



Protokoll Nr. 50

Sitzung von Donnerstag, 22. Oktober 1998, 20.45 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

1. Vizepräsident Rolf Häberli

Anwesend:

Ernst Aebersold
Raymond Anliker
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Arnold Bertschy
Margrith Beyeler
Peter Blaser
Markus Blatter
Konrad Bossart
Michael Burri
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Marcel Eyer
Marcel Fankhauser
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Jean-Daniel Flückiger
Thomas Fuchs
Hans Ulrich Gränicher
Adrian Haas
Ueli Haudenschild
Bernhard Hess
Ursula Hirt
Andreas Hofmann

Stephan Hügli
Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Andreas Krummen
Leslie Lehmann
Peter Linder
Edith Lörtscher
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Edith Madl Kubik
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Mario Marti
Kurt Mäusli
Elsi Meyer
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Edith Olibet
Rosmarie Okle Zimmermann
Bernhard Pulver
Ruth Rauch

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

Entschuldigt:

Präsidentin Lilo Lauterburg
Annemarie Lehmann
Annemarie Sancar
Rudolph Schweizer
Franco Sommaruga

Vertretung des Gemeinderats:

Adrian Guggisberg
Claudia Omar
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Alfred Neukomm

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

6 Postulat Raymond Anliker (SP): Umsetzung der Überbauungsvorschriften für das Tobler-Areal

Antrag Nr. 202

Mit Uni-Tobler wurde im Herzen der Länggasse ein Universitätszentrum mit hoher Besucherfrequenz eingerichtet. Für die anwohnende Bevölkerung bringt der Uni-Betrieb nicht nur Leben ins Quartier, sondern auch unangenehme Belastungen vornehmlich durch den grossen Parkierungsdruck während des Semesters und die unbefriedigende Situation im Bereich des Haupteinganges am Lerchenweg.

Die grundsätzliche Umnutzung einer ehemaligen Fabrikanlage muss konsequenterweise die Auswirkungen auf die umliegenden Wohngebiete berücksichtigen. Die Überbauungsvorschriften für das Toblerareal, die seit April 1987 in Kraft sind, beinhalten deshalb auch entsprechende Massnahmen im Bereich der Verkehrsberuhigung und Aussenraumgestaltung, welche wesentlich zu einer Verbesserung der heutigen Zustände beitragen würden. Bis heute sind aber diese Vorschriften entgegen den Absichtsbekundungen des Gemeinderats nicht umgesetzt worden, im Gegenteil: entsprechenden Anliegen wurde trotz der klaren Vorgaben in den Überbauungsvorschriften nicht oder nur ungenügend entsprochen. Bis anhin wurde aber auf ein Beschwerdeverfahren zur Durchsetzung der Überbauungsvorschriften verzichtet.

Die Umsetzung der Vorschriften betrifft insbesondere:

- die konsequente Realisierung der als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesenen Bereiche, die gemäss Artikel 3 als "verkehrsberuhigte Anlagen zu gestalten und angemessen zu begrünen" sind. Dies drängt sich vor allem für den stark belasteten Lerchenweg auf, wo es auch gilt, eine befriedigende Lösung für das Velo-Abstellproblem zu finden.
- klare Regelungen für die Zu- und Wegfahrten sowie die Anlieferung, wie sie Art. 4 vorschreibt.
- die in Artikel 10 vorgesehene Bepflanzung mit Bäumen an den dafür vorgesehenen Standorten gemäss Überbauungsplan.

Der Gemeinderat wird gebeten, durch entsprechende Massnahmen die Überbauungsvorschriften für das Tobler-Areal umzusetzen.

Bern, 15. Januar 1998

Antwort des Gemeinderats

Die Überbauungsordnung Tobler-Areal, die seit April 1987 in Kraft ist, verlangt – ohne eine Frist anzusetzen – in Art. 3 und 4 Verkehrsmassnahmen und in Art. 10 grünplanerische Massnahmen.

Was die Länggassstrasse und die Muesmattstrasse betrifft, so konnten die hier vorgesehenen Massnahmen bereits im Zusammenhang mit den Bauvorhaben (Unitobler resp. Sanierung der Wohnhäuser) ausgeführt werden; bei einigen Baumstandorten wurde von den Vorgaben der Überbauungsordnung abgewichen.

Die Massnahmen am Lerchenweg liegen im öffentlichen Strassenraum und sind deshalb nicht mit Bauvorhaben verknüpft. Die Realisierung ist Sache der Stadt. Dabei liegt die Zuständigkeit für die Baumpflanzungen bei der Stadtgärtnerei, jene für die Verkehrsmassnahmen bei der Polizeidirektion.

Die beiden erstgenannten Punkte des Postulats betreffen die Verkehrsmassnahmen gemäss Art. 3 und 4 der Überbauungsvorschriften. Zu ihrer Umsetzung hat der Gemeinderat bereits im Prüfungsbericht zum Postulat Fraktion Grüne und Junge betreffend Fussgängerzone am Lerchenweg am 25. Juni 1997 ausführlich Stellung genommen.

Das Fahrverbot mit dem Zusatz „Zubringerdienst gestattet“ für den Lerchenweg zwischen Länggassstrasse und Fellenbergstrasse wurde am 12. Februar 1998 publiziert. Für weitere Verbesserungsmassnahmen wurden inzwischen Gespräche mit der Universitätsverwaltung geführt. Diese hat zugesichert, die Schaffung zusätzlicher Veloabstellplätze auf dem Areal Unitobler zu prüfen. Auf dem Lerchenweg selber sollen durch verkehrstechnische Massnahmen die Veloabstellplätze klar von der übrigen Verkehrsfläche abgegrenzt werden. Das oben erwähnte Fahrverbot kann aufgestellt werden, sobald die Vorschläge der Universität für die zusätzlichen Veloabstellplätze vorliegen. Obwohl das Fahrverbot nur für den vordern Teil des Lerchenwegs gelten wird, dürfte es auch im hinteren Teil stark verkehrsberuhigend wirken, da der Durchgangsverkehr unterbunden wird und nur noch Zubringerverkehr gestattet ist. Zum Punkt 3 des Postulats (grünplanerischen Massnahmen nach Art. 10 der Überbauungsvorschriften) ist zu sagen, dass die am Lerchenweg angestrebte Baumpflanzung gemäss UeO Tobler-Areal die Verlegung von Werkleitungen bedingt. Aus Kostengründen soll deshalb das Baumpflanzungsprojekt erst bei Leitungserneuerungen realisiert werden. Ohne Koordination der Arbeiten im Strassenraum wäre mit unverhältnismässig hohen Kosten (Fr. 120'000.00 bis Fr. 150'000.00) zu rechnen.

Fazit

Die im Postulat angeführten Massnahmen haben folgenden Realisierungsstand:

Verkehrsmassnahmen Realisierung ist in die Wege geleitet

Baumpflanzungen

- Länggassstrasse realisiert
- Muesmattstrasse realisiert
- Lerchenweg aus Kostengründen zurückgestellt

Die Postulatsanliegen sind demnach weitgehend erfüllt. Zusätzliche Aufträge sind nicht erforderlich; die noch ausstehenden Baumpflanzungen werden im Rahmen von Werkleitungssanierungen ausgeführt.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären. Die Antwort gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Raymond Anliker (SP): Der Gemeinderat ist bereit, mein Postulat erheblich zu erklären, und das ist eigentlich das, was sich ein Postulant wünscht. Was mir aber gar nicht gefällt, ist die gemeinderätliche Antwort, die in keiner Art und Weise auf die Bedürfnisse und die Probleme eines stark belasteten Quartiers, der Länggasse, eingeht. Dass diese Antwort gleichzeitig als Prüfungsbericht dienen soll, möchte ich zurückhaltend als schlechten Witz bezeichnen. Darum bitte ich den Rat, den Prüfungsbericht abzulehnen.

Im Grundsatz ist eine Umnutzung brachliegender Fabrikareale sehr zu begrüßen. Die Unitobler ist eine sehr gelungene Umnutzung, was die architektonische Gestaltung der Anlage betrifft. So ist denn die neue Denkfabrik auch mehrfach ausgezeichnet worden. Einen Preis für die Umsetzung von flankierenden Massnahmen im Verkehrsbereich verdient diese Anlage jedoch wahrlich nicht. Das Stimmvolk gab aber seinerzeit sein Ja zu einer Überbauungsordnung ab, welche verkehrsberuhigende Massnahmen vorsieht.

Vor ein paar Jahren hatte das Postulat Hofer, noch im Unwissen um den Wortlaut der Überbauungsordnung, auf eine solche Massnahme hingezielt. Die vorgeschlagene Fussgängerzone wurde in einem mehr als nur dürrtigen Postulatsbericht abgelehnt. Und jetzt wird ausgerechnet dieser Bericht in der Antwort auf mein Postulat zitiert. Die Forderung nach einer Fussgängerzone wird auf eine recht perfide Art in eine Forderung nach einer Wohnstrasse uminterpretiert, und diese als nicht realisierbar bezeichnet, weil der Wohnanteil zu gering sei. Tagtäglich strömen hunderte von Studierenden via Lerchenweg in das Tobler-Gebäude und verlassen es auf dem gleichen Weg. Ein Universitätsbau von dieser Grösse und vor allem von dessen städtebaulicher Qualität würde es verdienen, einen repräsentativeren Eingangsbereich zu erhalten, welcher nicht mit dem motorisierten Individualverkehr zu teilen ist. Eine Fussgängerzone mit flankierenden verkehrsberuhigenden und baulichen Massnahmen wäre genau das, was die arg strapazierte Anwohnerschaft mit der Unitobler versöhnen könnte.

Vor kurzem hat der Gemeinderat in den Richtlinien für die Benutzung von Quartierstrassen die Rahmenbedingungen für Fussgängerzonen definiert. Diese würden auf den Lerchenweg perfekt zutreffen. Zitat aus den Richtlinien: "Bei wichtigen Zielpunkten im Quartier, wo sich häufig viele Fussgängerinnen und Fussgänger aufhalten, kann mit einer Fussgängerzone der Strassenraum vorwiegend für Fussgängerinnen und Fussgänger reserviert werden." Die Überbauungsordnung für das Unitobler-Areal nennt das "Priorität der Fussgängerinnen und Fussgänger auf den öffentlichen Verkehrsflächen."

Der ganze Lerchenweg ist in der Überbauungsordnung als öffentliche Verkehrsfläche bezeichnet. Er entspricht genau den Voraussetzungen für die Errichtung einer Fussgängerzone. Und jetzt behauptet der Gemeinderat in seiner Antwort, dass den Postulatsanliegen mit den bereits realisierten Massnahmen genüge getan sei. Die Realität sieht dort anders aus. Der ganze Eingangsbereich ist mit Velos überstellt. Ein praktisch nicht sichtbares Fahrverbotssignal soll alleine bewirken, dass die Autofahrenden nicht mehr das kurze Strassenstück befahren, was sie aber nach wie vor ungeniert machen.

Der Strassenraum um das vordere Teilstück Lerchenweg ist regelmässig von falsch parkierten Autos verstellt, welche die Sicherheit der Quartier-Bewohnerschaft massiv gefährden.

Die vorgesehenen Baumpflanzungen sind sicher wünschenswert, aber nicht Voraussetzung für eine befriedigende Lösung des Verkehrsproblems und können angesichts der desolaten Stadtfinanzen sicher zurückgestellt werden, nicht aber die dringend nötigen und schon mehrfach geforderten flankierenden Massnahmen gegen die unerträgliche Belastung durch den motorisierten Individualverkehr.

Der Gemeinderat sagt, dass die Baumpflanzungen im Rahmen von Werkleitungssanierungen realisiert werden könnten. Ist das in der Sanierungsphase 1999/2000 vorgesehen? Könnte man nicht die entstehenden Synergien dieser Sanierungen nutzen, um sie mit baulichen Massnahmen im Strassenraum zu koppeln, oder muss ich das wirklich noch mit einer Motion fordern?

Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg*: Ob die Werkleitungssanierungen für diese zwei Jahre vorgesehen sind, weiss ich nicht, ich werde Raymond Anliker jedoch morgen telefonisch orientieren.

Beschlüsse

1. Das Postulat ist nicht bestritten und damit überwiesen.
2. Der Prüfungsbericht wird mit 37 Nein- gegen 23 Ja-Stimmen abgelehnt, die Frist für die Vorlage eines neuen Berichts wird auf 6 Monate angesetzt

7 Massnahmen für das Verkehrssystem-Management (VSM) in Bern; Kredit

Antrag Nr. 132

1. Das Projekt "Massnahmen für das Verkehrssystem Management (VSM) in Bern" wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern.
2. Für die Detailprojektierung und die Realisierung der im Aufgabenbereich der Stadt Bern stehenden Elemente des VSM wird ein Kredit von 3,7 Mio. Franken zu Lasten der Investitionsrechnung Konto 220.501.XXX.0 bewilligt. Beiträge Dritter sind für Abschreibungen zu verwenden.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
4. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Art. 84 des Reglementes über die politischen Rechte.

Für die PVK-Mehrheit spricht *Oskar Balsiger* (SP): Mit Beschluss vom 9. Mai 1996 hat der Stadtrat den Planungskredit für Folgearbeiten zum räumlichen Stadtentwicklungskonzept (STEK) bewilligt und damit auch die Arbeiten für das Geschäft Verkehrs-System-

Management (VSM) in Auftrag gegeben, das heute auf dem Tisch liegt. Die Planungs- und Verkehrskommission hat dieses Geschäft in zwei Sitzungen beraten. Sie empfiehlt dem Stadtrat mit einem Stimmenverhältnis von 5 : 4 Stimmen bei einer Enthaltung - nachdem sie zuvor einen Antrag auf Nichteintreten mit 6 : 4 Stimmen abgelehnt hat -, dem Kredit von 3,7 Mio Franken zuzustimmen. In Anbetracht dieses knappen Entscheides hat die PVK eine Arbeitsteilung beschlossen: Ich werde Euch jetzt das Geschäft vorstellen und die Argumente erläutern, die zum Mehrheitsbeschluss geführt haben. Nico Lutz wird dem Rat danach einen PVK-Minderheitsantrag stellen.

Der Aufbau eines Verkehrs-System-Managements in Stadt und Region Bern ist ein Gemeinschaftswerk des Bundes, des Kantons und der Stadt Bern. Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat heute eine Kreditvorlage für die Realisierung der im Aufgabenbereich der Stadt stehenden Massnahmen für das VSM.

VSM wird als wichtiges Element zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung in Richtung umweltfreundlicher Mobilität und Verkehrslenkung des nicht vermeidbaren bzw. durch die Öffentlichkeit nicht beeinflussbaren motorisierten Individualverkehrs (MIV) eingesetzt. In den Legislaturrichtlinien 1997 - 2002 des Gemeinderats ist im Schwerpunktgeschäft 2., "Wohnstadt Bern", u.a. erwähnt, dass die Ziele "Verkehrsberuhigung und -sicherheit in Wohnquartieren, Reduktion des motorisierten Individualverkehrs" mit einem VSM erreicht werden sollen. Die Verkehrsmittelwahl soll demnach in Zukunft noch vermehrt in Richtung stadtverträglicher Mobilität, bzw. in Richtung Vermeidung negativer Wirkungen für Stadt und Bevölkerung beeinflusst werden.

Muskelkraftgebundene Mobilität, wie Velofahren, Zufussgehen, Inline-Skaten etc. hat kaum stadtbedrohende bzw. stadtzerstörerische Wirkung, was von fremdenergiegebundener Mobilität, auch wenn es sich um öffentlichen Verkehr handelt, nicht gesagt werden kann. Im Gegenteil; die meisten durch Mobilität bzw. Verkehr erzeugten Probleme, mit denen Stadt und umliegende Gemeinden zu kämpfen haben, wie Lärm, Luftverschmutzung, Staus, Verdrängung von Lebensraum, sind dem Auftreten des Autos als individuelles Fortbewegungsmittel zuzuschreiben. Für Stadt und Region ist deshalb ein VSM von Nutzen, das in der Lage ist, den Verkehrsfluss möglichst auf das übergeordnete Netz zu konzentrieren bzw. den gebietsfremden Verkehr von den Wohnbereichen fernzuhalten.

Es gilt die vormals praktizierte, reagierende nachfrageorientierte Verkehrsplanung durch eine agierende angebotsorientierte Verkehrs- und Mobilitätsplanung abzulösen. Die Zeit ist vorbei als Verkehrsprobleme jeweils durch den Bau zusätzlicher Verkehrsflächen gelöst wurden. Neu werden solche Aufgaben durch elektronisch gesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlagen gelöst. Das Ziel ist dabei, die bestehende Verkehrsinfrastruktur besser zu nutzen, zu optimieren, eine möglichst umwelt- und stadtverträgliche Mobilität zu gewährleisten und dabei selbstverständlich die Sicherheit zu erhöhen.

VSM setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:

- Verkehrsdatenerfassung (Zählsysteme)
- Vernetzte Steuerung von Lichtsignalanlagen
- Wechseltextanzeigen
- Wechselsignale
- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem der SVB
- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem für die Autobahn
- Parkierleitsystem
- VSM-Rechner.

Was kann man damit anfangen?

- Variationsmöglichkeit der zulässigen Geschwindigkeitslimite
- Beeinflussen der Phasenabläufe bei Lichtsignalanlagen
- Vermitteln von Informationen auf Wechseltextanzeigetafeln
- Umstellen auf spezielle Verkehrsleitsysteme, z.B. bei Grossanlässen

Für das VSM hat der Bund folgende Ziele vorgegeben:

- das Wachstum des motorisierten Verkehrs in Grenzen halten,
- den Ausbau der Verkehrsträger koordiniert ausführen,
- die negativen Auswirkungen des Verkehrs verringern,
- Transitverkehr umweltschonend und wirtschaftlich bewältigen,
- die Eigenwirtschaftlichkeit im Verkehr verbessern,

- Fehlinvestitionen vermeiden.

Auf Stufe des Kantons zielen die vom Berner Regierungsrat verabschiedeten Ziele in eine ähnliche Richtung:

- Schaffen eines Angebotes qualitativ guter Verkehrsinfrastruktur unter möglichst umweltschonender Bewältigung der Mobilität
- Gewährleisten der erforderlichen Mobilität für die gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung mit Hilfe eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes
- Stabilisation resp. weitgehende Reduktion der negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt
- Gewährleisten einer hohen Betriebsbereitschaft und -sicherheit der National- und Kantonsstrassen

Die Verkehrsziele von Bund, Kanton und Stadt sind in der Stossrichtung zwar ähnlich gelagert, jedoch werden unterschiedliche Prioritäten gesetzt: Trotzdem ist es gelungen, einen Konsens zu finden über ein Gemeinschaftswerk und dementsprechend über einen entsprechenden Kostenteiler. Bund und Kanton haben die Detailprojektierung der ihnen zustehenden Projektbestandteile bereits in die Hand genommen. Das Betriebsleitsystem der SVB soll noch im laufenden Jahr im Grossen Rat behandelt werden. Die Realisierung des VSM soll in den Jahren 1998 bis 2002 umgesetzt werden. Die Stadt hat den durch sie einzuschliessenden Betrag in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) berücksichtigt.

Es soll folgendes erreicht werden:

- Bessere Ausnutzung der Angebote einzelner Verkehrsträger durch koordiniertes Zusammenwirken als Gesamtleistungssystem
- Stetiger Verkehrsfluss auf der Autobahn
- Auf den kantonalen und städtischen Hauptverkehrsstrassen ebenfalls Verstärkung durch Dosierung an dafür geeigneten Stellen
- Ungehinderte Fahrt für den öffentlichen Verkehr
- Velos und Fussgänger sind ortsspezifisch in das VSM zu integrieren
- Für wiederkehrende ausserordentliche Situationen, Feiertage, Messen, Sportanlässe, aber auch bei Baustellen oder Unfällen, soll ein möglichst reibungsloser Verkehrsablauf erreicht werden.

Interessant für uns ist die Netzsteuerung der Lichtsignalanlagen:

- Gleichmässige Qualität der öV-Bevorzugung trotz unterschiedlicher Verkehrsbelastung
- sichere Fussgängerregelung in allen Belastungsfällen
- sichere, bestmögliche flexible Regelung für den Veloverkehr
- stadtverträgliche Optimierung der Steuerung für den MIV
- Ausschöpfen der vollen Systemleistungsfähigkeit nach Kriterien der Stadtverträglichkeit
- Verlagern der unvermeidbaren Staus

Insgesamt kommt das VSM auf Kosten von 14 Mio Franken. Davon übernimmt die Stadt die Netzsteuerung der Lichtsignalanlagen, welche 1,3 Mio Franken kostet, und eine Hälfte an den VSM-Rechner, nämlich 1,45 Mio Franken. Zusammen mit den unvorhergesehenen und Planungs-, Bau- und Nebenkosten ergibt dies für die Stadt Aufwendungen von 3,7 Mio Franken. An die übrigen Kosten von Bund und Kanton hat die Stadt einen gebundenen Betrag von 1,34 Mio Franken zu entrichten. Zusammengerechnet ergibt dies 5,04 Mio Franken, also einen Betrag, welcher über der Referendumsgrenze liegt. Die PVK hat deshalb juristisch abklären lassen, ob das Projekt nicht dem Volk zur Entscheidung zu unterbreiten ist. Mit Blick auf Expo 2001 sind Bund und Kanton fest entschlossen, VSM auf der Autobahn zu installieren. Mit den entsprechenden Kreditbeschlüssen muss sich die Stadt mit einem Beitragssatz von 13 % bzw. 1,34 Mio Franken an den Aufwendungen von Bund und Kanton beteiligen. Dieser Betrag fällt in den Kompetenzbereich des Gemeinderates, als gebundene Ausgaben gehören sie nicht zusammengerechnet mit den „neuen Ausgaben“ von 3,7 Mio Franken für den Projektteil der Stadt. Die jährlichen Folgekosten sind bei einer Abschreibung auf 10 Jahre und bei der Annahme, dass die Hälfte des investierten Kapitals mit 5.5% zu verzinsen ist, auf Fr. 806 750.00 veranschlagt. VSM-Projekte sind also billiger als bauliche Massnahmen.

In der PVK kam die Idee auf, VSM zurückzuweisen mit dem Auftrag, das Geschäft erst wieder in den Rat zu bringen, nachdem der Gemeinderat das Verkehrsinspektorat von der Polizeidirektion in eine andere Direktion umgeteilt hat. Die Mehrheit der Kommission war jedoch klar der Meinung, bei VSM handle es sich um ein Sachgeschäft, und es sei nicht statthaft,

Sachgeschäfte als Druckmittel für die Einleitung einer Verwaltungsreform zu missbrauchen. Eine Reform in diesem Bereich hat der Gemeinderat ohnehin in Aussicht gestellt.

Vielleicht muss man das Geschäft so betrachten, als ob wir beschliessen würden, dem Gemeinderat ein Klavier zu schenken und den Spieler dazu finanzieren würden, die Noten wären hingegen Sache der Exekutive. Da müssen wir einfach ein bisschen Vertrauen haben, dass der Gemeinderat seine Leitstrategie; Kanalisieren, Plafonieren, Reduzieren; weiter verfolgen wird. Zur Zeit ist er daran, die KÜL umzusetzen. Schon bevor die KÜL in Angriff genommen wurde, konnte die Verkehrspolitik der Stadt Bern Erfolge verbuchen. Auf diversen Strassen zeigt der Trend der Verkehrsbelastung stetig nach unten. Für die Autobahn ist dies nicht ohne Folgen geblieben. Dorthin wurde nämlich jener Verkehr verdrängt, welcher nicht auf andere Fortbewegungsarten wie Zufussgehen, Velofahren, öffentliche Verkehrsmittel benutzen, umgelagert werden konnte. Wenn die KÜL von Erfolg gekrönt sein soll, wenn die bauliche Verdichtung in den ESP Wankdorf + Ausserholligen ohne Verkehrszunahme auf dem städtischen Strassennetz vonstatten gehen soll, wenn es möglich sein soll, den Mehrverkehr während EXPO 2001 ohne schwerwiegende Nachteile für unsere Wohnbevölkerung an der Stadt vorbeizuschleusen, dann sind wir auf ein gutes Verkehrsmanagement auf der Autobahn und den wichtigsten darauf zuführenden Strassen angewiesen.

Das Autobahnnetz um die Stadt herum und das innerstädtische Strassennetz stehen in enger Wechselbeziehung zueinander. Es ist ein Irrtum zu glauben, um den Wohnwert in städtischen Gebieten hoch zu halten, genüge es, im unmittelbaren Wohnumfeld zu investieren. Gerade wenn die Wohngebiete vor unerwünschtem Verkehr geschützt werden sollen, ist das gute Funktionieren der Autobahn und der darauf zulaufenden Zubringerstrassen eine Voraussetzung dazu, auch wenn Zellenlösungen als weiteres Bein nachwievor anzustreben sind. Auf Seite 4 des Vortrages spricht der Gemeinderat beim vorliegenden VSM-Projekt von einer ersten Etappe. Das könnte den Verdacht aufkommen lassen, es handle sich hier um eine neue Form von Salamtaktik. Dem ist aber nicht so. Der Begriff Etappe hat hier nicht die Bedeutung einer Bauetappe, welcher zwangsläufig weitere folgen müssen. Es handelt sich vielmehr um ein in sich abgeschlossenes Projekt, dem nicht zwingend weitere folgen müssen. In der PVK war auch ein Thema, man wisse nicht, ob der Kommandoposten, der den VSM-Rechner steuert, beim Kanton sei, und die Stadt dabei nichts zu sagen habe oder allenfalls sogar umgekehrt. Es ist undenkbar, dass der Kommandoposten der Autobahn vom Schermenweg an den Waisenhausplatz verschoben würde oder umgekehrt. Was es aber sicher geben wird, sind Links, mit denen zum Beispiel die Stadtpolizei direkt auf das andere System zugreifen kann. Es wird nicht einfacher sein, ein Geschäft wie das vorliegende zu finanzieren, indem wir heute Rückweisung oder Ablehnung beschliessen, mit dem Argument, dass wir uns VSM heute nicht leisten können. Das vorliegende Geschäft ist in der MIP berücksichtigt, seine Finanzierung also sichergestellt. Der Gemeinderat beabsichtigt den pro Jahr für Investitionen eingesetzten Gesamtbetrag herunterzufahren. Aus diesem Blickwinkel wird die Finanzierung eines VSM-Projektes in einem späteren Zeitpunkt noch schwieriger zu bewerkstelligen sein, als dies heute der Fall ist.

Vermeiden wir eine Neinsager-Stadt zu werden, auf allfällig Zuzugswillige, die wir heute nötiger hätten denn je, würde dies eher abschreckend statt goodwill-schaffend wirken. Die Mehrheit der PVK ist der Meinung dass wir dem Gemeinderat folgen und dem Geschäft zustimmen sollten.

Für die PVK-Minderheit spricht *Nico Lutz* (JA!): Im Interesse der Ratseffizienz werde ich danach nicht noch einmal für die Fraktion sprechen, die Meinung der Fraktion GB/JA! floss umfassend in die Meinung der PVK-Minderheit ein. Ich denke, wir können heute beweisen, dass man mit Nicht-Tätigen von Investitionen, auf die wir ohne Schaden verzichten können, effektiv auch einen Sparbeitrag in dieser Stadt leisten kann. Eine knappe Minderheit der PVK beantragt dem Stadtrat, auf dieses Geschäft nicht einzutreten. Wo sind wir uns einig? Um die Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzeptes zu erreichen, benötigt die Verkehrsplanung der Stadt Bern moderne Instrumente. Das ist unbestritten. Aus diesem Grund haben wir in der Vergangenheit bei einer ganzen Reihe von Vorlagen Ja gesagt. Auch wir wollen also moderne Instrumente zur Beeinflussung des Verkehrs, aber gerade deshalb muss ich den Kopf schütteln, wenn es in dieser Vorlage heisst, dass die Stadt die Zielsetzungen des Verkehrskonzeptes 95 ohne VSM nicht erfüllen könne. Heute diskutieren wir also nicht über eine

moderne Infrastruktur, sondern um die Frage zwischen "Nice to have" oder "Need to have". Das ist auch keine links-rechts-Frage, sondern eine Frage der Vernunft, und eine grosse Minderheit in der PVK war der Meinung, das vorliegende Geschäft sei nicht "Need to have". Bei dieser Vorlage spielte der typische Aktionseffekt: Bund und Kanton kommen mit einem Projekt zur Beeinflussung des Verkehrs auf der Autobahn und bieten der Stadt zum Aktionspreis von 5,04 Mio Franken an, dabei zu sein. Das Ziel dieser - wie ganz allgemein von Aktionen - ist, dass der Käufer zuschlägt, weil der Preis heruntergesetzt ist, und sich nicht überlegt, was er effektiv braucht. Aus finanziellen Gründen kann sich die Stadt nicht erlauben, so wenig zu denken.

"Nice to have" und nicht "Need to have" ist diese Vorlage aber auch aus verkehrspolitischen Gründen, letzten Donnerstag wurde die PVK über Erfahrungen mit Tempo 30 informiert. Die Verkehrssituation in den Quartieren hat sich zwar verbessert, die Zielvorgaben wurden aber bei weitem nicht erreicht. Das Verkehrsinspektorat teilte uns mit, dass über 200 bauliche Massnahmen fixfertig auf dem Tisch liegen würden, aber das Geld für deren Umsetzung nicht vorhanden ist. Und was wir heute dringend benötigen sind deshalb nicht Investitionen in elektronische Strassenverbreiterung, sondern griffige Massnahmen, die in den Quartieren effektiv etwas bewirken. Darum ist die PVK-Minderheit gegen den übertriebenen Perfektionismus des VSM und beantragt aus finanz- und verkehrspolitischen Gründen, auf dieses teure Spielzeug zu verzichten.

Die vorliegende Vorlage ist unseriös. Wir wurden in der PVK zwar mit Papier bombardiert, aber zu diversen Fragen erhielten wir keine befriedigenden Antworten. Wir diskutieren heute über die erste Etappe, erste Ausbaustufe. Im Grobkonzept ist klipp und klar nachzulesen, dass finanzielle Gründe eine Etappierung zwingend notwendig machen. Wenn wir heute über die erste Ausbaustufe der ersten Etappe, welche 14 Mio Franken kostet, diskutieren, dann möchten wir doch wissen, wie es mit den nächsten Etappen aussieht. Die Antwort war, dass im Moment keine weiteren Etappen geplant seien. Umsomehr erstaunt, dass in den Legislaturrichtlinien von Investitionen über 8.4 Millionen, also noch einmal 3 Millionen mehr als der heute zu beschliessende Betrag, für das VSM geplant werden. Das ist Salamtaktik. Ich verlange keine Gesamtvorlage für das VSM, aber ein bisschen mehr Klarheit kann in Spar-Zeiten doch gefordert werden. In die gleiche Richtung geht die Tatsache, dass das städtische Geld noch einmal aufgeteilt wird, in 1.34 Millionen gebundene und 3.7 Millionen ungebundene Kosten. Selbst wenn dies juristisch korrekt sein sollte, so denke ich, dass es politisch sehr fragwürdig ist, eine Vorlage auf diese Art und Weise an der Stimmbevölkerung vorbeizuschmuggeln.

Wir diskutieren hier über die Feinsteuerung der Verkehrsplanung der Stadt Bern. Das Hauptproblem liegt aber an einem anderen Ort, nämlich im Bereich der Grobsteuerung. 3 Direktionen und eine Vielzahl von Amtsstellen beschäftigen sich in dieser Stadt mit Verkehrsplanung. Zuerst sollte man die Grobsteuerung neu regeln, danach diskutiert man über die Bedürfnisse und in einem dritten Schritt über die finanziellen Möglichkeiten. Erst danach kann man auf eine solche Vorlage eintreten.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GFL spricht *Ueli Stückelberger* (GFL): Es ist ein komplexes Geschäft, vieles ist undurchsichtig, vieles ist auch noch offen. Auf der anderen Seite ist es aber auch ein pionierhaftes Geschäft, Bern wäre die erste Stadt der Schweiz mit einem VSM, was natürlich auch das Risiko erhöht. Die Vorlage ist aber nicht unseriös, vielmehr können gewisse Fragen aus der heutigen Perspektive schlicht nicht beantwortet werden. Ich habe ein gewisses Verständnis für die Gegner, die mit der Finanzlage argumentieren, bin aber der Ansicht, dass diese Investition sinnvoll ist, mit dem gleichen Betrag bewirkt man baulich weniger. Ich glaube auch nicht, dass dieser Kredit andere Massnahmen ausschliesst.

Ich habe aber kein Verständnis für die Gegner, wenn diese mit der Angst vor Neuem argumentieren. Die Fraktion GFL ist sich bewusst, dass dieses Geschäft Nachteile hat, für uns überwiegen aber die Vorteile, die ich nun kurz aufzählen will.

Das VSM ist ein Teil des STEK, zu dem der Stadtrat immer Ja gesagt hat. Alternativen zur Verkehrssteuerung durch VSM sind einzig bauliche Massnahmen, welche aber nur beschränkt möglich sind. Es würde möglich, den öffentlichen Verkehr flächendeckend zu be-

vorzuziehen, Pfortneranlagen zu steuern, damit der Verkehr am Stadtrand und nicht in den Siedlungen staut, und den Suchverkehr in der Stadt einzudämmen. Das vorliegende Geschäft könnte beliebig ausgebaut werden und stellt somit eine Etappe dar, die Vorlage ist aber eine in sich geschlossene Etappe, die auch ohne folgende Schritte funktioniert.

Andere verkehrsplanerische Probleme sollten nicht auf dem Buckel von VSM ausgetragen werden. Der Zeitpunkt ist risikoreich, aber gerade deshalb wären die Bundes- und Kantonsbeiträge sehr hoch; wenn wir das VSM erst in 5 oder 10 Jahren, dann nicht mehr als Pionierstadt, realisieren werden, wird das die Stadt teurer zu stehen kommen.

Die Chancen des VSM überwiegen für uns, und deshalb stimmt die Fraktion GFL der Vorlage zu.

Für die Fraktion SVP spricht *Thomas Fuchs* (JSVP): Ob wir mit diesem Klavier jemals spielen können, wird sich erst weisen, wenn wir es beschafft und vollständig in Betrieb haben. Offenbar ist mit diesem technischen Wunderwerk alles möglich. Noch selten haben wir einen derartigen, rundwegs positiv berichtenden Vortrag gehört. Offenbar hat dieses 14 Millionen-Projekt keine Nachteile. Das VSM hat im Sinne von Aktion statt Reaktion durchaus sinnvolle Grundpfeiler, und wir sind überzeugt, dass gerade mit einer genaueren Verkehrsdatenerfassung der Verkehr flüssiger gestaltet werden kann. Zahlreiche Verkehrsprobleme dieser Stadt sind aber hausgemacht, bzw. tragen klar einen Rot-Grünen Stempel. Gerade deshalb scheint es mir erstaunlich, dass dieses Projekt von Velo-Fanatikern unterstützt wird. Ist ein derartiger Kompromiss hier möglich, oder träumt jede politische Seite ihre eigenen Träume?

Die vorgesehenen Verkehrsbeeinflussungsanlagen sind auch in unserem Sinne. Jede frühzeitige Warnung vor Verkehrsstörungen ist im Interesse der Autofahrenden. Mit diesem Projekt kann aber die katastrophale Lage von Parkierungsmöglichkeiten bei Grossanlässen und in der Innenstadt nicht gelöst werden. Nicht gelöst wird mit diesem Projekt auch die autofeindliche Einstellung der Rot-Grünen Ratsmehrheit. Uns fehlen in diesem Vortrag Angaben zu konkreten Massnahmen. Was ist darunter zu verstehen, wenn es auf Seite 4 heisst, der Verkehr sei an geeigneten Stellen zu dosieren? Heisst das, dass Autobahnausfahrten gesperrt werden sollen? Kann das wirklich die Lösung sein? Wir lesen, dass Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr minimiert werden sollen. Der öffentliche Verkehr soll unabhängig von der jeweiligen Verkehrssituation unbehindert und fahrplanmässig fliessen können, also auch bei Stau und Extremsituationen. Heisst das, dass der motorisierte Individualverkehr künftig nur noch geduldet ist und maximal eine Fahrtrasse zugestanden erhält? Ist das ein Einsparen auf die links-ideologische Initiative "Läbige Stadt-Bern autofrei"?

Das VSM-Projekt überzeugt uns nur auf dem Papier. Wir vermuten, dass die Rot-Grüne Mehrheit ein Mittel in die Hand erhält, welches sie zu gegebener Zeit schamlos für ihre politischen Ziele ausnutzen wird. Beim Eigerplatz vertrauten wir auch auf die Technik, wir kennen die heutige Situation. Im weiteren stellen wir die Frage, ob Ausgaben in der Höhe von 14 Mio Franken bei der heutigen Finanzlage zu verantworten sind. Wir stören uns auch daran, dass 1,34 Mio Franken vom Gemeinderat als gebundene Ausgabe in eigener Kompetenz bewilligt wurden und damit die 5 Millionen-Grenze unterschritten wird. Das Volk kann folglich keine Stellung nehmen. Das ist eine Umgehung der Stimmbewölkerung, welche sonst zu jeder Kleinst-Vorlage Stellung nehmen muss. Wir erwarten deshalb vom Gemeinderat keine Angstmacherei, sondern überzeugende Argumente und eine Zusicherung, dass der motorisierte Individualverkehr nicht schikaniert wird. Sonst können wir dieser Vorlage nicht zustimmen.

Für die Fraktion FDP spricht *Christoph Müller*: Die Stadt kann es sich gar nicht leisten, auf das VSM zu verzichten. Die Grundlage der Berner Verkehrspolitik ist das STEK mit dem Verkehrskonzept 95. Darin sind ganz klare Zielsetzungen formuliert: Wohnquartiere sind vom Durchgangsverkehr zu befreien, der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz zu kanalisieren, der Gesamtverkehr zu plafonieren und zu reduzieren, vor allem aber auch zu verflüssigen und das alles, ohne zusätzlichen Verkehrsraum zu schaffen. Das grenzt an die Quadratur des Kreises.

Das VSM ist jetzt ein Instrument, mit dem man hoffen kann, die Situation in Griff zu kriegen. Es baut auf modernen und erschwinglich gewordenen Technologien auf. Und diese sind bestimmt die einzige Möglichkeit, um die Situation auf den Hauptverkehrsstrassen zufrieden-

stellend gestalten zu können und die verfügbare, limitierte Strassenkapazität zu nutzen. Wenn wir auf das VSM verzichten, werden wir in Bern vermehrt Verkehrsinfarkte kennenlernen, verbunden mit einer höheren Abgasbelastung für die Umwelt.

Wenn wir heute die Vorlage ablehnen, wird der Faden zwischen Stadt und Kanton reissen, und letzterer wird eine Verkehrspolitik einschlagen, die keine Rücksicht auf die Stadt nimmt. Es braucht nicht viel Phantasie um sich vorzustellen, was bei den Autobahnausfahrten geschehen wird, wenn die Verkehrsübergabe nicht mehr koordiniert würde.

Das vor der Realisierung stehende SVB-Betriebsleitsystem, welches eng mit dem VSM verzahnt ist, kann ohne dieses einen grossen Teil seines Nutzens gar nicht realisieren. Subtile situationsgerechte Steuerung des Verkehrsablaufes wird auf lange Zeit ein Wunschtraum bleiben.

Wenn die Stadt jetzt bei dem Gesamt-VSM mitmacht und ihre Interessen einbringen kann, dann erhält sie einen sehr hohen Nutzen, welcher weit über ihren Kostenanteil hinausginge. Eine spätere Realisierung würde die Stadt sicherlich teurer zu stehen kommen, und wie gut die dannzumalige Koordination mit dem Kanton wäre, steht in den Sternen. Die FDP-Fraktion erachtet das VSM als eine optimale Lösung zu vernünftigen Kosten und befürwortet es mit Überzeugung.

Für die Fraktion SP spricht *Andreas Hofmann*: Das VSM ist ein regionaler Ansatz, was heutzutage sehr wichtig ist. Wir erhalten damit die Möglichkeit der Dosierung des MIV, auch wenn wir das schon heute ansatzweise machen können. Man kann Behinderungen des öffentlichen Verkehrs vermeiden und man kann die Sicherheit und den Komfort des Langsamverkehrs erhöhen.

Im Vortrag wurden auch sehr zweifelhafte Punkte angeführt: Es wurde gesagt, man könne mit dem VSM Umweltbelastungen reduzieren, aber ein flüssiger Verkehr ist immer auch ein steigender Verkehr. In den von Oskar Balsiger zitierten Bundeszielen wird von Eigenwirtschaftlichkeit geredet, im Vortrag wurde bezogen auf die Stadt nur auf Wirtschaftlichkeit verwiesen, das heisst nichts anderes, als dass der Autokilometer für die Autofahrenden billiger wird und diese Einsparung wird dann von der Gesellschaft finanziert.

VSM hat auch eindeutig negative Seiten: Die elektronische Strassenverbreiterungspolitik schützt im Prinzip nur den Verkehr vor sich selbst und wird dabei nicht verursachergerecht finanziert. In Zukunft werden die Leute jenes Verkehrsmittel benützen, mit dem sie in kürzester Zeit von A nach B kommen, und das VSM garantiert auf Dauer, dass die Automobilisten die schnellsten sind. In bisherigen Konzepten war immer von der Verminderung des Verkehrs die Rede, davon konnte man heute nichts hören. Das VSM kann höchstens zur Verlangsamung des Wachstums beitragen. Die SP-Fraktion ist also mit einigen Zielen der Vorlage nicht einverstanden.

Schon das STEK war ein Rückschritt, Tempo 30 wurde demontiert. Seit Anfang der 90er Jahre geht für die SP die Verkehrspolitik in die falsche Richtung, trotz gegenteiliger Bekenntnisse wird immer noch eine nachfrageorientierte statt einer angebotsorientierten Verkehrspolitik betrieben. Für die SP-Fraktion stellt sich die Frage, ob man bei dieser Finanzlage ein derart teures Instrument einer Verkehrspolitik in die Hand geben will, die sich in den letzten 8 Jahren in die falsche Richtung entwickelt hat.

Es wurde hier immer von 3.7 Millionen gesprochen. Dabei betragen die Folgekosten Fr. 800 000.00 jährlich. Deshalb empfiehlt die SP-Fraktion, auf diese Vorlage nicht einzutreten.

Einzelvoten

Sylvia Spring Hunziker (SP): Es wurde im Rat bisher sehr stark verkehrspolitisch argumentiert. Für unsere Fraktion steht aber eigentlich die Finanzpolitik im Zentrum. Das VSM ist eine sehr teure Vorlage. Es geniesst nicht absolute Priorität und noch herrscht keine so grosse Not, als dass wir als Stadt Bern die ersten sein müssen, die diese Leistung erbringen.

Adrian Haas (FDP): Das VSM kostet tatsächlich etwas, so wie es alle zukunftsgerichteten Investitionen tun. Hier handelt es sich um eine Investition in die Verkehrsinfrastruktur, welche es uns erlaubt, den beschränkten Verkehrsraum möglichst effizient zu nutzen. Man kann zwar falsche Investitionen tätigen, aber man kann auch fälschlicherweise auf Investitionen

verzichten. Das VSM hilft dem öV, auf dem beschränkten Basisnetz möglichst flüssig zu funktionieren. Es hilft auch Staus auf dem Gebiet der Stadt Bern möglichst zu verhindern und ist damit eine Umweltschutzmassnahme. Das VSM ist kein Verkehrsverhinderungssystem, sondern ein Verkehrslenkungssystem. Parkplätze werden zwar keine geschaffen, aber dank dem VSM wird es möglich, den Parksuchverkehr zu reduzieren.

Schon heute hätte die Exekutive die Möglichkeit, mit den Lichtsignalanlagen den gesamten Verkehr zum Erliegen zu bringen, trotzdem hat sie dieses Vertrauen noch nie missbraucht.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Das VSM ist ein zukunftsgerichtetes Geschäft. Es ist ein Grobkonzept, man erstellte absichtlich kein Feinkonzept, damit man nicht unnötig Geld ausgibt. Etwas an die SVP: Hinten im Saal sitzt der Verkehrsplaner der Stadt Bern, Kurt Hoppe. Er hat es seit etwa zwanzig Jahren verstanden, den Verkehr in dieser Stadt nicht ideologisch zu steuern. Er ist ein ausgewiesener Fachmann und würde nicht eine ideologische Vorlage dem Gemeinderat präsentieren.

Die Stadt Bern ist in der Verkehrsanlage mehr oder weniger fertig erstellt. Was können wir nun machen, damit für alle Einwohner und für die Wirtschaft dieser Stadt akzeptable Verhältnisse aufrecht erhalten werden können? Im Verkehrsbereich gibt es nur noch die Lenkungsmaßnahmen, alles andere kann nicht funktionieren. Das Verkehrskonzept 95 hat die Angebotsplanung und die Nachfragelenkung als Ziel, und dafür ist das VSM das zentrale Element. Verkehrsmanagement ist immer billiger als Strassenbau.

Die heutige Verkehrsplanung hat drei Rahmenbedingungen: Sie hat finanzielle Grenzen zu beachten, sie hat Grenzen bezüglich Luftverschmutzung und Lärm zu beachten und sie hat neuerdings auch die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden zu beachten. Wir haben hier ein grosses Gemeinschaftswerk des Bundes, des Kantons und der Stadt. Das wurde nicht vom Bund oktroyiert. Der Bund und der Kanton haben die Wichtigkeit des VSM erkannt und werden auf ihren Teil nicht verzichten. Das VSM in der Stadt kann aber nur funktionieren, wenn alle Teile kommen. Ansonsten wird uns die Verkehrsbelastung oktroyiert. In München auf der A9 im Norden realisierte man auch ein VSM. Man konnte Stausituationen in Spitzenstunden von 48% auf 4% reduzieren. Auch die Unfälle konnten deutlich reduziert werden.

Das VSM ist eine wesentliche Voraussetzung für die Wirksamkeit des SVB-Betriebsleitsystems. Auch der langsame Verkehr wird profitieren. Und letztlich haben wir einen ESP Wankdorf, weshalb die erste Etappe im Wankdorf/Ostring realisiert wird. Auch zum Verkräften der dortigen Entwicklung ist das VSM wichtig. Gerade bei Grossveranstaltungen müssen und wollen wir dafür sorgen, dass der Verkehr auch zu den regionalen Parkplätzen abfließt.

Es ist richtig, dass man zu späteren Etappen nichts sagen kann. Verkehrsplanung ist ein Prozess. Eine zweite Etappe ist je nach Entwicklung zu planen. Sicherlich wird eine solche nicht vor dem Jahre 2003 geplant. Die Dosierung wird bei den Autobahnen und Einfahrtsstrassen erfolgen, man kann den Verkehr mit dem VSM aber auch umlenken. Gerade Stauanalytik erfordert aber eine Vernetzung der Lichtsignalanlagen, und zwar in der ganzen Region.

Letztlich noch zu den Finanzen. Der Runde Tisch beschloss, dieses Geschäft dem Stadtrat zu überlassen. Die Kredite sind eingestellt bis in das Jahr 2001. Wenn man dieses Projekt aus finanzpolitischen Gründen ablehnt, dann sollte man besser die MIP reduzieren, statt die darin vorgesehenen Einzel-Projekte zu streichen. Das wäre ehrlicher. Dass das Aufsplitten der Kosten juristisch richtig ist, wurde uns von verschiedenen juristischen Experten bestätigt. Das VSM ist ein vorausschauendes Werk, welches allen Verkehrsteilnehmenden und auch der Bevölkerung, der Umwelt und der Wirtschaft Rechnung trägt. Bitte nehmt diese Vorlage an.

Nico Lutz (JA!): Hier werden Sachen versprochen, die wir mit dieser Vorlage nicht bestellen, und die die Vorlage auch gar nicht einhalten kann. Man kann darüber diskutieren, ob das VSM das zentrale Element des Verkehrskonzeptes 95 ist, aber diese Vorlage hier, die ist es sicher nicht, wenn man bedenkt, wo dieses VSM wirksam ist, auf welche Perimeter es sich beschränkt. Für mich ist es nicht eine Vertrauensfrage, sondern eine Vernunftsfrage, wir stehen nicht unter Zeitdruck, eine seriösere Planung wäre möglich und angebracht.

Es ist nicht sinnvoll, das VSM zur Reduktion der Verkehrsmenge zu gebrauchen. Aber wenn man am Schluss alle Mittel auf das VSM konzentriert, dann werden wir von Rot-Grün-Mitte alles daran setzen, dass man dies tut.

Beschluss

Der Rat beschliesst mit 43 Nein- gegen 27 Ja-Stimmen bei 4 Enthaltungen, auf die Vorlage nicht einzutreten.

-Die Traktanden Nrn. 8 bis 16 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.-

Eingänge

Es werden eine Motion, ein Postulat, eine dringliche und drei ordentliche Interpellationen eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

Motion Fraktion FDP (Christoph Müller): Regionalisierung der Gasversorgung

Situation

Die Stadt Bern hat sich in zahlreichen Erklärungen für eine Regionalisierung, insbesondere der Gasversorgung, ausgesprochen. Als Beispiele seien erwähnt:

- das Reglement über die Gasversorgung (Gasreglement), Art. 21 Abs. 5, und die entsprechende Diskussion im Stadtrat vom 15. Februar 1996 (Ratsprotokoll 1996, S. 266 und 275);
- der Vertrag zwischen der Stadt Bern und den Regionsgemeinden (z.B. mit Ostermundigen vom 5. Juni 1996, Art. 1 Ziff. r);
- das Strategiepapier bzw. der Massnahmenplan des Gemeinderats zur Energiepolitik vom September 1997, Massnahme M 5 (Aufbau eines regionalen Gasverbundes);
- der Verwaltungsbericht betreffend Stadtbetriebe Bern/GWB von 1996, S. 194 f., bzw. von 1997, S. 193 f;
- das Schreiben des Gemeinderats vom 22. September 1993 an die IG Gas zur „Gasregion Bern“.

Von einer Regionalisierung der Gasversorgung profitieren Stadt und Regionsgemeinden: Einerseits erhält die Region mehr Einsichts- und Mitspracherechte, mithin mehr Verantwortung. Andererseits kann die Stadt ihren Anlagen, im Hinblick auf zukünftige Investitionen, eine breitere Basis verschaffen. Beiden Partnern ist zudem klar, dass die Absatzpotentiale der Zukunft vor allem in der Region liegen.

Trotz dieser unbestrittenen Ausgangslage hapert es aber mit der Umsetzung. Dies ist um so weniger verständlich, als nicht einmal die GWB selber gegen die vom Gemeinderat in seinem Strategiepapier vorgeschlagene Massnahme M 5 (Aufbau eines regionalen Gasverbundes), opponiert hat.

Aus diesen Gründen verlangt die FDP nun Taten statt Worte! Es wird vorgeschlagen, die Gasversorgung neu in den Strukturen einer Aktiengesellschaft nach privatem Recht in öffentlichem Besitz nach dem Modell der ARA zu organisieren.

Der Gemeinderat wird beauftragt,

- dem Stadtrat eine Vorlage vorzulegen, die die Umstrukturierung der Gasversorgung in eine Aktiengesellschaft nach privatem Recht in öffentlichem Besitz beinhaltet, an der sich die Regionsgemeinden beteiligen können.

Bern, 22. Oktober 1998

Fraktion FDP (Christoph Müller), Thomas Balmer, Ernst Aebersold, Kurt W. Weyermann, Katharina Suter, Mario Marti, Ueli Haudenschild, Stephan Hügli, Markus Blatter, Urs Jaberg, Hans-Ulrich Suter, Christoph Stalder, Heinz Rub, Adrian Haas, Ueli Stückelberger, Bernhard Pulver, Michael Burri

Postulat Liselotte Lüscher (SP): Städtische Kleinklassen: Inflation statt Integration?

Die Diskussion um die vermehrte Integration von lernbehinderten, verhaltensauffälligen oder körperlich behinderten Kindern lief ab den 70er und 80er Jahren europaweit parallel zur Diskussion um vermehrte Chancengleichheit und soziale Kompetenzen. In Italien wurde ein Gesetz beschlossen, das alle Kinder mit irgend welchen Behinderungen, mit Hilfe einer besonderen Betreuung, in die Regelklassen integrierte. Die EDK empfahl 1985 zur Sonder-

pädagogik flexible Lösungen und hohe Durchlässigkeit zwischen sonderpädagogischer Förderung und Regelschule. Eine Untersuchung des Bundesamtes für Statistik stellte 1996 fest, dass praktisch in allen Kantonen der Schweiz entweder Versuche mit der Integration vor allem von lernbehinderten und verhaltensauffälligen Kindern in Regelklassen liefen, oder zur Diskussion standen, oder dass es bereits flächendeckende Einführungen von Integration gab, wie im Tessin.

Schweizerisch scheint sich die Erkenntnis immer stärker durchzusetzen, dass die Förderung dieser Kinder in Regelklassen ein Muss und ein Akt der Gerechtigkeit wäre. Selbstverständlich müssten Regelklassen-Lehrkräfte dabei durch Fachpersonen unterstützt werden.

In der Stadt Bern blieb Anfang der 90er Jahre die Anzahl der Kleinklassen (inkl. Sprachheilschule) einigermaßen stabil bei 48 Klassen, bis es plötzlich in den letzten drei Jahren zu einem neuen Boom insbesondere bei den Kleinklassen A kam. 1996 wurden 7 neue Kleinklassen eröffnet, 1997 waren es 8, 1998 waren es wieder 7. Zwölf davon sind Kleinklassen A für lernbehinderte Kinder. Damit führt die Stadt Bern heute 70 Kleinklassen, 22 Klassen mehr als zu Beginn der 90er Jahre. Auffallend ist, dass zum Teil mehr als 50% der Kleinklässler und Kleinklässlerinnen fremdsprachige Ausländer und Ausländerinnen sind. In der Stadt Bern ist damit eine Entwicklung zur Separation anstatt zur Integration festzustellen. Es ist, als ob wir in die 60er Jahre zurückfallen würden, in eine Zeit, als kaum Erkenntnisse zur Integration im Sonderschulbereich vorlagen. Heute liegen sie vor und sind nicht mehr wegzudiskutieren. Es geht nicht an, dass sich einzelne Lehrkräfte zu Ungunsten der Kinder von sogenannten schwierigen Kindern entlasten, indem sie diese meist im Einverständnis mit Erziehungsberatung und Gesundheitsdienst für eine Kleinklasse vorschlagen. Eine solche massive Zunahme in der Stadt Bern von lernbehinderten (KKA), verhaltensauffälligen (KKB) und körperlich behinderten (KKC) Kindern oder von solchen mit verzögerter Entwicklung (KKD) ist nicht mehr glaubhaft.

Ich bitte den Gemeinderat, beim Kanton so rasch als möglich vorstellig zu werden, damit geprüft werden kann:

- wie diese massive Zunahme zustande kam,
- ob die Kriterien für eine Einweisung von Erziehungsberatung und Gesundheitsdienst noch zeitgemäss sind oder ob diese neu formuliert werden müssen,
- ob mit den zuständigen Stellen der Erziehungsdirektion eine Lösung gefunden werden kann, die verhindert, dass in der Stadt Bern für Kinder mit Lernbehinderungen oder andern Schwierigkeiten anstatt die Integration die Desintegration fortschreitet, d.h. wie die Inflation im Kleinklassenbereich gestoppt werden kann,
- ob nicht die im Moment von der Erziehungsdirektion restriktiv gehandhabte ambulante Betreuung in Regelklassen und der Spezialunterricht, wieder vermehrt gefördert werden sollte.

Bern, 22. Oktober 1998

Liselotte Lüscher (SP), Margrit Stucki-Mäder, Edith Madl Kubik, Margrith Beyeler-Graf, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Ruth Rauch, Raymond Anliker, Edith Olibet, Marie-Louise Durrer, Irène Marti Anliker, Andreas Hofmann, Barbara Mühlheim, Elsi Meyer, Béatrice Stucki, Rosmarie Okle Zimmermann, Peter Blaser, Heinz Junker, Edith Lörtscher, Marcel Fankhauser, Franco Sommaruga, Sylvia Spring Hunziker, René Zimmermann, Walter Christen

Dringliche Interpellation Edith Olibet (SP): Das darf doch nicht wahr sein! Beschäftigungsprojekt Familienexterne Kinderbetreuung (FeK)

Seit 1993 existiert das Beschäftigungsprojekt FeK (Familienexterne Kinderbetreuung), dank welchem das Ferientageslager und die Mittagstische organisiert und betreut werden können. Damit konnten empfindliche Lücken im Betreuungsangebot für Schulkinder der Stadt Bern geschlossen werden. Die gleiche Einschätzung enthielt die Antwort des Gemeinderats auf das Postulat Gretler (vom 29. Mai 1997). Er beantragte denn auch im November 1997 dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären, was dieser auch tat.

Aber nicht nur die Schulkinder und ihre Eltern profitierten von diesem, über die Stadtgrenzen hinaus Aufsehen erregenden, Projekt. Mit ihm konnte sozial engagierten Erwerbslosen jeden Alters, aus allen beruflichen Bereichen, eine sinnvolle Beschäftigung ermöglicht und eine der spärlichen Kontaktmöglichkeiten zwischen Erwerbslosen und Kindern, resp. Erwerbslosen und Eltern geschaffen werden.

Der Vorteile nicht genug, wer die Liste der angebotenen Beschäftigungsprogramme konsultiert, stellt fest, dass es sich beim FeK um das einzige Programm in der Stadt Bern mit einem gleichstellungspolitischen Aspekt handelt. 1998 wurde denn auch ein Ausbau dieses Programms beschlossen.

Offenbar zählen diese Vorteile plötzlich nicht mehr; denn das BWB will im Rahmen der Reduktion der Beschäftigungsprogramme (Kantonsaufgabe für die Stadt Bern: -20%) auf Ende 1998 ausgerechnet das Beschäftigungsprojekt FeK streichen.

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

1. Handelt es sich bei dieser Streichaktion um einen Beschluss des Gemeinderats?
2. Wenn ja, weshalb unterstützt der Gemeinderat das Anliegen des Postulats Gretler plötzlich nicht mehr, bzw. welche Gründe haben zu diesem abrupten Meinungsumschwung geführt und weshalb wurde dieser Entscheid vor Erscheinen des Postulatsberichtes getroffen?
3. Falls die Forderung vom KIGA kam: Weshalb hat sich der Gemeinderat nicht für das FeK eingesetzt, seine Vorteile aufgezeigt und die besondere Situation des FeK von 1998 erklärt?
4. Ist der Gemeinderat bereit, den Streichungsbeschluss rückgängig zu machen?
5. Wenn nein, wie gedenkt der Gemeinderat, die aus dem Streichungsbeschluss entstehenden Lücken bzgl. der Mittagstische und der Ferientageslager 1999 zu schliessen?

Begründung der Dringlichkeit:

Wenn der Streichungsbeschluss nicht sofort rückgängig gemacht wird, werden bewährte Strukturen mit einem Federstrich zerschlagen, das einzige gleichstellungspolitisch relevante Beschäftigungsprogramm mit einem grossen Multiplikatoreneffekt eliminiert und 1999 eine empfindliche Lücke im Betreuungsangebot der Stadt Bern entstehen.

Bern, 22. Oktober 1998

Edith Olibet (SP), Leslie Lehmann, Irène Marti Anliker, Marie-Louise Durrer, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Ruth Rauch, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Margrit Stucki-Mäder, Margrith Beyeler-Graf, Heinz Junker, Andreas Hofmann, Peter Blaser, Rosmarie Okle Zimmermann, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Elsi Meyer, Marcel Fankhauser, Andreas Krummen, Edith Lörtscher, Kurt Mäusli, Walter Christen, René Zimmermann

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Interpellation Fraktion SP (Marie-Louise Durrer): Wahrnehmung der sozialen Verantwortung (Nischenarbeitsplätze)

In den 80er Jahren gehörte es zum Ehrenkodex vieler Unternehmen, niederschwellige Arbeitsplätze - sogenannte Nischenarbeitsplätze - zur Verfügung zu stellen. Diese Unternehmen hatten soziale Verantwortung in ihrem Leitbild verankert. Im Zuge der Gewinnoptimierung und Rationalisierung wurden und werden diese Arbeitsplätze als erste gestrichen.

In der städtischen Verwaltung finden wir noch immer solche Arbeitsplätze, z.B. Kurier-, Reinigungs- und Empfangsdienste. Diese Beispiele zeigen, dass es durchaus Möglichkeiten für sinnvolle Dauerarbeitsplätze, ohne grossen Zeit- und Leistungsdruck, im normalen Arbeitsablauf in der Verwaltung und auch in den städtischen Betrieben gibt. Infolge des Spardrucks werden diese aber immer wieder zur Diskussion gestellt, obwohl ihre Zahl dringend erhöht

werden müsste. Sie werden auch deshalb in Frage gestellt, weil sie als Dauerstellen unter den ordentlichen Stellenplan fallen.

Es stellt sich auch die Frage, ob ein Teil der Zeit für die - im Verwaltungsbericht 1997 ausgewiesenen - Überstunden im Umfang von rund 2 Mio. Franken nicht auch für Arbeiten investiert werden musste, welche ohne grossen Leistungs- und Zeitdruck von weniger belastbaren Menschen hätten ausgeführt werden können.

Wir bitten deshalb den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch ist die Zahl der Nischenarbeitsplätze in den einzelnen Direktionen inkl. Städtische Betriebe und um welche Art von Arbeitsplätzen handelt es sich?
2. Wie und wo könnte ihre Zahl erhöht werden?
3. Wie gedenkt der Gemeinderat das, mit den Produktgruppenbudgets verabschiedete, übergeordnete Ziel „Angebot von Nischenarbeitsplätzen“ zu erfüllen - und zwar im Sinne von Dauerstellen?
4. Ist der Gemeinderat auch der Meinung, dass dieses übergeordnete Ziel für alle Dienststellen der städtischen Verwaltung und ihre Betriebe gelten muss?
5. Wie könnte die Motivation und Bereitschaft der städtischen Angestellten erhöht werden, solche Dauerarbeitsplätze neu zu schaffen (z.B. keine Anrechnung an den ordentlichen Stellenplan)?
6. Wie könnten diese Zusatzstellen finanziert und die erforderlichen finanziellen Mittel auf Dauer gesichert werden?

Bern, 22 Oktober 1998

Fraktion SP (Marie-Louise Durrer), Edith Olibet, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Edith Madl Kubik, Walter Christen, Marcel Fankhauser, Ruth Rauch, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Margrit Stucki-Mäder, Margrith Beyeler-Graf, Heinz Junker, Andreas Hofmann, Barbara Mühlheim, Kurt Mäusli, Leslie Lehmann, Irène Marti Anliker, Franco Sommaruga, Peter Blaser, Rosmarie Okle Zimmermann, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Elsi Meyer, Andreas Krummen, Edith Lörtscher, René Zimmermann

Interpellation Elsi Meyer (SP): Gefährdung der Zentrumsstruktur im Westen durch Angebote im Einkaufszentrum Brünnen?

Gegenwärtig läuft die Mitwirkung zur Änderung einiger rechtsgültiger Artikel der Vorschriften zum Nutzungszonen- und Bauklassenplan Brünnen. Eine erweiterte Dienstleistungs- und Gewerbezone soll die Überdeckung der Autobahn vorfinanzieren und so den aufs Eis gelegten Wohnungsbau in der bisherigen Ausgestaltung (mit verkleinerter Fläche) ermöglichen. Der Hauptinvestor Migros Bern will 24 500 m² Fachmarktangebote und 12 000 m² Freizeitangebote ansiedeln. Diese haben einen überörtlichen Einzugskreis und sind für die bestehenden Läden des täglichen Bedarfs im Stadtkreis 6 eher eine geringe Konkurrenz. Hingegen sind gemäss Informationen an einer öffentlichen Orientierung auch 4000 m² Verkaufsgeschäfte geplant, die das Angebot für den täglichen Bedarf (insbesondere im Ladenzentrum Bethlehem und im Gäbelbach) konkurrenzieren.

Zudem ist das Nutzungsmass in der Dienstleistungs- und Gewerbezone nicht beschränkt, so dass der Investor relativ viel Spielraum für Veränderungen gegenüber der heute bekannten Aufteilung der Nutzungsart hat.

In der heutigen Versorgung, den planerischen Grundlagen des Stadtentwicklungskonzepts STEK und den Unterlagen für die Quartierplanung im Stadtteil 6, hat insbesondere das Zentrum Bethlehem eine wichtige Funktion für die Quartiersversorgung. Es wird planerisch wie das Zentrum Bümpliz als Quartierzentrum Bethlehem bezeichnet. (Bethlehemacker und Stöckacker haben den Status von Quartiernebenzentren).

Damit die wohnungspolitisch sinnvolle Deblockierung der Planung Brünnen nicht mit schwerwiegenden Nachteilen für die Quartiersversorgung erkauft wird, bitte ich den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welchen verbindlichen Abmachungen beruht die Aussage des Stadtpräsidenten, wonach das Ladenzentrum Bethlehem nach einer Renovation in der jetzigen Angebotsstruktur erhalten bleibt?
2. Wäre es rechtlich möglich, eine gegenseitige Abhängigkeit zwischen der Realisierung des Freizeit- und Einkaufszentrums Brünnen und der Zusicherung zur Erhaltung des Ladenzentrums Bethlehem festzuschreiben?
3. Könnte der Hauptinvestor in Brünnen vertraglich verpflichtet werden, sein bisheriges Quartierangebot im Ladenzentrum Bethlehem, im Stöckacker und bei der Kirche Bethlehem zu erhalten (allenfalls unter Fixierung eines notwendigen Mindestumsatzes)?
4. Ist der Gemeinderat bereit, in den Vorschriften zur Planung Brünnen für die Dienstleistungs- und Gewerbezone ein maximales Nutzungsmass für Verkaufsgeschäfte des täglichen und wöchentlichen Bedarfs festzuschreiben?
5. Welche Auswirkungen hat die veränderte Planung Brünnen auf die Grundlagen und die Realisierung der Quartierplanung im Stadtteil 6?

Bern, 22. Oktober 1998

Elsi Meyer (SP), Peter Blaser, Edith Olibet, Marie-Louise Durrer, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Kurt Mäusli, René Zimmermann, Ruth Rauch, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Margrit Stucki-Mäder, Margrith Beyeler-Graf, Edith Madl Kubik, Heinz Junker, Andreas Hofmann, Rosmarie Okle Zimmermann, Barbara Mühlheim, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Irène Marti Anliker, Leslie Lehmann, Marcel Fankhauser, Andreas Krummen, Edith Lörtscher, Sylvia Spring Hunziker, Esther Kälin Plézer

Interpellation René Zimmermann (SP): Auslagerung oder (Teil)privatisierung von städtischen Aufgaben

Der Gemeinderat oder einzelne Gemeinderatsmitglieder haben in der Vergangenheit immer wieder mit Vorschlägen überrascht, welche die Überführung von bisher von der städtischen Verwaltung oder Werken ausgeführten Aufgaben in den Zuständigkeitsbereich einer vom Stadtrat unabhängigen Trägerschaft vorsah oder vorsieht. Das gleiche gilt für die Auslagerung von Tätigkeitsgebieten an Dritte im Auftragsverhältnis (z.B. Stadtgärtnerei).

Diese Art der Ausdünnung von Aufgabengebieten der städtischen Verwaltung und ihrer Betriebe, soll und kann nicht in jedem Einzelfall zum vornherein ausgeschlossen werden. Sie müssen aber das Resultat klarer strategischer Überlegungen und von sorgfältigen Abklärungen in Bezug auf ihre Folgen sein. Sie dürfen nicht auf Zufälligkeiten, kurzfristigen Vorteilen oder persönlichen Neigungen einzelner Gemeinderatsmitglieder beruhen.

Der Gemeinderat wird deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche strategischen Überlegungen hat sich der Gemeinderat in dieser Sache gemacht? Gibt es allgemeingültige Leitlinien oder kann jedes Gemeinderatsmitglied autonom entscheiden?
2. Welche Abklärungen müssen vorgängig gemacht werden und wem werden sie zur Kenntnis gebracht?
3. Welche städtischen (Teil)aufgaben will der Gemeinderat kurz- und mittelfristig privatisieren oder in eine vom Stadtrat unabhängige Trägerschaft auslagern?
4. Wieviele Arbeitsplätze wären davon betroffen? Sind die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter offiziell darüber orientiert worden? Wie geht der Gemeinderat mit dem verunsicherten Personal um?

5. Welche Kosteneinsparungen erhofft sich der Gemeinderat? Beruhen diese auf einer korrekten Vergleichsbasis (Kostenrechnung)?

Bern, 22. Oktober 1998

René Zimmermann (SP), Walter Christen, Edith Olibet, Marie-Louise Durrer, Oskar Balsiger, Raymond Anliker, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Ruth Rauch, Margrit Stucki-Mäder, Margrith Beyeler-Graf, Edith Madl Kubik, Heinz Junker, Andreas Hofmann, Marcel Fankhauser, Kurt Mäusli, Irène Marti Anliker, Peter Blaser, Rosmarie Okle Zimmermann, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Elsi Meyer, Andreas Krummen, Edith Lörtscher, Leslie Lehmann

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr

Namens des Stadtrats:

Der 1. Vizepräsident: *Rolf Häberli*

Der Protokollführer: *Stefan Müller*