



Protokoll Nr. 3

Sitzung von Donnerstag, 22. Januar, 20.30 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin: Lilo Lauterburg

Anwesend:

Silvia Aepli
Raymond Anliker
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Peter Blaser
Markus Blatter
Konrad Bossart
Michael Burkard
Michael Burri
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Marcel Fankhauser
Jean-Daniel Flückiger
Martin Frick
Thomas Fuchs
Barbara Geiser
Hans Ulrich Gränicher
Adrian Haas
Rolf Häberli
Bernhard Hess
Andreas Hofmann

Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Andreas Krummen
Annemarie Lehmann
Leslie Lehmann
Peter Linder
Edith Lörtscher
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Heinz Megert
Elsi Meyer
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Edith Olibet
Maria Regli Schmucki
Hans Peter Riesen
Heinz Rub
Ursula Rudin-Vonwil

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

Entschuldigt:

Ernst Aebersold
Arnold Bertschy
Marcel Eyer

Simone Gretler
Ursula Hirt
Stephan Hügli

Edith Madl Kubik
Kurt Mäusli
Ruth Rauch

Vertretung des Gemeinderats:

Adrian Guggisberg
Alfred Neukomm
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Claudia Omar

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

3 Reglement über die thermische Kehrrichtentsorgung mit Energienutzung (Fernwärmereglement), Fortsetzung

Antrag Nr. 241

Fraktionserklärungen

Beat Schori sagt, dass die SVP-Fraktion den Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion unterstützt. Es ist nicht sinnvoll, ein Reglement zu erlassen, bevor der Leistungsauftrag und die Rechtsform der KVA bekannt sind und man mögliche Auswirkungen auf das Reglement kennt. Deshalb erübrigt sich die Detailberatung des Reglements.

GPK-Sprecherin *Eva von Ballmoos* (GB) nimmt zum Rückweisungsantrag Stellung. Der Konnex KVA-Fernwärmeversorgung besteht tatsächlich. Daraus zu schliessen, dass das Ganze umstrukturiert werden müsse, ist jedoch falsch. Der Vergleich mit dem Wasserverbund ist weit hergeholt. Die Fernwärmeversorgung betrifft die Regionsgemeinden nicht, da sie nicht an das Netz angeschlossen werden können. Die Bemerkung, dass die KVA rechtlich umfunktioniert werden solle, solange sie noch rentiere, ist lapidar und bringt zum Ausdruck, dass der Stadt zuletzt nur noch die Polizei und die Fürsorge bleiben sollen.

René Zimmermann spricht für die SP-Fraktion. Es ist bekannt, dass die kantonalen Vorschriften des Gemeindefinanzrechts ein Stadtratsreglement über diese Spezialfinanzierung verlangen. Die KVA steht bezüglich der Kehrrichtverwertung nicht nur im Dienste der Stadt Bern, sondern der ganzen Region. Sie funktioniert gut, ist technisch auf dem verlangten Stand und preislich sehr konkurrenzfähig. Deshalb heissen wir Privatisierungsgelüste nicht gut. Michael Burkard stellte den Antrag bereits in der GPK-Sitzung und zog ihn wieder zurück, weil zu viele sachliche und juristische Argumente dagegen sprachen. Die Sekretärin der GPK wies beispielsweise darauf hin, dass ein solch langer Forderungskatalog nicht in die Rückweisung aufgenommen werden könne, da das übergeordnete Recht dagegen spreche. Eine Privatisierung kommt nur in Bereichen, in welchen auf eine direkte und öffentliche Kontrolle und Steuerung verzichtet werden kann, in Frage. Im Bereich der Entsorgung und Kehrrichtverwertung ist dies nicht der Fall. In diesem sensiblen Bereich dürfen Gemeinderat und Stadtrat die Zügel nicht aus der Hand geben. Im Interesse der Bevölkerung und angesichts der Bedeutung für die Umwelt muss die in Verbindung mit dem SIB erfüllte Aufgabe bei der öffentlichen Hand bleiben. Wir verlangen deshalb vom Gemeinderat und den Verantwortlichen der KVA und GWB, dass dem Umweltgedanken hohe Priorität eingeräumt und den energiepolitischen Zielen der Stadt Bern nachgelebt wird. Dazu gehört auch das Streben nach einer geeigneten und ökologischen Nutzung der Fernwärme ausserhalb der Heizperioden. Das soll uns nicht hindern, einen Leistungsauftrag in dem nun vorliegenden Fernwärmereglement festzuschreiben. Der Leistungsauftrag ist in Artikel 2 formuliert. Fernwärmeversorgung besteht schon seit 1955 und basierte bisher auf entsprechenden Einzelverträgen ohne rechtliche Grundlagen der Stadt. In Vorbereitung ist ebenfalls das Abfallreglement, welches die Kehrachtsammlung in der Stadt Bern zum Inhalt hat. Es ist auf die korrekte Darstellung der Schnittstelle zwischen SIB und KVA/GWB zu achten, die auch mit dem Inhalt des Fernwärmereglements kompatibel sein muss. Die SP-Fraktion stimmt den GPK-Zusatzanträgen zum Fernwärmereglement ebenfalls zu. Das

gute Reglement wird dadurch noch verbessert. Es ist wichtig, dass sich die GWB der veränderten wirtschaftlichen Situation anpassen kann und anpasst. Nicht vergessen werden darf, dass Fernwärmebezügler Kunden sind.

Einzelvoten

Adrian Haas (FDP) nimmt zu den geäußerten Voten Stellung. *Eva von Ballmoos* sagte, es gehe nicht um die Kerichtverbrennungsanlage, sondern um Fernwärme. Es muss darauf hingewiesen werden, dass in Art. 2 lit. a die Kerichtentsorgungsanlage erwähnt wird und in diesem Sinn angesprochen ist. *René Zimmermann* sprach davon, dass wir eine Privatisierung anstreben würden. Es geht hier jedoch nicht um eine Privatisierung. Die Kehrlichtverbrennungsanlage soll wie die ARA vom Gemeinwesen erfüllt werden. Die Idee war, dass die Kerichtverbrennung aus der städtischen Verwaltung herausgenommen und eine Aktiengesellschaft bilden würde. Die Regionsgemeinden sollten sich an der Aufgabe 'Kehrlichtverbrennung' beteiligen können. Diese Idee widerspricht nicht dem übergeordneten Recht. Dem Umweltgedanken kann auch mit einer privatrechtlichen Rechtsform Rechnung getragen werden. Eine ausgegliederte, von allen Regionsgemeinden getragene Kerichtverbrennungsanlage soll als Gemeinschaftsaufgabe geführt werden können. Die Flexibilität wird erhöht, wie das Beispiel ARA zeigt. Der Verwaltungsrat könnte sich aus den Regionsgemeinden rekrutieren. Es darf nicht über Zentrumslasten gejammert werden, wenn gleichzeitig Möglichkeiten zur Zusammenarbeit mit Regionsgemeinden nicht ergriffen werden. Es bestehen bereits Expertengutachten, die die KVA als Aktiengesellschaft sehen, auch haben die Regionsgemeinden zu diesen Stellung nehmen können. Die Rückmeldungen waren sehr positiv.

Walter Christen (SP) kritisiert die Vermischung von ARA und KVA. Die Aussengemeinden lieferten ihr Abwasser schon lange in die ARA. Die KVA ist praktisch nur in der Gemeinde Bern tätig. Wieso soll ein Verbund geschaffen werden? Die FDP-Fraktion soll mit klaren Worten sagen, wum es ihnen geht: nämlich um Privatisierung. Es kann immer wieder belegt werden, dass die öffentliche Hand konkurrenzfähig ist, und in diesem Fall steht sie zudem an der Spitze. Zum Teil sind die KVA-Kosten andernorts doppelt so hoch wie hier. In der Stadt Zürich müssen die Steuerzahler die marode KVA mit 200 Mio. Franken unterstützen.

Für den Gemeinderat spricht der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*. Einerseits hat der Gemeinderat ein Fernwärmereglement vorgelegt und andererseits kommt der Rückweisungsantrag zur Verselbständigung. Dies sind zwei völlig unterschiedliche Anliegen. Wir brauchen dringend und sofort das Fernwärmereglement. Reglemente mussten für das Wasser, die Gas- und Elektrizitätsversorgung erlassen werden. Das kantonale Gesetz über den Finanzhaushalt der Gemeinden verlangt für die Spezialfinanzierungen ein Reglement. Die Genehmigung hat mit der Rechtsform der KVA nichts zu tun und ist aufgrund übergeordnetem Recht zwingend. Auch das städtische Finanzinspektorat hat festgestellt, dass die thermische Kehrlichtentsorgung mit Energienutzung einen Erlass des Stadtrats raschmöglichst nötig macht. Ob in Zukunft die KVA verselbständigt werden soll oder nicht, hat mit dem Fernwärmereglement nichts zu tun. Dies kann nicht über diesen Erlass geregelt werden. Die Stadt Bern hat in den letzten Jahrzehnten in die Verbrennungsanlage sehr viel investiert. Die Investitionen gestalten die Vermögensausscheidung schwierig. Es ist fraglich, ob die Aktionäre und Aussengemeinden bei der heutigen finanziellen Situation in der Lage wären, die Stadt Bern entsprechend abzugelten. Die Stadt Bern wird um ihre tiefen Verbrennungskosten benieden. Die KVA Bern hatte in den letzten Jahren immer eine ausgezeichnete Auslastung (eine der besten der Schweiz) und einen tiefen Verbrennungs-

preis. Die Fernwärmekunden befinden sich ausschliesslich in der Stadt. Über 400 Kunden sind täglich auf das Funktionieren der Versorgung angewiesen, da sonst Katastrophen eintreffen würden. Wäre im Winter der Betrieb nur zwei Tage nicht gewährleistet, müssten die Patienten des Inselspitals evakuiert werden, die Sessionen im Bundeshaus wären eiskalt, zu nennen sind noch zahlreiche andere Beispiele (Versicherungen, Banken, Bürogebäude, Schweizerhof, Hotel Bern, etc.). Seit 1954 haben wir eine einwandfrei funktionierende Fernwärmeversorgung und die Bezüger sind sehr zufrieden. Die KVA verarbeitet nicht nur von den Aussengemeinden Kehricht, sondern auch einen Grossteil aus der Stadt Fribourg und in den nächsten Jahren wird aus vielen anderen Gemeinden Kehricht hinzukommen. Ihr wird die Funktion einer Drehscheibe zukommen. Hat es in der Anlage Zuchwil zuviel Kehricht, so kann dieser nach Bern gebracht werden. Auch für die nächsten 10-20 Jahre werden wir eine ausgezeichnete Auslastung haben. In der vergangenen Woche führte Alfred Neukomm Verhandlungen mit Regierungsrätin Dori Schaer, diskutiert wurde ein Vertragsentwurf für eine Vereinbarung, damit in der Region Bern und Solothurn in Zusammenarbeit mit Zuchwil und Thun die Auslastung weiterhin garantiert ist. Das Ergebnis einer Umfrage des eidgenössischen Preisüberwachers ergab, dass die Interventionsgrösse bei den Personalkosten bei über Fr. 150.- und bei den Betriebskosten bei über Fr. 150.- lägen. Wir unterschreiten diese Grenze deutlich. Dies wird unter anderem bei der Abfallverbrennung deutlich. Biel (MÜVE) ist eine Aktiengesellschaft, dort beträgt der Verbrennungspreis pro Tonne Fr. 309.-, damit beinahe doppelt so hoch. Welchen Nutzen bringt den Steuerzahlenden eine AG, wenn bei der Kehrichtverbrennung mehr als doppelt soviel bezahlt werden muss? Bewohnerinnen und Bewohner sind froh, wenn die Fernwärmeanlage zu möglichst günstigen Preisen effizient funktioniert. Ein Zitat aus dem vorgangs erwähnten Expertenbericht, der von kompetenten Fachleuten (Herr Doktor Hans Peter Graf, Herr Dr. Urs Kohli, TBF, Ecoplan) 1995 erstellt wurde: „Der Betrieb der KVA der Stadt Bern gilt in Fachkreisen als effizient.“ Unser Spitzenplatz bezüglich Effizienz ist seit Jahren unbestritten. Dies ist unter anderem der Verdienst des Gemeinderats und der Stadtbetriebe (GWB), die sich immer um eine optimale Auslastung kümmern und laufend Rückstellungen machen. Im Vergleich mit der Stadt Zürich stehen wir vorbildlich da. „Die Gesamtschuld der Stadt Zürich in der Fernwärmeversorgung und dem Abfuhrwesen beläuft sich mittlerweile auf rund 445 Mio. Franken.“ - „Gegenwärtig subventioniert die Stadt jede vom Heizkraftwerk Aubruck bezogene Megawatt-Stunde Fernwärme mit zwei Franken.“ (NZZ, 20./21. Dezember 1997). Aus dem Verwaltungsbericht 1996 der Stadtbetriebe wird ersichtlich, dass sich der Rechnungsüberschuss der KVA Fernwärmeversorgung insgesamt auf 7,7 Mio. Franken beläuft. Die Gemeinde Bern ist durchaus in der Lage, den Betrieb vorbildlich zu führen. Die Kehrichtverwertungsanlage befindet sich inmitten eines bewohnten Quartiers, dies führt immer wieder zu Diskussionen mit der Quartierbevölkerung. Sie sind sehr daran interessiert, dass sich die Emissionen der Anlage möglichst klein halten. 1985 nahm die Stadt Bern als eine der ersten Städte eine Rauchgasreinigung in Betrieb. Ende 1998 soll die Entstickungsanlage folgen. Wir achten sehr auf Umweltschutz.

Michael Burkard (JF): Das kantonale Gesetz verlangt ein Reglement, was nicht heissen soll, dass der heutige Zustand zementiert werden muss. Der Zustand ist nicht schlecht, er kann unter Umständen verbessert werden, damit die Anlage auch in Zukunft gut läuft. Unbestritten sind die getätigten grossen Investitionen. Rechtlich gesehen gibt es jedoch durchaus Instrumente, damit die Aussengemeinden nicht ausgepresst werden müssen und die Stadt trotzdem zu Geld kommt. Die Aussengemeinden wahren ihre Mitsprache mit Einsitz im Verwaltungsrat. Es besteht die Tendenz, dass immer mehr Kehricht von auswärts kommt (z.B. Fribourg) und die Drehscheibenfunktion wichtig wird. Wie kann die bisher gute Leistung der KVA längerfristig gesichert werden? Was ist nötig, um zu einer neuen flexibleren Unternehmensstruktur zu kommen (z.B. SVB), die frei von politischen

Zwängen agieren kann? Die adäquateste Lösung wäre die Bildung einer Aktiengesellschaft, was nichts mit Privatisierung zu tun hat. Von Privatisierung spricht man erst, wenn ein privater Investor die Mehrheitsbeteiligung hält. Dies ist hier, wie bei der ARA, nicht der Fall. Die Argumente des Gemeinderats (Was nützt eine AG, wenn man mehr zahlen muss?) sind sehr emotional. Für das Schmutzwasser muss heute der ARA nichts mehr bezahlt werden. Dort ist die politische Kontrolle durch die Auswahl der Verwaltungsräte gesichert. Es handelt sich um einen Kompromiss zwischen politischer Kontrolle und unternehmerischem Handeln. Ein politisch verantwortungsbewusster Verwaltungsrat nimmt selbstverständlich Rücksicht auf die Quartierbewohner. Die anderen Argumente (preisgünstig und effizient) sind richtig und gelten auch in einem dynamischen Wärme- und Energiemarkt sowie Kehrmarkt. Kehrmarkt wird je nach Auslastungsgrad in der Schweiz herumgeschoben, deshalb ist eine Unternehmung notwendig, die im nächsten Jahrtausend ebenso gut arbeitet wie in der Vergangenheit. Die Region soll dabei vermehrt miteinbezogen werden, da sie auf das Funktionieren des Marktes angewiesen ist.

Beschluss

Der Rat lehnt den Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion mit 40 : 21 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.

Detailberatung

Artikel 1: Keine Bemerkungen; damit genehmigt.

Artikel 2

Antrag GPK:

e (neu) bietet ihren Kundinnen und Kunden Beratung und Hilfe für den sparsamen und rationellen Einsatz von Fernwärme an.

Beschluss

Der Rat nimmt den Antrag GPK zu Artikel 2 lit. e (neu) einstimmig mit 60 : 0 Stimmen an.

Artikel 3: Keine Bemerkungen; damit genehmigt.

Artikel 4 Absatz 2

Antrag GPK:

2 Die GWB erfüllt diesen Auftrag nach TVA, den Abfall-Leitbildern des Bundes, des Kantons und der Stadt Bern. Energiepolitische Vorgaben sind **angemessen** zu berücksichtigen.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Antrag der GPK mit 43 : 14 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

Artikel 5 bis 13: Keine Bemerkungen; damit genehmigt.

Artikel 14 Absatz 1

Antrag GPK:

1 Soweit keine Normen anerkannter Fachorganisationen bestehen, erlässt die GWB technische Vorschriften für die Ausgestaltung des Fernwärmenetzes und für die Hausinstallationen.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Antrag der GPK mit 62 : 0 Stimmen zu.

Artikel 14 Absatz 2

Antrag GPK:

2 Die GWB bestimmt die fachlichen Anforderungen an Personen, die am Fernwärmenetz arbeiten.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Antrag der GPK mit 63 : 0 Stimmen zu.

Artikel 15 bis 19: Keine Bemerkungen; damit genehmigt.

Artikel 20 Absatz 3

Antrag GPK:

3 Die Höhe der jährlichen Einlagen in die Spezialfinanzierung darf insgesamt 25 Prozent des jährlichen Bruttoertrags aus den Abfallanlieferungen und aus der **Energienutzung nicht übersteigen.**

Adrian Haas (FDP) wünscht eine Klarstellung der Bedeutung von 'Wärmelieferung' und 'Energienutzung'.

Eva von Ballmoos (GB): Das Wort 'Wärmelieferung' bezieht sich auf die Lieferanten der Wärme, 'Energienutzung' hingegen bezieht sich auf die Entgegennahme.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Antrag der GPK mit 60 : 1 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

Artikel 21 bis 25: Keine Bemerkungen; damit genehmigt.

Artikel 26

Antrag GPK:

1 Gegen Verfügung der GWB können Betroffene innert 30 Tagen nach Eröffnung schriftlich und begründet Beschwerde bei der Direktion der Stadtbetriebe Bern führen. Die Direktion entscheidet gemeindeintern endgültig.

2 Streitigkeiten aus Wärmelieferungsverträgen beurteilt auf Klage hin die Regierungsverwaltung oder der Regierungsrat von Bern gemäss Artikel 88 Buchstabe d des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 23. Mai 1989 (VRPG).

3 Im übrigen sind die Vorschriften des VRPG anwendbar.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Antrag der GPK mit 63 : 0 Stimmen zu.

Artikel 27: Keine Bemerkungen; damit genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Rat genehmigt das bereinigte Reglement mit 65 : 0 Stimmen.

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 18 Absatz 1 Ziffer 1bis der Gemeindeordnung und Artikel 84 des Reglements über die politischen Rechte.

4 Interfraktionelles Postulat Grüne und Junge, SP, GFL, EVP/LdU (Nico Lutz, JA!): Mit anderen Schweizer Städten gemeinsam gegen den „schnellen Brüter“ in Creys-Malville. Beitritt der Stadt Bern zum „Collectif pour l'arrêt du superphénix“; Prüfungsbericht

Antrag Nr. --

Maria Regli Schmucki (GB) spricht für die Fraktion GB/JA!. Der Bericht des Gemeinderats verharmlost das Gefahrenpotential von Creys-Malville, welches jenes von Tschernobyl bei weitem übersteigt. Die Antwort und das Argument, es handle sich um den Zuständigkeitsbereich der Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen des Bundes überzeugt nicht. Die politische Situation unter Lionel Jospin hat sich geändert, sein Wahlversprechen, den 'Schnellen Brüter' vorläufig stillzulegen, ist eingelöst. Trotzdem ist die Gefahr nicht beseitigt. Fachkreise bestätigen, dass mit einer äusseren Stilllegung des Kernkraftwerks die inneren Kernspaltungsprozesse noch lange nicht gestoppt sind: die Brennstäbe sind immer noch äusserst heiss und das Risiko einer Verschmelzung bei Kühlmittelverlust ist sehr hoch. Die Folgen einer möglichen Explosion sind unvorstellbar.

Es bestehen keine Pläne für den Abbruch, da er nie in Betracht gezogen wurde. Der Betrieb könnte daher bei einem Regierungswechsel wieder aufgenommen werden. Befürworterinnen und Befürworter argumentieren zudem mit dem vorhandenen Vorrat an Plutonium. Der Druck zur Vorbereitung und Durchführung eines raschen Abbruchs könnte durch den Beitritt der Bundeshauptstadt Bern und weiterer Städte erhöht werden. Zudem würde gegen die Pläne der französischen Regierung, gegen die Produktion und den Einsatz von Plutonium, ein Zeichen gesetzt. Zu den finanziellen Gegenargumenten: der Auftrag an den bevollmächtigten Juristen hat sich geändert. Ein erstes Ziel ist erreicht. Damit sinken auch die finanziellen Beiträge der Kollektivmitglieder. Die Koordinatorin Françoise Chappaz (Genf) hat bestätigt, dass in naher Zukunft nichts zu bezahlen wäre. Auch werden die Kosten immer kleiner, je mehr Mitglieder das Kollektiv zählt. Die Stadt Bern hat allen Grund, dem Kollektiv beizutreten und ihren Beitrag zur Minderung dieses nicht verantwortbaren Gefahrenpotentials zu leisten. Die Fraktion GB/JA! bittet den Gemeinderat, seinen Entscheid nochmals zu überprüfen.

Andreas Hofmann (SP) ist vom unsensiblen Bericht des Gemeinderats enttäuscht. In der Bevölkerung bestehen gegenüber Kernkraftwerken und insbesondere gegen dieses Ängste. Die Argumente des Gemeinderats sind alle widerlegbar. Mit dem Regierungswechsel in Frankreich ist das Problem nicht langfristig gelöst. Die Electricité de France ist eine Grossmacht, mächtige Interessen sind manchmal stärker als alle Wahlversprechungen. Der Gemeinderat verweist auf die Zuständigkeit der Hauptabteilung für die Sicherheit der

Kernanlagen. Das Vertrauen in diese Behörde ist jedoch aufgrund persönlicher Beobachtungen nicht vorhanden. Es handelt sich vielmehr um eine Ansammlung von Vertretern der Atomlobby. Andreas Hofmann ist der Überzeugung, dass die Mehrheit der Stadtberner Bevölkerung sich nicht auf eine solche Behörde verlassen kann. Die absehbaren Kosten sind in der Vereinbarung klar eingegrenzt. Gerade wenn noch andere Städte beitreten würden, könnten die Kosten pro Stadt sinken. Die Skepsis der Deutschschweiz kann nicht als Argument angeführt werden. Sie kommt auch daher, dass geografisch betrachtet, die Distanz zu Creys-Malville grösser ist, dies gaukelt ein Sicherheitsgefühl vor. Die Stadt Bern soll ihrer Brückenfunktion zwischen der Französischen und der Deutschen Schweiz gerecht werden und ein Zeichen der Solidarität setzen. Der Gemeinderat darf die Anliegen der Bevölkerung nicht zugunsten der Kernenergie opfern.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den Prüfungsbericht mit 19 : 25 Stimmen bei 7 Enthaltungen ab. Der Gemeinderat hat nun 6 Monate Zeit, einen neuen Prüfungsbericht zu erstellen.

5 Instandstellen der Parkanlage beim Neuen Schloss Bümpliz; Baukredit

Antrag Nr. 266

1. Das Projekt für die Instandstellung der Parkanlage beim Neuen Schloss Bümpliz wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter der Anlage nicht verändern.
2. Für die Ausführung wird ein Kredit von Fr. 720'000.-- zulasten der Investitionsrechnung, Konto 896.503.045.1, bewilligt. Beiträge Dritter sind für Abschreibungen zu verwenden.
3. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass der Gemeinderat ihm bis Ende 1998 eine Vorlage für die Innensanierung und Neunutzung des Neuen Schlosses Bümpliz, verbunden mit der Öffnung des Schlossparks für die Bevölkerung, unterbreiten wird.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

GPK-Sprecher *René Zimmermann* (SP) hat das Wort. Es lohnt sich, diese schöne, bisher unbekannte Parkanlage im Westen der Stadt kennenzulernen. Leider ist sie verwildert und nicht mehr zugänglich. Dies soll sich ändern. Das Neue Schloss Bümpliz steht hier nicht zur Diskussion, dort wird intensiv nach einer Neunutzung gesucht, damit die entsprechende Vorlage im voraussichtlichen Rahmen von 3,5 Mio. Franken dem Stadtrat Ende 1998 unterbreitet werden kann. Ein 1991 erarbeitetes Konzept sieht eine teilweise kulturelle Nutzung vor, wobei auch Einnahmen resultieren müssen, da ansonsten ein Verkauf erwogen werden muss. Stadtratsmitglieder sind gebeten, ihre Ideen oder gar Interessentinnen und Interessenten direkt der Liegenschaftsverwaltung zu melden. Die Parksanierung unabhängig von der Vorlage für das Schloss zu behandeln, erachtet die GPK als sinnvoll. Der Termin für die Unterbreitung der Vorlage Schloss Bümpliz von Ende 1998 ist unsicher. Gleichzeitig haben wir die Chance, jetzt noch einen schriftlich zugesicherten Beitrag von immerhin Fr. 125'000.- an die Totalkosten von Fr. 720'000.- zu bekommen. Dies bedeutet für die Stadt Bern eine Aufwandverminderung von 17,4 Prozent.

Die GPK hat davon Kenntnis genommen, dass die Liegenschaftsverwaltung mit dem Wegrecht zur Keltenstrasse immer noch grosse Probleme hat. Die Swisscom, die dort eine Telefonzentrale mit Autozufahrt unterhält, wehrt sich immer noch gegen eine solche Wegführung. Es zeigten sich bis anhin keine Alternativen, über den Preis muss weiter verhandelt werden. Diese Verbindung liegt nicht im Perimeter dieses Geschäfts und steht in kei-

nem direkten Zusammenhang. Der Preis für das Wegrecht geht nicht zulasten dieser Vorlage, sondern gehört in das übrige Budget der Liegenschaftsverwaltung. Die GPK sprach sich für die sinnvolle Sanierung des Parkes aus und stimmt der Vorlage zu. Allerdings stellt sie noch einen wichtigen Abänderungsantrag. Für die GPK steht fest, dass nach der Sanierung des Parkes die Öffentlichkeit Zugang haben muss. Die Vorlage beinhaltet diesbezüglich einen Widerspruch. „Die Öffnung des Schlossparks für die Bevölkerung ist seit Jahren ein dringendes Anliegen. Möglich wird sie jedoch erst, wenn die Parkanlage instandgestellt ist.“ (Seite 1, Vortrag des Gemeinderats) „Nicht Bestandteil des vorliegenden Sanierungsprojekts ist die Öffnung für die Bevölkerung, die erst erfolgen kann, wenn auch für das Schloss selbst eine öffentliche Nutzung zumindest im Erdgeschoss festgelegt ist.“ (Seite 2, Vortrag des Gemeinderats). Für die GPK steht fest, dass die Öffnung des Parks auch ohne die Innensanierung und Neunutzung des Neuen Schlosses Bümpliz möglich ist. Die Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem teilt diese Sichtweise. Auch die pendente Realisierung des Durchgangs zur Keltenstrasse steht dieser Öffnung nicht entgegen. Deshalb stellt die GPK folgenden Antrag:

Der gemeinderätliche Antrag auf Seite 4 wird wie folgt geändert:

- a) Die bisherige Ziffer 3 wird gestrichen (sie ist für den Stadtrat nicht von Bedeutung)
- b) Die Ziffer 3 erhält folgenden neuen Wortlaut:

Die Parkanlage ist nach der Realisierung des vorliegenden Sanierungsprojektes für die Bevölkerung zu öffnen.

Planungs- und Baudirektor Adrian Guggisberg hat in der GPK bekundet, dass er mit der Instandstellung des Parkes der Bümplizer Bevölkerung eine Freude machen will. Diesem Wunsch schliessen sich alle GPK-Mitglieder an und bitten um Zustimmung des Rats.

Fraktionserklärungen

Für die FDP-Fraktion hat *Urs Jaberg* das Wort. Die FDP-Fraktion unterstützt die Vorlage, denn die Öffnung des Parkes ist wichtig. Im dicht bevölkerten Bümpliz haben Grünflächen einen wichtigen Stellenwert. Die Zustimmung hängt jedoch von folgender Frage ab: Werden die Gartenarbeiten für die Instandstellung der Parkanlage öffentlich ausgeschrieben? In der gegenwärtigen allgemeinen Konjunkturlage und unter Berücksichtigung der momentan speziellen Verhältnisse im Baugewerbe ist der Wettbewerb der freien Marktwirtschaft unumgänglich. Damit erfüllen Gemeinderat und Stadtrat den Auftrag, mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln sparsam umzugehen. Die Diskussion über die Vorlage Parkanlage Neues Schloss Bümpliz ergab, dass sich die Aufteilung in die Bereiche Aussen (Instandstellung des Parkes) und Innen (Renovation des Schlosses) als nachteilig und falsch erwies. In die gleiche Richtung geht die Planung der Wintergärten. Gute und sinnvolle Planungsergebnisse entstehen, wenn das Innen und Aussen in engem Zusammenhang gleichzeitig entstehen können. Beide Bereiche sind durch untrennbare Wechselbeziehungen miteinander verbunden. Der Gemeinderat wird gebeten, in Zukunft der Einheit der Materie Rechnung zu tragen und Planungsvorlagen nicht mehr getrennt vorzulegen. Die FDP-Fraktion stimmt dem GPK-Antrag zu Ziffer 3 zu.

Peter Blaser gibt die Zustimmung der SP-Fraktion zur Vorlage und zum Änderungsantrag der GPK bekannt. Der Park wurde 1977 von der Stadt gekauft, 1989 lief das Wegrecht ab und im November 1995 schrieb Peter Blaser an die Finanzdirektion. Der Park ist heute immer noch nicht öffentlich und auch wenig bekannt. Der Park verfällt weiterhin, Bäume müssten ersatzlos gefällt werden. Die Gartenpflege beschränkt sich auf ein Minimum. Die Zeit zum Handeln ist gekommen, und zwar nicht nur weil Gelder zugesprochen wurden, sondern auch um den Park zu erhalten. 720'000 Franken sind gut angelegtes Geld. Der Votant ist zuversichtlich und überzeugt, dass der Park nach der Sanierung und dem Fällen

von 20 Bäumen nicht nur historisch wertvoll ist, sondern seinen Charme beibehält. Die wenigen zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel müssen optimal eingesetzt werden. Die Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit ist wichtig. Der Antrag der GPK stellt weiter klar, dass sich die Nutzung des Schlosses nach der Nutzung des Parkes zu richten hat. Erste Priorität hat also nicht die Nutzung des Schlosses. Heute ist es bewohnt, man kann also warten, bis ein optimales Nutzungskonzept vorhanden ist. Damit erhalten wir die Möglichkeit, zu einem späterem Zeitpunkt wieder darauf zurückzukommen und ein reiferes Projekt zu machen. Unbegreiflich, weshalb die Wegführung noch immer nicht feststeht. Der Weg ist nicht nur Zugang, sondern öffnet den Park. Ohne diesen Weg ist der Park nur halb öffentlich, man erhält das Gefühl, man dringe in eine private Sphäre ein. Bereits 1993 und erneut 1995 machten wir darauf aufmerksam, die Antwort erfolgte erst 1996. Die Wegrechtsentschädigung von Fr. 50'000.- sei zu hoch, man wolle weiterverhandeln und einen anderen Weg suchen. Es entstand der Eindruck, es gehe etwas. Es ist bedauerlich, dass das Problem immer noch nicht gelöst ist. Dass bis zum heutigen Zeitpunkt keine Einigung mit der Swisscom erfolgte, ist unverständlich. Die Swisscom hat eine Natelantenne auf diesem Grundstück; nachdem wir betreffend Elektrosmog besser aufgeklärt sind, wissen wir, dass solche Antennen mindestens 100 Meter von Wohnungen entfernt sein müssen. Gegen diese Antenne wurde hingegen nie Opposition ergriffen. Der Betrieb hätte früher unter diesen Bedingungen das Wegrecht eingeräumt. Der Weg wird gewünscht und dafür setzt sich die SP-Fraktion ein. Ein Park bedeutet Stadt- und Lebensqualität, gerade diese fehlt in den Aussenquartieren. Wichtig ist, dass solche Orte von uns benutzt werden können. Solche Orte machen das Standbein unserer Politik aus. Sie fördern die soziale Durchmischung und sorgen für das Bleiben der Steuerzahlenden. Die SP-Fraktion freut sich, dass es vorwärts geht und hofft, dass der Rat die Vorlage und den Antrag der GPK unterstützt.

Thomas Fuchs (JSVP) dankt im Namen der SVP-Fraktion dem Fonds Landschaft Schweiz für die gestifteten Fr. 125'000.-. Viele kennen das Schloss Bümpliz, nur wenige jedoch den Schlosspark. Die Instandstellung kann dies ändern. Die Öffnung ist zu begrüssen und es ist zu hoffen, dass die Bevölkerung davon Nutzen zieht und sich nicht die Szene breitmacht. Was die Besitzerfamilie zum Verkauf bewog, ist unbekannt. Heute sind sie mit einem gültigen Vertrag Mieter, sie sind zum Unterhalt des Parkes verpflichtet. Künftig wird dies die Stadt übernehmen. In diesem Punkt muss der Vertrag klar geändert werden. Entweder muss die Miete erhöht werden oder es muss eine Pauschale an den Unterhalt geleistet werden. Kultur und Einnahmen sind ein Widerspruch. Eine kulturelle Nutzung des Schlosses schliesst die SVP-Fraktion aus. Die Stadt Bern verfügt heute über genügend subventionierte Vereine, Organisationen und Kulturräume, die ihr Ärger und Aufwand beschern. Das Schloss soll nicht irgendwelchen zwielichtigen Seminaren zur Verfügung gestellt werden. Was die Stadt dringend braucht, sind steuerzahlende Familien und Firmen. Die Abgabe des Schlosses muss im Baurecht oder im Stockwerkeigentum erfolgen, diese Ideen sind zu prüfen. Die öffentlich zugängliche Parkanlage ist kein Widerspruch. Schlösser üben auch in unserer Zeit einen geheimnisvollen Zauber auf uns aus. Schlossherrin oder Schlossherr zu sein, fasziniert immer noch, mit dem nötigen Kleingeld kann dieser Traum verwirklicht werden. Die Stadt Bern eignet sich demzufolge nicht als Schlossherrin, auch wenn die Idee eines neuen repräsentativen Regierungssitzes mit Regierungswohnungen sehr behagt. Im Alten Schloss hat es öffentlich zugängliche Räume und ein Restaurant. Eine ideale Ergänzung ist der künftig offenstehende Schlosspark. Ein sinnvolles Konzept lässt sich also mit dem Alten Schloss ohne Einbezug des Neuen Schlosses realisieren. Die Burgergemeinde könnte um Rat und Geld angegangen werden.

Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg* dankt dem GPK-Sprecher René Zimmermann für die Ausführungen. Damit die Stadt Bern den Beitrag des Fonds Landschaft Schweiz erhalten kann, ist ein baldiges Anfahren wichtig. Der Gemeinderat stimmt dem Änderungsantrag der GPK zu Ziffer 3 zu. Zu den Fragen der Fraktionssprecher äussert sich der Gemeinderat wie folgt: Die Vergabe der Gartenarbeiten wird nach der geltenden Submissionsverordnung der Stadt Bern ausgeschrieben. Die Rodungen müssen eventuell vorgängig durch die Stadtgärtnerei vorgenommen werden. Die Einheit der Materie konnte nicht eingehalten werden, da der Park noch in diesem Jahr instandgesetzt werden muss, um den Fondsbeitrag zu erhalten. - Es werden mit der Swisscom Gespräche geführt. Zum letzten Mal vor zwei Tagen, ein weiteres Gespräch ist für den 2. März geplant. - Allen Fraktionssprechern wird für ihre Unterstützung gedankt, weiter wird der Dank an den Fonds Landschaft Schweiz weitergegeben. Im Namen der Bümplizer Bevölkerung wird der Rat gebeten, dem Geschäft zuzustimmen.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Änderungsantrag der GPK mit 61 : 0 Stimmen zu.

Ziffer 3 des Antrags heisst demnach:

3. Die Parkanlage ist nach der Realisierung des vorliegenden Sanierungsprojekts für die Bevölkerung zu öffnen.

Schlussabstimmung

Der Rat stimmt der Vorlage mit 60 : 0 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

6 Erneuerung der Lichtsignalanlagen Egghölzli mit gleichzeitiger Realisierung von Verbesserungsmassnahmen für Fussgängerinnen und Fussgänger, den öffentlichen Verkehr und den Zweiradverkehr; Kredit

Antrag Nr. 264

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats betreffend Erneuerung der Lichtsignalanlagen Egghölzli mit gleichzeitiger Realisierung von Verbesserungsmassnahmen für die Fussgängerinnen und Fussgänger, den öffentlichen Verkehr und den Zweiradverkehr / Kredit.
2. Das Projekt Erneuerung der Lichtsignalanlagen Egghölzli mit gleichzeitiger Realisierung von Verbesserungsmassnahmen für die Fussgängerinnen und Fussgänger, den öffentlichen Verkehr und den Zweiradverkehr wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter der Anlagen nicht verändern.
3. Für die Ausführung des Projektes wird ein Kredit von Fr. 710'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 220.501.302.0, bewilligt.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

PVK-Sprecher ist *Michael Jordi* (GB). Die Erneuerungsbedürftigkeit der Anlagen und des Verkehrsknotens Egghölzli/Muristrasse ist gegeben. Die bisherige Anlage ist reparaturbedürftig und störungsanfällig. Sie kann nur noch durch einen Spezialisten repariert werden und genügt den Anforderungen an eine moderne Verkehrsführung nicht mehr. Die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger wird verbessert, indem die Wartezeiten verkürzt werden, die Sicherheit wird erhöht und es müssen weniger Umwege in Kauf genommen

werden. Vor allem verbessert sich die Situation für den öffentlichen Verkehr. In diesem Punkt kommen drei Verkehrslinien zusammen, die miteinander koordiniert werden müssen. Die neuen mit Mikroprozessoren gesteuerten Geräte reagieren situationsbezogen und sind mit den Anmeldeschranken von Tram und Bus nicht nur starr einstellbar. Der Verkehr wird dadurch generell dosierbar. Das Projekt bringt im weiteren Vorteile für den Veloverkehr. Die FussgängerInnenlösungen sind zweckmässig und gut. Der neue Zebrastreifen über die Muristrasse bedeutet eine echte Verbesserung. Der Übergang kann jedoch nur mit einer neuen Lichtsignalanlage bewältigt werden, die Signalisationsanlagen sind überzeugend plazierte. In der PVK wurden verschiedene Vorschläge für die Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs und die Fahrräder laut. Es stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit einer zweispurigen Einmündung in die Worbstrasse. Würde eine einspurige Veloführung in Richtung Egghölzlikreuzung genügen? Mit einem Vorstoss werden in diesem Punkt noch Verbesserungen verlangt. Zum politischen und finanziellen Teil des Geschäfts ist zu sagen, dass die Versuchung eines Rückweisungsantrages gross war. 1992 wollte der Kanton die Worbstrasse sanieren (Erneuern des Belags und der Lichtsignalanlage). Der Kredit war bewilligt, die Projekte lagen vor und waren in der Vernehmlassung. Die Stadt zog sich zurück und liess über das Stadtplanungsamt verlauten, es bestünden andere Projekte, die noch geprüft werden sollten und man sich noch nicht beteiligen wolle. Daraufhin mussten sich die Stadt Bern und die Gemeinde Muri aus dem Geschäft zurückziehen und Zehntausende von Franken bezahlen. Der Kanton pflasterte die Worbstrasse und machte den unaufschiebbaren neuen Belag. Der Rest des Projekts wurde fallengelassen. Damals hätte das Projekt mit einem Schlüssel von 50 : 50 für die Gesamtkosten finanziert werden können. Über die verpasste Chance kann man nur den Kopf schütteln. Keine andere Gemeinde lässt sich für Lichtsignalanlagen vom Kanton derart wenig bezahlen, nämlich nichts, wie Bern. Der Kanton hat normalerweise 60 % für Erweiterungen und neue Anlagen zu bezahlen, die gesamten Kosten für die Erneuerung und den Unterhalt zu übernehmen. Nicht so in der Stadt Bern. Die Autonomie in Sachen Verkehrsführung und Steuerung kommt teuer zu stehen, indem die Stadt alles vorfinanziert. Weiter ist immer noch keine Vereinbarung mit dem Kanton abgeschlossen. Zwischen dem Alt Polizeidirektor Marco Albisetti und Peter Widmer wurde eine Grobvereinbarung (1992) abgeschlossen. 1995 hat der Kanton einen Entwurf gemacht. Seither ist das Projekt mangels Priorität in den Schubladen der Polizei verschwunden. Priorität genießt der Abgeltungsvertrag zwischen der Stadt- und der Kantonspolizei. Da dieser nun abgeschlossen ist, kann zu neuen Taten geschritten werden. Für die Egghölzli Anlage ist es nun zu spät, ob der Kanton die gleichen Kosten wie im Falle eines bestehenden Vertrags zurückvergüten wird, ist fraglich. Das Hauptargument der Polizeidirektion gegen eine solche Vertragsregelung mit dem Kanton war, der Verkehr müsse von innen nach aussen geregelt werden (von der Stadt zur Peripherie). Es wurde davon ausgegangen, dass falls der Kanton die Federführung hätte, er von aussen nach innen regeln würde, obschon es für ein solches Vorgehen keine Indikatoren gab. Die Schlussfolgerungen für das Geschäft sind die folgenden: Steht bis nach dem Frühling kein Vertrag, so hat dies ein parlamentarisches Nachspiel. Ein Rückweisungsantrag verschiebt das Geschäft auf einen ungewissen Zeitpunkt. Sollte die Vereinbarung vorher bestehen, so wäre unklar, welche Priorität dem Geschäft beim Kanton eingeräumt wird. Die Polizeidirektion soll den Rat mit einem solchen Geschäft erst wieder bemühen, wenn der Vertrag zwischen Kanton und Gemeinde abgeschlossen ist. Es handelt sich um die letzten Lichtsignalanlagen unter den alten Bedingungen, es gibt 23 solche alte Anlagen. Einmal mehr wurde ersichtlich, dass in verwaltungsorganisatorischer Hinsicht Handlungsbedarf besteht. Das Geschäft wird durch die Vielzahl der Beteiligten unübersichtlich (Stadtplanungsamt, Verkehrsinspektorat, Tiefbauamt, Strasseninspektorat (auf drei Direktionen bei der Stadt verteilt) sowie zwei Abteilungen beim Kanton). Es ist zu hoffen, dass in Zukunft eine straffere Koordination und genauere Zuordnung zwischen Stadt

und Kanton vorgenommen werden kann. Die PVK empfiehlt dem Rat mit 6 :1 Stimmen bei 3 Enthaltungen die Annahme des Geschäfts.

Fraktionserklärungen

Esther Kälin Plézer spricht für die SP-Fraktion. Die Sanierung der störungsanfälligen Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Egghölzli ist dringend notwendig. Die langen Wartezeiten für den öffentlichen Verkehr, die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie den privaten Verkehr gehören zur Tagesordnung. Es ist bedauernswert, dass die Sanierung der Anlage am eigentlichen Problem, dem überdimensionalen vierspurigen Verkehrsfluss, nichts ändert. Eine Optimierung der Lichtsignalanlagen könnte sogar den Effekt haben, dass der private Pendelverkehr weiter zunimmt. Solange die Zufahrt für den privaten Verkehr in Richtung Autobahn bei der Brunnadernstrasse und dem Burgernziel beim Sonnenhof zu Rückstaus führt, wird die Muristrasse als Autobahnzubringer missbraucht. Der öffentliche Verkehr und Velofahrende werden dadurch behindert. Die SP-Fraktion begrüsst, dass die Lichtsignalerneuerung im Egghölzli als Aufhänger benutzt wird, um den lang erkannten und dringend notwendigen Veloverbindungen von Jupiterstrasse in Richtung Egghölzlistrasse Rechnung zu tragen. Ebenso erfreulich ist die Planung eines Fussgängerstreifens zwischen Coop/Altersresidenzen und der Egghölzlistrasse. Den Fussgängerinnen und Fussgängern wird so ein Umweg über die weitläufige Egghölzlikreuzung erspart. Die Verbesserungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs sind erfreulich. Der Egghölzliplatz ist ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen drei verschiedenen öffentlichen Transportmitteln. Durch die Aufhebung eines Fahrstreifens tritt für den Veloverkehr von der Egghölzlistrasse Richtung Worbstrasse bzw. Jupiterstrasse eine Verschlechterung ein. Dieser Mangel muss mit entsprechenden geringfügigen Veränderungen aufgehoben werden, ohne jedoch den Wesensgehalt des Projektes zu tangieren. Vom Gemeinderat wird erwartet, dass er in Zusammenarbeit mit dem Kanton auf der Worbstrasse die notwendigen Nachverbesserungen vornimmt. Die Verringerung der Fahrstreifen bei der Egghölzlistrasse (von zwei auf eine Spur) könnte ein Beitrag sein. Sowohl die Muristrasse als auch die Worbstrasse sind Kantonsstrassen, eine Zusammenarbeit mit dem Kanton ist deswegen unumgänglich. Weitere Schwierigkeiten ergeben sich aus dem Umstand, dass vor 25 Jahren ohne den Einbezug möglicher Überbauungen, die Weltpoststrasse als Einbahnstrasse gebaut wurde. Inzwischen stellte sich auf dem Fussweg nach Wittikofen ein lebhafter Veloverkehr ein. Die Führung des Zweiradverkehrs auf diesem Fussweg wäre möglich, der benötigte Platz ist vorhanden. Diesbezüglich liegt beim Kanton eine Studie vor. Wäre die Quartiervertretung des Stadtteil IV in die Planung miteinbezogen worden, so würden diese Probleme vermutlich entfallen. Die SP-Fraktion hält sich das Recht vor, einen Vorstoss mit folgenden Forderungen einzureichen: „Der bestehende Fussweg nördlich des Trams ist für FussgängerInnen und Velos zu öffnen. Der in der Vorlage enthaltene Veloweg von der Egghölzlistrasse bis zur Weltpoststrasse soll den Verkehr in beiden Richtungen gestatten.“ Die SP-Fraktion stimmt der Vorlage zu.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* dankt Michael Jordi für die Ausführungen und nimmt zu den vorgebrachten Punkten Stellung. Es ist unbestritten, dass die Lichtsignalanlage alt ist, dass sie erneuert werden muss und dass von Saali Richtung Egghölzli schon seit langem eine Velospur errichtet werden musste, die nun in diesem Zusammenhang realisiert werden kann. Mit dem ganzen Umbau können wesentliche Vorteile für die Fahrräder, die FussgängerInnen und den öffentlichen Verkehr erreicht werden, ohne dass der motorisierte Individualverkehr behindert wird. Zum Vertrag: die Stadt hat nicht immer Geld verloren. Seit langer Zeit wurden keine solchen Lichtsignalanlagen mit dem Kanton revidiert, und diejenigen an den Autobahnanschlüssen sind zum wesentlichen Teil durch

die Nationalstrassenfinanzierungen finanziert worden. Hinter dem Vertrag steht eine gesetzliche Grundlage, ein kantonales Gesetz, welches folgendes besagt: der Kanton muss 60 %, die Stadt 40 % bezahlen. Der Kanton muss sich an die kantonale gesetzliche Grundlage halten, da sie über dem Vertrag zwischen Stadt und Kanton steht. Der Vertrag soll abgeschlossen werden, Verhandlungen zwischen Stadt und Kanton sollten wegen der gerichtspolizeilichen Leistung der Stadtpolizei nicht kompromittiert werden. Der Vertrag ist von beiden Regierungen unterschrieben. Es fand heute eine Pressekonferenz statt. Das einzig Fehlende ist die Sprechung der 27 Mio. Franken durch den Grossen Rat in der März-Session. Dass er dies tun wird, davon geht der Gemeinderat aus. Für den Bau dieser Lichtsignalanlagen geben wir kein Geld aus, bis der Vertrag mit dem Kanton unterzeichnet ist, was in der nächsten Zeit geschehen wird. Der Vertrag bringt für die Stadt Bern Vorteile. Lichtsignalanlagen sind mit unserem Einsatzrechner verbunden, und wir möchten ein Verkehrssystemmanagement aufziehen. Deswegen können wir nicht Lichtsignalanlagen an der Peripherie der Stadt durch andere steuern bzw. nicht steuern lassen. Der Kanton bot seine Hilfe an, deshalb müssen die Anlagen miteinander geplant und auf den städtischen Verkehrsleitreechner abgestimmt werden. Nur so ist ein einwandfreies Funktionieren unseres Systems garantiert. Mit hier gesprochenen Krediten wird das Verkehrssystemmanagement sukzessive aufgebaut.

Der in der PVK erhaltene Plan wird im wesentlichen übernommen. Fahrräder werden auf dem Trottoir Richtung Saali nicht zugelassen. Grund ist die nahegelegene Alterssiedlung und der nicht ausreichend vorhandene Platz. Ein Diskussionspunkt war die Zweispurigkeit der Egghölzlistrasse, welches nicht Kantonsstrasse sondern Gemeindestrasse sein wird. Wird dort eine einspurige Strasse gemacht, so kann die Entleerung des Quartiers nicht mehr gewährleistet werden, stehende Autos mit laufendem Motor werden die Konsequenz sein. Kurt Wasserfallen kennt die Situation aus eigener 40-jähriger Anschauung. Der Vorschlag des Kantons, die Einspurigkeit in der Worbstrasse mit einem Velostreifen rechts, birgt einen wesentlichen Gefahrenpunkt: linksabbiegende Fahrräder müssen, um in die Weltpoststrasse zu gelangen, den Verkehr kreuzen. Zwei Spuren sind besser, die Velos sind am Rand. Mit dem Kanton zusammen werden wir uns nochmals eingehender damit befassen, einen Entscheid treffen und erst dann wird gebaut. Der Kanton ist Besitzer dieser Strasse und kann demzufolge bauen wie er will, es sollten jedoch keine Probleme auftauchen und es wird eine gute Lösung gefunden, da der Polizeidirektor mit dem zuständigen Oberbauingenieur gute Kontakte pflegt. Unter diesen Aspekten macht der Vorstoss keinen Sinn. Es wird zudem das letzte Mal sein, dass der Rat über Kantonsstrassen diskutieren kann. Wir einigen uns darauf, dass der Kanton auf der Strasse (nicht Lichtsignalanlagen) bestimmt und entscheidet, da er die Kredite spricht; die Gemeinde bringt ihre Wünsche an. Dies entspricht dem normalen Vorgehen aller anderen Gemeinden. Wesentlich für den Umsteigeknotenpunkt Egghölzli (Tram, Bus, Bahn) sind die guten Verbindungen, die Lichtsignalanlagen und die Veloverbindung.

Der Rat wird gebeten, das Geschäft zu unterstützen.

Beschluss

Der Rat genehmigt den Kredit mit 55 : 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen.

7 Verkehrsinspektorat: Installation permanenter Messstellen; Kredit

Antrag Nr. 265

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats betreffend Verkehrsin-spektorat: Installation permanenter Messstellen.
2. Das Projekt Installation permanenter Messstellen wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und den Gesamtcha-rakter des Projektes nicht verändern.
3. Für die Ausführung des Projektes wird ein Kredit von Fr. 580'000.-- zu Lasten der In-vestitionsrechnung, Konto 220.506.002.0, bewilligt.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Für die PVK spricht *Nico Lutz* (JA!). Bevor das Geschäft in die PVK kam, war nicht klar, in wessen Zuständigkeitsbereich das Geschäft gehört, weiter birgt es einen finanzpolitischen und einen verkehrspolitischen Aspekt. Zum finanzpolitischen Aspekt: Am 13. Dezember 1995 sprach der Gemeinderat für die ersten vier Messstellen einen Kredit von Fr. 150'000.-, am 16. Oktober 1996 Fr. 150'000.- für weitere fünf Messstellen, am 2. Juli 1997 stellte die Polizeidirektion dem Gemeinderat den Antrag für weitere sechs Messstellen, zog jedoch nach einer Diskussion das Geschäft zurück. Der Gemeinderat ordnete eine genaue Abklä-rung an, da nicht klar war, wer zuständig war. Die Frage war, ob der Gemeinderat dreimal den Betrag in Gemeinderatskompetenz (Fr. 150'000.-) bewilligen kann, ohne dies dem Stadtrat als Projekt vorzulegen, da ein innerer Zusammenhang besteht. Die Polizeidirektion bejahte dies und argumentierte anhand der Tempo 30 Zonen, die gesamthaft bewilligt wer-den müssten und man nicht einzeln einführen könne oder man dann den ganzen Mass-nahmenplan Verkehrssicherheit und sämtliche Massnahmen gemeinsam in einem Kredit bewilligen müsste. Der Rechtskonsulent stellte sich auf den Standpunkt, dass es eine Stadtratsvorlage brauche. Diese Argumentation ist inhaltlich nachvollziehbarer. Bei der In-stallation der Messstellen handelt es sich um ein zusammenhängendes Geschäft, eine klare Bundesgerichtspraxis ist vorhanden: „Ein Gegenstand, der ein Ganzes bildet, darf nicht künstlich in Teilstücke aufgeteilt werden, welche je einzeln dem Referendum nicht unterstehen, mit dem Zweck, den Gegenstand dem Referendum zu entziehen.“ (Entscheid 1989). Vorliegender Fall ist analog. Einzelne Messstellen zu Fr. 150'000.- machen wenig Sinn, es geht um eine Gesamtvorlage. Erstaunlich, dass der Gemeinderat bereits zweimal Fr. 150'000.- bewilligte und sich erst beim dritten Mal die Frage nach der Kompetenz stell-te. Es geht nun um einen Gesamtkredit für zehn neue Messstellen, neun bereits realisierte d.h. von den heute Abend zu bewilligenden Fr. 580'000.- sind Fr. 300'000.- bereits konsu-miert. Weiter kann nicht mehr über die Vorzüge oder Nachteile eines Systems diskutiert werden, da nicht mehr umgestellt werden kann. Zur verkehrspolitischen Bedeutung: Das Ziel der Verkehrsplanung ist, die aktuelle Verkehrssituation on line erfassen zu können und mit einem modernen Verkehrssystemmanagement zu beeinflussen. Verkehrssystemmana-gementkredite (rund 4 Mio. Fr.) werden demnächst im Stadtrat aktuell sein. Ein zentrales Element beim Verkehrsmanagement ist das Vorhandensein und die Aufbereitung von Ver-kehrsdaten. Dies ist auch die primäre Begründung für das Messstellennetz. Weiter ist eine wachsende Nachfrage anderer Amtsstellen nach umfassenden Verkehrsdaten vorhanden. Mit permanenten Messstellen sind diese besser und einfacher zu erfassen. Bis anhin wur-den Stichproben, Einzelzählungen gemacht. Die Zählstellen mussten periodisch bestückt und provisorisch eingerichtet werden, was mit einem finanziellen und personellen Aufwand verbunden war. Gegen eine umfassende Erhebung von Verkehrsdaten ist nichts einzu-wenden. Das Problem der Verkehrspolitik ist allerdings nicht im technischen Bereich zu su-chen, sondern im politischen. Als jüngstes Beispiel ist die Umsetzung KÜL anzuführen. Das Projekt wurde als durchdachtes, sofort realisierbares Gesamtkonzept angepriesen und 56 % der Bürgerinnen und Bürger hiessen es gut. Kürzlich stellte sich die Verkehrsplanung auf den Standpunkt, man brauche für das Aufmalen eines Zebrastreifens auf dem Bahn-hofplatz noch einige Jahre, da die Auswirkungen abgeklärt werden müssen. Es ist nicht

sinnvoll, Kritik an einer Verkehrsplanung mit der Frage zu üben, ob die Verkehrsplanung eine bessere Datenbasis erhalten solle. Die Diskussion Verkehrssystem/Management und wieviel Aufwand für eine betriebliche Optimierung geleistet werden solle, steht noch an. Die PVK beantragt einstimmig, dem Kredit zuzustimmen. Inwiefern der zweite Antrag (Zweiradverkehr) berücksichtigt wird, ist noch nicht klar. Die PVK geht davon aus, dass ihn der Antragsteller nochmals vorstellt.

Oskar Balsiger (SP) bemerkt, dass es in Bern noch lange dauern wird, bis der Veloverkehr den Verkehr zusammenbrechen lässt. Bei der Zählung der Autos hat alles angefangen. Heute sprechen wir von einem Verkehrsmanagement. Über die Autos wissen wir sehr viel, viel Geld wurde schon ausgegeben, damit wir den Verlauf der Verkehrsflüsse und die Bedürfnisse kennen. Bei den Fahrrädern wissen wir leider fast nichts. Wir sind auf unsere Beobachtungen und Mutmassungen angewiesen, Tatsachen sind jedoch nicht bekannt. 1989 schaffte der Bund die Registration der Fahrräder ab, das einzige auskunftgebende Mittel. Seither haben wir statt der Nummer eine Vignette, und die Anzahl der vorhandenen Räder ist nicht bekannt. Von dem Betrag (Fr. 580'000.-) könnten etwa 10 Prozent für das Sammeln von Velodaten ausgegeben werden. Deshalb stellte Oskar Balsiger in der PVK den Antrag, zwei Messstellen einzurichten und den Kredit um Fr. 30'000.- aufzustocken. Bis anhin wurden die Fahrräder nur auf Radwegen erfasst, diese Daten waren jedoch nicht sehr aufschlussreich. Aufgrund der Unsicherheit, ob es technisch möglich sei, Velos von anderen Fahrzeugen zu unterscheiden, wurde der Antrag in der PVK zurückgezogen. Die Abklärungen haben ergeben, dass es möglich ist. Im Gespräch mit der Verwaltung stellten sich die Monbijoustrasse (stadteinwärts) und die Kornhausstrasse (stadtauswärts) als am zweckmässigsten heraus. Nur zwei Messstellen ergeben brauchbare Resultate. Pro Messstelle muss für die Festinstallation mit Fr. 15'000.- gerechnet werden, weiter müssen sie geeicht werden. Damit die Velozählung nützlich ist, braucht es auf allen Stadtzufahrten ein Handzählung, für die Steuerung der Messstellen ist weiter eine Software notwendig und eine Zusatzroutine zur Zählung der Fahrräder. Alles zusammen ergibt einen Betrag von Fr. 60'000.-. Der Rat wird gebeten, dem neuen Punkt 2, der Aufstockung des Kredits auf Fr. 640'000.- zuzustimmen.

Fraktionserklärung

Peter Linder spricht für die SVP-Fraktion. Die Idee eines Messstellennetzes zur Erfassung des Verkehrsaufkommens wird begrüsst. Zur Optimierung und Verbesserung des gesamten Verkehrsflusses können interessante Erkenntnisse gewonnen werden. Sollte der Vorlage zugestimmt werden, erwartet die SVP-Fraktion entsprechende Verbesserungen in der Verkehrsbewirtschaftung, z.B. eine Verstetigung des Verkehrsflusses. Von RGM-Seite wurde eine Ablehnung erwartet, das Gegenteil ist der Fall. Bei einer erneuten kritischen Prüfung des Geschäfts fiel folgender Entscheid: das Messstellennetz ist für blosses Sammeln von Daten sinnlos, die Vorlage ist teuer, das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt nicht mehr. Der Gemeinderat wird aufgefordert, sich klar zu werden, ob der Kredit im Hinblick auf die angespannte finanzielle Situation verantwortbar ist. Die SVP-Fraktion beschloss die Ablehnung, erklärt sich jedoch bereit, auf das Geschäft zurückzukommen, sollte es dem Gemeinderat gelingen, aufzuzeigen, dass die Investition eine gute Rendite bringt.

Gemeinderat *Kurt Wasserfallen* dankt Nico Lutz für die Ausführungen. Es stimmt, dass das Geschäft zwischen Präsidialdirektion und Polizeidirektion hin und her geschoben wurde. Die Aufgabe des Rechtskonsulenten ist die kritische Betrachtung unseres Tuns. Er fand, dass man den Kredit zusammenrechnen müsse und ihn nicht einzeln vortragen könne, wie man mit bestem Wissen und Gewissen bis anhin tat. Die Aspekte fanden in der Polizeidi-

reaktion Anklang und es entstand diese Vorlage. Finanztechnisch, finanzpolitisch und rechtlich dürfen keine Fehler gemacht werden, die zuständige Stelle soll entscheiden.

Zum Antrag von Oskar Balsiger: eine technische Zählung von Fahrrädern ist heute möglich, ob sie jedoch bei der Zählstelle vorbeifahren, ist das grosse Problem. Der Veloverkehr fährt heute nicht bei den Zählstellen vorbei, folglich müssen diese Stellen an eng kanalisierten Stellen angebracht werden. Die vorgeschlagenen Stellen (Kornhausstrasse, Haltestelle Kursaal und Monbijoustrasse) mögen richtig sein. Von der Eichung, der Handzählung und der Überprüfung verspricht man sich mehr. Dabei handelt es sich wahrscheinlich um einen Streit zwischen Experten. Es stellt sich nun die Frage, ob wir die Aufstockung um Fr. 60'000.- wollen, denn die Genauigkeit der Daten wird immer der Schwachpunkt bleiben, aus ungenauen Zahlen ist es schwierig, Schlüsse zu ziehen. Die permanenten Messstellen müssten dann auch noch nachgezählt werden. Der Rat wird gebeten, den Antrag von Oskar Balsiger abzulehnen. Zum Votum von Peter Linder: Der Verkehr solle verstetigt werden. Dafür muss man wissen, welchen Verkehr man überhaupt hat. Kurzzeitzählungen (pro Minuten, pro 3 Minuten etc.) sind möglich und Analysen können gemacht werden. Dabei können wir die Schwachpunkte entdecken und einen volkswirtschaftlichen Schaden oder Nutzen daraus ziehen. Wir können erfahren, wie schnell PendlerInnen ihr Ziel erreichen, ob der Bus durchkommt, etc. Eine Unterscheidung der Verkehrsmittel wird dann möglich. Wir wissen, welcher Verkehr auf uns zukommt. Ein Verkehrsmanagement ohne Zählungen ist unbrauchbar. Dieser Kredit von Fr. 580'000.- ist gut investiertes Geld. Zum erwähnten Zebrastreifen auf dem Bahnhofplatz. Das Vorgehen richtet sich von aussen gegen innen. Besagter Streifen befindet sich in der Mitte. Die Polizeidirektion sieht in der raschen Einführung Probleme, er wird jedoch kommen. Der Gemeinderat bittet den Rat, dem Kredit zuzustimmen.

Beschluss

Der Rat nimmt den Antrag Oskar Balsiger mit 33 : 20 Stimmen bei 5 Enthaltungen an.

Ziffern 2 und 4 des Antrags lauten demnach:

2. Der Stadtrat erhöht die Zahl der permanenten Messstellen um insgesamt 2 für die Erhebung von Daten des leichten Zweiradverkehrs (Velos/Mofas) an der Monbijoustrasse und an der Kornhausstrasse. (Punkt 2 wird zu Punkt 3, Punkt 3 zu Punkt 4 etc.)

4. Für die Ausführung des Projekts wird ein Kredit von Fr. 640'000.- zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 220.506.002.0 bewilligt.

Schlussabstimmung

Der Rat stimmt dem Geschäft mit 49 : 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen zu .

8 Kleine Anfrage Bernhard Hess (SD): Werden Verkehrsbussen als versteckte Fiskalität missbraucht?

Antrag Nr. 300

Wie die Polizeidirektion am 13. November mitteilte, ist das für 1997 gesteckte Ziel von zehn Millionen Franken Bussgelder-Einnahmen bei weitem noch nicht erreicht. Nun sollen mehr Verkehrskontrollen mehr Bussgelder einbringen. Zudem soll durch einen Ausbau der EDV-Anlage in der Ordnungsbussenzentrale (Kosten von Fr. 240'000.--) die Polizei administrativ entlastet werden, um "häufiger und stärker draussen auf der Strasse präsent zu

sein". Der Gemeinderat verspricht sich davon, dass "die Zahl der Verkehrskontrollen steigt" und die Bussenerträge "um 200'000 Franken jährlich zunehmen".

Nach unserer Verfassung darf aber der Staat fiskalische Einnahmen nur auf dem Steuerweg einziehen. Durch die erwähnten geplanten Mehranstrengungen, durch verstärkte und gezielte Eintreibung von Bussgeldern mehr Geld für die öffentliche Hand einzutreiben, verletzt der Gemeinderat eindeutig geltendes Recht.

Ich bitte deshalb den Gemeinderat höflich, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass die geplante verschärfte Jagd nach Verkehrssünder einzig dazu dient, Geldmittel für die öffentliche Hand einzunehmen?
2. Darf die Stadt Bussgeldeinnahmen als Steuersubjekt verwenden? Ist dieses Vorgehen überhaupt noch verfassungs- und gesetzesmässig?
3. Wäre nicht aufgrund des unerträglichen Drogenelends in der Stadt Bern die konsequente "Jagd" auf Drogenhändler gegenüber dem systematischen "Fängerli" von kleinen Verkehrssündern vordringlich?

Bern, 27. November 1997

Gemeinderat *Kurt Wasserfallen* beantwortet die Fragen wie folgt:

Es ist richtig, dass auf Anfrage der Medien mitgeteilt wurde, dass die budgetierten Bussengelder in der Höhe von 10 Millionen Franken 1997 nicht erreicht würden. Es stimmt dagegen nicht, dass durch vermehrte Verkehrskontrollen mehr Bussengelder eingebracht werden sollen. Die Gründe für weniger Bussengeld-Einnahmen sind vielfältig: gegenwärtiger Unterbestand beim Personal der Stadtpolizei, zunehmendes Engagement der Verkehrspolizei bei Veranstaltungen, Schutzaufgaben usw., zunehmende Abkommandierung für Aufgaben nicht verkehrspolizeilicher Art (CITRO). Um die notwendigen Verkehrskontrollen dennoch einigermaßen durchführen zu können, werden alle Rationalisierungsmassnahmen geprüft und umgesetzt (Zustimmung des Rats zum NOVA-Projekt). Die Bussengelder sind keine fiskalischen Einnahmen. Zielsetzung bei der Anordnung von Verkehrskontrollen ist nicht eine Maximierung der Bundeseinnahmen, sondern die Hebung der Verkehrssicherheit und die Gewährleistung eines möglichst ungestörten Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmenden. Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. Nein.
2. Die Ordnungsbussengelder sind keine fiskalischen Einnahmen, sondern haben einzig zum Ziel, Verkehrswiderhandlungen angemessen zu ahnden und damit eine präventive Verhaltenslenkung zu bewirken.
3. Zur Zeit wird ein Teil der Verkehrspolizei eingesetzt, um die Stadtpolizei bei der Bekämpfung der Drogen- und Dealerszene zu unterstützen (CITRO).

Bernhard Hess (SD) ist von der Antwort teilweise befriedigt.

9 Kleine Anfrage Ernst Stauffer (SD): „Blaue Tage“ im Nordquartier (Blaue Zone)

Antrag Nr. 161

Das Strasseninspektorat verbreitete via Presse folgende Mitteilung:

Blaue Zonen im Breitenrain werden neu gestrichen. Autos müssen in dieser Zeit verschwinden. Ab Montag (23.6.97) wird zwischen Scheiben-, Breitenrain-, Wyler- und Standstrasse die Blaue Zone neu gestrichen. Autos, die noch in den Parkfeldern stehen, werden für über 400 Franken abgeschleppt. Mit einem blauen Auge kommen nur jene da-

von, die ihr Auto nicht umparkiert haben, seit vor zwei bis drei Wochen die Parkverbote aufgestellt wurden. Ihre Wagen werden kostenlos weggeführt. Die Polizei registrierte damals genau, welches Auto auf welchem Parkfeld stand.

Diese Mitteilung ist nicht überall auf Verständnis gestossen. Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Entspricht diese Meldung den Tatsachen?
2. Wenn ja, wie will die Polizei feststellen, dass Autos, die täglich oder gelegentlich in Verkehr gesetzt werden, jedoch wieder am angestammten Platz parkiert werden, nie umparkiert wurden?
3. Erweckt eine solche Mitteilung nicht den Eindruck, die Polizei sei unterbeschäftigt?
4. Hat die Polizei nicht wichtigere Aufgaben zu erfüllen?

Bern, 26. Juni 1997

Gemeinderat *Kurt Wasserfallen* beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Ja. Die Kostenpflicht ist nur zu leisten, wenn die Fahrzeuge nach dem Aufstellen der Freihaltensignalisation im entsprechenden Parkraum zu den verbotenen Zeiten stehen gelassen werden.
2. Die Kontrollnummer, Marke, Farbe, Zeit und Standorte (Strasse und Hausnummer) werden bei der Signalisationsaufstellung für jedes Fahrzeug notiert. Gleichzeitig werden die Ventilstellungen der beiden Räder auf der Fahrerseite auf dem Kontrollblatt in Uhrzeitform eingezeichnet. Diese Angaben werden vor dem Ausstellen einer Busse und Abschleppkosten überprüft.
3. Nein. Auf Grund der gängigen Gerichtspraxis hat sich diese Aufnahme als effizientes Beweismittel durchgesetzt. Die Markierung ist physisch und effizient nur möglich, wenn keine Fahrzeuge parkiert sind.
4. Die Polizei hat alle ihr übertragenen Aufgaben wahrzunehmen. Die Zuständigkeit zum Unterhalt der Signalisation und der Markierung obliegt der Polizeidirektion. Sie hat zur Beweissicherung die nötigen Unterlagen zu sammeln.

Ernst Stauffer (SD) ist von der Antwort des Gemeinderats befriedigt.

- Die Traktanden 10 bis 14 werden auf eine spätere Sitzung verschoben. -

Eingänge

Es werden eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen zwei Postulate nämlich:

Postulat Ursula Rudin-Vonwil (LdU): Planung Neufeldzubringer stoppen !

Der Schanzentunnel wurde mit einem überwältigenden Resultat abgelehnt. Einer der Hauptgründe dürfte die sogenannte Stadtautobahn gewesen sein. Daraus ist zu entnehmen, dass die Bevölkerung nicht noch mehr motorisierten Individualverkehr in der Stadt und in den Quartieren wünscht und somit keine Begünstigungen mehr für den MIV geboten werden sollten. Die Tatsache, dass der KÜL zugestimmt wurde, zeigt die Bereitschaft, mit dem vorhandenen Verkehrsaufkommen umgehen zu wollen.

- Der geplante Neufeldzubringer würde aber mit Sicherheit Mehrverkehr in die Stadt und in einige Quartiere bringen. KÜL wäre in Frage gestellt und könnte das Versprechen der Verkehrsreduktion im Bahnhofsbereich nicht mehr halten.
- Sicher würde auch ein Druck auf die Innenstadt entstehen und der Verkehrskompromiss wäre gefährdet.
- Vor den Parkhäusern in der Innenstadt würden sich trotz Parkierleitsystem Warteschlangen bilden. Das P+R Neufeld würde umfahren und logischerweise weiterhin leerstehen (wer bezahlt das ?).
- Der geplante Neufeldzubringer würde den MIV direkt und noch schneller in die Innenstadt führen. Dadurch würde der öffentliche Verkehr (ÖV) noch mehr konkurrenziert.
- Wie der Schanzentunnel wäre der Neufeldzubringer eine sehr teure Investition, die den Ertrag nicht rechtfertigen würde.

Ich bitte den Gemeinderat, bei den kantonalen und eidgenössischen Stellen darauf hinzuwirken, dass der Autobahnzubringer Neufeld nicht mehr weiterverfolgt wird und stattdessen alternative Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Neubrückstrasse umgesetzt werden.

Bern, 22. Januar 1998

Ursula Rudin (LdU), Sven Baumann, Silvia Aepli, Ueli Stückelberger, Peter Stucki, Maria Regli, Luzius Theiler, Eva von Ballmoos, Regula Keller, Peter Sigerist, Annemarie Sancar, Ursula Hirt, Michael Jordi

Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Gegenentwurf zur Initiative "Läbigi Stadt"

In einigen Monaten wird dem Stadtrat die Initiative "Läbigi Stadt" von Bern Autofrei (BAF) vorgelegt werden. Ziff. 2.4 des Initiativtextes sieht vor, dass bei Neubauten in der Regel *keine* Parkplätze erstellt werden dürfen. Diese Bestimmung widerspricht dem Verkehrskompromiss, den die Stimmberechtigten am 23. November 1997 deutlich angenommen haben. So sieht die neu geänderte Bauordnung keinen gänzlichen Verzicht für Parkplätze bei Neubauten vor, hingegen sind die Parkplatzwerte neu festgelegt worden.

Die Initiative "Läbigi Stadt" enthält auch andere Elemente wie Parkplatzbewirtschaftung, Zellenlösung, Privilegierung des öV.... Die Unterzeichnenden des Postulates stehen hinter den letztgenannten Zielen der Initiative, streben aber eine pragmatische Lösung an, die nicht dem Verkehrskompromiss widerspricht. Ein gänzlicher Verzicht auf das Erstellen von Parkplätzen ist bei Neubauten (z.B. Wohnungen) nicht sinnvoll. Dies kann dazu führen, dass Bern als Wohnort an Attraktivität verliert. Weiter zu berücksichtigen ist, dass das Verkehrsverhalten nur unbedeutend über die Parkplatzzahl bei Wohnungen gesteuert wird.

Entscheidend ist vielmehr, ob am Arbeitsplatz ein Parkplatz vorhanden ist. Die Werte der erlaubten Parkplätze für Arbeitsplätze sind aber schon heute relativ streng.

Nach Art. 78 Abs. 5 des Reglementes vom 12. März 1992 über die politischen Rechte kann Initiativen ein Gegenvorschlag gegenübergestellt werden. Die Postulanten sind der Ansicht, dass es sinnvoll ist, der Initiative einen Gegenentwurf gegenüberzustellen, der den Parkplatzwerten des Verkehrskompromisses nicht widerspricht, die andern Elemente der Initiative aber übernimmt.

Aus diesen Gründen wird der Gemeinderat gebeten,

- dem Stadtrat anlässlich der Behandlung der Initiative "Läbigi Stadt" einen Gegenentwurf vorzulegen, der keine selbständige Bestimmungen betreffend Parkplatzzahlen aufweist (streichen von Ziff. 2.4 des Initiativtextes).

Bern, 22. Januar 1998

Ueli Stückelberger (GFL), Elsi Meyer, Sven Baumann, Ursula Rudin, Peter Stucki, Lilo Lauterburg

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr

Namens des Stadtrats:

Die Präsidentin: *Lilo Lauterburg*

Die Protokollführerin: *Tiina Stämpfli*