen, bedeutet dies möglicherweise Stau und längere Wartezeiten in den Zufahrten Aargauerstalden und Papiermühlestrasse. Die Konsequenzen derartiger Veränderungen auf den gesamten Verkehrsablauf am Knoten Rosengarten müssen genau analysiert werden.

### **Antrag**

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

### **Beschluss**

Das Postulat ist nicht bestritten und somit überwiesen.

## **25 Postulat Oskar Balsiger (SP): Kreisverkehr Bolligenstrasse/Mingerstrasse-Pulverweg; Verbessern der Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer**

Antrag Nr. 66

Kurz vor der Übergabe der Bolligenstrasse an die Stadt ersetzte der Kanton auf obgenannter Kreuzung die veraltete Lichtsignalregelung durch Kreisverkehr. Kreisverkehr ist für Velofahrende nicht à priori sicherer. Eine Vorher-/Nachher-Untersuchung der BfU (1994) ergab im Gegenteil: Kreisverkehr ist für Velofahrende mit grösseren Risiken verbunden als konventionelle Knotenformen, wenn die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu wenig gedrosselt wird, und wenn die Geometrie eines Kreisverkehrsplatzes die Bewegungsabläufe der daran partizipierenden Verkehrsströme, insbesondere jene der Zweiradfahrer, zu wenig gut berücksichtigt. Um die geschwindigkeitsverlangsamende Wirkung

der Mittelinsel zu verstärken, hatte der Kanton im vorliegenden Fall die Zu- und Wegfahrten der Bolligenstrasse stadtauswärts und des Pulverweges mit Radstreifen versehen. Diese Radstreifen sind heute nicht mehr sichtbar. Sie wurden nicht mehr erneuert, seitdem die Anlage in Besitz der Stadt übergegangen ist. Seither hat sich diese Kreuzung, die vorher für Velofahrende als sehr verkehrssicher galt, zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt. Für die Fahrbeziehung Bolligenstrasse - Mingerstrasse könnte nachträglich problemlos ein By-Pass von 2,5 Metern Breite für nach rechts abbiegende Velos erstellt werden. Ein wesentlicher Teil der unfallverursachenden Konflikte zwischen Motorfahrzeugen und Zweiradfahrzeugen könnte dadurch eliminiert werden. Die übrigen Konflikte lassen sich durch das Erneuern der vorerwähnten Radstreifen zwar nicht eliminieren, so doch wesentlich entschärfen. Der Gemeinderat wird ersucht, der Unterhaltungspflicht nachzukommen und die nicht mehr sichtbaren Radstreifen erneut anzubringen sowie weitere Massnahmen in die Wege zu leiten (zum Beispiel By-Pass für Zweiradverkehr oder andere), um die Sicherheit des betreffenden Knotens zu verbessern.

Bern, 17. Oktober 1996

### **Stellungnahme des Gemeinderats**

Es trifft tatsächlich zu, dass laut der Untersuchung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) aus dem Jahre 1994 die Unfälle mit leichten Zweirädern (Velo, Mofa) bei Kreiseln signifikant zugenommen haben. Diese allgemeine Aussage leitet sich aus einer Untersuchung von 130 Kreiseln aus der ganzen Schweiz ab. Inwieweit sich der Kreisel an der Bolligen-/Mingerstrasse seit seiner Inbetriebnahme zu einem eigentlichen Unfallschwerpunkt im Sinne des Massnahmenplanes Verkehrssicherheit (MVS) entwickelt hat, bleibt noch näher zu untersuchen. Zu aktualisierende Unfallkarten deuten jedoch darauf hin, dass die Zahl der Unfälle mit leichten Zweirädern nicht unbedeutend ist. Mögliche Lösungsvorschläge müssten im Rahmen einer verkehrstechnischen Unfallanalyse untersucht werden. Was die nicht mehr sichtbaren Radstreifen in der Bolligenstrasse und dem Pulverweg angeht, können diese im Rahmen der Unterhaltungsarbeiten durch das Strasseninspektorat aufgefrischt werden. Die Neuanlage des By-Passes hingegen muss noch näher überprüft werden (Kosten, Ausführende).

### **Antrag**

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

### **Beschluss**

Das Postulat ist nicht bestritten und somit überwiesen.

## **26 Postulat Oskar Balsiger (SP): Erneuern von Lichtsignalanlagen LSA, flankierende Massnahmen; Schwarzenburgstrasse/Weissensteinstrasse: Wiederherstellen der Veloverbindung Monbijoubrücke - Liebefeld via Beaumontweg**

Antrag Nr. 65

Im Verlaufe dieses Jahres wurde die Lichtsignalanlage Schwarzenburgstrasse/Weissensteinstrasse erneuert. Dabei konnten Verkehrsführung, Phasenablauf und Fahrstreifenaufteilung zugunsten der Buslinie Nr. 17, Köniz, stark verbessert werden. Zwischen der Monbijoubrücke und dem Liebefeld besteht für Velofahrende eine "Eigerplatz-Umfahrung". Diese führt via Weissenbühlweg (ab Monbijoubrücke: via Eigerstrasse - Landoltstrasse - Scheuermattweg - Monbijoustrasse-...) - Beaumontweg - Werdtweg - Weissensteinstrasse - Radweg Schwarzenburgstrasse hinauf zur Dübystrasse. Dank dieser nicht markierten Verbindung konnten Velofahrerinnen und Velofahrer bis anhin die Höhendifferenz zwischen dem Monbijouquartier und dem Liebefeld überwinden, ohne auf dem Eigerplatz das Leben oder am "Schwarzenburgerstutz" die Gesundheit aufs Spiel setzen zu müssen. Aus Kapazitätsgründen, eventuell auch um die Gesamtverkehrssicherheit zu erhöhen, wurde die Linksabbiegebeziehung Weissensteinstrasse/Schwarzenburgstrasse Richtung Bümpliz im Zuge der LSA-

Erneuerung aufgehoben. Dieser Massnahme zum Opfer fiel für Velofahrende ebenfalls die Möglichkeit, nach links in den Radweg Schwarzenburgstrasse einzubiegen. Ihnen bleibt nichts anderes übrig, als über den Eigerplatz zu fahren, oder aber auf Höhe des Beaumontweges in den Schwarzenburgerstutz einzumünden, was mit unzumutbaren Wartezeiten und hohen Risiken verbunden ist. Grundsätzlich lässt es die Signalisationsverordnung zu, auch im Falle lichtsignalgeregelter Knoten, Veloverkehr von einem Linksabbiegeverbot auszunehmen. Im Gegensatz zum Motorfahrzeugverkehr besteht dabei sogar die Möglichkeit, Velofahrenden eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit anzubieten.

Ich bitte den Gemeinderat, die unterbrochene Veloverbindung wieder herzustellen und als flankierende Massnahme zu obenerwähnter LSA-Erneuerung die dazu notwendigen flankierenden Massnahmen (Veloverkehr vom Linksabbiegeverbot ausnehmen und/oder indirektes Linksabbiegen anbieten) zu treffen.

Bern, 17. Oktober 1996

### **Stellungnahme des Gemeinderats**

Um einen Unfallschwerpunkt in der Stadt Bern zu beseitigen, ist im Rahmen des Massnahmenplan Verkehrssicherheit (MVS) die Kreuzung Schwarzenburgstrasse / Weissensteinstrasse umgebaut worden. Mit der neuen Situation und der neuen Verkehrsregelung konnten drei wichtige Unfallherde beseitigt werden. Einer davon war die Linksabbiegebeziehung von der Weissensteinstrasse (Zufahrt vom Südosten) nach der Schwarzenburgstrasse Richtung Köniz. Wegen schlechter Sichtverhältnisse auf den schnell in die Kreuzung einfahrenden Gegenverkehr und mangels einer separaten Linksabbiegespur wurde an dieser Stelle das Linksabbiegen für den Gesamtverkehr untersagt. Die im Postulat verlangte Wiederherstellung der Linksabbiegemöglichkeit für den Zweiradverkehr muss sehr sorgfältig geprüft werden. Es kann nicht Sinn der Sache sein, nach der Beseitigung von Unfallursachen nach kurzer Zeit wieder solche zu schaffen. Zumindest die Wiedereinführung einer "direkten" Linksabbiegebeziehung ist äusserst fragwürdig.

### **Antrag**

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

### **Beschluss**

Das Postulat ist nicht bestritten und somit überwiesen.

## **27 Interpellation Hansjörg Wittwen (ARP): Lichtsignalanlage Henkerbrännli**

Antrag Nr. 67

Die Lichtsignalanlage Henkerbrännli vom Bierhübeli Richtung Bahnhof wurde neu mit zwei Haltebalken und Lichtsignalen ausgestattet. Der erste Balken mit Lichtsignal wurde oberhalb der Haltestelle Henkerbrännli erstellt, was auch sinnvoll ist. Der zweite Balken mit Lichtsignal wurde nach der Haltestelle belassen. Wodurch man jetzt gezwungen wurde, auf wenigen Metern zweimal anzuhalten, was nicht gerade umweltfreundlich erscheint.

Dazu folgende Fragen an den Gemeinderat:

1. Ist es nicht möglich, die Ampeln beim Fussgängerstreifen zu entfernen und durch eine Veloampel und Bussignal zu ersetzen?
2. Es sollte für eine so moderne Technologie möglich sein, den MIV vom oberen Haltepunkt losfahren zu lassen, so dass der untere Haltepunkt nicht mehr notwendig wird (nur Velo und Bus).
3. Würde mit einer solchen Lösung nicht auch der Umweltschutz profitieren und auch Energie gespart?

Bern, 5. Dezember 1996

### **Antwort des Gemeinderats**

Seit der Erneuerung der Lichtsignalanlage Henkerbrünli vor etwa 3 Jahren wird der stadteinwärts fahrende Bus in der Neubrückstrasse gegenüber dem Individualverkehr bevorzugt. Vom Bierhübeli bis zum neu eingerichteten Vorsignal wurde eine Busspur eingerichtet. Dem Individualverkehr steht anstatt wie früher zwei nur noch eine Fahrspur zur Verfügung. Zwischen dem Vorsignal (Haltelinie 1) und dem Hauptsignal (Haltelinie 2) wird der Individualverkehr wieder auf zwei Fahrspuren aufgefächert. In Verlängerung der Busspur ist auf der rechten Fahrspur die Bushaltestelle angeordnet. Die Zweispurigkeit ist notwendig, damit in den Spitzenzeiten die anfallende Verkehrsmenge verarbeitet werden kann. Damit der Bus immer ohne Behinderung in die Haltestelle einfahren kann, wird der Individualverkehr in jedem Umlauf konsequent am Vorsignal gestoppt. Nach jedem Grün in der Neubrückstrasse wird der zweispurige Stauraum am Hauptsignal geleert, damit der Haltestellenbereich für den zufahrenden Bus staufrei bleibt.

*Zu Frage 1:*

Ein Verzicht auf die Ampeln und die Haltelinie am Hauptsignal ist nicht möglich. Die Leistungsfähigkeit der Zufahrt würde wegen des nur einspurigen Abflusses drastisch reduziert. Rückstau bis weit über das Bierhübeli hinaus mit Beeinträchtigung der Busse wäre die Folge. Die Freigabe am Vorsignal beginnt dementsprechend früh, damit die Fahrzeuge in der Lage sind, sich zweispurig aufzustellen, erst dann erfolgt die Grünfreigabe am Hauptsignal. Durch diesen "Regelungstrick" (Vorsignal/Hauptsignal) wird die Leistungsfähigkeit von 2 Fahrspuren in etwa aufrecht erhalten, so, wie sie vor der Einrichtung der Busspur vorhanden war. Dass dadurch der Verkehr am Hauptsignal erst leicht gebremst wird, bevor er durchfliessen kann, ist die Konsequenz daraus.

*Zu Frage 2:*

Das nochmalige zweispurige kurze Anhalten vor dem Hauptsignal ist wie in Antwort 1 geschildert, leistungsbedingt. Auch mit moderner Technologie lässt sich das Problem nicht lösen. Jedoch ist diese Art Regelung nur in den Spitzenzeiten mit starkem Verkehr von der Neubrückstrasse zwingend notwendig. Dagegen wäre in den Zwischenzeiten, am Vormittag, am Nachmittag und am Abend, wenn der Verkehr nur so stark ist, dass die Leistungsfähigkeit einer Fahrspur ausreicht, eine koordinierte Regelung zwischen Vorsignal und Hauptsignal im Sinne einer grünen Welle denkbar. Die Polizeidirektion (Verkehrsinспекtorat) wird eine solche Regelung prüfen und wenn möglich in kurzer Zeit realisieren.

*Zu Frage 3:*

Mit einer koordinierten Regelung während den verkehrsschwachen Zeiten lassen sich in dieser Hinsicht Verbesserungen erzielen.

Der *Interpellant* ist von der Antwort des Gemeinderats befriedigt.

## **Eingänge**

Es werden eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen zwei Motionen, sechs Postulate, drei dringliche Interpellationen und acht Interpellationen, nämlich:

### **Motion Liselotte Lüscher (SP): Koordination der Fachstelle für Erwachsenenbildung der Stadt Bern mit den regionalen Stellen (VRB) und neue Unterstellung**

Mit der Fachstelle für Erwachsenenbildung, die heute in die Allgemeine Berufsberatung integriert ist, erfüllt die Stadt Bern eine Aufgabe, die im kantonalen Gesetz über die Förderung der Erwachsenenbildung umschrieben ist (Art. 6, Absatz 1). Der Weiterbildungs-Markt ist regional und für eine Zentrumsgemeinde ist es sicher sinnvoll, dass ihre für Erwachsenenbildung zuständige Stelle vorwiegend Informations- und Koordinationsaufgaben wahrnimmt, die die Region mit einbeziehen. Heute verfasste die städtische Fachstelle ungefähr alle zwei Jahre eine Informationsbroschüre, die sowohl Kursangebote in der Stadt Bern wie in der Region nachweist. Diese Broschüre wird vom Kanton unterstützt.

Die Allgemeine Berufsberatung wird voraussichtlich Ende 1998, anfang 1999 zum Kanton wechseln, eine Stelle für Erwachsenenbildung zu führen bleibt aber eine gesetzliche Aufgabe der Gemeinde Bern. Es ist sinnvoll, die städtische Fachstelle für Erwachsenenbildung auf diesen Zeitpunkt neu in

gegebene oder neu zu schaffende Strukturen einzubinden und das regionale Feld der Erwachsenenbildung auf Synergien zu untersuchen.

Der Gemeinderat wird aufgefordert, für diesen Zeitpunkt folgendes zu veranlassen:

1. Im Sinne einer Aufwertung wird die Fachstelle für Erwachsenenbildung direkt der zuständigen Direktorin (dem zuständigen Direktor) unterstellt.
2. Die VRB-Gemeinden schliessen mit der Stadt Bern unter Beteiligung des Kantons einen Leistungsvertrag für den Bereich Erwachsenenbildung auf der Basis von Art. 6 des Gesetzes über die Förderung der Erwachsenenbildung ab, in dem neben dem Leistungsbereich auch der Subventionsbereich geregelt ist. Die Leistungen der städtischen Fachstelle für Erwachsenenbildung für die Gemeinden des VRB bzw. die Region sollen damit geregelt und auch besser abgegolten werden.

Die entsprechenden städtischen Bestimmungen sind anzupassen.

Bern, 24. April 1997

*Liselotte Lüscher* (SP), Sylvia Spring Hunziker, Franco Sommaruga, Kurt Mäusli, Walter Christen, Marcel Fankhauser, René Zimmermann, Leslie Lehmann, Irène Marti Anliker, Barbara Geiser, Oskar Balsiger, Béatrice Stucki, Peter Blaser, Andreas Hofmann, Heinz Junker, Margrit Stucki, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Ruth Rauch, Esther Kälin Plézer, Marie-Louise Durrer, Edith Olibet, Andreas Krummen, Edith Lörtscher, Barbara Mühlheim

### **Motion Elsi Meyer (SP):**

#### **Mehr Chancen für benachteiligte Gruppen auf dem Wohnungsmarkt**

Trotz einer gewissen Entspannung auf dem Wohnungsmarkt haben verschiedene Personengruppen Mühe, eine ihrem Einkommen entsprechende Wohnung zu finden. Gerade preisgünstige Wohnungen, die für Familien geeignet sind, werden tendenziell Personen mit sicherem Arbeitsplatz oder Einkommen vermietet.

Menschen mit bescheidenem Einkommen, von persönlichen oder gesellschaftlichen Lebenskrisen Betroffene und Personen ausländischer Herkunft finden nur mit grossem Glück eine passende Wohnung. Oftmals beansprucht die Miete einen zu grossen Teil ihres Einkommens und hat deshalb nicht selten eine Sozialhilfeabhängigkeit zur Folge. Die von der Stadt Bern unterstützten Projekte (Notunterkünfte und begleitetes Wohnen) sind explizit auf Übergangslösungen und einen Kreis von Menschen in ausserordentlich schwierigen Lebenssituationen ausgerichtet.

In Zürich führt der Trägerverein "Domicil" eine Vermittlungsstelle, die zum Ziel hat, auf grösstmöglich selbsttragender Basis benachteiligten Personengruppen einen besseren Zugang zum Wohnungsmarkt zu ermöglichen. In der Trägerschaft sind vertreten: Mieterinnen- und Mieterverband, Hauseigentümerverband, Immobilienverwaltungen und gemeinnützige städtische und private Organisationen.

Zwei Sozialarbeiterinnen versuchen über direkte Beziehungen oder Inserate freie Wohnungen zu finden, die sie dem angemeldeten Personenkreis mit einer Mietzinsgarantie vermitteln. Die Mietenden bezahlen den Mietzins direkt an die Verwaltungen. Bei Problemen (ausstehender Mietzins oder Konfliktsituationen) können sich die Beteiligten an den Verein "Domicil" wenden.

Die Mitarbeiterinnen haben es mit einem aufgeteilten 140 %-Pensum verstanden, ihre Vereinskasse bisher nicht mit ausstehenden Mieten zu belasten und durch kompetente Zusammenarbeit mit allen Beteiligten 1996 71 Wohnungen an Personen zu vermitteln, die sonst keine ihren Verhältnissen angepasste Wohnung gefunden hätten..

Für diese Art von präventiver Sozialpolitik besteht auch in Bern Bedarf.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, Starthilfekapital für den Projektaufbau und den Betrieb eines Pilotjahres bereitzustellen, damit eine Vermittlungsstelle für benachteiligte Gruppen und Personen auf dem Wohnungsmarkt realisiert werden kann.

Wenn immer möglich, ist bei Einzugskreis und Trägerschaft vom Gebiet der Gemeinden des Verbands Region Bern auszugehen.

In der Trägerschaft sollen die Organisationen der Mietenden und der Hausbesitzenden, Vertretungen von öffentlichen, gemeinnützigen und privaten Immobilienverwaltungen sowie private Trägerschaften aus dem Sozialbereich vertreten sein.

Bern, 24. April 1997

*Elsi Meyer* (SP), Margrit Stucki, Ruth Rauch, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Esther Kälin Plézer, Oskar Balsiger, Marie-Louise Durrer, Edith Olibet, Walter Christen, Leslie Lehmann, Marcel Fankhauser, Irène Marti Anliker, Barbara Geiser, Liselotte Lüscher, Barbara Stucki, Peter Blaser, Andreas Hofmann, Heinz Junker, Andreas Krummen, René Zimmermann, Sylvia Spring Hunziker, Edith Lörtscher

### **Postulat Fraktion GB/JA! (Nico Lutz): Stadt soll transparenten Verkehrskompromiss ermöglichen: Baugesuch fürs Casino-Parking zurückziehen!**

Seit sechs Jahren wird in der Stadt Bern über eine Verkehrslösung in der Berner Innenstadt gefeilscht. Die Initiativkomitees der zwei hängigen Initiativen "Bärn zum läbe" und "Mehr Bern weniger Verkehr" sowie der vom Volk beschlossenen Pendlerinitiative, haben sich zu zahlreichen Sitzungen getroffen. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat 1994 einen Vorschlag für einen Verkehrskompromiss ausgearbeitet und 1995 in die Vernehmlassung geschickt. Weitere zwei Jahre sind vergangen. Derzeit wird über den Verkehrskompromiss in der vorberatenden Kommission des Stadtrates diskutiert. Ende dieses Jahres sollte die Volksabstimmung über einen Verkehrskompromiss folgen.

Wesentlicher Hinderungsgrund für eine transparente und gemeinsame Lösung ist das hängige Baugesuch für die Erweiterung des Casino-Parkings. Dieses wurde 1986 eingereicht. Für das Baubewilligungsverfahren sind die später erfolgten gesetzlichen Regelungen der Pendlerinitiative entsprechend nicht anwendbar. Für die Erweiterung des Casino-Parkings ist aber nicht nur der Entscheid der Baubewilligungsbehörde notwendig. Die politischen Behörden müssen der Inanspruchnahme der öffentlichen Strassenflächen auf dem Casinoplatz für die Zu- und Wegfahrten zustimmen. Zusätzlich müsste die Stadt Bern als Mehrheitsaktionärin der Autoeinstellhalle Kasinoplatz AG einen Ausbau des Parkhauses beschliessen.

Demokratiepolitisch sind die erwähnten Entscheide der politischen Behörden und somit der Ausbau des Casino-Parkings nach der Annahme der Pendlerinitiative kaum mehr legitimiert. Verkehrspolitisch würde der Rückzug des Baugesuches wesentlich zu einer transparenten und zukunftsgerichteten Lösung beitragen. Ein Entscheid über eine Verkehrslösung in der Berner Innenstadt könnte dann unter klaren Voraussetzungen gefällt werden.

Aus diesem Grund bitte ich den Gemeinderat zu prüfen, kraft seiner Mehrheitsbeteiligung in der Autoeinstellhalle Kasinoplatz AG, einen Rückzug des Baugesuches für die Erweiterung des Casino-Parkings zu erwirken.

Bern, 24. April 1997

*Fraktion GB/JA!* (Nico Lutz JA!), Michael Jordi, Barbara Spörri, Ursula Hirt, Regula Keller, Ueli Stückelberger, Annemarie Sancar, Peter Sigerist, Maria Regli Schmucki, Luzius Theiler, Michael Burri

### **Postulat Fraktion GFL (Michael Burri): Keine "Privatisierung" von Gewalt!**

Der Gemeinderat wird höflich aufgefordert, Ziffer 3 des Merkblattes "für die Geschäftsinhaber der Innenstadt", herausgegeben im März 1997 vom Polizeiinspektorat (Gewerbepolizei), in Zusammenarbeit mit dem City-Verband Bern, im Sinne der nachfolgenden beiden Überlegungen abzuändern:

1. Der Begriff "Gewalt" wird zwar tatsächlich im schweizerischen Privatrecht erwähnt (vgl. Art. 926 ZGB), doch erscheint es mehr als nur problematisch, ihn unbesehen in ein Merkblatt einer städtischen Amtsstelle zu übernehmen: Die entsprechende Bestimmung im Zivilgesetzbuch wurde seinerzeit aus ganz anderen Gründen geschaffen als zum "Schutz" des Eigentums vor Bettelnden. Ferner versteht bekanntlich jeder Mensch unter "angemessener Gewalt" etwas ande-

res, weshalb es sich aufgedrängt hätte, den Begriff zumindest klar *einzugrenzen*, beispielsweise durch eine Formulierung wie "an einem Unterarm ergreifen und hinausgeleiten".

2. Im Unterschied zur Gewerbepolizei (und auch zum Fraktionspräsidenten der FDP, auf dessen Ansichtäusserung sie sich offensichtlich stützt) sind wir der Auffassung, dass Bettelnde *nur aus dem Innern* von Geschäftsräumlichkeiten weggewiesen werden dürfen. Leute, die in den Lauben unserer Stadt auf dem Boden sitzen, sollen dies grundsätzlich tun dürfen, solange es ihnen beliebt.

Bern, 24. April 1997

Fraktion GFL (Michael Burri), Silvia Aepli, Ueli Stüchelberger

### **Postulat Annemarie Sancar (GB): Ganze Männer machen halbe/halbe**

Ich bitte den Gemeinderat - in Zusammenarbeit mit Frauen-Fachorganisationen - ein Konzept auszu-  
arbeiten für eine Informations- und Sensibilisierungskampagne, die zum Ziel hat, dass Frauen und  
Männer familiäre Verantwortung (Haushalt und Kinderbetreuung) und Erwerbsarbeit zu gleichen Teil-  
en - halbe/halbe - übernehmen.

Begründung:

An den gesetzlichen Grundlagen allein fehlt es nicht: Die Gleichstellung zwischen Männern und  
Frauen ist in der Schweiz seit über 10 Jahren in der Verfassung garantiert. Lohndiskriminierung ist  
nach Verfassung und Gesetz untersagt. Dennoch hat sich im gesellschaftlichen konkreten Alltag zu-  
gunsten der Frauen nur wenig geändert. Die Chancengleichheit lässt weiterhin auf sich warten.

Nach wie vor:

- gelten Männer als Ernährer der Familie
- sind Frauen verantwortlich für die Familien- und Kinderbetreuung
- verdienen Frauen bis zu 30% weniger für gleichwertige Arbeit
- ist unsere Arbeitswelt aufgeteilt in gut bezahlte Männerberufe und schlecht bezahlte Frauenjobs
- sind Unterbrüche im Erwerbsleben wegen Elternschaft hinderlich für Karriereplanung und Existenzsicherung

Und trotzdem: Die traditionelle Rollenverteilung ist in Bewegung: Heute sind nicht nur die Männer be-  
rufstätig, sondern auch zwei Drittel der Frauen. Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen werden  
den beruflichen Situationen vieler Paare aber nicht gerecht. Für das familiäre Leben ergeben sich  
neue Probleme: Wer erledigt den Haushalt? Wohin mit den Kindern? usw.

"Das Problem ist bei uns vor allem die Mentalität", stellt die Soziologin Brigitte Liebig, die 500  
Schweizer Spitzenmanager und -politiker zum Thema Gleichstellung befragt hat, fest. Und weiter:  
"Der Informationsstand über Geschlechterungleichheiten in wirtschaftlichen und politischen Füh-  
rungsgremien der Schweiz fällt weit hinter den in anderen westlichen Ländern zurück". (*B. Liebig:  
Geschlossene Gesellschaft, Aspekte der Geschlechterungleichheit in wirtschaftlichen und politischen  
Führungsgremien der Schweiz, Ruegger, Zürich*).

Eine Informations- und Bewusstseinskampagne tut also not. Männer, die Teilzeit arbeiten und Teil-  
zeithausmänner sind, sollen politische und gesellschaftliche Anerkennung bekommen. Eine solche  
Aufteilung zwischen Frauen und Männern soll zur prägenden Norm werden.

Mit einer multimedialen Informations- und Bewusstseinskampagne (Broschüren, Presseanzeigen,  
TV-Spots) kann die Thematik breit aufgegriffen werden und zur Sensibilisierung beitragen. Die  
Koordination der Kampagne mit Bund und Kanton drängt sich auf. Als Vorbild dient die Kampagne  
der österreichischen Bundesministerin für Frauenangelegenheiten "Ganze Männer machen  
halbe/halbe". Die Kampagne war sehr erfolgreich und ist auf grosses Echo gestossen.

Bern, 24. April 1997

Annemarie Sancar (GB), Regula Keller, Peter Sigerist, Maria Regli Schmucki, Luzius Theiler, Ursula  
Hirt, Nico Lutz, Michael Jordi

### **Postulat Interfraktionelle Gewerbegruppe (Adrian Haas, FDP):**

## Marktkonforme Massnahmen für mehr Qualität im Taxiwesen

Mit der (ausdrücklich zu begrüssenden) Revision des kantonalen Handels- und Gewerbegesetzes im Jahre 1992 wurde das Taxiwesen im Kanton Bern liberalisiert. Die Anzahl der seither in der Stadt Bern ausgegebenen Taxikonzessionen hat sich denn auch als Folge dieser Marktöffnung wesentlich erhöht (von ca. 180 auf ca. 260). Aus der Sicht der Taxikunden wäre diese Entwicklung eigentlich zu begrüssen. Mehr Konkurrenz sollte ja letztlich zu höherem Kostendruck und damit zu günstigeren Tarifen führen.

In der Praxis haben sich nun die Erwartungen der Kunden leider nicht ganz erfüllt. Während die Tarife kaum billiger geworden sind, hat sich die Bedienungsqualität (durchschnittlich) verschlechtert. Dies rührt vor allem daher, dass der Markt als Folge ungenügender staatlicher Rahmenbedingungen (mangelnde Markttransparenz, zuwenig Standplätze, ungenügende Bewilligungsvoraussetzungen) nicht richtig spielen kann.

Folgende Tatsachen mögen dies verdeutlichen:

- Für die Kunden, insbesondere für die nicht mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Touristen, besteht bei den öffentlichen Standplätzen keine echte Taxi-Wahlmöglichkeit. Wer nicht das vorderste in der Schlange stehende Taxi nimmt, löst nicht selten eine Handgreiflichkeit unter den Chauffeuren aus. Ein klarer Hinweis (z.B. Tafel), dass eine Wahlfreiheit besteht, existiert nirgends.
- Die Standplätze sind derart knapp, dass sich an den wenigen Plätzen zeitweise riesige Schlangen bilden. Die Situation wird dadurch verschärft, dass gemäss kantonalen Taxiverordnung (Art. 7) das Anbieten ausserhalb von Standplätzen (leider) untersagt ist.
- Die Bedienungsqualität einzelner Taxihalter lässt zu wünschen übrig. Insbesondere neuen Taxihaltern mangelt es nicht selten an den notwendigen Orts- und Sprachkenntnissen. Offenbar werden die Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 5 der kantonalen Taxiverordnung, wonach die Taxihalter "Gewähr für eine korrekte Berufsausübung" bieten sollten, von den Behörden eher "large" überprüft.

Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, folgendes zu prüfen:

1. Die Beschilderung der Taxistandplätze mit dem Hinweis (in den gängigen Sprachen), dass eine Taxi-Wahlfreiheit besteht.
2. Die Markierung weiterer Standplätze gemäss Bedürfnissen der Kunden (z.B. Bärengraben).
3. Eine strengere Handhabung der Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 5 der kantonalen Taxiverordnung.
4. Die Durchführung strengerer Kontrollen bezüglich Einhaltung der Konzessionsbestimmungen.
5. Soweit überhaupt notwendig den Erlass zusätzlicher städtischer (selbstverständlich mit dem Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit zu vereinbarenden) Bestimmungen, die eine korrekte Berufsausübung gewährleisten. (Dies im Rahmen des ohnehin geplanten neuen städtischen Taxireglementes).

Bern, 24. April 1997

*Interfraktionelle Gewerbegruppe* (Adrian Haas, FDP), Kurt W. Weyermann, Peter Linder, Arnold Bertschy, Christoph Müller, Thomas Fuchs, Kurt Rüeegsegger, Stephan Hügli, Urs Jaberg, Christoph Stalder

### **Postulat Andreas Hofmann (SP): Flanierzone Kornhausplatz**

Flächen, welche von FussgängerInnen rege benützt, aber zusätzlich auch noch vom MIV befahren werden, werfen alle dasselbe Problem auf: ausserhalb der Fussgängerstreifen geniesst der MIV ein Vorrecht zu ihrer Benützung. Oft werden in solchen Gebieten die Fussgängerstreifen überhaupt weggelassen, um den FussgängerInnen beim Überqueren der Strasse mehr "Freiheit" zu geben. Wenn man aber Fachleute nach dem Rechtsschutz bei der Nutzung dieser "Freiheit" fragt, zucken sie die Achseln: es bleibt, auch rechtlich, beim eigenen Risiko. Diese unbefriedigende Situation führt zu Unsicherheiten und Auseinandersetzungen, vor allem in der Innenstadt, aber beispielsweise auch in den Tempo 30-Zonen.

Nun ist in der Stadt Burgdorf diese Nuss offenbar geknackt worden: Die neue Flanier- und Geschäftszone im Bahnhofquartier bewährt sich schon seit Monaten. Zwar handelt es sich noch um ein Experiment, welches Ausnahmerecht beansprucht. Wichtig ist dabei, dass der Versuch in die Zukunft weist, in eine Zukunft des Langsamverkehrs in den Städten. Kernstücke dieses Ansatzes sind ein genereller, grossflächiger Vortritt für FussgängerInnen vor dem MIV und Tempo 20, eine Art "Fussgängerstreifen-Zone". Laufend erscheinen in der Presse Berichte über das Experiment, welche dieses überwiegend positiv beurteilen und in welchen der Pioniergeist der Burgdorfer Behörden gelobt wird.

Es stellt sich die Frage, weshalb bisher noch niemand die Forderung nach einer solchen Zone in der Stadt Bern gestellt hat. Weit mehr noch als in Burgdorf gäbe es bei uns eine Vielzahl dazu geeigneter Flächen. Es ist vorstellbar, dass diese Zonen, in dereinst rechtsverbindlicher Form, in der Stadt einen wahren Boom erleben würden.

Für den Moment erscheint der Kornhausplatz mit allenfalls angrenzenden Strassen als die Möglichkeit für Bern, diese neue Verkehrslösung mitzugestalten:

- Der Platz bildet in Zukunft eine Scharnierstelle zwischen der FussgängerInnenzone obere Altstadt gemäss Verkehrskompromiss und der gegenüber heute zusätzlich vom MIV zu entlastenden unteren Altstadt.
- Der Platz wird im Moment umgebaut. Für eine Flanierzone muss das bestehende bauliche Konzept kaum geändert werden. Für die signalisationstechnischen Vorbereitungen und für das rechtliche Vorgehen (einholen einer Ausnahmegewilligung) bleibt bis zur Inbetriebnahme im Herbst genügend Zeit.
- Der Platz grenzt an geeignete Strassen der unteren Altstadt, welche ohne weiteres in die Flanierzone Kornhausplatz integriert werden können. Eine Erweiterung der Zone in die obere Altstadt ist wahrscheinlich nicht nötig, da dort ausserhalb der Anlieferzeiten ohnehin eine MIV-freie Zone vorgesehen ist.

Als zusätzlich zu lösendes Problem ist beim Kornhausplatz unnötiger MIV aus der Rathausgasse fernzuhalten, welcher insbesondere BenutzerInnen des ö.V. (Abfahrt nach Ostermündigen) behindert.

Der Gemeinderat wird deshalb freundlich eingeladen, die Erfüllung der folgenden Anliegen zu prüfen:

1. Einrichten einer Flanierzone Kornhausplatz (grossflächiger Vortritt für FussgängerInnen vor dem MIV und Tempo 20) mit möglichen Erweiterungen beim Theaterplatz und Richtung untere Altstadt (vor allem oberer Teil Rathausgasse).
2. Verstärkung der Zellenlösung untere Altstadt mit dem Ziel, die Einfahrt von der Rathausgasse auf den Kornhausplatz entweder zu sperren oder zumindest gegenüber heute stark zu beschränken.
3. Ermöglichen der Einfahrt für Velos vom Kornhausplatz in die Rathausgasse.

Bemerkung zu 2: Es ist bekannt, dass insbesondere die Hotelgasse zum grossen Teil illegal befahren wird (ca. 40 %). Dieser Verkehr zwingt sich darin durch den schmalen Eingang von der Rathausgasse zum Kornhausplatz, schafft dort zuweilen gefährliche Situationen und behindert FussgängerInnen und ö.V. Andererseits gibt es AutomobilistInnen, welche Rathausgasse aufwärts und Brunngasshalde abwärts im Kreis zirkulieren, bis sie einen für sie günstigen Parkplatz gefunden haben. Die zur Lösung dieser Probleme vorgeschlagene Verstärkung der Zellenlösung untere Altstadt ist im Rahmen des Verkehrskompromisses ohnehin vorgesehen (Schriftliche Antwort des Tiefbauamtes auf Fragen aus der PVK, Sitzung vom 24.10.96).

Bern, 24. April 1997

*Andreas Hofmann* (SP), Barbara Geiser, Ruth Rauch, Béatrice Stucki, Heinz Junker, Elsi Meyer, Peter Blaser, Margrit Stucki, Esther Kälin Plézer, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Edith Olibet, Marie-Louise Durrer, Liselotte Lüscher, Edith Lörtscher, Andreas Krummen, Leslie Lehmann, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim

### **Postulat Ueli Stückelberger (GFL):**

### **Renaturierung des Lötchenbaches auf dem Gebiet der Gemeinde Bern**

Der Löttschenbach entspringt im Gebiet der Moosstrasse, Zentrum Gümligen (Gemeinde Muri), quert Gümligen und fliesst dann durch die Ebene zwischen Gümligen und Ostermundigen (parallel zu der ca. 100 m entfernten Bahnlinie Thun-Bern). In Ostermundigen wurde der Löttschenbach grösstenteils kanalisiert, in Ittigen mündet er in die "Worblen".

Die Gemeinde Ostermundigen hat nun im Herbst 1995 zusammen mit dem Verein "Trägerschaft Löttschenbach" den Löttschenbach im Raum Melchenbühl auf ihrem Gemeindegebiet - mit einfachen Mitteln und geringem finanziellem Aufwand - saniert und renaturiert. So wurde der begradigte Bach leicht mäandriert. Teilweise wurden die Ufer abgeflacht, und an den Ufern wurden Sträucher gesetzt. Innert einiger Jahre wird der Löttschenbach so wieder ein interessantes Gewässer werden, das für verschiedene Kleintiere Lebensräume bieten wird. Im Bereich, da der Löttschenbach auf Gebiet der Stadt Bern fliesst, ist er aber nach wie vor mehrheitlich ein unattraktives, begradigtes Gewässer. Auch auf diesem Abschnitt wäre eine Renaturierung mit geringen Aufwendungen möglich. Eine solche sanfte Sanierung wäre auch im Sinne des Landschaftsschutzes wertvoll, da dann der Löttschenbach auf der ganzen Länge naturnah gestaltet wäre.

Aus diesen Gründen und da Gewässerbau und Gewässerunterhalt - darunter fällt auch die Renaturierung von Bachläufen - kommunale Aufgaben sind, bitte ich den Gemeinderat der Stadt Bern zu prüfen, bzw. zu veranlassen, in Zusammenarbeit mit dem Verein "Trägerschaft Löttschenbach" und den betroffenen Grundeigentümern, den Löttschenbach auf dem Gebiet der Stadt Bern mit einfachen Mitteln zu renaturieren.

Bern, 24. April 1997

*Ueli Stüchelberger* (GFL), Silvia Aepli, Peter Stucki, Lilo Lauterburg, Ursula Rudin, Sven Baumann, Michael Burri, Michael Jordi, Maria Regli Schmucki, Annemarie Sancar, Regula Keller, Annemarie Lehmann, Peter Blaser, Margrit Stucki, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Ruth Rauch, Esther Kälin Plézer, Oskar Balsiger, Marie-Louise Durrer, Ursula Hirt, Luzius Theiler, Peter Sigerist, Hans Ulrich Gränicher, Rolf Häberli, Peter Linder

### **Dringliche Interpellation Annemarie Lehmann (FDP): Maulkorb für Beamte**

Der Gemeinderat hat kürzlich der Pressestelle der Polizeidirektion die Befugnis entzogen, die Öffentlichkeit bzw. die Medien über die neusten Entwicklungen in der Drogenszene zu informieren. Anlass zur Verhängung eines solchen Maulkorbes war offenbar ein Artikel in der Boulevardpresse, welcher die Zustände beim Bundeshaus als "Drogenhölle" bezeichnete. Neu sollen offenbar aus reinen PR-Gründen nur noch die zuständigen Gemeinderäte oder der Stadtpräsident informieren dürfen. Wozu eine solche "PR-Kampagne" führt, konnte man in der 10 vor 10-Berichterstattung von letzten Dienstag miterleben. Die FDP ist der Ansicht, dass den bestehenden Drogenproblemen nur mit einer realistischen Information begegnet werden darf. Jegliche Verschönerung oder Verheimlichung führt eher zu dramatischeren Darstellungen in der Presse. Ausserdem ist die Pressestelle der Polizei für die Titel und die Kommentare in der Presse nicht verantwortlich.

Der Gemeinderat wird deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen ersucht:

1. Geht eine solche Sonderregelung nicht zu weit und wann wird sie wieder aufgehoben?
2. Gibt es weitere Fälle, in denen aus PR-Gründen die Zuständigkeit für gewisse Auskünfte besonders geregelt ist?
3. Sind in Drogenfragen zukünftig nur noch beschönigende Auskünfte erhältlich?
4. Was hält der Gemeinderat von einer solchen Zensur?

*Begründung der Dringlichkeit:* Die Stadt kann sich eine solche Zensur nicht leisten.

Bern, 24. April 1997

*Annemarie Lehmann* (FDP), Stephan Hügli, Markus Blatter, Urs Jaberg, Kurt W. Weyermann, Ernst Aebersold, Adrian Haas, Christoph Stalder, Katharina Suter, Christoph Müller, Michael Burkard

*Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat mit 31 Ja : 30 Nein Stimmen bejaht.*

## **Dringliche Interpellation Fraktion SP (Edith Olibet/Walter Christen): Ausserordentliche Massnahmen zur Erhöhung der Zukunftschancen für Jugendliche**

Zur Ausnützung des Investitionsbonus des Bundes und als konjunkturpolitische Massnahme hat der Gemeinderat kürzlich ein ausserordentliches Investitionsprogramm für 1997 und 1998 beschlossen. Damit hat er in vorbildlicher Weise im richtigen Zeitpunkt ein wichtiges Signal gesetzt.

Die Kommissionen der eidgenössischen Räte haben erkannt, dass es nicht genügt, allein in die Infrastruktur zu investieren. Deshalb sollen auch Mittel für die Lehrstellenförderung zur Verfügung gestellt werden, um damit Anreize für neue Lehrstellen zu schaffen und die Zukunftschancen vieler Jugendlicher zu erhöhen. Wir erwarten nun, dass der Gemeinderat auch im Ausbildungsbereich ein Signal setzt. Es gilt jetzt einerseits, die Chancen, die der Investitionsbeitrag zur Lehrstellenförderung bietet, zu nutzen und andererseits ein eigenes vorbildliches Zeichen zu setzen und zusätzliche Mittel zur sofortigen Erhöhung des Lehrstellenangebots in der Stadtverwaltung und den städtischen Werken zu sprechen. Gemessen an ihrem Personalbestand bietet die Stadt sehr wenige Lehrstellen an.

Wir bitten den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

Ist der Gemeinderat bereit,

1. alle Möglichkeiten, die der Investitionsbeitrag des Bundes zur Lehrstellenförderung bieten wird, auszunutzen, so mit dem guten Beispiel voranzugehen und damit seine soziale Verantwortung, auch gegenüber den Jugendlichen wahrzunehmen?
2. sicherzustellen, dass diese, aufgrund des Bundesbeschlusses geschaffenen zusätzlichen Ausbildungsmöglichkeiten, pädagogisch verantwortungsvoll durchgeführt und evaluiert werden?
3. die Zahl der Ausbildungsplätze in der Lehrwerkstätte zu erhöhen und dort neue Ausbildungsangebote (z.B. ein Grundausbildungsjahr) anbieten?
4. eigene zusätzliche Mittel zu sprechen, um neue Lehrstellen (für Frauen und Männer) in der Verwaltung und in den städtischen Werken auf das Lehrjahr 97/98, aber auch in den folgenden Jahre zu schaffen?
5. in allen Direktionen unverzüglich zusätzliche Werbe- und Motivationsanstrengungen zu unternehmen, sowie Anreize für die Auszubildenden zu schaffen, um damit ihre Zahl markant zu erhöhen und eine gute Ausbildung zu gewährleisten?
6. das Pensum des gesamtstädtischen Lehrlingsbeauftragten wenn nötig zu erhöhen und auszuweiten, damit dieser seine Aufgabe, entsprechend der erhöhten Lehrstellenzahl, wahrnehmen und die LehrmeisterInnen, sowie Auszubildenden in ihrer Aufgabe unterstützen kann?

### *Begründung der Dringlichkeit:*

Es braucht jetzt einen zusätzlichen Effort. Die Lehrstellen- und Ausbildungssituation hat sich keineswegs entschärft. Im April entscheiden die eidgenössischen Räte über den Investitionsbeitrag zur Lehrstellenförderung. (Die Wirtschaftskommission des Ständerates und die Kommission für Wirtschaft-Bildung-Kultur des Nationalrates haben sich bereits für eine Summe von 60 Millionen ausgesprochen.) Die Bundesbeiträge beziehen sich auf den Zeitraum 1997 bis 1999. Die Vorarbeiten für zusätzliche Ausbildungsplätze und Lehrstellen für das Lehrjahr 1997/98 müssen unverzüglich an die Hand genommen werden können.

Bern, 24. April 1997

*Fraktion SP (Edith Olibet/Walter Christen), Marcel Fankhauser, Andreas Hofmann, Ruth Rauch, Sylvia Spring Hunziker, Franco Sommaruga, René Zimmermann, Leslie Lehmann, Margrit Stucki, Kurt Mäusli, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Irène Marti Anliker, Barbara Geiser, Liselotte Lüscher, Béatrice Stucki, Peter Blaser, Heinz Junker, Elsi Meyer, Esther Kälin Plézer, Oskar Balsiger, Marie Louise Durrer, Barbara Mühlheim*

*Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.*

## **Dringliche Interpellation Michael Jordi (GB): Spezialunterricht im Kindergarten und in der Volksschule**

Im Amtlichen Schulblatt Nr. 4 vom 15. April 1997 veröffentlicht die Erziehungsdirektion die Richtlinien und Grundsätze für die Abwicklung und Kontingentierung des Spezialunterrichts im Kindergarten und in der Volksschule in folgenden vier Bereichen:

- ambulante heilpädagogische Schulung und Betreuung
- Legasthenie und Dyskalkulie
- Logopädie
- Psychomotorik.

Die Gesamtzahl der im Kanton Bern bewilligten Jahreslektionen wird auf 6800 Lektionen plafoniert. Die Zuteilung auf die Träger in einem Einzugsgebiet erfolgt nach dem Richtwert von 0.062373 Lektionen pro SchülerIn. Die Richtlinien werden auf den 1. August 1997 in Kraft gesetzt.

Angesichts dieser beunruhigenden Perspektive stellen wir dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Was bedeutet diese Kontingentierung und Quotenregelung für den Spezialunterricht für die Stadt Bern? Müssen nun aufgrund der SchülerInnenzahlen Lektionen abgebaut werden?
2. Wenn ja, welche Auswirkungen hätte ein Abbau auf die Entwicklungsmöglichkeiten und Stützung von SchülerInnen, die den Spezialunterricht besuchen möchten?
3. Ist die Schuldirektion gewillt, einen allfälligen Abbau zu verhindern und welche Massnahmen werden dazu ergriffen? (z.B. Absprachen mit der Erziehungsdirektion)
4. Ist der Gemeinderat nicht auch der Ansicht, dass eine bedürfnisangepasste Regelung pädagogisch sinnvoller wäre, als lineare Zuteilungen nach SchülerInnenzahl, da auch die soziale Zusammensetzung der Gemeinde völlig verschieden sein kann?

*Begründung der Dringlichkeit:*

Die Dringlichkeit wird mit dem Inkraftsetzungstermin der Richtlinien begründet.

Bern, 24. April 1997

*Michael Jordi (GB), Nico Lutz, Barbara Spörri, Ursula Hirt, Annemarie Sancar, Peter Sigerist, Maria Regli Schmucki, Regula Keller, Luzius Theiler, Sven Baumann, Ursula Rudin, Peter Stucki, Adrian Berthoud, Michael Burri, Silvia Aepli, Ueli Stüchelberger*

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

### **Interpellation Ernst Stauffer (SD): "Maulkorb für Berns Stadtpolizei"**

Mit Erstaunen und Missmut musste man zur Kenntnis nehmen, dass nur noch Regierungsmitglieder Journalisten gegenüber Auskunft geben, um unliebsame Medienberichte zu verhindern. Von Image der Stadt belasten wird von Gemeinderätin Begert u.a. gegenüber dem Bund gesagt. In Wirklichkeit bedeutet das einen Maulkorb für Berns Stadtpolizei. Solche Methoden erinnern an die Praktiken des ehemaligen DDR - Unrechtsstaates.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Ist die Knebelung der Polizeiverantwortlichen wirklich nötig?
2. Hat der Gemeinderat in Sachen Drogenszene ein derart schlechtes Gewissen, dass Journalisten und damit die Bevölkerung nur noch via Zensur orientiert werden?
3. Ist der Gemeinderat, d.h. der Stadtpräsident, der Polizeidirektor und die Fürsorgedirektorin nicht ausgelastet, dass sie sich als Informationschef bez. Informationschefin betätigen?
4. Findet der Gemeinderat nicht auch, ein Gemeinderat oder eine Gemeinderätin sei für ein solches Amt zu gut bezahlt?
5. Glaubt der Gemeinderat nicht auch, eine umfassende, ausführliche, den Tatsachen entsprechende Orientierung durch die Informationsstelle der Stadtpolizei sei besser als eine zensurierte?
6. Der Gemeinderat will mit der Zensur offenbar das Image der Stadt schonen; will er damit auch sein eigenes Image schützen?
7. Ist die konkrete Zensur auch bei andern heiklen Angelegenheiten und Fragen zu erwarten?
8. Ist der Gemeinderat bereit, diesen problematischen und bedenklichen Gemeinderatsbeschluss rückgängig zu machen?

*Begründung der Dringlichkeit:*

Dieser Gemeinderatsbeschluss hat bei den Medien und Medienverantwortlichen ein riesiges Aufsehen erregt. Insbesondere der Präsident des Schweizer Presserates findet diesen Informationsbeschluss des Gemeinderates ein "bedenkliches Vorgehen". Stadtrat und Bevölkerung müssen deshalb sofort und umfassend orientiert werden.

Bern, 24. April 1997

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

*Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat abgelehnt*

**Interpellation Hans-Peter Riesen (SD):  
Pressezensur für die Polizei: Hat der Gemeinderat Angst vor der Wahrheit?**

Laut Pressemeldungen dürfen die Medienfragen im Zusammenhang mit der Berner Drogenszene nicht mehr von den Polizeipressesprechern, sondern vom Gemeinderat beantwortet werden.

Aus dieser Situation ergeben sich an den Gemeinderat folgende Fragen:

1. Haben die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bern kein Anrecht mehr auf eine korrekte Information aus der Presse betreffend Drogenszene?
2. Muss sich die Bevölkerung der Stadt Bern neuerdings nur noch die Meinung des Gemeinderates aufzwingen lassen?
3. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass ein solches Vorgehen die Pressefreiheit einschränkt?
4. Wäre es nicht ehrlicher vom Gemeinderat, etwas gegen die Drogenmisere zu unternehmen, statt sie zu vertuschen oder herunterzuspielen?
5. Stimmt es, dass die Dealer- und damit auch die Drogenszene in letzter Zeit wieder tüchtig angewachsen ist? Wenn ja, was gedenkt der Gemeinderat dagegen zu tun?
6. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass alle Direktionen gleichbehandelt werden? Wenn ja, müsste da nicht jedem Pressesprecher ein Maulkorb umgehängt werden?

Bern, 24. April 1997

*Hans Peter Riesen (SD), Ernst Stauffer, Alfred Jordi, Bernhard Hess, Kurt Rügsegger, Anton Maillard, Hansjörg Wittwen, Marcel Eyer, Adrian Haas, Christoph Müller, Ernst Aebersold*

**Interpellation Sven Baumann (LdU): "Mit Gewalt gegen Bettelei"**

Laut Presseberichten "starten" die Gewerbepolizei und der Cityverband eine "gemeinsame Offensive" gegen die Strassenbettelei. In einem "Merkblatt für die Geschäftsinhaber der Innenstadt" wird den LadeninhaberInnen unter anderem das Recht zugestanden, BettlerInnen "mit angemessener Gewalt" wegzuweisen. Dazu stellen sich folgende Fragen:

1. Was war der konkrete Anlass zu dieser Offensive und zu diesem Merkblatt? Sind Reklamationen von LadeninhaberInnen und/oder Übergriffen von BettlerInnen bekannt geworden? Wenn ja, inwiefern und wieviele?
2. Die Polizei spricht in den Medien von einer "massiven Zunahme" der Bettelei auf Berns Strassen, zum Nachteil von GeschäftsinhaberInnen und PassantInnen. Kann der Gemeinderat diese angebliche Zunahme sowie den Nachteil der LadeninhaberInnen mit konkreten Zahlen beziffern? - Wenn ja, wie beurteilt der Gemeinderat die Zahlen im Vergleich zu denjenigen in andern grösseren schweizerischen Städten?
3. Wie wurde bzw. wird das Merkblatt gestreut? Fand ein Versand statt? Wenn ja, mit welcher Auflage und welchem Adressatenkreis? Wurden bzw. werden begleitende Massnahmen ergriffen, um den Adressaten die Möglichkeiten und Begriffe (z.B. "mit angemessener Gewalt") zu erläutern?
4. Wenn von einem "Start zu einer gemeinsamen Offensive gegen die Strassenbettelei" die Rede ist: welche weiteren Massnahmen sind geplant, in die Wege geleitet oder bereits in die Tat umgesetzt worden?
5. Ist die gestartete Offensive gegen die Strassenbettelei und insbesondere das Merkblatt mit dem Gesamtgemeinderat oder zumindest mit der Fürsorgedirektion abgesprochen worden?
6. Wurde die rechtliche Zulässigkeit und der geplante Inhalt des Merkblatts durch ein internes oder externes Rechtsgutachten vorgängig abgeklärt und überprüft? Auf welche Rechtsgrundlagen stützen sich die Offensive gegen die Bettelei, das Merkblatt und die Wegweisung der

BettlerInnen mit "angemessener Gewalt"? Wie definiert der Gemeinderat den Begriff "Besitzesstörung"?

*Begründung der Dringlichkeit:*

Das Merkblatt hat in den Medien und in der Bevölkerung für einiges Aufsehen, offene Fragen und Verunsicherung gesorgt. Die Streuung des Merkblatts muss verhindert bzw. so schnell wie möglich gestoppt werden.

Bern, 24. April 1997

*Sven Baumann (LdU), Barbara Spörri, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Esther Kälin Plézer, Oskar Balsiger, Marie-Louise Durrer, Nico Lutz, Annemarie Sancar, Regula Keller, Edith Olibet, Luzius Theiler, Ursula Hirt, Maria Regli Schmucki, Peter Sigerist, Ursula Rudin, Peter Stucki, Michael Jordi, Adrian Berthoud*

*Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat abgelehnt*

**Interpellation Fraktion CVP/ARP/FPS (Marcel Eyer):  
Die Billettsteuer für alle gleich handhaben!**

Wie ich aus der Tageszeitung Bund und BZ erfahren habe, bezahlt die IKUR für das Jahr 1997 eine pauschale und reduzierte Billettsteuer.

Im Bericht wird auch erläutert, warum die Steuerschulden nicht mehr von der "IKUR" eingefordert werden im Sinne: "Man schaue in die Zukunft und nicht rückwärts".

Ich ersuche den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Gemeinderat bereit, in Zukunft alle Vereine gleich zu behandeln wie die IKUR?
2. Wieviele % muss die IKUR an Billettsteuern abliefern?
3. Wieviele Vereine schulden die Billettsteuern bis Ende 1996 noch?
4. Ist der Gemeinderat bereit, den säumigen Vereinen die Billettsteuern auch zu erlassen?

Bern, 24. April 1997

*Fraktion CVP/ARP/FPS (Marcel Eyer ARP), Arnold Bertschy, Konrad Bossart, Kurt Rüegegger, Anton Maillard, Hansjörg Wittwen, Hans Peter Riesen, Jean-Daniel Flückiger, Ernst Stauffer, Thomas Fuchs, Stephan Hügli, Alfred Jordi, Bernhard Hess, Hans Ulrich Gränicher, Rolf Häberli, Peter Linder, Beat Schori, Adrian Haas, Ernst Aebersold, Christoph Müller, Kurt W. Weyermann, Katharina Suter, Annemarie Lehmann*

**Interpellation Barbara Spörri (JA!): Von wegen angemessener Gewalt?**

Die Forderung aus der Polizeidirektion nach einem Bettelverbot bzw. einer Handhabe, um BettlerInnen wegzuweisen ist alles andere als neu. Der Vorschlag für ein Bettelverbot kam bereits im November 1993 vom Polizeidirektor selber. Weder der Gemeinderat noch der Kanton Bern waren bereit, die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen zu schaffen.

Anschliessend sahen sich die SVP, die Schweizer Demokraten und die Freiheitspartei auf den Plan gerufen. In der Wahlkampfphase vor den Stadtratswahlen 1996 versuchten sie mit allen Mitteln, eine Initiative für ein Bettelverbot zu lancieren. Nach einigem medialen Getöse stellt sich heraus, dass eine solche Initiative rechtlich nicht möglich ist. Die SVP beginnt statt dessen euphorisch mit dem Sammeln von Petitionsunterschriften für eine saubere Innenstadt ohne Bettler. Selbstsicher wurden zehntausend Unterschriften angekündigt. Eingereicht wurden gerade mal weniger als dreitausend. Fazit der SVP: Ein Bettelverbot stosse nicht gerade auf eine hohe Akzeptanz.

Nachdem alle Versuche gescheitert sind, eine gesetzliche Grundlage für ein Bettelverbot zu schaffen, scheint die Polizeidirektion zu ganz neuen Erkenntnissen gekommen zu sein: Plötzlich behauptet die Gewerbepolizei, für eine Wegweisung von Bettlern, allenfalls auch mit "angemessener Gewalt", brauche es gar keine neue rechtliche Grundlage. In einem Merkblatt werden GeschäftsinhaberInnen der Innenstadt gleich auch noch aufgefordert, der Polizei diese Aufgabe abzunehmen.

Der neuste Vorschlag aus der städtischen Polizeidirektion stellt einen weiteren untauglichen Versuch dar, soziale Probleme auf eine repressive Art und Weise zu lösen. Es entsteht zusätzlich eine gefährlich unklare Situation, weil der Begriff "angemessene Gewalt" mehr als missverständlich ist. Eskalationen sind vorprogrammiert und die Polizei darf sich zusätzlich noch mit teilweise legalen bzw. illegalen Handgreiflichkeiten in der Innenstadt beschäftigen.

In diesem Zusammenhang frage ich den Gemeinderat:

1. Wer hat die Ausarbeitung und Veröffentlichung des Merkblattes für die Geschäftsinhaber der Innenstadt veranlasst? Hatte der Gemeinderat vor der Veröffentlichung Kenntnis vom besagten Merkblatt?
2. Was ist gemäss der Polizeidirektion unter "angemessener Gewalt" zu verstehen? Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass die Aufforderung zur Anwendung von "angemessener Gewalt" von den Adressaten als Blanko-Cheque für Tätlichkeiten gegenüber BettlerInnen verstanden werden könnte?
3. Welche Massnahmen hat der Gemeinderat ergriffen bzw. wird er ergreifen, um die gefährlich unklare Situation zu klären?

Bern, 24. April 1997

Begründung der Dringlichkeit:

Durch das mehr als missverständliche Merkblatt ist bezüglich dem Aufenthalt in Teilen des öffentlichen Raumes eine gefährlich unklare Situation entstanden. Diese bedingen einer umgehenden Klärung.

*Barbara Spörri (JA!)*, Nico Lutz, Michael Jordi, Ursula Hirt, Regula Keller, Annemarie Sancar, Peter Sigerist, Maria Regli Schmucki, Ursula Rudin, Peter Stucki, Luzius Theiler

Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat abgelehnt.

### **Interpellation Andreas Hofmann (SP):**

#### **Verwendung des Ökofrankens des Eidg. Turnfests zugunsten des Nordquartiers - Entscheid durch eine einzige Interessengruppe?**

In verdankenswerter Weise haben die Organisatoren des Eidg. Turnfests (OG ETF 96) beschlossen, einen Franken, einen sogenannten Ökofranken auf jede Festkarte zu schlagen und den Erlös den am meisten von den Umtrieben des Festes betroffenen Quartieren zukommen zu lassen. Im Vordergrund stand das Nordquartier, resp. die Umgebung Wankdorf/Allmend. Die Summe belief sich auf rund 100'000 Franken. Zusätzlich sei an dieser Stelle den Verantwortlichen für die Anstrengungen zur Verschonung der angrenzenden Quartiere vor dem MIV gedankt.

Gemäss "Bund" vom 1.7.96 wurden drei Adressaten vom OK ETF aufgefordert, Vorschläge für die Verwendung dieses Geldes zu machen:

- Der Gemeinderat der Stadt Bern.
- Der Leist Bern Nord (LBN).
- Der Verband der Quartier- und Gassenleiste der Stadt Bern und Umgebung (VQGL)

Als einzige Gruppierung unter diesen drei lässt sich der LBN klar dem Nordquartier zuordnen. Sein Verwendungsvorschlag für das Geld ist denn auch berücksichtigt worden. Es ist nicht abzustreiten, dass der LBN, allerdings neben anderen Vereinigungen (Quartierforum Bern Nord, Nordquartier zum Läbe, Ovaler Tisch, SP Bern-Nord, usw.), auch einen Teil der Interessen des Quartiers vertritt. Mit dem "Dialog Nordquartier" steht zusätzlich eine Organisation zur Verfügung, die im Quartier sehr breit (der LBN ist Mitglied) abgestützt ist. Es stellt sich die Frage, weshalb sich das OK ETF nur an eine einzige für das Quartier tätige Organisation gewandt hat. Es gibt zwei Möglichkeiten:

- Das OK ETF hat gar nicht gewusst, dass der LBN nicht das gesamte Quartier repräsentiert. Das wäre durchaus verständlich, existiert der LBN doch schon über 100 Jahre, andere Gruppierungen dagegen erst seit den 80er und 90er Jahren.
- Das OK ETF hat bewusst eine einzelne Organisation bevorzugt, um beispielsweise eine sportfreundliche Verwendung der Gelder zu gewährleisten.

Wie dem auch sei, es geht in dieser Interpellation nicht darum, dem OK ETF das Recht abzusprechen, eine spezielle Gruppierung zu begünstigen.

Vielmehr geht es um die Rolle, die der Gemeinderat in dieser Angelegenheit gespielt hat. Er ist dabei an die Richtlinien zur Quartierpartizipation von 1986 gebunden, aus welchen klar hervorgeht, dass die Leiste die Quartiere nicht allein repräsentieren. Es ist unterdessen auch bekannt geworden, dass der Betrag von rund Fr. 100'000.- an die Stadtkasse eingezahlt worden ist. Der Gemeinderat ist also beauftragt, die vom LBN gewählte Verwendung des Geldes zugunsten der Sportanlagen Spitalacker vorzunehmen. Insgesamt handelt es sich also nicht bloss um eine private Angelegenheit.

Deshalb wird der Gemeinderat höflich gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Als er, zusammen mit den erwähnten Leist-Organisationen, zu einer Stellungnahme zur Verwendung der Gelder aufgefordert wurde: Hat er das OK ETF darauf aufmerksam gemacht, dass das Nordquartier so nicht angemessen angefragt wurde? Ist im ganzen Ablauf jemals die Frage nach der Repräsentanz aufgeworfen worden?
2. Hat der Gemeinderat selbst auch Vorstellungen entwickelt, wie das Nordquartier am besten für die erlittenen Störungen zu entschädigen sei?
3. Ist er der Meinung, das Gebiet Spitalacker sei vom Eidg. Turnfest besonders betroffen und deshalb zu Recht berücksichtigt worden?
4. Gibt es in der Stadt einen, über den üblich hinausgehenden Geldmangel in bezug auf Ausbau und Unterhalt von Sportanlagen? Mit anderen Worten: reichen die budgetierten Beträge nicht aus, um die städtischen Sportanlagen auf einem angemessenen Stand zu halten? Wenn ja, was passiert bei vergleichbaren städt. Sportanlagen, die nicht das Glück haben, einen Sonderbeitrag zu erhalten?

Bern, 24. April 1997

*Andreas Hofmann* (SP), Heidi Flückiger Ehrenzeller, Béatrice Stucki, Heinz Junker, Walter Christen, Ruth Rauch, Peter Blaser, Elsi Meyer, Margrit Stucki, Esther Kälin Plézer, Edith Olibet, Marie-Louise Durrer, Marcel Fankhauser, Liselotte Lüscher, Edith Lörtscher, Andreas Krummen, René Zimmermann, Leslie Lehmann, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim

### **Interpellation Raymond Anliker (SP): Verkehrs- und Parkierchaos um Unitobler**

Zunehmend leiden die Anwohner/-innen rund um UNITOBLER unter den chaotischen Verkehrs- und Parkierverhältnissen, die dieses sehr publikumsintensive Hauptgebäude der Phil. hist. und RWW-Fakultäten verursacht. Muesmattstrasse und Lerchenweg sowie andere anliegende Strassen und Wege haben Frequenzen wie Hauptverkehrsachsen; dauernder Suchverkehr sowie wild abgestellte Fahrzeuge gefährden die Sicherheit der Kinder und beeinträchtigen die Lebensqualität der Anwohner/-innen massiv.

Ich bitte deshalb den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche verkehrsberuhigenden Massnahmen sind für das betroffene Gebiet vorgesehen?
2. Welche Strassen(-teilstücke) könnten allenfalls für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, damit die Situation nachhaltig entschärft wird?
3. Wird im erwähnten Gebiet eine häufigere Kontrolle des ruhenden Verkehrs durchgeführt als in anderen Teilen des Quartiers?
4. Wurden die erwähnten Missstände mit der Universität besprochen? Wenn ja: mit welchem Resultat? Wenn nein: werden solche Absprachen in Erwägung gezogen?

Bern, 24. April 1997

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

## **Interpellation Bernhard Hess (SD): Geschützte Wohlfahrtsinstitutionen sollen in Bern weiterhin Geldsammelaktionen durchführen - Gewerbs- und bandenmässiges Betteln fragwürdiger Organisationen soll verboten werden**

Ein Beispiel aus der Berner Innenstadt: Mitglieder der iranisch-moslemischen Studentenvereinigung treten gegenüber Passanten in aufdringlicher, arroganter und hartnäckiger Art und Weise auf. Aus Angst vor möglichen Repressionen verzichten die betroffenen Personen auf eine Klage bei der Gewerbe Polizei.

Um den Spendefluss zu beschleunigen, warten die Mitglieder der Studentenvereinigung mit erschreckendem Bildmaterial auf. Die Seriosität dieses Bildmaterials ist nicht überprüfbar, es dient aber einzig und alleine dazu, die Spendenfreudigkeit der kontaktierten Personen zu erhöhen. Ausserdem werden die Vorschriften über die Geldsammelaktionen missachtet.

Die Zentralstelle für Wohlfahrtsunternehmungen in Zürich erteilt nach eingehender Prüfung anerkannten Institutionen die ZEWO-Schutzmarke. Die geschützten Wohlfahrtsinstitutionen haben sich zudem an strenge Vorschriften zu halten. Einem Gesuch der iranisch-moslemischen Studentenvereinigung konnte die Zentralstelle für Wohlfahrtsunternehmungen nicht entsprechen, weil sich die fragwürdige Organisation geweigert hat, die Bilanzen und Tätigkeitsberichte offen darzulegen.

Aufgrund dieser undurchsichtigen Machenschaften dieser und anderer Organisationen, frage ich den Gemeinderat an, ob solche und ähnliche skrupellose Geldsammelaktionen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern nicht sofort zu verbieten sind?

### *Begründung der Dringlichkeit:*

Im Kanton Aargau wurde kürzlich ein Postulat überwiesen, welches die illegalen Geldsammlungen fragwürdiger Organisationen unterbinden soll. Auch in unserer Stadt wird leider in letzter Zeit das Vertrauen gutmütiger Bürgerinnen und Bürger durch solche und ähnliche illegale Machenschaften missbraucht.

Bern, 24. April 1997

*Bernhard Hess* (SD), Hans Peter Riesen, Ernst Stauffer, Alfred Jordi, Marcel Eyer, Hansjörg Wittwen, Kurt Rüegegger, Jean-Daniel Flückiger

Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat abgelehnt

Schluss der Sitzung: 21.50 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Martin Frick*

Der Protokollführer: *Daniel Hostettler*