



Genehmigt 16. Januar 2003

Protokoll Nr. 57

Sitzung von Donnerstag, 21. November 2002, 20.30 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin Annemarie Sancar-Flückiger

Anwesend:

Hans Peter Aeberhard	Rolf Häberli	Lydia Riesen
Michael Aebersold	Ueli Haudenschild	Simon Röthlisberger
Raymond Anliker	Kurt Hirsbrunner	Heinz Rub
Thomas Balmer	Stephan Hügli	Erich Ryter
Oskar Balsiger	Natalie Imboden	Sabine Scharrer
Vinzenz Bartlome	Urs Jaberg	Doris Schneider
Christof Berger	Daniele Jenni	Beat Schori
Peter Bernasconi	Michael Jordi	Rolf Schuler
Dieter Beyeler	German Kalbermatten	Miriam Schwarz
Margrith Beyeler-Graf	Daniel Kast	Rudolph Schweizer
Peter Blaser	Markus Kiener	Sylvia Spring Hunziker
Markus Blatter	Margareta Klein-Meyer	Ernst Stautffer
Jsabelle Blunschy Scheidegger	Andreas Krummen	Michael Straub
Christine Bosshardt	Peter Künzler	Barbara Streit-Stettler
Peter Bühler	Annemarie Lehmann	Ueli Stüchelberger
Walter Christen	Liselotte Lüscher	Béatrice Stucki
Anna Coninx	Markus Lüthi	Margrit Stucki-Mäder
Conradin Conzetti	Anton Maillard	Hans-Ulrich Suter
Marie-Louise Durrer	Mario Marti	Katharina Suter
Martina Dvoracek	Corinne Mathieu	Margrit Thomet
Andreas Flückiger	Christian Michel	Catherine Weber
Rudolf Friedli	Erik Mozsa	Thomas Weil
Verena Furrer-Lehmann	Christoph Müller	Kurt W. Weyermann
Hans Ulrich Gränicher	Rosmarie Okle Zimmermann	Beat Zobrist
Guglielmo Grossi	Ruth Rauch	Andreas Zysset

Entschuldigt:

Rudolf Keller	Philippe Müller	Max Suter
Barbara Mühlheim		

Vertretung des Gemeinderats:

Adrian Guggisberg
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Edith Olibet
Kurt Wasserfallen

Ratssekretariat:

Jürg Stampfli

Stadtkanzlei:

Irène Maeder van Stuijvenberg

Inhaltsverzeichnis

Protokoll Nr. 57	1489
6 Schutz der Bewohnerinnen und der Bewohner der Unteren Altstadt und der Matte vor Immissionen; Bericht an den Stadtrat gem. Artikel 58 GO	1491
7 Motion Felix Adank (DA): Ehrenrettung einer grossen Künstlerin und ihrer Kunst (Oppenheim-Brunnen); Abschreibung	1493
8 Motion Fraktion FDP (Kurt W. Weyermann/Thomas Balmer): Wohnen in Bern-Bümpliz – Tieferlegung der Bahnlinie BN beim Übergang Brünnenstrasse und Kompensation allfälliger Investitionskosten; Abschreibung.....	1494
15 Kleine Anfrage Fraktion SVP/JSVP (Thomas Fuchs, SVP): Wie viele Millionen kosten die Platzplanungen und Platzgestaltungen in der Stadt Bern die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler in den letzten Jahren?.....	1500
16 Kleine Anfrage Ernst Stauffer (ARP): Wieder Aschenbecher bei den Tram- und Bushaltestellen	1502
9 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissbühl).....	1502
10 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde)	1505
11 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine)	1506
12 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 6 (Bümpliz Bethlehem)	1507
Eingänge	1516

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

6 Schutz der Bewohnerinnen und der Bewohner der Unteren Altstadt und der Matte vor Immissionen; Bericht an den Stadtrat gem. Artikel 58 GO

Sprecher PVK *Thomas Balmer* (FDP): Der Bericht des Gemeinderats zum Schutz der Unteren Altstadt und der Matte vor Immissionen ist ein Zwischenbericht, da die Massnahmen zur Beruhigung noch nicht abgeschlossen sind. Zurzeit sind Einsprachen noch pendent. Wir nehmen jedoch diesen Bericht als Zwischenbericht zur Kenntnis.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GB/JA!/GPB spricht *Doris Schneider* (GB): Wir nehmen von diesem vorliegenden Bericht Kenntnis. Das ist nun der 4. Zwischenbericht seit der zurückgewiesenen Ergänzung der Bauordnung. Der Bericht kann unter dem Motto „1 Schritt vorwärts und 2 Schritte zurück“ zusammengefasst werden. Vor 1½ Jahren haben wir in diesem Saal zum 3. Zwischenbericht beschlossen: „Falls das Nachtfahrverbot jedoch nicht die gewünschte Wirkung bringt, müssen weitere Massnahmen geprüft und angeordnet werden. Der Gemeinderat legt dem Stadtrat in 1 Jahr einen Bericht vor.“ Wir bestellten also damals einen Bericht über die Wirkung des Nachtfahrverbotes. Vor uns liegt kein Bericht über die Wirkung des Nachtfahrverbotes, da es nicht eingeführt wurde. Das Nachtfahrverbot ist beim Bundesrat hängig. Heute beschäftigt uns wie eh und je der bodenlose Verkehrslärm in der Matte. Die Fenster können nicht mehr offen gelassen werden, der Verkehr ist tagsüber sehr intensiv, das Verbot wird missachtet, Kolonnen von Autos bewegen sich durch die Gasse und auch der Nachtverkehr ist sehr intensiv. Die Umerziehung durch die vorliegenden Massnahmen hat nicht funktioniert. Das Nachtfahrverbot wurde nicht einmal als Versuchsbetrieb eingeführt. Das wegen einer einzigen Person, wegen Jimmy Hofer. Unterdessen blieben jedoch die Bewohnerinnen und Bewohner der Matte nicht untätig. Neu in der Diskussion um die Lösung der Verkehrslawine im Aarquartier ist die Vorlage „Sackgasse Matte“. Sie wurde kürzlich von der Öffentlichkeit vorgestellt und befindet sich momentan in Vernehmlassung bei der Quartierbevölkerung, aber auch als Vorschlag beim Gemeinderat. Es geht darum, die Aarstrasse mit Pollern abzusperren und beim Zähringer eine Schleife zu bilden. Mit baulichen Massnahmen und einer anderen Verkehrsführung soll eine radikale Reduktion des Durchgangsverkehrs bewirkt werden. Die Verzweiflung der Mattenbevölkerung geht heute aber so weit, dass man Bürgerwehrguppen bilden will, die selber für Ruhe und Ordnung sorgen sollen. Ich bin froh, dass durch diesen Zwischenbericht wieder einmal öffentlich auf diese Situation hingewiesen werden kann. Das Nachtfahrverbot ist also immer noch hängig und der Bericht darüber liegt noch nicht vor. Der Stadtrat erwartet nach dem rechtskräftigen Entscheid zum Nachtfahrverbot einen neuen Bericht vom Gemeinderat über das weitere Vorgehen in der Matte. Die PVK muss auf dem Laufenden gehalten werden; das Geschäft zur Ergänzung der Bauordnung bleibt pendent. „Sackgasse Matte“ muss geprüft werden. Wenn nötig wird ein Vorstoss eingereicht. Die Polizei sollte die unerlaubten Verkehrsströme wieder kontrollieren und in der Nacht vermehrt präsent sein. Der Tagesbetrieb der Buslinie muss eingeführt werden. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist auch im Interesse der Lärmbekämpfung. Unsere Fraktion nimmt den Zwischenbericht zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Gemeinderat, sich der Matte weiterhin

und vermehrt zuzuwenden, sich für die Ruhe der Quartierbevölkerung bei Bund und Kanton einzusetzen.

Für die Fraktion CVP/ARP spricht *German Kalbermatten* (CVP): Die Untere Altstadt und die Matte sind seit jeher ein attraktives Wohnquartier. Aber wie an keinem anderen Ort der Stadt treffen hier auf engstem Raum die verschiedensten Interessen der Bewohner, der Gewerbetreibenden und der Fussgänger aufeinander. Die einen wollen eine Flanierzone, andere genügend Parkplätze, eine freie Zufahrt oder kein automobiles Nachtleben. Von allen Seiten wird gedroht und gefordert. Unsere Fraktion vermisst hier eine starke, zielstrebige und gezielte Führung seitens des Gemeinderats. Unser Fazit: Ausser Spesen nichts gewesen. Die Untere Altstadt wird trotz des Gewerbes immer noch als idealer Wohnort betrachtet. Ganz wichtig sind für uns Sicherheit und Sauberkeit. Die Bewohnerinnen und Bewohner und alle, die ihren Lebensunterhalt dort verdienen, müssen sich in ihrem Umfeld sicherer fühlen. Eine Reduktion der Immissionen muss weiter angestrebt werden. Zum Wohnquartier Untere Altstadt gehört aber auch eine vernünftige Verkehrspolitik. Mobilität, Wohnen und die Anliegen des Gewerbes müssen unter einem Hut gebracht werden. Lösungsvorschläge waren vorhanden, wurden aber bedauerlicherweise abgelehnt. Wir standen damals für eine Änderung der Bauordnung ein. Nur so wären die Immissionen reduziert worden. Am 21. Juli 2001 war in der Beilage zur Brünnenzeitung zu lesen: "Alle können gewinnen." Das war eine Aussage des Direktors PVT. Ich möchte vom Gemeinderat wissen, wer bereits gewonnen hat? Wer wird noch gewinnen? Was heisst, dass alle gewinnen können? Unsere Fraktion vermisst also eine starke Führung, die diese Probleme gemeinsam mit den Betroffenen der Untere Altstadt und der Matte bespricht und löst. Ein Nebeneinander muss möglich sein. Wir sind mit dem Bericht nicht zufrieden.

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Rudolf Friedli* (JSVP): Ich kann meinem Vorredner nicht zustimmen, wenn er sagt, dass die Matte seit jeher ein beliebtes Wohnquartier sei. Früher war das nämlich ein Armenquartier, da es ständig überschwemmt war. Für die Verbesserung der Situation in der Matte verspricht man sich sehr viel vom Nachtfahrverbot und den damit zusammenhängenden Parkfelderern entlang der Aarstrasse. Alle anderen Massnahmen wurden bereits umgesetzt und zeigen Wirkung, wie aus dem Bericht zu entnehmen ist. Deshalb nehmen wir diesen Bericht positiv zur Kenntnis. Wenn das Nachtfahrverbot und die Nachtparkfelder eingeführt sein werden, werden keine weiteren Massnahmen zur Reduktion der Immissionen mehr nötig sein. Dann wird es nur noch darum gehen, die getroffenen Massnahmen konsequent zu kontrollieren und durchzusetzen. In der Matte und in der Unteren Altstadt gab es schon immer ein Nebeneinander von Werken, Wohnen und Nachtleben. Das ist bei uns auch so erwünscht. Es soll nur noch darum gehen, ein Gleichgewicht wieder herzustellen. Das Nachtleben sollte zu Gunsten der Wohnqualität etwas vermindert werden. Die Anwohnerschaft sollte aber nicht zu Lasten von Nachtleben und Gewerbe übermässig geschützt werden. Wenn man im Zentrum wohnen will, muss man auch etwas tolerant sein. Ein ganz anderer Ansatz liefert das Projekt „Sackgasse Matte“. Damit müsste man das bisherige Vorgehen überdenken und die Parkplätze nicht mehr verschieben. Die Leute fahren ja dorthin, um etwas zu erledigen.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Sie vermissen eine starke Führung, German Kalbermatten. Aber es liegt nicht am Gemeinderat, wenn das Nachtfahrverbot nicht eingeführt wurde. Wir haben mehrere Foren durchgeführt und haben mit den Einsprechern diskutiert. Bis auf Jimmy Hofer haben alle die Einsprache zurückgezogen. Wir wollen das Nachtfahrverbot, aber wir wissen nicht, wann der Bundesrat entscheiden wird. Dieses Geschäft ist dort schon lange hängig, aber es ist leider nicht erste Priorität. Das Verbot wird heute von sehr vielen Leuten

missachtet. Die Durchfahrt wäre ja eigentlich nur den Zubringern gestattet. Doch es kann praktisch nicht kontrolliert werden. Wir haben zwar planerische Massnahmen ergriffen, doch in einem Rechtsstaat muss man die Rechtsmittel akzeptieren. Das neue Projekt „Sackgasse Matte“ finde ich spannend. Doch auch das wird nicht ganz einfach sein. Das würde zwar das Durchfahrtsproblem lösen, auch für andere Quartiere wie Dalmazi und Marzili. Es ist bestimmt ein attraktives Modell. Doch dort hat es sehr viel Gewerbe, das auf Schwertransport angewiesen ist. Deshalb wird es bestimmt sehr schwierig sein, dieses Projekt mehrheitsfähig zu gestalten. Wir wären bereits zufrieden, wenn wir den Bundesrat dazu bringen könnten, endlich einen Entscheid zu fällen. Dann könnte man mit Kurt Wasserfallen diskutieren und ihn dazu bringen, dass Nachtfahrverbot besser zu kontrollieren. Das ist kein Vorwurf, doch eine Kontrolle über eine derart lange Strecke ist sehr aufwendig und benötigt viel Personal. Momentan hat nur der Einsprecher gewonnen. Wenn der Bundesrat entschieden haben wird, gewinnen vielleicht alle anderen. Auf jeden Fall gewinnen alle, wenn die Matte als Wohn-, Geschäfts- und Unterhaltungsquartier und nicht als Rennstrecke dasteht.

Einzelvoten

Doris Schneider (GB): Rudolf Friedli, die Sackgasse muss ganz klar mit Nachtfahrverbot eingeführt werden. Es ist nicht so gemeint, dass das Quartier nachts ein Parkfeld bleibt. Alexander Tschäppät, sie könnten ja Kurt Wasserfallen dazu bringen, mehr Kontrollen durchzuführen. Und da ja beide, Kurt Wasserfallen und Alexander Tschäppät, auf Bundesebene tätig sind, könnten sie doch den Bundesrat ermuntern, endlich zu entscheiden.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats.

7 Motion Felix Adank (DA): Ehrenrettung einer grossen Künstlerin und ihrer Kunst (Oppenheim-Brunnen); Abschreibung

Antrag Nr. 166

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Felix Adank (DA): Ehrenrettung einer grossen Künstlerin und ihrer Kunst (Oppenheim-Brunnen) abzuschreiben.

Sprecher PVK *Guglielmo Grossi* (SP): Die PVK hat das Geschäft geprüft und stimmt dem Antrag des Gemeinderats zu. Die vom Stadtrat bereits beschlossenen Massnahmen auf dem Waisenhausplatz erfüllen die Forderungen der Motion Adank weitgehend. Darum stimmt die PVK dem Abschreibungsantrag einstimmig zu.

Beschluss

Die Abschreibung ist unbestritten.

8 Motion Fraktion FDP (Kurt W. Weyermann/Thomas Balmer): Wohnen in Bern-Bümpliz – Tieferlegung der Bahnlinie BN beim Übergang Brünnenstrasse und Kompensation allfälliger Investitionskosten; Abschreibung

Antrag Nr. 167

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Fraktion FDP vom 30. März 2000 abzuschreiben.

Sprecher PVK *Thomas Balmer* (FDP): Bümpliz hat mit seinen 2 Bahnlinien ein sehr gutes öV-Netz. Es hat jedoch die trennenden Linien der Gleise und den Lärm als Nachteile. Die Quartiere Bümpliz und Bethlehem werden mit dem zunehmenden Verkehr der S-Bahn und der Fernlinie durch die Barriere mehr als zur Hälfte geschlossen bleiben. Das bedeutet, dass die Barriere 12 Stunden pro Tag unten sein wird und 12 Stunden pro Tag oben. Damit werden diese 2 Quartierhälften getrennt. Die Tieferlegung der Gleise würde aber auch die Siedlungen, die entlang der Gleise angeordnet sind, vom Lärm entlasten, und der interne Verkehr würde aufrechterhalten werden. Eine Fussgängerunterführung ist schon aus Sicherheitsgründen unakzeptabel. Die PVK hält mit dem Stichtentscheid des Präsidenten an der Motion fest und bittet den Gemeinderat, an weiteren Verhandlungen festzuhalten. Bümpliz hat es verdient, dass der Übergang Brünnenstrasse bleibt. Deshalb bitten wir, die Abschreibung abzulehnen. Die QBB hat auch so beschlossen.

Kurt Weyermann (FDP): Ich bitte, diese Motion nicht abzuschreiben. Momentan ist noch eine Petition im Gange, die sehr gut läuft. Sie wird von allen Parteien von Bümpliz unterstützt. Dieser Bahnübergang ist seit Jahrzehnten ein Problem für Bümpliz, und es ist unverständlich, warum sich der Gemeinderat nicht schon lange mit einer Verbesserung dieser Situation befasst. Diese Bahnlinie trennt Bümpliz und Bethlehem. Wenn wir aber diese Bahnlinie zu einer Doppelspur ausbauen, wird dieser Bahnübergang sehr oft geschlossen sein. So wird von gewissen Strömungen die Meinung vertreten, dass wenn diese Barriere 12 Stunden pro Tag geschlossen sein wird, man diese eigentlich ganz geschlossen lassen könnte. Auch der Gemeinderat hat bis jetzt noch keinen einzigen Lösungsvorschlag gemacht. Wenn wir heute Abend diese Motion abschreiben, lassen wir die Bevölkerung von Bümpliz und Bethlehem im Stich. Ich möchte auch noch anfügen, dass wir mit einer Nicht-Abschreibung noch nichts vergeben. Der Doppelspurausbau sowie die S-Bahn-Station werden ohnehin erst gebaut, wenn das ganze Überbauungsprozedere in Brünnen vorbei sein wird.

Vertreter PVK-Minderheit *Oskar Balsiger* (SP): Die PVK war sich da nicht so einig. Ein Stichtentscheid des Präsidenten war nötig. Wir möchten die Trennwirkung der Strassen und somit den Verkehr auf der Brünnenstrasse reduzieren. Die Tieferlegung der Bahn und die damit verbundene freie Fahrt auf der Brünnenstrasse läuft dem jedoch zuwider. Das würde eine Leistungssteigerung und somit die Trennwirkung fördern. Auch der Lärmschutz in den Quartieren wäre auf günstigere Art zu erreichen als durch eine Tieferlegung. Das wäre ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Wenn es schon eine Unterführung geben soll, dann für Velofahrer und Fussgänger.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GB/JA!/GPB spricht *Doris Schneider* (GB): In dieser Vorlage geht es um Prioritätensetzung. Ein Doppelspurausbau der Bahnlinie à Niveau mitten durch ein Wohngebiet ist für die dort lebende Bevölkerung unzumutbar. Die Drohung, dass die S-Bahn-Station nicht

ausgebaut werden und somit Brünnen gefährdet würde entspricht einer Sachzwangspolitik, der wir nicht zustimmen können. Es gilt da grundsätzlich zu opponieren. Das umso mehr, weil in anderen Quartieren die Bahn auch à Niveau fährt und da auch auf Doppelspur ausgebaut werden soll. Wir lassen uns weder von dem privaten noch von dem öffentlichen Verkehr das Quartierleben zerstören. Unser Nein zur Abschreibung ist kein negatives Signal bezüglich Ausbau des öV, sondern ein positives Signal zur Unterstützung des Widerstandes der Bevölkerung auch in anderen Quartieren. Die Stadt soll einen wiederholten Anlauf nehmen, nochmals Verhandlungen führen, Veränderungen der Rechtsgrundlage beim Bund bewirken oder sonst selbst in die Taschen greifen. Diese Tieferlegung mit flankierenden Lärmschutzmassnahmen gehört zur ersten Priorität, wenn es vermehrt um Schnellbahnlinien gehen soll, die durch Wohnquartier führen sollen. In diesem Sinne ist unsere Fraktion gegen die Abschreibung dieser Motion.

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Conradin Conzetti* (GFL): Ich dachte zuerst, die Tieferlegung der S-Bahn sei ein gute Sache. Doch nach Diskussionen in unserer Fraktion bin ich zur entgegengesetzten Überzeugung gelangt. Wir unterstützen die Abschreibung. 1. Unsere Fraktion teilt die Einschätzung des Gemeinderats. Der Entscheid gegen die Tieferlegung ist gefallen. Bund und Kanton finanzieren das nicht mit. Deshalb ist es eine Illusion, mit einer Petition dieser Entscheid nochmals in Erwägung zu ziehen. 2. Der Stadt alleine würde das 15 Mio Franken kosten. Das ist uns zu viel. Im Zusammenhang mit den Finanzen spricht man immer wieder von Wünschbarem und von Notwendigem. Notwendig ist diese Tieferlegung nicht, und es ist fragwürdig, ob sie wünschbar ist. 3. Die Barriere ist zu, man muss warten. Was kann das bewirken? Variante 1: Je nach Temperament und Situation kann man sich darüber ärgern. Das erhöht den individuellen Stress und ist nachteilig. Man kann es aber auch dankbar als Moment der Ruhe hinnehmen. Das ist individuell förderlich. Ökologisch ist das irrelevant. Variante 2: Man sucht einen Umweg. Das erhöht den Stress. Es ist also sowohl individuell als auch ökologisch unerwünscht. Variante 3: Man kommt auf die Idee, zu Fuss zu gehen oder das Velo zu benützen. Das ist individuell förderlich und ökologisch erwünscht. 4. Die Verkehrsplanung sollte in die Zukunft schauen und das Einkaufs- und Freizeitzentrum Brünnen berücksichtigen. Es ist ja vorgesehen, denn Brünnenverkehr entweder nördlich oder südlich von Bethlehem/Bümpliz hindurchzuführen. Es ist also erwünscht, dass der Verkehr nicht mitten durch Brünnen geht. Eine Entfernung der Barriere und die Tieferlegung der Bahn würden aber eine unbeschränkte Befahrbarkeit der Brünnenstrasse auslösen. Das fördert den Schleichverkehr von Brünnen quer durch Bümpliz. Das ist von der Bevölkerung in Bümpliz nicht erwünscht. Wir würden es gut finden, wenn der Gemeinderat die Unterführungsvariante für Velo und Fussgänger untersuchen würde. Das sowohl mit Barriere als auch mit Sperrung. Unsere Fraktion stimmt also der Abschreibung zu.

Für die Fraktion SP/JUSO spricht *Margrit Stucki* (SP): Wir haben vorhin gehört, dass wir mit der Nicht-Abschreibung noch nichts vergeben. In unserer Fraktion ist klar, dass 15 Mio Franken zu viel Geld für unsere Stadt sind. Für uns ist aber auch klar, dass die Verkehrsberuhigung Brünnenstrasse mit dem Schulhaus Stapfenacker wichtig ist. Die Forderung der Tieferlegung mit dem Doppelspurausbau ist mehr als 10 Jahre alt. Aus städtebaulicher Sicht ist die Tieferlegung das optimalste, das man herausholen kann. Blöd ist, dass dieser Doppelspurausbau jetzt kommt, wo Bund und Kanton kein Geld mehr haben. Die Bahnlinie trennt Bümpliz von Bethlehem; 13 000 Einwohner auf der einen und 17 000 Einwohner auf der anderen Seite. Hinzu kommen noch Arbeitsplätze und Werkverkehr, auch eine Schule wird abgetrennt. Die Brünnenstrasse und der Bahnübergang sind eine wichtige Fuss- und Veloverbindung. Die Bahn muss hier überquert werden können. Mit dem Doppelspurausbau und der neuen Station Brünnen werden mehr Züge verkehren. Die Barriere wird tagsüber pro Stunde ca. 30 Minuten

geschlossen bleiben. Was gibt es für Varianten? Sie können das auf Seite 3 des Vortrags nachlesen. Die vorgesehene Alternativvariante mit dem Niveauübergang und einer Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr wird nur mit einem riesigen Eingriff in die Quartierstruktur möglich sein und benötigt viel Platz. Es ist auch politisch falsch, die sinnvollste und ökologischste Mobilitätsvariante in der Stadt, nämlich den Fuss- und Veloverkehr, in den Untergrund zu verbannen. Die Variante 2 hat, ausser dem grossen Eingriff auf private Areale, dieselben Nachteile wie die Variante 1. Hinzu kommt noch, dass der Druck auf die sanierte und als Fuss- und Veloweg benützte Abendstrassebrücke zunehmen wird. Bei uns in Bümpliz/Bethlehem ist das ein belastetes und hoch emotionales Thema. Noch im November 2000 hat der Gemeinderat in der Antwort zur Motion erklärt, dass es für den geplanten Doppelspurausbau im Abschnitt Bümpliz-Nord/Niederbottigen nur einen denkbaren und politisch durchsetzbaren Weg gebe: Tieferlegung der Bahn im Bereich Brünnenstrasse und Aufhebung des dort bestehenden Niveauübergangs. Unser Gemeinderat hat sich in verdankenswerter Weise beim Kanton und der BLS eingesetzt, damit sich auch diese für die Tieferlegung einsetzen. Städtebaulich gab es dort also eine grosse Einigkeit. Im Jahr 2001 erarbeitete Emch + Berger im Auftrag der BLS ein Vorprojekt für den Doppelspurausbau. Seither ist bekannt, dass die Mehrkosten ca. 14,3 Mio Franken betragen. Aus der Antwort zu Punkt 2 der Motion, die als Postulat überwiesen wurde, ist ersichtlich, dass der Direktor des Bundesamtes für Verkehr in Aussicht stellte, dass das Projekt „Tieflage“ gestützt auf Art. 56 des Eisenbahngesetzes finanziert werden könne. 41% der Investitionskosten könnten damit vom Bund kommen. So haben wir uns alle in falscher Sicherheit gewiegt. Im Mai 2002 kam dann überraschenderweise der ablehnende Entscheid des Bundes, und nun will auch der Kanton nichts mehr bezahlen. Die Stadt kann aber diese 15 Mio Franken nicht alleine bezahlen. Die Forderung der Motion, mit der BSL Verhandlungen aufzunehmen, ist vorerst erfüllt, da Kanton und BLS mit der Tieferlegung einverstanden waren. Nun fehlt aber die Unterstützung des Bundes. Eine Mehrheit der SP/JUSO-Fraktion wird aus diesem Grund der Abschreibung zustimmen. Aber auch aus Angst, dass mit einer Tieferlegung die Beruhigungsmassnahmen vor dem Schulhaus nicht mehr möglich sein werden. Eine grosse Minderheit in der SP/JUSO-Fraktion wird die Motion nicht abschreiben, da sie mit dem jetzigen Ergebnis nicht zufrieden ist. Im Sinne der CVP-Petition wird im Quartier weiter für die städtebaulich einzig befriedigende und zweckmässige Lösung mit der Tieferlegung gekämpft. Die Forderung der Petition zielt auf eine neue Finanzierung der 15 Mio Franken. Damit die Station Brünnen nicht beeinträchtigt wird, könnte der Doppelspurausbau vorläufig bis kurz vor dem Bahnübergang im Gebiet des Industriegebiets Winterhale gebaut werden. Bis der 1/4-Stunden-Takt eingeführt wird, ist diese Variante machbar. Wir bestätigen, dass diese Station auch ohne Doppelspurausbau im Gebiet Brünnenstrasse gebaut wird. Es hat nur einen Zusammenhang mit dem 1/4-Stunden-Takt. Dieser wird in den nächsten 2 Jahren nicht eingeführt. Eine Minderheit der Fraktion wird diese Motion nicht abschreiben, weil nicht überstürzt irgendetwas investiert oder geplant werden soll. Auf dieser Eisenbahnstrecke wurde nämlich schon zuviel Geld falsch investiert. 3 Beispiele: 1. In Riedbach verzichtete die BLS auf eine Entflechtung Schiene-Strasse, investierte aber für den landwirtschaftlichen Verkehr in Buech in eine Unterführung. 2. Die Bahn hat die Unterführung Niederbottigen saniert, ohne dieses Projekt mit der Umfahrung Niederbottigen zu koordinieren. Dort wird nun mit dem Geld der flankierenden Massnahmen zu Brünnen daneben eine neue Unterführung gebaut. 3. Falls die Stadt in Riedbach in Zukunft Wohnungsbau ermöglichen will, wird sie dort auch die Finanzen für einen nötigen Bahnübergang bereitstellen müssen. Die Fraktion SP/JUSO hat auf Grund dieser Überlegungen eine Stimmfreigabe beschlossen.

Für die Fraktion CVP/ARP spricht *German Kalbermatten* (CVP): Ein grosser Teil der Bewohnerinnen und der Bewohner im Westen ist enttäuscht und kann den Entscheid des Gemeinde-

rats aus städtebaulicher, finanzieller und verkehrstechnischer Sicht nicht nachvollziehen. Auch unsere Fraktion ist enttäuscht, dass der Gemeinderat viel zu früh aufgegeben hat. Im Jahr 1991 wurde klar abgemacht, dass wenn die BLS-Strecke Bern-Neuenburg auf Doppelspur erweitert wird, das Gleis in den bewohnten Zonen in den Boden verlegt wird. Jetzt sollen die Tieferlegungspläne platzen, weil Bund, Kanton, BLS und Dritte sparen möchten. In der Stadtratssitzung des 15. August 2002 hat der Gemeinderat einige Projekte, die in nächster Zukunft in der Stadt realisiert werden sollen, aufgezählt. Das sind alles Projekte, die früher oder später realisiert werden müssen. Doch ich möchte damit klarstellen, dass das Projekt Bahntieferlegung im Westen bereits 1991 als dringend erachtet aber bis heute nicht realisiert wurde. Jetzt werden andere Prioritäten gesetzt. Mit der Tieferlegung eines Teilstückes der Bahn wäre gleichzeitig die dringend nötige Lärmschutzmassnahme realisiert. Mit dem Ausbau der Doppelspur würde der Lärm bestimmt noch zunehmen. Haben nicht auch wir ein Recht auf mehr Wohn- und Lebensqualität? Überall will man die Wohnquartiere aufwerten und macht Lärmschutzwände. Doch bei uns macht man jetzt genau das Gegenteil. Weil Bund und Kanton nicht zahlen wollen, hat der Gemeinderat aufgegeben. Deshalb hat die CVP in der Stadt Bern eine Petition gestartet mit dem Ziel, dass Bund, Kanton, die Stadt Bern und private Investoren nochmals zusammensitzen, über die Bücher gehen und einen Kostenteiler für die fehlenden 15 Mio Franken ausarbeiten, damit diese Tieferlegung doch noch realisiert werden kann. Wir lehnen die Abschreibung der Motion ab.

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Erich Ryter* (SVP): Wir bedauern den Entscheid von Bund und Kanton, die Tieferlegung der Bahnlinie nicht mitzufinanzieren. Margrit Stucki hat gesagt, dass 15 Mio Franken ein grosser Betrag für die Stadt Bern sei. Wir haben hier aber auch schon Projektierungskredite in Millionenhöhe gesprochen. Im Übrigen ist es nicht an uns, hier Varianten auszuarbeiten. Auch unsere Fraktion macht bei dieser Petition mit. Wir werden mit-helfen, sie zu unterstützen und einzureichen, auch wenn gesagt wurde, sie hätte keine grosse Wirkung. Probieren kann man allemal. Wir plädieren für die Nicht-Abschreibung.

Einzelvoten

Peter Bühler (SD): Wenn ich die verschiedenen Voten höre, frag ich mich, ob wir alle über dasselbe sprechen. Der eine will nur noch Fuss- und Veloverkehr, der andere gar keinen Verkehr mehr. Doch was ist mit der Überbauung Brünnen? Wie will man dorthin gelangen? Das wird vom Volk nicht akzeptiert. Für die Planung von Tram Bern West werden jedoch grosszügig Millionen gewährt, obwohl es in weiter Ferne liegt und über 200 Mio Franken kostet. Man sollte dieses Projekt kurz zur Seite schieben und zuerst schauen, dass diese Tieferlegung gemacht wird. Diese Motion darf heute nicht abgeschrieben werden. Ansonsten werden wir uns überlegen, ein erneute Initiative einzureichen.

Christoph Müller (FDP): Ein Punkt ist in dieser Diskussion noch zu kurz gekommen. Vorhin wurde das hohe Lied der Unterführung gesungen. Doch vor noch nicht so langer Zeit haben wir hier im Rat über die Unterführung bei der Muristrasse diskutiert. Damals war es eindeutig, was für eine unzumutbare Situation geschaffen worden wäre. Weshalb sollte dann an dieser Stelle die Situation soviel besser werden? Zu der Barriere, die zur Hälfte der Zeit geschlossen sein wird: Ich glaube nicht, dass auf diesem Schulweg alle Kinder so diszipliniert sind, dass sie immer warten. Es ist sehr wahrscheinlich, dass es dort Unfälle geben wird.

Peter Blaser (SP): Hier wird mit dem Bümpliz/Bethlehem-Syndrom gearbeitet: „Die Armen!“ Hier sind wir aber nicht die Armen. Ich will etwas für Bümpliz, nämlich ein Tram und flankierende Massnahmen. Wer dort sparen will macht mich zornig! Wir haben Anspruch auf eine

Aufwertung unseres Ortes. Doch hier geht es um diese Tieferlegung. Auch diese wäre wichtig für dieses Quartier. Sie ist städtebaulich richtig und schützt vor Lärm. Andererseits bringt diese Tieferlegung den Verkehr herbei. Und so wird der Verkehr immer mehr zum Problem für Bümpliz/Bethlehem. Ich will kein Durchgangsverkehr in Bümpliz/Bethlehem und habe deshalb eine Motion eingereicht, damit Lärmschutzmassnahmen und Verkehrsberuhigung durchgesetzt werden. Das kostet aber viel Geld. Ich hoffe, dass der Kredit durchkommen wird. Unabhängig davon ist es aber sehr schwierig, den Verkehr zu beruhigen, wenn man öffnet. Aus dieser Perspektive ist die Barriere gar nicht so schlecht. Sie hält den Verkehr auf und lässt überlegen, ob man überhaupt mit dem Auto fahren sollen. Man kann ja auch den Bus oder das Velo nehmen. Und es gibt ja auch andere Strecken, um zur Autobahn zu gelangen. Zudem wird eine Umfahungstrasse um Niederbottigen gebaut. Dort wird es eine bequeme Strasse geben. Der Verkehr wird auf die Bottigenstrasse kanalisiert. Über diese Strasse kommt man auch in den Westen. Es gibt also auch andere Durchgänge; man wäre nicht einfach vom Verkehr abgeschnitten. Eine Nicht-Abschreibung wäre eine Willenskundgebung, die der Stimmungslage in der Bevölkerung entsprechen würde. Damit würde man aber auch die Planungsklarheit verhindern. Die Stadt kann sich diese 14 Mio Franken nicht leisten. Es müssen entweder Bund oder Kanton bezahlen. Beide werden aber nicht bezahlen. Wir haben das innerhalb der PVK diskutiert. Aus diesem Grund bin ich für eine Abschreibung. Ich will eine Lösung für die Fussgänger und die Velofahrer. Eine Unterführung kann auch so gestaltet werden, dass sie nicht gefährlich ist. Man muss einfach durch sie hindurch sehen können. Ich bin einverstanden, dass die Barriere offen bleibt. Damit kann der Verkehr durchfahren. Mehr braucht es nicht. Ich bitte deshalb, die Motion abzuschreiben.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Auch wenn es chancenlos ist, gegen diese Abschreibung zu kämpfen, möchte ich trotzdem ein paar Fakten aufzählen. Wir sind uns völlig einig, diese Tieferlegung wäre erwünscht gewesen. Wir hatten auch genug Zeit, sie durchzusetzen. Doch es wurde nicht gemacht. Sie können nun die politische Vergangenheit durchforschen und schauen, welche Gemeinderäte und welche Mehrheiten in diesem Rat nicht dafür gesorgt haben, diese Tieferlegung durchzusetzen, als eine Kostenteilung noch möglich gewesen wäre. Nun wurde die Verkehrstrennungsverordnung sistiert, und der Bund bezahlt nicht mehr. Wir haben des Langen und des Breiten mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) verhandelt und haben beim Bundesrat interveniert. Wenn nun nach Eisenbahngesetz der Bund nicht bezahlt, dann bezahlen auch der Kanton und die BLS nicht. Auch ich bedauere diese Tatsachen, denn eine Tieferlegung hätte viele Probleme gelöst. Wenn der Rat eine Tieferlegung will, dann muss er die politische Verantwortung übernehmen und die nach neuen Ausrechnungen des BAV nötigen 20 Mio Franken bezahlen. Man kann diese Priorität so setzen, das wäre ehrlich politisiert. Doch eine Nicht-Abschreibung oder eine Petition sind bloss Augenwischerei. Es ist klar, dass zurzeit kein Geld für solche Projekte zur Verfügung gestellt wird. Da nützen alle Verhandlungen nichts. Sie können nicht eine Auslegeordnung des Bundesrats neu interpretieren. Wenn Sie diese Tieferlegung wollen, dann sprechen Sie diese 20 Mio Franken. Man darf dann einfach nicht zu viel verlangen. Mit 20 Mio Franken kann man die Eisenbahnprobleme in dieser Stadt nicht lösen. Eine Lärmberuhigung wird nicht möglich sein. Doch nur auf diesem Weg ist eine Tieferlegung möglich, alles andere ist nicht ehrlich. Den Status quo beizubehalten ist ein Spiel mit dem Feuer. Die Doppelspur liegt im Interesse des Ausbaus des öV. An und für sich ist der Schienenverkehr gemessen am Individualverkehr kein schlechter Verkehr. Das Nicht-Ausbauen einer dringend notwendigen Doppelspurstrecke würde dazu führen, dass ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt wie Brünnen bedeutend schlechter erschlossen wird. Man muss sich einfach bewusst sein, was man riskieren will und was nicht. Wenn man nichts riskieren will, dann muss man 20 Mio Franken bezahlen. Wir haben am 22. Oktober 2002 mit dem Bundesamt für Verkehr, mit der BLS und mit dem Kanton auf Regierungsratsebene

nochmals verhandelt. Von diesen Partnern wird ganz klar nichts finanziert. Der Bund ist aber bereit, unter gewissen Voraussetzungen eine Velo- und Fussgängerunterführung so zu finanzieren, dass sie die Stadt praktisch nichts kostet. Wir wissen nicht, ob er das muss. Doch er wäre dazu bereit. Doch er ist bestimmt nicht dazu bereit, nochmals über die Mitfinanzierung der Tieferlegung zu diskutieren. Die Motion verlangt, dass nochmals mit der BLS gesprochen wird. Das kann man machen, doch es wird nichts bringen. Die BSL ist bereit, über das Barriereproblem zu diskutieren. Es besteht ja das Problem der langen Schliesszeiten. Wenn man auf Doppelspur umbaut, heisst das nicht, dass die Barriere doppelt so lange geschlossen bleibt. Zum Teil gibt es dann andere Kreuzungspunkte, zum Teil gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Züge fahren zu lassen. Man könnte auch prüfen, ob die Sicherungsanlage optimiert werden könnte. Die ist ja nicht optimiert, da die Barriere relativ früh schliesst. Die Kosten sind bei der Eisenbahninfrastruktur sehr schnell relativ hoch und kostet locker einen 7-stelligen Betrag. Das eisenbahnrechtliche Verfahren bzw. Plangenehmigungsverfahren wird jetzt vorbereitet, und zwar à Niveau. Denn solange niemand bezahlt, ist die Doppelspur à Niveau die einzige Möglichkeit. Es ist also keine Frage des Gemeinderats. Es geschah die grosse Sünde, dass damals, als das Geld noch vorhanden war, nicht gehandelt wurde. Ich hätte politisch keine Mühe damit, wenn der Rat beschliessen würde, dass diese Tieferlegung 20 Mio Franken wert ist. Doch dann muss der Rat auch überlegen, was er für dieses Geld will. Die einen wollen eine Verkehrsberuhigung auf der Brünnenstrasse. Dafür wäre die Barriere ein probates Mittel. Die anderen wollen das Gegenteil. Man muss auch die Konsequenzen einer Tieferlegung der Doppelspur in Bezug auf das Strassennetz und den Verkehr auf der Brünnenstrasse bedenken. Wenn sie Punkt 1 nicht abschreiben, sprechen wir halt noch mal mit der BLS. Doch es ist eine Illusion zu glauben, sie übernehme diese Kosten. Der Bund müsste schon seine Philosophie ändern und bezahlen. Dann würde auch der Kanton bezahlen. Doch mit dieser Petition allein wird sich der Bund, der momentan in grossen finanziellen Engpässen steht, nicht umstimmen lassen. Ich bedaure das auch. Diese Tieferlegung hätte vor 10 Jahren beschlossen werden müssen. Doch damals gab es verschiedene bahnpolitische Gründe, um eine Tieferlegung nicht zu beschliessen. Heute bezahlen wir nun den Preis.

German Kalbermatten (CVP): Wenn ich Alexander Tschäppät richtig verstanden haben, hat der Bund diese Gelder sistiert. Sistieren ist für mich nicht ein endgültiges Nein. Das ist ein Grund mehr, diese Motion nicht abzuschreiben.

Margrit Stucki (SP): Die Linie Bern-Neuenburg kann man nicht mit Bolligen und Ittigen etc. vergleichen. Auf der Linie Bern-Neuenburg fahren täglich mindestens 6 TGV. Bern ist bestimmt stolz, dass der TGV bis hierher kommt. Doch dem müsste man bei Verhandlungen auch Rechnung tragen. Ein TGV der mitten durch die Stadt an einer Barriere vorbeifährt, das gibt es doch nicht in der heutigen Zeit.

Beschluss

Die Abschreibung der interfraktionellen Motion wird vom Rat mit 48 : 22 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt. Die Frist zur Vorlage eines neuen Berichts beträgt 1 Jahr.

- Die Traktanden 15 und 16 vorgezogen. -

15 Kleine Anfrage Fraktion SVP/JSVP (Thomas Fuchs, SVP): Wie viele Millionen kosten die Platzplanungen und Platzgestaltungen in der Stadt Bern die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler in den letzten Jahren?

Antrag Nr. 99

Mit konsequenter Regelmässigkeit werden in der Bundeshauptstadt Platzplanungen in Angriff genommen und dann oft nie oder nur teilweise ausgeführt bzw. um Jahre verschleppt. Die Fraktion SVP und Junge SVP bittet den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wieviel kosteten die Planungen der nachfolgenden Plätze in den Jahren unter der Ägide der rot-grünen Mehrheit bis heute?
 - a. Bundesplatz
 - b. Bärenplatz
 - c. Waisenhausplatz
 - d. Loryplatz
 - e. Viktoriaplatz
 - f. Bellevueplatz
 - g. Casinoplatz
 - h. Münsterplatz
 - i. Bubenbergplatz
 - j. Kornhausplatz
 - k. Bahnhofplatz
 - l. Hirschengraben
 - m. Breitenrainplatz
2. Welche Vorlagen für Platzgestaltungen sind zur Zeit in Arbeit und für welche Plätze?
3. Welche Investitionen und Folgekosten lösen die laufenden oder bereits abgeschlossenen, aber noch nicht realisierten Planungen aus, falls diese realisiert würden?
4. Wie und durch wen sollen diese immens hohen Investitionen bezahlt werden?
5. Wie viele Investitionen kann sich die Stadt Bern realistisch pro Jahr für die Neu- und Umgestaltung von Plätzen leisten bzw. wie viele Mittel stehen dazu in Wirklichkeit zur Verfügung?

Bern, 25. April 2002

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* beantwortet die kleine Anfrage im Namen des Gemeinderats wie folgt: **Zu Frage 1: Bundesplatz**, der Stadtrat hat am 15. Februar 2001 einen Projektierungskredit von Fr. 315 000.00 (exkl. Aufwand zulasten Sonderrechnungen) bewilligt. In diesem Betrag nicht enthalten ist der Stadtanteil an den Kosten des seinerzeitigen Projektwettbewerbs (Fr. 150 000.00). **Bärenplatz**, die Planungsarbeiten für den Bärenplatz wurden zusammen mit der Planung Waisenhausplatz durchgeführt. Planungskosten inkl. Wettbewerb gesamthaft: Fr. 761 000.00. **Waisenhausplatz**, die Planungskosten inkl. Wettbewerb für den Bärenplatz und den Waisenhausplatz betragen, wie erwähnt, gesamthaft Fr. 761 000.00.

Baukosten: Der Kreditantrag für minimale Gestaltungsmaßnahmen liegt dem Stadtrat vor.

Loryplatz (ausgeführt 1996), das ursprünglich vorgesehene Projekt wurde am 1. März 1990 vom Stadtrat zurückgewiesen. 1996 wurden minimale bauliche Massnahmen ausgeführt. Planungskosten: Fr. 97 500.00, Baukosten: Fr. 295 000.00. **Viktoriaplatz**, in den letzten 15 Jahren wurden keine Planungsarbeiten durchgeführt. **Bellevueplatz (ausgeführt 1999)**, Planungskosten: Fr. 10 000.00, Baukosten: Fr. 130 000.00. **Casinoplatz**, Planungskosten: Fr. 349 000.00, Baukosten: Fr. 945 000.00 (Ausführung steht noch bevor) **Münsterplatz**, in den letzten 15 Jahren wurden keine Planungsarbeiten durchgeführt. **Bubenbergplatz**, der Planungskredit ist Gegenstand der Referendumsabstimmung vom 2. Juni 2002.

Kornhausplatz (ausgeführt 1997), Planungskosten: Fr. 120 000.00, Baukosten: Fr. 920 000.00 (nur Gestaltung) **Bahnhofplatz**, der Planungskredit ist Gegenstand der Referendumsabstimmung vom 2.6.2002. **Hirschengraben (ausgeführt 2001 / 02)**, Planungskosten: Fr. 30 000.00, Baukosten: Fr. 370 000.00. **Breitenrainplatz (ausgeführt 1994)**, Planungskosten: Fr. 28 000.00, Baukosten: Fr. 785 000.00

Zu Frage 2:

Für den Bundesplatz wird zurzeit das Bauprojekt erstellt. Die Kreditvorlage soll dem Stadtrat im Herbst dieses Jahres unterbreitet werden.

Weitere Platzprojekte sind nicht in Arbeit.

Zu Frage 3:

Platz	Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Bahnhofplatz¹⁾	Restbuchwert	52 000 000.-	46 800 000.-	42 120 000.-	20 145 865.-
	Abschreibung 10%	5 200 000.-	4 680 000.-	4 212 000.-	2 014 585.-
	Zins 3.9%	2 028 000.-	1 825 200.-	1 642 680.-	785 690.-
	Folgekosten	7 228 000.-	6 505 200.-	5 854 680.-	2 800 275.-
Bundesplatz²⁾	Restbuchwert	1 800 000.-	1 620 000.-	1 458 000.-	697 355.-
	Abschreibung 10%	180 000.-	162 000.-	145 800.-	69 735.-
	Zins 3.9%	70 200.-	63 180.-	56 860.-	27 195.-
	Folgekosten	250 200.-	225 180.-	202 660.-	96 930.-
Casinoplatz	Restbuchwert	945 000.-	850 500.-	765 450.-	366 110.-
	Abschreibung 10%	94 500.-	85 050.-	76 545.-	36 610.-
	Zins 3.9%	36 855.-	33 170.-	29 855.-	14 280.-
	Folgekosten	131 355.-	118 220.-	106 400.-	50 890.-
Bären- / Wai-senhausplatz³⁾	Restbuchwert	4 200 000.-	3 780 000.-	3 402 000.-	1 627 165.-
	Abschreibung 10%	420 000.-	378 200.-	340 200.-	162 715.-
	Zins 3.9%	163 800.-	147 420.-	132 680.-	63 460.-
	Folgekosten	583 800.-	525 420.-	472 880.-	226 175.-

- 1) Die Kosten von 52 Mio. Franken teilen sich auf folgende Trägerschaften auf: Tiefbauamt, Stadtbauten, Liegenschaftsverwaltung, Stadtwerke Bern (EWB, GWB).
- 2) Die Kosten der Gestaltungsmaßnahmen auf dem Bundesplatz wurden auf 5,5 Mio. Franken limitiert. Dieser Betrag reduziert sich durch Beiträge Dritter auf die aufgeführten 1.8 Mio. Franken.
- 3) Von den Gesamtkosten von 4,2 Mio. Franken entfallen 2.7 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Abwasserentsorgung (Baukredit für die neuen Entwässerungsanlagen).

Zu Frage 4:

Sämtliche Planungen und Projekte werden in einem demokratischen Prozess erarbeitet und beschlossen. Die beschlossenen Investitionen sind, abzüglich der Beiträge Dritter, von der Stadt Bern und ihren Werken zu bezahlen.

Zu Frage 5:

Der Nettoinvestitionsaufwand (ohne Sonderrechnungen) der Stadt Bern beläuft sich auf 47 Mio. Franken pro Jahr. Das ist in etwa die Eigenfinanzierung, die wieder reinvestiert wird. Dieser Betrag wird wie folgt auf die einzelnen Direktionen aufgeteilt:

Präsidialdirektion 0.55 Mio., DSI 3.25 Mio., DSO 0.40 Mio., BUI 0.40 Mio., HSE 19.00 Mio., FPI 2.40 Mio., PVT 10.50 Mio., Pool Agenda 21/Integration 1.00 Mio., Pool Gemeinderat 9.50 Mio. macht **Total 47.00 Mio. Franken.**

Der für Platzplanungen und -gestaltungen zuständigen Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau stehen somit jährlich 10.5 Mio. Franken zur Finanzierung aller von ihr zu realisierenden Vorhaben zur Verfügung. Für Projekte von übergeordnetem Interesse stehen zusätzlich Mittel aus dem Gemeinderatpool zur Verfügung.

16 Kleine Anfrage Ernst Stauffer (ARP): Wieder Aschenbecher bei den Tram- und Bushaltestellen

Antrag Nr. 184

Gesund leben, statt die Folgen bekämpfen. Leider haben Gesundheitsförderung und Prävention bei uns noch nicht den Stellenwert, den sie haben sollten, sagte Gemeinderätin Edith Olibet vor den Medien. Dabei hat sie, wie ich annehme, auch an das Rauchen gedacht. Wohl vergebens. Bei allen Tram- und Bushaltestellen müssen ständig Zigarettenstumpen durch Saubermänner zusammengewischt werden. Anlässlich der Erstellung oder Erneuerung der Haltestellen wurden die Aschenbecher teilweise nicht mehr montiert.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Frage:

Ist er (der Gemeinderat) bereit, zuständigenorts dafür zu sorgen, dass überall bei den Tram- und Bushaltestellen wieder Aschenbecher platziert werden? Wünschbar wäre auch ein höflicher Hinweis an Raucherinnen und Raucher, die Aschenbecher auch zu benützen.

Bern, 13. Juni 2002

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* beantwortet die kleine Anfrage im Namen des Gemeinderats wie folgt: Im Hinblick auf die Erstellung von 80 neuen öV-Wartehallen durch die Allgemeine Plakatgesellschaft (APG) wurde eingehend geprüft, welche Typen von Abfallkübeln und Aschenbechern bei den neuen Wartehallen in Frage kämen. Da im Baubewilligungsverfahren mit der Kommission zur Begutachtung ästhetischer Fragen vorerst kein Konsens erzielt werden konnte, wurde entschieden, für die Abfälle den Standard-Kehrichtkübel der Stadt Bern zu montieren, auf Aschenbecher hingegen noch zu verzichten, zumal die Aschenbecher bei den alten öV-Wartehallen immer wieder beschädigt und leider auch nur wenig benutzt wurden. Aufgrund der Reaktionen aus der Bevölkerung und der bisher vom Personal der Stadtreinigung gesammelten Erfahrungen hat nun die zuständige Direktion beschlossen, bei allen öV-Wartehallen Aschenbecher zu montieren, die als weitgehend vandalensicher gelten können. Die Nachrüstung geschieht in Absprache und mit Unterstützung des Architekturbüros, welches die Wartehallen projiziert und baut. Beschaffung und Montage der Aschenbecher gehen gemäss Vertrag zu Lasten der APG.

- Die Traktanden 9 bis 12 werden gemeinsam behandelt. -

9 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissbühl)

Antrag Nr. 179

Umfragen bestätigen leider, dass ein Grossteil der Bevölkerung ihre Wohnqualität durch die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt sieht. „Wohnen“ bildet deshalb zu Recht in den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats 2001-2004 einen der drei Schwerpunkte.

Tempo 30 auf den Quartierstrassen macht die Quartiere wesentlich wohnlicher, genügt allein aber nicht, was Erfahrungen bestätigen. Der Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissenbühl) würde wesentlich wohnlicher, wenn Hauptachsen saniert würden, wenn teilweise auch auf Strassen mit Durchgangsverkehr Tempo 30 gälte, wenn an gewissen Stellen Poller erstellt würden, die den Durchgangsverkehr unterbinden, und wenn mehr Begegnungszonen geschaffen würden. Mit solchen Massnahmen nähme sowohl die Verkehrssicherheit zu wie auch die Lärmbelastung

ab, zudem könnte der öffentliche Strassenraum vermehrt, vielseitiger und auch in der Freizeit genutzt werden.

Die VCS-Regionalgruppe Bern hat ein Konzept (vgl. Plan in der Beilage) ausgearbeitet, wie der Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissenbühl) mit Verkehrsmassnahmen wirksam beruhigt und attraktiver gestaltet werden könnte. Das Konzept entspricht in den Grundzügen den oberirdischen Massnahmen, wie sie die Stadt für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse vorgesehen hat, und zwar bei beiden Varianten (mit/ohne Neufeldtunnel). Die Unterzeichnenden unterstützen diese Vorschläge des VCS. Sie verlangen vom Gemeinderat die Umsetzung dieser Massnahmen und das Aufzeigen, in welchen Etappen dies geschehen kann. Kostengünstige Massnahmen sind dabei zuerst umzusetzen; denn wie aus andern Städten bekannt ist, können mit 20% der Kosten 80% der Massnahmen umgesetzt werden.

Aus diesen Gründen verlangen die Unterzeichnenden, dass der Gemeinderat dem Stadtrat eine Vorlage (Kredit, Strassenpläne und ev. Überbauungsordnungen) betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissenbühl) unterbreitet. Die Vorlage hat sich dabei nach dem Konzept der VCS-Regionalgruppe Bern auszurichten, wobei nicht jede Massnahme sklavisch zu übernehmen ist. Anlässlich der Unterbreitung des ersten Kredits ist aufzuzeigen, in welchen Etappen die Vorschläge umgesetzt werden sollen.

Für die Stadtteile 4, 5 und 6 werden heute gleichlautende Motionen eingereicht.

Bern, 21. Februar 2002

Antwort des Gemeinderats

In der Verkehrspolitik des Gemeinderats hat die Verminderung der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sehr hohe Priorität. Lärmschutzmassnahmen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Sanierung von Unfallschwerpunkten, die Neugestaltung von Strassenräumen – diese und weitere Massnahmen dienen direkt oder indirekt auch der Förderung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Bern. Dabei ist freilich zu beachten, dass zur Attraktivität der Stadt als Wohn- und Arbeitsort auch ein gut funktionierendes Strassennetz, die gute Erreichbarkeit der Quartiere, ein angemessenes Parkraumangebot etc. gehören.

Mit der Quartierplanung und der Variantenabstimmung "Verkehrsentlastung und -beruhigung sowie Lärmschutz im Stadtteil Länggasse/Felsenau" hat der Gemeinderat für einen ersten Stadtteil aufgezeigt, wie die teilweise widersprüchlichen Vorstellungen, mit welchen Massnahmen die Standortattraktivität eines Quartiers zu verbessern sei, unter einen Hut gebracht werden können. In diesem Sinne hatte dieses Konzept durchaus Pilotcharakter für andere Stadtquartiere.

Die Vorlage für das Länggassquartier basierte auf umfangreichen fachlichen Vorarbeiten und aufwändigen partizipativen Prozessen. In den Stadtteilen 5 (Breitenrain/Lorraine) und 6 (Bümpliz/Bethlehem) werden zurzeit solche fachlichen Vorarbeiten geleistet (Quartierplanung, Richtplan MIV), an denen die Quartiervertretungen (Quartierkommission Bümpliz–Bethlehem/QBB beziehungsweise Dialog Nordquartier) beteiligt sind.

Der Gemeinderat hat in jüngster Zeit, u.a. in Antworten zu politischen Vorstössen, immer wieder bekräftigt, dass grossräumige Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Rahmen der Quartierplanungen und der Richtpläne MIV zusammen mit den Quartierorganisationen erarbeitet werden müssen, wenn sie die nötige Akzeptanz finden sollen. Verwiesen sei etwa auf die Antworten

- zur interfraktionellen Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP/Michael Jordi, GB/Ueli Stückelberger, GFL): Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil!
- zur Motion Fraktion GB/JA!/GPB (Michael Jordi, GB/Blaise Kropf, JA!): Mobilität mit Zukunft – Ringerschliessung für die Stadt Bern.

Nach der Volksabstimmung über die Varianten zur Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse/Felsenau sieht sich der Gemeinderat in seiner Grundhaltung bezüglich Partizipation bei der Erarbeitung von Verkehrsberuhigungskonzepten und -massnahmen bestätigt.

Der Gemeinderat unterstützt grundsätzlich die Stossrichtungen der vier gleichzeitig eingereichten und gleichlautenden Motionen für zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Stadtteilen 3 (Mattenhof/Monbijou), 4 (Kirchenfeld/Schosshalde), 5 (Breitenrain/Lorraine) und 6 (Bümpliz/Bethlehem) mit dem Ziel, die Wohnqualität in der Stadt weiter zu verbessern. Er ist aber überzeugt, dass ein Konsens für die konkreten Massnahmen nur in einem Prozess erreicht werden kann, wie er in den Stadtteilen 5 und 6 bereits im Gang ist. Hinzu kommt, dass

- die Verwaltung, insbesondere das Stadtplanungsamt, mit den vorhandenen personellen Ressourcen und unter Berücksichtigung der übrigen laufenden Planungsgeschäfte nicht in der Lage ist, in vier Stadtteilen gleichzeitig arbeits- und zeitintensive Planungs- und Partizipationsprozesse zu bewältigen;
- die zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Richtplänen MIV auf die Quartierplanungen abgestützt werden müssen;
- partizipative Planungsverfahren auch die Möglichkeiten und Grenzen der Quartiervertretungen berücksichtigen müssen;
- aus diesen Gründen die Einhaltung von Motionsfristen nicht realistisch ist;
- die finanziellen Ressourcen, zumal unter Berücksichtigung der bereits beschlossenen oder mit hoher Priorität geplanten Investitionen, zurzeit kaum Spielraum für grössere Neuinvestitionen offen lassen. Der Gemeinderat geht davon aus, dass für die vier Stadtteile voraussichtlich mit einem ähnlichen Finanzbedarf zu rechnen ist wie im Stadtteil Länggasse/Felsenau, d.h. mit je 20 bis 25 Millionen Franken (analog Variante B ohne Tunnel). Von einem wesentlich tieferen Finanzbedarf auszugehen wäre trügerisch, ausser vielleicht im Stadtteil 6, wo bereits viele Massnahmen beschlossen worden sind. Zwar trifft zu, dass mit 20% der Mittel oft 80% der Massnahmen finanziert werden können. Die kostengünstigen 80% der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren wurden aber bei der Einführung von Tempo 30 und bei anderen Gelegenheiten (zum Beispiel bei Leitungserneuerungen) schon weitgehend umgesetzt. Teilweise müssen heute einfache und kostengünstige Markierungsmassnahmen durch teurere Baumassnahmen ergänzt oder ersetzt werden, damit die angestrebte Wirkung auch wirklich erzielt werden kann.

Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat, die vier gleichzeitig eingereichten und gleichlautenden Motionen betreffend zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Stadtteilen 3 (Mattenhof/Monbijou), 4 (Kirchenfeld/Schosshalde), 5 (Breitenrain/Lorraine) und 6 (Bümpliz/Bethlehem) seien abzulehnen. Er ist aber bereit, die Vorstösse als Postulate entgegen zu nehmen und die Vorschläge im Rahmen der Arbeiten an den Quartierplänen und an den Richtplänen MIV zu prüfen.

Mit den entsprechenden Arbeiten für die Stadtteile 3 und 4 kann aus Kapazitätsgründen erst begonnen werden, wenn die Quartierpläne und Richtpläne MIV der Stadtteile 5 und 6 abgeschlossen sind. Dies dürfte nicht vor Ende 2003 der Fall sein. Auch ohne Vorliegen eines Richtplans MIV werden jedoch in den betroffenen Stadtteilen einzelne Verkehrsberuhigungsmassnahmen realisiert, soweit dies zweckmässig, konsensfähig und finanziell verkraftbar ist.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

2. Die Antwort gilt in diesem Falle gleichzeitig als Prüfungsbericht.

10 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde)

Antrag Nr. 180

Umfragen bestätigen leider, dass ein Grossteil der Bevölkerung ihre Wohnqualität durch die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt sieht. „Wohnen“ bildet deshalb zu Recht in den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats 2001-2004 einen der drei Schwerpunkte.

Tempo 30 auf den Quartierstrassen macht die Quartiere wesentlich wohnlicher, genügt allein aber nicht, was Erfahrungen bestätigen. Der Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) würde wesentlich wohnlicher, wenn Hauptachsen saniert würden, wenn teilweise auch auf Strassen mit Durchgangsverkehr Tempo 30 gälte, wenn an gewissen Stellen Poller erstellt würden, die den Durchgangsverkehr unterbinden, und wenn mehr Begegnungszonen geschaffen würden. Mit solchen Massnahmen nähme sowohl die Verkehrssicherheit zu wie auch die Lärmbelastung ab, zudem könnte der öffentliche Strassenraum vermehrt, vielseitiger und auch in der Freizeit genutzt werden.

Die VCS-Regionalgruppe Bern hat ein Konzept (vgl. Plan in der Beilage) ausgearbeitet, wie der Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) mit Verkehrsmassnahmen wirksam beruhigt und attraktiver gestaltet werden könnte. Das Konzept entspricht in den Grundzügen den oberirdischen Massnahmen, wie sie die Stadt für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse vorgesehen hat, und zwar bei beiden Varianten (mit/ohne Neufeldtunnel). Die Unterzeichnenden unterstützen diese Vorschläge des VCS. Sie verlangen vom Gemeinderat die Umsetzung dieser Massnahmen und das Aufzeigen, in welchen Etappen dies geschehen kann. Kostengünstige Massnahmen sind dabei zuerst umzusetzen; denn wie aus andern Städten bekannt ist, können mit 20% der Kosten 80% der Massnahmen umgesetzt werden.

Aus diesen Gründen verlangen die Unterzeichnenden, dass der Gemeinderat dem Stadtrat eine Vorlage (Kredit, Strassenpläne und ev. Überbauungsordnungen) betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) unterbreitet. Die Vorlage hat sich dabei nach dem Konzept der VCS-Regionalgruppe Bern auszurichten, wobei nicht jede Massnahme sklavisch zu übernehmen ist. Anlässlich der Unterbreitung des ersten Kredits ist aufzuzeigen, in welchen Etappen die Vorschläge umgesetzt werden sollen.

Für die Stadtteile 3, 5 und 6 werden heute gleichlautende Motionen eingereicht

Bern, 21. Februar 2002

Antwort des Gemeinderats

vergleiche Antwort zu Traktandum 9

.....

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

11 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine)

Antrag Nr. 181

Umfragen bestätigen leider, dass ein Grossteil der Bevölkerung ihre Wohnqualität durch die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt sieht. „Wohnen“ bildet deshalb zu Recht in den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats 2001-2004 einen der drei Schwerpunkte.

Tempo 30 auf den Quartierstrassen macht die Quartiere wesentlich wohnlicher, genügt allein aber nicht, was Erfahrungen bestätigen. Der Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) würde wesentlich wohnlicher, wenn Hauptachsen saniert würden, wenn teilweise auch auf Strassen mit Durchgangsverkehr Tempo 30 gälte, wenn an gewissen Stellen Poller erstellt würden, die den Durchgangsverkehr unterbinden, und wenn mehr Begegnungszonen geschaffen würden. Mit solchen Massnahmen nähme sowohl die Verkehrssicherheit zu wie auch die Lärmbelastung ab, zudem könnte der öffentliche Strassenraum vermehrt, vielseitiger und auch in der Freizeit genutzt werden.

Die VCS-Regionalgruppe Bern hat ein Konzept (vgl. Plan in der Beilage) ausgearbeitet, wie der Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) mit Verkehrsmassnahmen wirksam beruhigt und attraktiver gestaltet werden könnte. Das Konzept entspricht in den Grundzügen den oberirdischen Massnahmen, wie sie die Stadt für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse vorgesehen hat, und zwar bei beiden Varianten (mit/ohne Neufeldtunnel). Die Unterzeichnenden unterstützen diese Vorschläge des VCS. Sie verlangen vom Gemeinderat die Umsetzung dieser Massnahmen und das Aufzeigen, in welchen Etappen dies geschehen kann. Kostengünstige Massnahmen sind dabei zuerst umzusetzen; denn wie aus andern Städten bekannt ist, können mit 20% der Kosten 80% der Massnahmen umgesetzt werden.

Aus diesen Gründen verlangen die Unterzeichnenden, dass der Gemeinderat dem Stadtrat eine Vorlage (Kredit, Strassenpläne und ev. Überbauungsordnungen) betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) unterbreitet. Die Vorlage hat sich dabei nach dem Konzept der VCS-Regionalgruppe Bern auszurichten, wobei nicht jede Massnahme sklavisch zu übernehmen ist. Anlässlich der Unterbreitung des ersten Kredits ist aufzuzeigen, in welchen Etappen die Vorschläge umgesetzt werden sollen.

Für die Stadtteile 3, 4 und 6 werden heute gleichlautende Motionen eingereicht

Bern, 21. Februar 2002

Antwort des Gemeinderats

vergleiche Antwort zu Traktandum 9

.....

Im Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) befasst sich seit November 2001 eine Arbeitsgruppe der Quartierkommission Dialog Nordquartier unter Leitung des Stadtplanungsamts mit den Arbeiten am Richtplan MIV. Dabei werden unterschiedlichste Vorstellungen zum Strassennetz des Nordquartiers, wie sie in politischen Vorstössen und Arbeitspapieren formuliert sind, hinsichtlich ihrer Wirkung, ihrer technischen und finanziellen Machbarkeit sowie ihrer Vollziehbarkeit geprüft und diskutiert. Die Arbeiten sind so weit fortgeschritten, dass der Richtplanentwurf voraussichtlich im Herbst 2002, gleichzeitig mit der Quartierplanung, zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt werden kann. Berücksichtigt werden bei den laufenden Arbeiten neben den eingangs erwähnten Motionen die folgenden politischen Vorstösse:

- Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Schutz des Nordquartiers vor Durchgangsverkehr
- Motion Fraktion SP (Andreas Zysset): Wohnstadt Bern – Piazza Breitenrain
- Motion Andreas Zysset (SP): Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse.

Ferner die richtplanrelevanten Anliegen aus den Vorstössen

- Motion Andreas Hofmann (SP): Wohnen auf der Tellstrasse
- Motion Andreas Zysset (SP): Kasernenwiese auch für Kinder und Bevölkerung aus dem Quartier
- Motion Michael Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz.

Ausserdem die

- Unterlagen betreffend "Autos auf den Ring" im Nordquartier (Grünes Bündnis)
- Vereinbarung zwischen "Läbige Stadt" und dem Gemeinderat vom November 2001.

Ein besonderer Koordinationsbedarf bezüglich Stossrichtung des Richtplans MIV besteht zum Projekt "Sanierung Knoten Wankdorf". Die Koordination wird hier sichergestellt durch die Mitwirkung von Vertretungen der Verwaltung in der Projektleitung sowie der Quartierkommission Dialog Nordquartier in der Begleitgruppe des Projekts.

Laufend, d.h. zeitlich und inhaltlich parallel zu den Arbeiten am Richtplan MIV, werden einerseits Massnahmen zur besseren Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit in bestehenden Tempo 30-Zonen und zur Schulwegsicherheit bearbeitet, die im Rahmen von Graugussprojekten umgesetzt werden (z.B. Wylerring- und Wylerfeldstrasse). Für die Weingartstrasse und den Dammweg liegen ausserdem bewilligte Bauprojekte im Zusammenhang mit Baumpflanzungen der Stadtgärtnerei vor. Andererseits sind verschiedene Vorprojekte (Altenberg, Tellstrasse, Lorrainestrasse, Scheibenstrasse) und Bauprojekte (Stauffacherstrasse im Abschnitt Ruag – Alter Schlachthof) in Arbeit. Im Stadtteil 5 sind auch vier neue Begegnungszonen in Wohnquartieren in Prüfung. Im Rahmen der Arbeiten am Richtplan MIV werden weitere Massnahmenswerpunkte definiert und deren Realisierungshorizonte, abgestimmt auf die laufenden Projekte und die finanziellen Ressourcen der Stadt Bern, dargestellt.

Der Gemeinderat dokumentiert mit dieser Aufstellung, dass mit dem Richtplan MIV und den laufenden Projekten bereits ein Programm für zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen für den Stadtteil 5 läuft, wie es die vorliegende Motion verlangt. Er lehnt es deshalb ab, zu dieser Thematik zusätzlich einen Auftrag in Form einer Motion entgegenzunehmen.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.
2. Der Prüfungsbericht wird nach Auswertung der Mitwirkung zum Richtplan MIV Stadtteil 5 erstattet.

12 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!): mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 6 (Bümpliz Bethlehem)

Antrag Nr. 182

Umfragen bestätigen leider, dass ein Grossteil der Bevölkerung ihre Wohnqualität durch die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt sieht. „Wohnen“ bildet deshalb zu Recht in den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats 2001-2004 einen der drei Schwerpunkte.

Tempo 30 auf den Quartierstrassen macht die Quartiere wesentlich wohnlicher, genügt allein aber nicht, was Erfahrungen bestätigen. Der Stadtteil 6 (Bümpliz/Bethlehem) würde wesentlich wohnlicher, wenn Hauptachsen saniert würden, wenn teilweise auch auf Strassen mit Durchgangsverkehr Tempo 30 gälte, wenn an gewissen Stellen Poller erstellt würden, die den Durchgangsverkehr unterbinden, und wenn mehr Begegnungszonen geschaffen würden. Mit solchen Massnahmen nähme sowohl die Verkehrssicherheit zu wie auch die Lärmbelastung ab, zudem könnte der öffentliche Strassenraum vermehrt, vielseitiger und auch in der Freizeit genutzt werden.

Die VCS-Regionalgruppe Bern hat ein Konzept (vgl. Plan in der Beilage) ausgearbeitet, wie der Stadtteil 6 (Bümpliz/Bethlehem) mit Verkehrsmassnahmen wirksam beruhigt und attraktiver gestaltet werden könnte. Das Konzept entspricht in den Grundzügen den oberirdischen Massnahmen, wie sie die Stadt für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse vorgesehen hat, und zwar bei beiden Varianten (mit/ohne Neufeldtunnel). Die Unterzeichnenden unterstützen diese Vorschläge des VCS. Sie verlangen vom Gemeinderat die Umsetzung dieser Massnahmen und das Aufzeigen, in welchen Etappen dies geschehen kann. Kostengünstige Massnahmen sind dabei zuerst umzusetzen; denn wie aus andern Städten bekannt ist, können mit 20% der Kosten 80% der Massnahmen umgesetzt werden.

Aus diesen Gründen verlangen die Unterzeichnenden, dass der Gemeinderat dem Stadtrat eine Vorlage (Kredit, Strassenpläne und ev. Überbauungsordnungen) betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 6 (Bümpliz/Bethlehem) unterbreitet. Die Vorlage hat sich dabei nach dem Konzept der VCS-Regionalgruppe Bern auszurichten, wobei nicht jede Massnahme sklavisch zu übernehmen ist. Anlässlich der Unterbreitung des ersten Kredits ist aufzuzeigen, in welchen Etappen die Vorschläge umgesetzt werden sollen.

Für die Stadtteile 3, 4 und 5 werden heute gleichlautende Motionen eingereicht.

Bern, 21. Februar 2002

Antwort des Gemeinderats

vergleiche Antwort zu Traktandum 9

.....

Was den Stadtteil 6 betrifft, so hat das Stadtplanungsamt auf der Grundlage des Stadtentwicklungskonzepts 1998/99 zusammen mit der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB) einen Entwurf für den Richtplan Motorisierter Individualverkehr (MIV) erarbeitet. Mangels personeller und finanzieller Ressourcen konnte dieser Entwurf allerdings bisher noch nicht fertiggestellt und zusammen mit der Quartierplanung zur Mitwirkung gebracht werden. Ein Teil der Massnahmen, welche die Motion anstrebt, wurde mit der Vertretung der QBB bereits diskutiert und ist in den Richtplan-Entwurf eingeflossen. Die anderen Massnahmen müssen noch im Detail geprüft und mit der Quartiervertretung ausdiskutiert werden.

In Erinnerung zu rufen ist ferner, dass der Stadtrat am 22. Juni 2000 mit SRB 248 die Motion PVK (Margrit Stucki-Mäder, SP) „Zur Brünnenplanung: Betriebs- und Gestaltungskonzept für das Basis-, Übergangs- und Quartierstrassennetz in Bümpliz/Bethlehem/Bottigen – Realisierungs- und Kreditvorlage“ erheblich erklärt hat. Sie verlangt im Wesentlichen Verbesserungsmassnahmen in Tempo 30-Zellen, Sicherheitsmassnahmen auf Schulwegen für den Fuss- und Zweiradverkehr, insbesondere zwischen Bottigen und Bümpliz/Bethlehem, sowie entsprechende Ausführungsprojekte mit Kreditanträgen für die 10 wichtigsten verkehrslenkenden, -beruhigenden und -gestalterischen Massnahmen im Strassenraum. Für die Erfüllung dieser Motion beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat mit separatem Antrag eine Fristerstreckung bis Ende 2004.

Neu wird folgendes Terminprogramm für die Erfüllung der Motion vorgeschlagen:

- Mitwirkung zum Richtplan-Entwurf MIV inkl. Auswertung 2002 / 2003;
- formelles Verfahren zur Einführung des Richtplans (sofern sich das verbindliche Instrument des Richtplans als zweckmässig erweisen wird);
- Kreditanträge für die Planung und Realisierung weiterer dringender und kostengünstiger Massnahmen ca. 2004.

Verschiedene mit der vorliegenden Motion geforderte Massnahmen, die auf den Richtplan-Entwurf abgestimmt sind, befinden sich im Stadtteil 6 bereits in Planung oder Ausführung. Der Gemeinderat verweist dazu auf die Ausführungen im Vortrag zum Fristerstreckungsantrag für die oben erwähnte Motion PVK/Margrit Stucki-Mäder. Er lehnt es ab, über die bereits bearbeiteten Themen hinaus noch einen zusätzlichen Auftrag in Motionsform entgegenzunehmen.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.
2. Der Prüfungsbericht wird nach Auswertung der Mitwirkung zum Richtplan MIV Stadtteil 6 erstattet.

Ueli Stückelberger (GFL): Ich werde zuerst erläutern, weshalb wir diese Motionen eingereicht haben. Danach werde ich die Forderungen begründen und unsere jetzige Haltung zu diesen Motionen darlegen. Wir haben diese Motionen bewusst vor der Abstimmung zum Neufeldtunnel eingereicht, weil es für uns nicht von dem Abstimmungsergebnis abhängt. Wir sind der Meinung, dass die oberirdischen Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Projekt „Neufeldtunnel“ gut sind. Und zwar in beiden Vorlagen, mit oder ohne Tunnel. Es ist aber wichtig, dass das nicht nur im Länggassquartier gemacht wird, sondern auch in den übrigen Stadtteilen. Alle Quartiere sollen profitieren können. Die oberirdischen Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind eine wichtige Sache, die in jedem Quartier eingeführt werden sollten. Bis jetzt wurde noch zu wenig gemacht. Man diskutiert über die Quartierrichtpläne, doch es passiert nichts. Wir haben mit diesen Motionen die Stadtteile bewusst getrennt. Wir wissen, dass die Diskussionen nicht in jedem Stadtteil gleich weit sind. Diese Motionen enthalten mässige Forderungen. Es geht um Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren, in denen kein unterirdischer Tunnel geplant ist. Wir wollen den Verkehr nicht einfach unterbinden, sondern die Wohnqualität in diesen Quartieren steigern. Es sollte für Leute mit Kindern wieder attraktiv werden, in den Stadtteilen zu wohnen. Es soll, wie in der Länggasse, echte verkehrsberuhigte Strassen und Begegnungszonen geben. Wir haben einen Vorschlag eingereicht. Er stammt von VCS-Regionalgruppe Bern und ist eine gute Vorlage. Doch es geht nicht darum, dass man diese Vorschläge sklavisch übernimmt. Sie sollten nur eine Richtung angeben, um Verkehrsberuhigungsmassnahmen umzusetzen. Das soll jetzt ausgearbeitet werden, Konzepte müssen entstehen. In einer ersten Etappe soll ein erster Kredit pro Quartier vorgelegt werden, und zwar für eine etappierte Umsetzung dieser Massnahmen. Zu den Finanzen: Uns ist bewusst, dass die Stadt zurzeit Mühe mit den Finanzen hat. Wir wissen, dass man diese Vorstösse nicht gleichzeitig und nicht bis 2005 umsetzen kann. Das ist aber kein Grund, diese Motionen nicht zu überweisen. Mit 20% der finanziellen Mittel kann man 80% der Massnahmen umsetzen. Wir glauben auch nicht, dass die von der Stadt angegebenen Kosten wirklich so hoch sind. Unter den Kosten, die die Stadt aufführt, befinden sich zum Teil Lärmschutzmassnahmen, die auf Gesetzesweg und unabhängig von unseren Vorstössen durchgeführt werden müssen. Deshalb ist es nicht ganz ehrlich, wenn man diese Kosten da aufführt. Wir rechnen mit maximal 8-10 Mio Franken pro Stadtteil, die aber auf mehrere Jahren verteilt werden. Wenn man Nutzen und Ertrag vergleicht, ist der Nutzen von solchen Quartierberuhigungs-

massnahmen, die flächendeckend pro Stadtteil umgesetzt werden, grösser als z.B. bei einer Tieferlegung in Bümpliz. Da werden nämlich auf einmal 15 Mio Franken ausgegeben, während man hier für ein ganzes Quartier mit 8-10 Mio Franken relativ viel machen kann. Es geht uns darum, dass man jetzt mit diesen Arbeiten beginnt. Deshalb muss man jetzt diese Motionen in Form von Motionen überweisen. Man muss dem Gemeinderat ein Ziel und die Stossrichtung angeben. Wir sind uns bewusst, dass die vom Reglement gegebene Frist von 2 Jahren kurz ist. Doch wir haben nicht die Erwartung, dass alle Motionen gleichzeitig umgesetzt werden. Der Gemeinderat hat die Möglichkeit, das Ganze gestaffelt umzusetzen. Doch es ist wichtig, dass wir heute einen Grundsatzentscheid fällen. Deshalb hoffen wir, dass Sie diese Vorstösse in Form der Motion unterstützen. Der Gemeinderat soll wissen, in welche Richtung er diese verkehrspolitische Massnahmen umsetzen soll. Indem er nämlich die Quartierterrichtpläne ausarbeitet.

Sellvertretende Motionärin *Martina Dvoracek* (GB): Der Auslöser dieser Motionen für Verbesserung der Wohnqualität und zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Stadtteilen 3-6 war die Debatte um den Neufeldtunnel. Die Abstimmung ist vorbei, der Tunnel wird in den nächsten Jahren gebaut werden. Die begleitenden Verkehrsmassnahmen werden auch kommen. Die Länggasse wird ruhiger und somit auch wohnlicher. Die damalige Variante B hat aufgezeigt, dass in einem Stadtteil auch ohne Tunnel problemlos eine Verkehrsberuhigung umgesetzt werden kann. Was für die Länggasse möglich gewesen wäre, kann auch für die Stadtteile 3-6 weiter durchgedacht werden. Die VCS-Regionalgruppe Bern hat sich eingehend mit diesen planerischen Fragen auseinandergesetzt und hat auf fachlich festem Boden für jede der 4 Stadtteilmotionen Pläne ausgearbeitet. Diese Pläne sind Verkehrsberuhigung konkret, Wohnqualität pur und Attraktivierung des Stadtlebens hoch 2. Es freut uns, dass der Gemeinderat grundsätzlich die Stossrichtung der 4 Motionen unterstützt. Das ist ein wichtiges Signal. Aber einer effektiven Quartierberuhigung ist damit noch nicht zum Durchbruch verholfen. Das vor allem, wenn diese Motionen nur als Postulat überwiesen würden. Wir halten deshalb an den Motionen fest. Der Gemeinderat sagt zu Recht, dass er die Quartierterrichtpläne mit der Quartierbevölkerung in einem partizipativen Prozess realisieren will. Das wollen wir selbstverständlich auch. Man soll nicht an den Bedürfnissen der Quartierbevölkerung vorbeiplanieren. Doch wir können den Gemeinderat beruhigen. Zumindest aus Stadtteil 3 sind die ersten Signale von den Quartierkommissionen zu den Plänen sehr positiv. Der eingezeichnete Standort für Begegnungszonen oder der Pollerstandort sind natürlich Vorschläge. In den laufenden Beratungen mit den Quartierkommissionen, momentan im Stadtteil 5 und 6, und zu einem späteren Zeitpunkt im Stadtteil 3 und 4, kann man diese Vorschläge diskutieren und verändern. Wir verlangen natürlich nicht, dass das Stadtplanungsamt alle 4 Motionen parallel und gleichzeitig bearbeitet. Man muss logischerweise Prioritäten setzen. Natürlich kommen zuerst Stadtteil 5 und 6 an die Reihe, weil dort die Quartierplanungen bereits im Gange sind. Zu den Kosten: Der Gemeinderat hat 20-25 Mio Franken pro Stadtteil eingesetzt. Ich glaube, das wurde eher als Abschreckung eingesetzt. Das Stadtplanungsamt hat ja pilotmässig für die Länggasse schon Verkehrsberechnungen gemacht. Auch die VCS hat sich schon eingehend damit auseinandergesetzt und Vorschläge gemacht. Die 6 Mio Franken, die in der Länggasse für Verkehrsberuhigungsmassnahmen gedacht sind, werden vom Bund übernommen. Man wird also bestimmt mit der Hälfte dieses Betrages oder sogar mit noch weniger doch sehr vieles in diesen Quartieren erreichen können. Ich bitte deshalb, diese 4 Motionen anzunehmen.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Thomas Weil* (SVP): Ich nehme zu sämtlichen Vorgaben Stellung. Einzelne Sprecher der Fraktion werden noch quartierbezogen Stellung nehmen. Wir

lehnen die Motionen und auch allfällige Postulate ab. Der Gemeinderat hat schon viel gemacht, um die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt zu heben. Er hat bereits vor einem Monat einen Kredit für knapp 700 000 Franken für Wohnumfeldverbesserungsmassnahmen in diesen 6 Stadtteilen gesprochen. Das ist nicht ein kleiner Betrag. Wir lehnen auch die Postulate ab, weil das ganze Konzept nicht umgesetzt werden sollte. Auch aus finanzpolitischen Gesichtspunkten ist völlig absurd, was die Umsetzungen dieser Motionen bewirken würde. Die Kosten und allfällige Folgekosten sind noch nicht abschätzbar und jenseits von Gut und Böse. Inhaltlich sei alles schön, alles sei schon abgeklärt. Die Quartiere seien einbezogen. Die Stadt soll flächendeckend beruhigt werden, damit die Leute in der Stadt bleiben. Doch diejenigen, die ins Grüne wollen, ziehen wirklich aus der Stadt und nicht in verkehrsberuhigte Quartiere. Die Leute bleiben nicht in der Stadt, nur weil es etwas ruhiger ist. Die Motionäre wollen nicht wahrhaben, dass diese Form von Verkehrsberuhigung die Leute aus der Stadt vertreibt. In den Quartieren hat es auch ältere Leute, Leute die nicht Velo fahren können oder vielleicht nicht über längere Zeit gehen können. Diese Leuten gehen mit dem Auto einkaufen oder einen Kaffee trinken. Diese würden davon abgehalten. Das Quartiergewerbe wird massiv beeinträchtigt, wenn man diese Massnahmen umsetzt. Auf den Plänen ist sehr vieles vorgesehen, das ziemlich schikanös ist. Auch aus demokratiepolitischen Gesichtspunkten zweifeln wir an der Legitimität. Die Quartierorganisationen sind dafür. Und es liegt auf der Hand, dass wenn diese Motionen umgesetzt werden, es sehr viele Einsprachen geben wird. Dieses Konzept beinhaltet nämlich sehr viele Massnahmen, die nicht umgesetzt werden können und teilweise auch nicht rechtmässig sind. Doch offenbar muss die Stadtbevölkerung zu ihrem Glück gezwungen werden, und dieses Glück wird von den Motionären festgelegt. Also nicht durch die Quartiere selbst. Auch der Wirtschaftstandort Bern wird als solcher beeinträchtigt. Denn die Leute von aussen kommen nicht mehr in die Stadt hinein. Sie werden davon abgehalten. Zudem könnte die Verbindungslinie um die Stadt herum, die Autobahn, allenfalls ein solches Verkehrsvolumen, das durch die Umfahrung der Stadt entstehen würde, zum heutigen Zeitpunkt gar nicht aufnehmen. Wir sind der Meinung, dass die Verkehrsführung optimiert und so koordiniert werden sollte, dass die Verkehrsflüsse wieder schlanker und der Verkehr verstetigt wird. Das Ziel ist, dass die Autofahrer nicht mehr in die Stadt kommen. Der Verkehr muss so beruhigt werden, dass die Quartiere dann tot wirken. Ich weiss nicht, was da für eine Philosophie dahinter steckt. Bern soll vermutlich zum Museum werden. Diese Pläne erinnern mich an die Verkehrsparcours, die wir als Kinder noch machten. Was hier alles umgesetzt werden soll, ist völlig absurd. Aus diesen Gründen lehnen wir die Motionen und auch allfällige Postulate ab.

Für die Fraktion SP/JUSO spricht *Margrit Stucki* (SP): Unsere Fraktion unterstützt die Stossrichtung dieser 4 Motionen. Zu Gunsten der Wohnbevölkerung müssen wir uns für Verkehrsberuhigungsmassnahmen einsetzen. Wir begrüssen diese stadtübergreifende Strategie. Bern hat damit nämlich gute Erfahrungen gemacht, z.B. mit Tempo 30, mit blauen Zonen und neuerdings auch mit Trottoirabsenkungen. Der Gemeinderat will diese Vorstösse nur als Postulat überweisen, um im Rahmen der Arbeiten zu den Quartierrichtplänen und Richtplänen MIV diese Vorschläge zu prüfen. Die Vorschläge dieser 4 Motionen sind für jedes Quartier gut durchgedacht. Es wurde gute Vorarbeit geleistet. Nach längeren Diskussionen in der Fraktion haben wir entschieden, die Vorstösse als Motionen zu überweisen. In zwei Stadtteilen liegen die Richtpläne ja eigentlich schon vor. Sie werden zum Teil schon seit einigen Jahren diskutiert und müssen endlich umgesetzt werden. Die Motion von Andreas Hofmann „Richtpläne für Stadtteil 5“ wurde 1995 überwiesen. Im Anhang zum Verwaltungsbericht 2001 kann man lesen, dass Ende 2002 die Mitwirkung beendet sein soll. Auch im Stadtteil 6 gibt es ähnliche Aufträge. Das haben wir ja mit der PVK-Motion auch schon diskutiert. Im Rahmen der stadtübergreifenden Strategie müssen die Arbeiten in diesen zwei schon weit fortgeschritte-

nen Stadtteilen abgeschlossen werden, und auch in den anderen zwei Stadtteilen müssen sie nun aufgenommen werden. Wir befürchten, dass in der Form des Postulats nichts mehr passieren wird. Deshalb werden wir alle 4 Vorstösse als Motionen überweisen.

Für die Fraktion CVP/ARP spricht *Daniel Kast* (CVP): Bei diesen 4 Motionen geht es nicht darum, den Verkehr zu beruhigen. Es geht darum, ihn abzuwürgen. Es ist dieselbe Philosophie der Variante B, die von der Stimmbevölkerung abgelehnt wurde. Unsere Fraktion versteht unter Verkehrsberuhigung, dass man z.B. in Quartierstrassen Tempo 30 einführt, dass man in den Quartierstrassen bauliche Massnahmen ergreift, damit dort nicht zu schnell gefahren wird. Auch Poller können durchaus sinnvoll sein, aber in Quartierstrassen und nicht in quartierverbindenden Strassen. Doch genau so ist es in den Plänen vorgesehen. Das Ganze muss so gestaltet werden, dass man von den Quartierstrassen möglichst schnell und direkt in das übergeordnete Netz gelangt, wo dann der Verkehr auch fliessen soll. Ideal wäre es, wenn die grossen Verkehrsströme auf die Autobahn geleitet oder unterirdisch geführt werden könnten. Wir haben ja einmal zu diesem Thema einen Vorstoss gemacht, nämlich für eine Südumfahrung von Bern. Das wäre für die Südquartiere durch die Eliminierung des Durchgangsverkehrs eine Entlastung gewesen. Doch dieser Vorstoss wurde gerade durch die Motionärinnen und Motionäre besonders stark bekämpft. Wenn man eine solche Südumfahrung hätte, dann könnte man durchaus eine Flanierzone an der Seftigenstrasse machen. Das wäre an und für sich eine gute Sache. Die Philosophie des VCS ist für die Stadtentwicklung schädlich und für die Atraktivierung des Wohnumfeldes kontraproduktiv. Der VCS setzt den Hebel schon im übergeordneten Netz und in den quartierverbindenden Strassen an. Die Sperrung und Behinderung des Verkehrs auf diesen Strassen führt zu Umweg- und Schleichverkehr. Das führt zu mehr Verkehr in den Quartierstrassen und macht das Wohnumfeld nicht attraktiver. Das Gewerbe und die Läden schaffen immerhin Arbeitsplätze und erwirtschaften Steuereinnahmen. Diese sind auf ein gewisses Verkehrsaufkommen angewiesen. Zudem ist für viele Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt ein Auto auch ein Stück Lebensqualität, auf das sie nicht verzichten möchten. Wenn man den motorisierten Individualverkehr einfach abwürgt, anstatt ihn stadtverträglich zu gestalten, sind die Auswirkungen auf die Stadtentwicklung negativ. Wir lehnen sowohl die Motionen als auch die Postulate ab, weil die gewählten Ansätze unserer Meinung nach falsch sind.

Für die Fraktion FDP spricht *Annemarie Lehmann*: Unsere Fraktion sagt Nein zu allen Motionen. Wir unterscheiden auch nicht zwischen den Massnahmen in den einzelnen Quartieren. Wir würden eine Umwandlung nicht unterstützen. Inhaltlich können wir einen Teil der Argumentation des Gemeinderats unterstützen. Es macht keinen Sinn, Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorzubereiten oder zu planen, die nicht auf die Akzeptanz der Quartierbewohner stossen. Aber es macht auch keinen Sinn, und hier ist die Argumentation des Gemeinderats nicht so ausführlich, nicht auf das Gewerbe im Quartier Rücksicht zu nehmen. Für uns liegt die Betonung auch bei den Berufstätigen. Die Stadt Bern ist nicht eine reine Wohnstadt mit Strassen, die man in der Freizeit nutzen will. Wir stützen unsere Argumentation nicht auf irgendwelche Illusionen, sondern auf ein Verkehrskonzept, das nicht nur zum Ziel hat, die Lebens- und Umweltqualität zu verfolgen. Es sollte gleichbedeutend 3 weitere Ziele verfolgen: Die Erhaltung der betrieblichen Funktionalität des Verkehrssystems, die Erhöhung der Sicherheit und der Sparsamkeit und die Bewahrung der Urbanität. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind rein ideologisch begründet und alles andere als mässig. Sie verunmöglichen den Umgang mit einer vielseitigen urbanen Mobilität und zerstören insbesondere das Ziel, dass in den Quartieren nicht nur gewohnt, sondern auch gearbeitet werden soll. Es bestand in diesem Rat ja auch schon der Konsens, dass man durchmischte Quartiere will. Wir reden heute Abend nicht über Verkehrsmanagement, sondern über Verkehrsblockierung. Wir wissen, dass

Wabenlösungen immer zu Lasten von anderen gehen. Jede andere Behauptung wäre schlicht blauäugig und in einem grossen Masse unfair. Verkehrsblockierungsmassnahmen führen bekanntermassen zu einer Mehrbelastung der Umwelt, weil der bestehende Verkehr nicht mehr fliessen kann. Eine Massnahme, die ein Quartier schliesst, führt zu einer Mehrbelastung eines anderen Quartiers. Und wenn man eine stadtumfassende Verkehrsblockierung plant, geht das zu Lasten der Agglomeration. Es ist weltfremd zu glauben, dass wir in der Stadt Bern Ringlösungen kopieren können. Das geht schlicht nicht. Wir stehen dazu, dass die Stadt Bern das Herz des Verkehrs in der Agglomeration darstellt und stehen zu dieser Verantwortung. Es ist schlicht unverständlich, dass man die Lösung „Länggasse“ einfach auf andere Quartiere übertragen will. In der Länggasse kamen wir nur deshalb zum Ziel, weil wir die Garantie hatten, dass der Durchgangsverkehr auf dem Basisnetz weiterhin fliessen würde, und weil wir die Idee der Waben aufgaben. „Mit oder ohne Tunnel“ hat bei der Abstimmung sehr wohl eine Rolle gespielt. Gerade so schlitzohrig erscheint das Argument, dass man mit 20% der Kosten 80% der Massnahmen finanzieren könne. Sinnlose Massnahmen werden durch einen tiefen Preis nicht akzeptabler. Jede Einschränkung muss verhältnismässig sein. Das ist den Motionären bestimmt auch bekannt. Dieser Nachweis wurde ganz klar nicht erbracht. Aus diesen Gründen sind wir gegen diese Motionen.

Einzelvoten

Margrit Thomet (SVP): Ich werde mich zu Bümpliz/Bethlehem, aber auch allgemein zu diesen Motionen äussern. Diese 4 Motionen sind in jeder Hinsicht ein Affront für die selbständig denkende Bevölkerung der Stadt Bern. Es ist fahrlässig, mit welcher salopper Vorgehensart der VCS in dieses Vorhaben eingespannt worden ist, um der Berner Bevölkerung ein rigides Verkehrskorsett zu verpassen. Zudem ist es höchst unverantwortlich, mit diesen Projekten die Stadt in ein finanzielles Abenteuer hineinzumanövrieren. Vorhin wurde gesagt, dass wir keine finanziellen Mittel für eine von allen als dringend nötig anerkannte Unterführung haben. Hier will man nun ohne Diskussion Millionen von Franken in Verkehrsberuhigungen stecken. Auch in der Vorlage für Bümpliz/Bethlehem widerspiegelt sich dasselbe Vorgehen mit demselben Ideologiemuster, wie in den übrigen Quartieren. Wenn wir im Stadtrat keine rot-grüne Mehrheit hätten, könnte man solche Vorhaben kommentarlos in den Papierkorb versenken. In diesen Vorlagen gibt es so viele Widersprüche, dass man nicht auf alle eingehen kann. Ein kras- ses Beispiel für eine unverständliche und dilettantische Verkehrsberuhigungsmassnahme ist die vorgesehene Begegnungszone Riedbachstrasse, vor Loeb und Migros, zwischen der Fellerstrasse und der Waldmannstrasse. Mit diesem Projekt wurde der Einkaufsverkehr auf einen schmalen Asylweg verlegt. Das würde von den Anwohnern bestimmt nicht akzeptiert. Die Riedbachstrasse ist für den täglichen Verkehr konzipiert. Vor den Geschäften hat es genügend Fläche und Platz zum Flanieren. Es macht in keiner Weise Sinn, den Verkehr auf eine schmale Quartierstrasse abzurängen. Diese im ganzen Konzept vorliegende Verkehrsverdrängungspolitik ist gegenüber der Bevölkerung, die noch an der verbleibenden Basisstrasse wohnt, sehr ungerecht und sehr unsolidarisch. Zu einer seriösen Verkehrsplanung gehört nicht nur eine Verkehrsberuhigung, sondern auch eine Optimierung des Verkehrsflusses an den Strassen, an denen sich die konzentrierte Zirkulation des öV und des MIV noch abspielen muss. Keines von diesen vier vorliegenden Projekten sieht eine Massnahme vor, um diesen provozierten Stau abzubauen oder zumindest zu vermindern. Diese schizophrene Haltung der Motionäre und leider auch des Gemeinderats trachtet nach immer höheren Busseneinnahmen, um die Stadtkasse aufzupolieren. Ansonsten wünscht man sich autofahrerfreie Strassen. Ich möchte die Verantwortlichen dieser Motionen fragen, wie wir Riedbacher nach der Überbauung Brünnen, also nachdem die Riedbachstrasse zwischen der S-Bahn-Station Brün- nen und Bümpliz für den motorisierten Individualverkehr geschlossen sein wird, mit dem Auto

z.B. nach Bümpliz einkaufen gehen können. Sperrungen, Poller und Verengungen würden ein flüssiges, vernünftiges Fahren verhindern, sei es mit Tempo 20, 30 oder 40.

Heinz Rub (FDP): Das ist nun insbesondere an die SP gerichtet: Es geht doch nicht, dass der VCS für uns Verkehrspolitik betreibt. Wir sind Politiker und haben die Verantwortung. Wenn das so ist, können wir die Verwaltung gerade ganz abschaffen. Dann können wir die Kinder- und Jugendpolitik der Firma Pampers, die Baupolitik der Firma Göhner Merkur oder Marazzi und die Finanzen irgendwelchen Journalisten von Cash und Bilanz überlassen. Das geht doch nicht! Klar sagt Ueli Stüchelberger, dass diese Vorschläge nicht verbindlich seien, aber es ist ja trotzdem eine Motion. Wir sind ein Parlament und müssen dazu schauen, dass auch unsere Verwaltung zum Zuge kommt. Ich möchte sie bitten sich zu überlegen, ob es Sinn macht, eine solche VCS-Motion zu überweisen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): 4 Motionen aus dem linken Lager dieses Parlaments, die die Stadt beruhigen wollen. Der Titel „Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen“ ist bestechlich. Man hat das Gefühl, man sollte ohne wenn und aber dafür sein. Wenn man dann liest, was die Motionärinnen und die Motionäre wollen, ist man erstaunt. Es geht nicht darum, mehr Wohnqualität in dieser Stadt zu schaffen, sondern die Erreichbarkeit der einzelnen Quartieren und des Zentrums der Stadt zu unterbinden. Jede Stadt lebt von urbaner Qualität. Dazu gehören der öV, der Individualverkehr, der Grünraum, die Stadtstrukturen etc. Doch was hier serviert wird, ist ein Affront gegenüber den bisherigen Leistungen der Stadtplanung und des Gemeinderats bezüglich Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzepte. Zu jedem Quartier gibt es einen Plan, der zeigt, wie man den oberirdischen Verkehr unterbinden kann. Doch da ist es nicht wie in der Länggasse. In der Länggasse wollen wir solche Massnahmen reduzieren, aber gleichzeitig mit dem Neufeldtunnel eine Umfahrung bauen. Für die übrigen Quartiere fehlt dieser Baustein. Damit sind wir nicht in der Lage, materiell darüber zu diskutieren. Wenn man die Motionstexte wörtlich übernimmt, dann soll in jedem Quartier die Erreichbarkeit unterbunden werden. Das kann weder im Interesse der städtischen Bevölkerung, noch im Interesse unserer Besucherinnen und Besucher sein. Aus diesen Gründen werden wir sowohl die Motionen als auch die Postulate ablehnen. Mir ist bewusst, dass die Mehrheit in diesem Parlament anders entscheiden wird. Das auch gegen den Widerstand des Gemeinderats. Tragisch ist, dass der Gemeinderat verpflichtet wird, diese Projektbearbeitung an die Hand zu nehmen und zu gegebenem Zeitpunkt um die entsprechenden Kredite zu ersuchen. Die vermeintlichen Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner, die hinter diesen Projekten stehen, werden sich dann gegen die konkrete Umsetzung dieser Massnahmen wehren. Dann werden Vorlagen ausgearbeitet sein, die niemand will und die mittels Beschwerde bekämpft werden müssen. Selbst der Gemeinderat wird dann hoffen, dass ein paar Leute den Mut haben werden, eine Beschwerde gegen derartige Projekte einzureichen. Ich bitte deshalb, die Verwaltung nicht mit Dingen zu beschäftigen, die letztlich niemandem dienen.

Peter Blaser (SP): Margrit Thomet hat mich herausgefordert. Aus ihrer Optik, um also ein Ziel von Riedbach aus zu erreichen, stimmt das alles. Für diejenigen, die dort den Strassen entlang wohnen, stimmt es aber nicht. Mit diesen Lösungen bleibt die Stadt weiter attraktiv. Wenn man genau hinschaut, sieht man, dass es ein Dosiersystem geben soll. Begegnungszone heisst ja nicht, dass man nicht durchfahren kann. Man soll einfach langsam fahren, damit die Leute nicht mehr überfahren werden. Diese Lösungen sind gut. Ich begreife nicht, warum sie verteufelt werden. Ich bitte, diese Motionen zu überweisen.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Mit der Stossrichtung haben wir kein Problem. Wir arbeiten ja bei 2 Quartieren schon daran. Das Problem ist, dass der Gemeinderat das nicht diffe-

renziert behandeln kann. Es geht hier um Motionen und die sind alle gleichwertig. Deshalb geben wir differenzierte Antworten: Für die Quartiere, bei denen die Arbeiten schon im Gange sind, sind wir bereit, Postulate entgegenzunehmen. Die Postulatsberichte würden dann aber erst nach der Quartierpartizipation erstellt werden. Bei den 2 anderen Quartieren wäre die Einhaltung der Motionsfrist nicht realistisch. Wir können mit unseren Kapazitäten nicht alles machen. Wir können das aufgrund der Finanzen und der personellen Ressourcen nicht innerhalb dieser Fristen erledigen. Deshalb ist der Gemeinderat klar der Meinung, dass die bereits in Angriff genommenen Stadtteile 5 und 6 anders als die Stadtteile 3 und 4 behandelt werden müssen. Wir möchten deshalb alle Motionen nur als Postulat entgegennehmen. Doch es wäre uns schon gedient, wenn sie nur als Motion überweisen, was einigermaßen erfüllt werden kann, weil damit schon begonnen wurde. Überweisen Sie also bitte nur Motionen im Bereich der Stadtteile 5 und 6.

Beschlüsse

1. Die interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB *zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissbühl)* wird vom Rat mit 34 : 31 Stimmen bei 5 Enthaltungen erheblich erklärt.
2. Die Motion *Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde)* wird mit 35 : 30 Stimmen bei 4 Enthaltungen erheblich erklärt.
3. Die Motion *Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine)* wird mit 36 : 31 Stimmen bei 3 Enthaltungen erheblich erklärt.
4. Die Motion *Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 6 (Bümpliz Bethlehem)* wird mit 35 : 31 Stimmen bei 4 Enthaltungen erheblich erklärt.

- Die Traktanden 13 und 14 werden auf eine spätere Sitzung verschoben. -

Eingänge

Es werden eine Dringliche Interpellation und drei Interpellationen eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

Dringliche Interpellation Fraktion GFL/EVP (Verena Furrer-Lehmann, GFL): Abteilung Kulturelles: Ein Neubeginn

Der bisherige Leiter der Abteilung Kulturelles hat seinen Rücktritt angekündigt und wird im Verlauf des nächsten Jahres in vorzeitige Pension gehen. Die damit notwendige Neubesetzung des verantwortungsvollen Postens birgt die Chance und Notwendigkeit, der Abteilung mit einem geeigneten Stellenprofil neue Impulse und mehr Gewicht zu geben. Dies ist umso wichtiger, als gegenwärtig in der Stadt Bern kulturell sehr viel im Auf- und Umbruch ist; es ist vorauszusehen, dass dieser Wandel auch in den nächsten Jahren andauern wird.

Eine aktive Kulturpolitik erfordert einen umfassenden; engagierten Einsatz der Leiterin oder des Leiters der städtischen Abteilung Kulturelles. Die Stadt hat zwar vor Jahren unter der Ägide des heutigen Leiters ein bemerkenswertes Kulturkonzept aufgestellt; dieses ist indes nie an die seither in allen Sparten stark veränderte aktuelle Situation angepasst worden. Heute herrscht ein Vakuum. Das hängt unter anderem mit der Konzeption der Abteilung Kulturelles zusammen. Sie funktioniert heute eher als bloss administrierende, denn als aktiv koordinierende und auch initiiierende Stelle.

Im Hinblick auf die Neubesetzung der Leitung der Abteilung Kulturelles ist es deshalb wichtig, ein neues Pflichtenheft für diese Stelle auszuarbeiten. Es soll zum Ziel haben, der neuen Amtsinhaberin oder dem neuen Amtsinhaber über die verwaltungstechnischen Notwendigkeiten hinaus die Verpflichtung zu Koordination und Förderung des kulturellen Schaffens in allen Sparten zu übertragen. Ein attraktiveres Stellenprofil mit entsprechenden Kompetenzen dürfte vermehrt qualifizierte Personen zur Bewerbung veranlassen und so zu einer engagierten Kulturpolitik in der Stadt Bern beitragen; eine solche trägt wesentlich zur Standortattraktivität bei.

Aufgabengebiete des neuen Kulturchefs oder der neuen Kulturchefin der Stadt Bern könnten (neben den unbestrittenermassen notwendigen administrativen Aufgaben) unter anderem sein:

- Entwicklung kulturpolitischer Perspektiven
 - Konzipieren von Strukturen
 - Führung eines konzeptuellen Dialogs mit Kanton und Region, sowie mit dem Bund
 - Koordination unterschiedlicher konkreter Interessen zwischen Stadt und Region
 - Rolle als Kulturbotschafterin oder -botschafter in der Öffentlichkeit
 - Funktion einer kompetenten Ansprechperson zu Fragen der Kultur, insbesondere für Kulturschaffende, Politikerinnen und Politiker, Interessierte aus allen Sparten
 - Link zwischen Kultur und Wirtschaft (Stichworte: Sponsoring, Privatinitiative).
1. Teilt der Gemeinderat diese Überlegungen zu einer Aufwertung der Stelle der Leiterin oder des Leiters der Abteilung Kulturelles?
 2. Ist er bereit, im Hinblick auf die Neubesetzung der Leitung der Abteilung Kulturelles ein erweitertes, attraktives Pflichtenheft für diese Stelle auszuarbeiten?
 3. Wenn ja, ist der Gemeinderat bereit mit diesem neuen Pflichtenheft, die Kompetenzen der Leiterin oder des Leiters der Abteilung zu stärken, sie oder ihn zu vermehrter Eigeninitiative zu führen und damit der städtischen Kulturpolitik mehr Gewicht zu verleihen?
 4. Anstellungen sind Gemeinderatskompetenz. Ist der Gemeinderat dennoch bereit, angesichts des öffentlichen Interesses, welches diesem Amt entgegengebracht wird, das neue Stellenprofil dem Stadtrat zur Kenntnis zu bringen?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Stelle wird voraussichtlich in nächster Zeit ausgeschrieben werden. Zuvor sollten die aufgeworfenen Fragen geklärt werden.

Bern, 21. November 2002

Fraktion GFL/EVP (Verena Furrer-Lehmann, GFL), Conradin Konzetti, Ueli Stückelberger, Barbara Streit-Stettler, Anna Coninx, Peter Künzler, Michael Straub

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Interpellation der Fraktion GFL/EVP (Conradin Konzetti, GFL): Gemeinschaftsgrab und Bestattungskultur

Der Stadtrat hat am 19. September 2002 ein neues Gebührenreglement für die drei städtischen Friedhöfe beschlossen. Dieses erhöht teilweise bisherige Grab- und Bestattungsgebühren und führt neue ein – nur die Beisetzung einer Urne im Gemeinschaftsgrab ist wie bisher kostenfrei, ebenso wird die Bestattung eines Sargs im neu einzuführenden Gemeinschaftswiesengrab keine Gebühren kosten.

In der Bestattungskultur zeigen sich zur Zeit gegensätzliche Tendenzen. Die Gemeinschaftsgräber einerseits sparen Raum, Arbeitszeit und Geld. Da – neben andern Gründen – auch die Gebühren über die Bestattungsart entscheiden, wird sich vermutlich die Anzahl der Bestattungen in Gemeinschaftsgräbern weiter erhöhen – über die jetzigen über 50% (Bümpliz: 70%) hinaus.

Andererseits planen private Kreise offenbar neue Bestattungsformen – auch in der Gemeinde Bern. Der Verein „Friedwald“ zum Beispiel lässt die Angehörigen die Asche des/der Verstorbenen in einem Waldstück unter einem Baum „einbringen“. Schön, vielleicht – aber derartige Projekte privatisieren grundsätzlich das öffentliche Begräbnis. Der öffentliche Friedhof ist öffentlicher Raum und gemeinsame Begräbnisstätte, öffentliche Wahrnehmung von und Anteilnahme an Tod und Trauer.

Die bisher recht einheitliche, öffentliche Bestattungskultur könnte sich daher – ein Ausdruck unserer Zeit – in getrennte Richtungen entwickeln: die Verstorbenen breiter Bevölkerungsschichten bestattet die Stadt in den öffentlichen Gemeinschaftsgräbern, die Asche gewisser Einzelner setzen Private auf privatem Gelände bei.

Solche mögliche Entwicklungen finden wir fragwürdig. Wir fragen den Gemeinderat:

1. Beim Gemeinschaftsgrab ist wichtig, dass die Angehörigen wenigstens die Namen der Verstorbenen auf Tafeln resp. Schildern öffentlich eintragen lassen können. Bei den Gräbern auf den Friedhöfen Schosshalde und Bremgarten ist das möglich, nicht so auf dem Friedhof Bümpliz. Warum besteht diese Ungleichheit? Wird die Stadt diese Möglichkeit auch in Bümpliz einrichten? Falls sie dies mit der neu geplanten Abdankungshalle verbindet: welchen Zeitplan sieht der Gemeinderat hier vor?
2. Wo, wie und wann richtet die Stadt die Gemeinschaftswiesengräber ein? Können die Angehörigen die Namen der Verstorbenen hier öffentlich eintragen lassen?
3. Wie schätzt der Gemeinderat die möglichen Entwicklungen verschiedener Bestattungskulturen ein?

Bern, 21. November 2002

Fraktion GFL/EVP (Conradin Konzetti, GFL) Barbara Streit-Stettler, Anna Coninx, Peter Künzler, Verena Furrer-Lehmann, Ueli Stückelberger, Michael Straub

Interpellation Fraktion GB/JA!/GPB (Catherine Weber, GB): Cablecom-Kaufgelüste der SWB: Mit welcher Rechtsgrundlage, zu welchem Preis, mit welchem Nutzen?

Aus der Presse war zu erfahren, dass die SWB offenbar planen, die Firma Cablecom (Wünsch Verkaufspreis 5,8 Milliarden Franken bei einer Schuldenlast von 3,7 Milliarden Franken) zu kaufen, zusammen mit den Werken der Städte Zürich und Basel. Dabei ist in der NZZ vom 19.11.2002 zu lesen, dass die Stadtwerke Zürich bereits festgelegt hätten, wieviel sie für den Kauf der Firma höchstens ausgeben würden, obwohl es offenbar (gem. Tages Anzeiger) noch nicht einmal einen Verkaufsprospekt von Cablecom gibt.

Wir fragen daher den Gemeinderat

1. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass eine Kaufbeteiligung der SWB bei der Cablecom nicht mit dem SWB-Reglement (Leistungsauftrag) vereinbar ist, dass also ein Kaufentscheid nicht in der Kompetenz des SWB-Verwaltungsrates steht sondern vielmehr in der Kompetenz der Legislative bzw. der StimmbürgerInnen?
2. Seit wann sind diese Kaufpläne bzw. Gespräche und Kontakte seitens der SWB (Gemeinderat, Verwaltungsrat) im Gange und wieviel Geld wurde bereits investiert?
3. Hat sich der Gemeinderat darüber Gedanken gemacht, ob, unter welchen Bedingungen und wie das Netz der Cablecom vollumfänglich in den Service public zurückgeführt werden könnte?
4. Wie hoch ist der Marktanteil der Cablecom-Kunden in der Stadt Bern (Zürich über 90 Prozent)?
5. Welche finanzielle Garantien will die SWB bei allfälligen Kaufverhandlungen vor- oder hinterlegen, bzw. was ist der maximal mögliche Betrag, den die SWB ihrerseits in eine Kaufbeteiligung von Cablecom investieren will?
6. Hat die SWB bereits einen Beitrag gesprochen zur Finanzierung für die in der Presse erwähnte, noch auszuarbeitende verbindliche Kaufofferte – wenn ja, in welcher Höhe?
7. Wieviele Mitarbeitende bei Cablecom sind in Bern und Umgebung von einem Kauf/Verkauf betroffen, bzw. welche personalpolitischen Szenarien stehen seitens der SWB und des Gemeinderates diesbezüglich zur Diskussion?

Bern, 21. November 2002

Fraktion GB/JA!/GPB (Catherine Weber, GB), Erik Mozsa, Michael Jordi, Natalie Imboden, Simon Röthlisberger, Martina Dvoracek, Doris Schneider, Annemarie Sancar-Flückiger, Daniele Jenni

Interpellation Fraktion FDP (Annemarie Lehmann): Die Geister, die ich rief.....

Via Presse haben wir Kenntnis genommen von einem offenbar jahrelangen Streit innerhalb der Stadt: Das Kornhausforum – massgeblich subventioniert von der Stadt und stationiert in einer städtischen Liegenschaft – verhandelt über Jahre mit dem Bauinspektorat über die mögliche Beschriftung am Kornhaus. Es erhält zwei Bewilligungen (zunächst für das Logo an sich und in einem zweiten Schritt für die Bekanntmachung des Angebotes im Kornhaus) und muss im Sinne eines „Kompromisses“ auf die erste Bewilligung wieder verzichten. Abgesichert ist dieses für Laien unverständliche Verhalten des Bauinspektorates durch die nichtöffentlich bekannte Beurteilung durch die Kommission zur Begutachtung ästhetischer Fragen. Eine Umfrage bei andern Baugesuchstellern ergibt immer wieder das gleiche Bild: die obgenannte Kommission beurteilt Bauvorhaben, entgegen ihrem eigentlichen Auftrag gemäss Kommissionen-Verordnung, dem Bauinspektorat an sich rein beratend oder mit Empfehlungen zur Seite zu stehen.

Selbst bei baulichen Massnahmen an Liegenschaften, die unter dem Schutz eines Inventars der Stadt, des Kantons oder des Bundes stehen, hat das Bauinspektorat gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben nebst den rein ästhetischen Fragen weitere Gesichtspunkte zu prüfen (Interesse des Bauherrn, touristische Aspekte, funktionale Überlegungen, umweltrechtliche Bedingungen etc.). Den Bauentscheiden, die vorgängig der Kommission zur Begutachtung ästhetischer Fragen vorgelegt wurden, fehlt aber regelmässig diese Interessenabwägung.

Die Fraktion FDP bittet deshalb den Gemeinderat um Klärung der folgenden Fragen:

1. Wer ist ordentliches und wer beratendes Mitglied der Kommission und wo liegen deren Interessen- und andere Verbindungen? Welchen tatsächlichen Einfluss hat die Kommission auf die Arbeit des Bauinspektorates?
2. Geht die Funktion der Kommission zur Begutachtung ästhetischer Fragen über den gesetzlichen Auftrag hinaus? Werden bei Bauten, die in einem Inventar stehen, überhaupt andere als ästhetische Interessen geprüft? Wenn ja, wie?
3. Wieviel Prozent der eingereichten Baugesuche werden auch durch diese Kommission begutachtet? Wie erhält die Kommission Kenntnis von „Bauvorhaben, die nach kantonaler Gesetzgebung keiner Baubewilligung bedürfen“ und wie nimmt sie dabei Einfluss?
4. Was verursacht die Arbeit dieser Kommission jährlich für Kosten?
5. Haben im konkreten Fall des Kornhauses und seinem „Logostreit“ die Interessen des Kornhausforums effektiv eine Rolle gespielt?
6. Warum lässt man unter (tatsächlicher und finanzieller) Mithilfe der Stadt ein jahrelanges Ringen um Lösungen zu, um mit einem „Entscheid“ der ästhetischen Kommission diesen Aufwand in einem geradezu lächerlichen Licht erscheinen zu lassen?
7. Wie beurteilt der Gemeinderat die Folgen eines solchen Entscheides unter dem Gesichtspunkt der Imagepflege der Stadt Bern?

Bern, 21. November 2002

Fraktion FDP (Annemarie Lehmann), Christoph Müller, Christine Bosshardt, Markus Kiener, Kurt W. Weyermann, Philippe Müller, Heinz Rub, Stephan Hügli, Hans-Ulrich Suter, Ueli Hausdenschild, Max Suter, Mario Marti

Schluss der Sitzung: 22.45 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Annemarie Sancar-Flückiger*

Die Protokollführerin: *Katia Cicoria*