

Genehmigt 16. Mai 2002

Protokoll Nr. 14

Sitzung von Donnerstag, 14. März 2002, 20.45 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin Annemarie Sancar-Flückiger

Anwesend:

Hans Peter Aeberhard	Kurt Hirsbrunner	Ursula Rudin-Vonwil
Michael Aebersold	Stephan Hügli	Erich Ryter
Raymond Anliker	Natalie Imboden	Sabine Schärner
Thomas Balmer	Daniele Jenni	Doris Schneider
Oskar Balsiger	German Kalbermatten	Beat Schori
Peter Bernasconi	Esther Kälin Plézer	Rolf Schuler
Dieter Beyeler	Daniel Kast	Miriam Schwarz
Margrith Beyeler	Rudolf Keller	Rudolph Schweizer
Peter Blaser	Margareta Klein-Meyer	Peter Sigerist
Markus Blatter	Blaise Kropf	Sylvia Spring Hunziker
Christine Bosshardt	Andreas Krummen	Ernst Stauffer
Peter Bühler	Melanie Leskow	Michael Straub
Michael Burri	Liselotte Lüscher	Barbara Streit-Stettler
Walter Christen	Irène Marti Anliker	Béatrice Stucki
Marie-Louise Durrer	Mario Marti	Margrit Stucki-Mäder
Rudolf Friedli	Corinne Mathieu	Hans-Ulrich Suter
Thomas Fuchs	Erik Mozsa	Max Suter
Verena Furrer-Lehmann	Barbara Mühlheim	Margrit Thomet
Hans Ulrich Gränicher	Christoph Müller	Catherine Weber
Guglielmo Grossi	Rosmarie Okle Zimmermann	Thomas Weil
Adrian Haas	Ruth Rauch	Kurt W. Weyermann
Rolf Häberli	Lydia Riesen	Beat Zobrist
Ueli Haudenschild	Heinz Rub	Andreas Zysset

Entschuldigt:

Jsabelle Blunschy	Annemarie Lehmann	Philippe Müller
Urs Jaberg	Anton Maillard	Ueli Stückelberger
Michael Jordi	Christian Michel	Katharina Suter
Peter Künzler		

Vertretung des Gemeinderats:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Ursula Begert
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Edith Olibet
Kurt Wasserfallen

Ratssekretariat:

Jürg Stampfli

Stadtkanzlei:

Stéphanie von Erlach

Dringlicherklärung

Abstimmung über die dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Andreas Krummen, SP)
betreffend Quartierverträgliche Botschaftsstandorte!

Beschluss

Die Dringlichkeit der Interpellation wird vom Stadtrat mit 32 zu 26 Stimmen bei 1 Enthaltung
bejaht.

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

11 Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Andreas Krummen, SP): Quartierverträgliche Botschaftsstandorte!

Antrag Nr.46

Als Bundeshauptstadt ist Bern Standort der diplomatischen Vertretungen. Traditionellerweise gestaltet sich das Verhältnis zu den Botschaften gut. Leider bringen es die weltweiten Konflikte und die neuen Formen von Terrorismus mit sich, dass eine Reihe von Botschaften ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis geltend machen, das in nächster Zeit noch zunehmen wird. Dies hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass etwa die US-Botschaft an der Jubiläumsstrasse oder die israelische Botschaft an der Alpenstrasse zu eigentlichen Hochsicherheitsfestungen mit weiträumigen unzumutbaren Auswirkungen ausgebaut worden sind, dies nota bene in Wohnquartieren. Die Beispiele zeigen eindrücklich, dass die Anforderungen der Botschaften einerseits und die Ansprüche der Wohnbevölkerung auf Bewegungsfreiheit und Wohn- sowie Lebensqualität andererseits nicht mehr unter einen Hut zu bekommen sind. Nun sorgen die Umzugspläne der israelischen Botschaft ins Brückfeldquartier in nächster Nähe zum möglicherweise bald überbaubaren Viererfeld für neuen Konfliktstoff. Es kann doch nicht das Ziel aller Betroffenen sein, dass die problembehafteten Standorte einfach zwischen Wohnquartieren hin- und hergeschoben werden! Den Sicherheitsansprüchen der Botschaften kann nur an Standorten entsprochen werden, die nicht mitten in Wohnquartieren liegen. Entsprechend sind die städtischen, kantonalen und eidgenössischen Behörden gefordert, die diplomatischen Vertretungen in ihrer Standortsuche zu unterstützen und damit die Wohnquartiere von zonenfremden und nicht wohnverträglichen Nutzungen zu entlasten oder – im Falle des Brückfeldquartiers – zu verschonen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Inwiefern unterstützt der Gemeinderat die erwähnten Botschaften auf ihrer Standort-suche?
2. In welchen Gebieten und Zonen sind Botschaftsnutzungen möglich? Sind für diese Standorte Umzonungen oder Umnutzungsgesuche nötig?
3. Mit welchen weiteren Massnahmen gedenkt der Gemeinderat die Wohnbevölkerung vor den unzumutbaren Auswirkungen der Sicherheitsdispositive zu schützen?
4. Wie beurteilt der Gemeinderat den von der Botschaft Israels ins Auge gefasste Standort im Brückfeld hinsichtlich Quartierverträglichkeit, Beeinträchtigung der Wohnqualität, Verkehrserschliessung, Parkierungssituation, Zonenkonformität sowie Sicherheitsaspekten?
5. Ist der Gemeinderat gewillt, den Umnutzungsabsichten der israelischen Botschaft zu entsprechen? Wenn Ja, mit welcher Begründung?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Kaufabsichten der israelischen Botschaft sind kürzlich publik geworden. Nun liegt bereits eine Baupublikation mit dem Gesuch auf zonenfremde Umnutzung (14.2.2002) vor. Im Zusammenhang mit der amerikanischen Botschaft ist zudem die Situation im Wohnquartier und um die KA-WE-DE, den Tierpark sowie die Frage rund um die Streckenführung des Grand Prix von Bern im Mai möglichst rasch zu klären.

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: *Zu Frage 1:* Nach Artikel 21 Absatz 1 des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen vom 18. April 1961 erleichtert der Empfangsstaat nach Massgabe seiner Rechtsvorschriften dem Entsendestaat den Erwerb der für dessen Mission in seinem Hoheitsgebiet benötigten Räumlichkeiten oder hilft ihm, sich auf andere Weise Räumlichkeiten zu beschaffen. Der Gemeinderat unterstützt – wenn nötig – Botschaften bei ihrer Standortsuche. Zurzeit werden konkrete Standorte für die besonders gefährdeten Botschaften der USA und Israel evaluiert. Es liegt auf der Hand, dass es gerade für diese beiden Botschaften besonders schwierig ist, Standorte zu finden, die ihren Bedürfnissen einerseits und denen eines betroffenen Quartiers andererseits gerecht werden.

Zu Frage 2: Nach Artikel 18 Absatz 2 der Vorschriften zum Zonenplan der Stadt Bern über die zulässigen Nutzungsarten vom 8. Juni 1975 (VzNZP) können für Botschaften aus wichtigen Gründen Ausnahmen von den Bestimmungen des Nutzungszonenplans gewährt werden. Eine Botschaftsnutzung kann deshalb in allen Nutzungszonen bewilligt werden, wenn keine wesentlichen öffentlichen oder nachbarlichen Interessen verletzt werden.

Eine *Umzonung* ist in keiner Nutzungszone notwendig; hingegen ist für eine zonenfremde Nutzung durch eine Botschaft im Rahmen des ordentlichen Baubewilligungsverfahrens ein Umnutzungsgesuch einzureichen. Ein solches Gesuch hat die israelische Botschaft am 1. Februar 2002 eingereicht.

Zu Frage 3: Die Erfahrung des Botschaftsschutzes der Stadtpolizei Bern im traditionellen Botschaftsquartier Kirchenfeld hat gezeigt, dass das Zusammenleben zwischen der Wohnbevölkerung und den diplomatischen Vertretungen nicht nur negative Auswirkungen hat. Schutzbedürftige Bevölkerungsteile profitieren durchaus von der erhöhten Polizeipräsenz, indem z.B. die Kriminalität in Botschaftsquartieren gering ist. Allerdings dürfen die Anwohnerinnen und Anwohner in ihrer Bewegungsfreiheit nicht übermässig eingeschränkt werden, und die Erschliessung aller Grundstücke, insbesondere für Notfälle, muss gewährleistet bleiben.

Zu Frage 4: Der Gemeinderat erachtet die Verlegung der israelischen Botschaft ins Engeriedquartier aus verschiedenen Gründen für problematisch. Die vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrsentslastung und -beruhigung im Länggassquartier im Zusammenhang mit dem Neufeldtunnel sollen die Wohnqualität für Familien mit Kindern verbessern. Es ist deshalb aus der Sicht der Stadtplanung im Sinne der generellen Förderung des Wohnens wenig sinnvoll, gleichzeitig im Quartier eine Botschaft mit einem erhöhten Sicherheitsbedarf anzusiedeln.

Über das definitive Sicherheitsdispositiv entscheidet der Bundessicherheitsdienst. Der Botschaftsschutz der Stadt Bern geht aus heutiger Sicht davon aus, dass bei einem Umzug der israelischen Botschaft der Engeriedweg zwischen den Liegenschaften Engeriedweg 1 und 7 analog zu den Vorkehrungen an der Alpenstrasse und Jubiläumsstrasse gesichert und gesperrt werden müsste, so dass die Zufahrt zum Engeriedspital einzig über den Riedweg erfolgen könnte. Falls dieser durch ein Ereignis (Unfall, Bauarbeiten) zeitweise unbefahrbar sein sollte, wäre die Notzufahrt zum Spital in Frage gestellt.

Da der Botschaftsschutz seinen Stützpunkt an der Brunnadernstrasse hat und auch das Personal im traditionellen Botschaftsquartier konzentriert ist, müsste bei einem Umzug der israelischen Botschaft ins Engeriedquartier mit einer längeren Interventions- und Ablösungszeit sowie mit einem grösseren Personalaufwand für den Botschaftsschutz gerechnet werden.

Aus Sicherheitsgründen müssten bei einem Umzug der Botschaft an den Engeriedweg eine Anzahl Parkplätze in der blauen Zone in der nächsten Umgebung sowie die heute fremdvermieteten Einstellhallenplätze der Liegenschaft Engeriedweg 4 aufgehoben werden.

Zu Frage 5: Der Stadtpräsident und der Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau haben dem israelischen Botschafter die Bedenken des Gemeinderats bezüglich einer Umnutzung darge-

legt. Es liegt nun an der Botschaft, zu entscheiden, ob das Umnutzungsgesuch zurückgezogen oder aufrecht erhalten werden soll. Falls die israelische Botschaft am Umnutzungsgesuch festhält, wird dieses der Planungs- und Verkehrskommission (PVK) zur Stellungnahme unterbreitet. In Kenntnis der Empfehlung der PVK wird der Gemeinderat entscheiden.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Andreas Krummen (SP): Ich bin öfters von verschiedenen Seiten her gefragt worden, was hinter diesem Vorstoss stehe. Ich erlaube mir deshalb ein paar Bemerkungen zu den Hintergründen zu machen und dann kurz auf die Antwort des Gemeinderats einzugehen. Natürlich besteht ein Sicherheitsbedürfnis hinsichtlich der Botschaften, das mit Gitterburgen, Bewachungen, Videokameras, Absperrungen etc. erfüllt wird. Ebenso klar ist, dass der Bund und die Gemeinden diesen Schutz gewähren und diesen Forderungen nachgehen müssen, ohne sie gross zu hinterfragen. Auf der anderen Seite gibt es jedoch die Wohnbevölkerung, die grosse Einschränkungen in ihrer Bewegungsfreiheit erleidet und zum Teil auch eine visuelle und psychische Bedrohung durch Bewaffnungen empfindet. Zudem gibt es Dienstleistungsbetriebe wie die KWD, die Einschränkungen im Betrieb erfahren müssen. Das heisst, dass sich die Bevölkerung durch diese Massnahmen mehr oder weniger eingeschränkt fühlt. Die Bevölkerung darf, im Unterschied zum Gemeinderat, auch kritische Fragen stellen, sie darf den Sinn der Massnahmen, die getroffen werden, hinterfragen. Bringt diese 24-Stunden-Überwachung überhaupt das gewünschte Ergebnis? Kann etwas verhindert werden, falls wirklich etwas geschehen sollte? Inwiefern erhöht die Politik gewisser Länder die Gefahr von Anschlägen? Solche Fragen darf sich die Bevölkerung stellen. Im „Bund“ las ich neulich etwas über Staatsterror, und der Sicherheitsrat hat gestern eine Verurteilung ausgesprochen. Die USA geben Pauschalverdächtigungen gegen ganze Länder ab und reagieren mit Atominsatzplänen und Aufrüstungen. Schürt denn das nicht die Gefahr von Anschlägen? Die Politik, die weltweit betrieben wird, führt sie nicht eben zu diesen Einschränkungen, die unsere Bevölkerung ausbaden muss? Wir vom Parlament dürfen den Gemeinderat darauf aufmerksam machen. Ich habe vorhin gehört, dass er die Interessen der Bevölkerung wahrnehmen will. Wie kann man damit umgehen? Wir denken, dass diese Sicherheitsbedürfnisse und die Bedürfnisse der Bevölkerung einfach nicht mehr unter einem Hut zu bringen sind. Man sollte bessere Standorte suchen und diese Botschaften von den Quartieren und den Dienstleistungszentren trennen. Falls wieder eine in einem Wohnquartier gelegene Botschaft nach solchen Sicherheitsmassnahmen verlangen sollte, müsste meines Erachtens der Gemeinderat eine maximale Frist von beispielsweise einem Jahr aushandeln. Innerhalb dieser Zeit müsste dann ein neuer Standort gefunden werden. Unser Vorstoss geht denn auch in Richtung „Erarbeitung eines Vorgehenskonzeptes für den Fall erhöhter Sicherheitsbedürfnisse ausländischer Vertretungen“.

Mit den meisten Aussagen des Gemeinderats bin ich einverstanden ausser bei Frage 3, wo der Gemeinderat nur die eine Seite betont hat. Er sollte jedoch auch sehen, dass es zu starke Einschränkungen gibt. Ansonsten bin ich einverstanden und danke für die Antwort.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion FDP spricht *Hans Peter Aeberhard*: Klaus Baumgartner hat das Wiener Abkommen über die diplomatischen Beziehungen erwähnt, namentlich Art. 21. Ich möchte Wert darauf legen, dass der Bund aufgrund dieses internationalen Übereinkommens verpflichtet ist, nach Mass seiner Rechtsvorschriften dem Entsenderstaat den Erwerb von Missionen und Mieträumlichkeiten zu ermöglichen. Das heisst jedoch nicht, dass man alle Wünsche, welche die Botschaften bzw. Staaten an die Schweiz richten, erfüllen muss. Das Wiener Überein-

kommen wird auf Bundesebene von der Sektion Immunitäten und Privilegien behandelt. Somit ist der Bund zuständig und verantwortlich. Bei dem, was hier passiert, sei es bei der amerikanischen oder israelischen Botschaft, müssen aber Quartierbewohner – also die unterste Stufe – Petitionen einreichen, sie müssen durch ein Baugesuch aufgeschreckt werden, sie müssen gegen Baubewilligungen innert 30 Tagen ein Gesuch einreichen. Das verursacht eine enorme Verunsicherung in einem Quartier, wie momentan in der Länggasse. Das ist nicht stufengerecht, das entspricht einfach nicht den Aufgaben, die die Stadt oder die Quartiere haben. Wie kann es kommen, dass am untersten Ende der Verantwortlichkeit eingegriffen werden muss, dass Petitionen gemacht werden müssen? Weshalb trifft nicht der Bund durch seine Abteilung mit der israelischen bzw. der amerikanischen Botschaft Vorabsprachen in Bezug auf den erhöhten Sicherheitsbedarf? Und wenn man bei diesen Vorabsprachen dann die Stadt oder allenfalls den Kanton bei zieht und zu verstehen gibt, dass man nicht bereit ist, gewisse Sicherheitsbedürfnisse in einem anderen Quartier zu befriedigen, oder dass man nicht bereit ist, Umnutzungen zuzulassen, dann sollte das eigentlich schon geregelt sein, bevor Aufruhr in der Bevölkerung entsteht. Man muss dafür sorgen und der Gemeinderat sollte sich dafür einsetzen, dass diese Abläufe verbessert werden: Die Botschaften sollten sich beim Bund über den Kanton bei der Stadt melden, wenn sie solche Bedürfnisse haben, und Eigentümer sollten nicht direkt mit einer Gesandtschaft oder mit einem Land verhandeln und Liegenschaften zu einem marktfremden Preis verkaufen, damit dann die Stadt nicht mit einer Feuerwehrübung intervenieren muss. In diesem Sinn unterstützen wir die Interpellation der Fraktion SP/JUSO und sind von der Antwort des Gemeinderats teilweise befriedigt. Noch eine Aufforderung: Probieren Sie bitte stufengerechte Abläufe im Gespräch mit dem Bund zu schaffen.

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Verena Furrer-Lehmann* (GFL): Die Fraktion GFL/EVP möchte vorwegnehmen, dass sie nichts gegen ausländische Vertretungen in der Stadt Bern hat, sie sieht sie vielmehr als positives Element. Sie bereichern unser Leben, sie ermöglichen anregende Kontakte und bringen einen Hauch Weltoffenheit in unser beschauliches Leben. In der Tat übernimmt die Stadt in diesem Zusammenhang zahlreiche Leistungen zugunsten der Botschaften. Ohne dass es jemals hinterfragt wurde, gehört die Bereitschaft dazu, auch in Wohnquartiere Gebäudenutzungen zu akzeptieren, die den zahlreichen Vertretungen als Kanzleien dienen. Solche meist repräsentative Sitze oder städtische Villen würden bei einer Nutzung durch ansässige Familien einen ansehnlichen Steuerertrag liefern. Die Entwicklung, wie sie Andreas Krummen schildert, also den festungsartigen Ausbau und die Abriegelung von gewissen Quartieren, ist aber auch für uns ein Problem. Ich wohne unweit von der USA-Botschaft und weiss, was das für das Wohnquartier und die Bevölkerung vom unteren Kirchenfeld bedeutet. Die Anwohner müssen mit riesigen Umwegen aus ihrem Quartier fahren und die Besucher dieser Anwohner müssen mit ebenso grossen Umwegen in das Quartier hineinfahren. Wenn man mit den Kindern oder den Hunden spazieren geht, begegnet man als erstes einem riesigen Gitterzaun, metallenen Pollern, Betonklötzen, einem Wachhaus und einer Bewachungsmannschaft mit Maschinengewehren. Es ist auch für die KWD schwierig, die sich in dieser Sperrzone befindet. Der Zugang für die Lieferanten und Besucher ist stark eingeschränkt.

Wir sind der Meinung, dass Bewachungsmannschaften mit schussbereiten Waffen, hohen Gitterzäunen und taghellen Beleuchtungen nicht in ein Wohnquartier gehören. Es ist eine Beeinträchtigung für die Anstösser und teilweise auch für die Bevölkerung der übrigen Stadt. Wir sind uns bewusst, dass die Stadt hier nur beschränkte Einflussmöglichkeiten hat, sie kann nicht direkt mit den ausländischen Vertretungen verhandeln, sondern nur im Zusammenarbeit mit dem Bund. Was jedoch die Stadt kann, ist eine klare Meinung zum Ort und zur baulichen Ausformung der ausländischen Vertretungen abgeben und diese der Bundesstelle kundtun, also gewissermassen im Rahmen der eigenen Rechtsetzung aktiv werden.

Aufgrund dieser Überlegungen bitten wir den Gemeinderat zu prüfen, ob nicht in der städtischen Bauordnung einschränkende Bestimmungen für die Nutzung von Gebäuden in Wohnquartieren für diplomatische Kanzleien ausländischer Vertretungen eingeführt werden sollten. Im Übrigen begrüßen wir die Idee, auf gemeinsame Initiative mit dem Bund für Privatinvestoren allenfalls einen Neubau zu erstellen, der allen Sicherheitsanforderungen solcher Botschaften gerecht werden könnte. Alle, die Anschläge zu befürchten haben, könnten sich dort einmieten. Ein solches Gebäude müsste sich nicht unbedingt auf Stadtboden befinden, sondern könnte auch in einer Agglomerationsgemeinde aufgestellt werden. Im vollen Wissen darüber, dass der Gemeinderat in dieser Hinsicht nur indirekt wirken kann, sind wir trotzdem der Auffassung, dass er durch eine klare Haltung dem Bund gegenüber und durch eine kooperative Zusammenarbeit mit dem Bund durchaus eine Wirkung im Interesse der Stadt und der Bevölkerung erzielen könnte.

Für die Fraktion GB/JA!/GPB spricht *Peter Sigerist* (GB): Ich stelle fest, dass hier der Gemeinde- und der Stadtrat innerhalb zwei Jahren grosse Lehrschrirte gemacht haben. Am 3. Februar 2000 wurde hier über die Interpellation von Annemarie Sancar und über den Botschaftsschutz im Kirchenfeldquartier im Zusammenhang mit der türkischen Botschaft diskutiert. Damals war das Echo im Rat ganz anders, die Antwort des Gemeinderats war steinhart. Es schien, als wären wir die Hinterletzten, die nicht verstanden haben, was die Aufgaben und das Verantwortungsbewusstsein einer Hauptstadt sind. Die Bürgerlichen sagten damals, wir sollten besser einmal die Zeitung lesen um zu verstehen, warum die Welt zu uns kommt. Doch das war nicht das Anliegen unserer Interpellation. Das Anliegen war das gleiche der heutigen Interpellation, nämlich zwischen den objektiven Interessen der Hauptstadt, die diese Botschaften beherbergen muss, und der Art und Weise, wie man diese schützt, zwischen den Schutzbedürfnissen dieser Länder, die hier ihre Botschaften haben, und den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung im Quartier abzuwägen. Diese Güterabwägung beinhaltet ein riesiges Feld in Bezug auf die Umsetzung und Konkretisierung. Wir insistierten damals auf das, was heute in der Frage 3 der Interpellation angesprochen wird; nämlich, dass die Art und Weise, die Methoden des Sicherheitsschutzes rund um diese Botschaften besser gehandhabt werden muss, und dass hier die Schweizerbehörden, und zwar Bund, Kanton, Stadt und Gemeinde, Verbesserungen erzielen können. Damals hat der öffentliche Druck zu einer Verbesserung der Art und Weise der Ausführung dieses Schutzes geführt. In der Zwischenzeit haben wir jedoch die verrückten Beispiele der israelischen und amerikanischen Botschaft, und ich denke, dass die Wirkung der Sicherungsmethode dieser Botschaften in Frage zu stellen ist. Niemand kann das ernst nehmen. Das ist nicht eine optimale und effiziente Art und Weise, diese Botschaften zu schützen. Hier muss etwas geändert werden, und die Antwort des Gemeinderats auf diese Frage 3 ist sehr rudimentär. Schon damals sagten wir, dass es nicht Aufgabe der Armee sei, doch leider hat gestern nach dem Nationalrat auch der Ständerat beschlossen, den Auftrag des Botschaftsschutzes an die Armee noch einmal zu verlängern. Doch die Armee kann das nicht, nach der Mehrheit in diesem Land hätte sie andere Aufgaben zu übernehmen. Wir sagten damals mit dem Konsens des Gemeinderats, dass es eine Sondertruppe mit spezieller Ausbildung bräuchte. Diese Problematik der Bildung und der Art und Weise, wie dieser Wachdienst realisiert wird, das ist etwas, was der Gemeinderat zusammen mit dem Bund lösen muss. Wichtigste Argument gegen den Botschaftsstandort im Brückfeldquartier ist für mich die Verhinderung des freien Zugangs zum Spital. Dieses Argument ist ebenso wichtig wie das Bedürfnis der Wohnbevölkerung. Das sage ich natürlich als Anwohner, der von Botschaften und vom Botschaftsschutz umzingelt ist. Ich möchte nicht, dass andere Quartiere denken, das Kirchenfeldquartier könne ohne weiteres weitere Botschaften aufnehmen, da es sich schon daran gewöhnt ist. Und das Argument, das auch der Gemeinderat zelebriert, wonach dank Botschaftsschutz auch die Sicherheit der übrigen Wohnbevölkerung erhöht sei,

stimmt nicht, auch faktisch nicht; im Kirchenfeld gibt es weiterhin quantifizierbare Verbrechen, auch die Unfälle sind nicht zurückgegangen und die Kinder sind durch die erhöhte Präsenz von Polizeifahrzeugen gefährdet. Es ist sehr relevant, welche Argumente man für welches Ziel einsetzt. Beginnen wir nicht auch hier, wie beim Neufeldtunnel, Sankt Florian zu betreiben und zu sagen, dass das eine Quartier mehr Schutz brauche als andere.

Ansonsten ist der Vorstoss absolut richtig, und ich freue mich auch über die Voten der anderen Fraktionen, die seit dem 3. Februar 2000 doch etwas gelernt haben.

Raymond Anliker (SP): Verena Furrer-Lehmann sprach von einem Hauch Weltoffenheit. Ich teile diese Einschätzung. Doch Bern als Standort der Botschaften bringt auch den Hauch von Weltpolitik mit sich, der sich in massiven Eisentüren, in Stacheldraht, Absperrungen, Flutlichtanlagen, Videokameras, Botschaftsschutz mit Maschinengewehren, in Personenkontrollen von Anwohnerinnen und Anwohnern usw. äussert. Die Botschaften kriegsführender Staaten müssen bomben- und terrorsicher sein, und das in den Wohnquartieren. Die Stadtpolizei selbst sagt, dass bauliche Massnahmen im Falle einer längerfristigen Bedrohung notwendig wären. Solch bauliche Massnahmen kennen wir vom Anschauungsunterricht aus dem Kirchenfeldquartier. Die verschiedensten Exponenten haben sich in letzter Zeit zu dieser Frage geäussert. Zu Recht hat Herr Zürcher als Vertreter des Kirchenfeldquartiers gesagt, dass solche Massnahmen kein Dauerzustand sein dürfe, und dass das Absperren von öffentlichen Strassen verrückt sei. Zu Recht hat der Botschaftsschutz darauf aufmerksam gemacht, dass der Aufwand für die öffentliche Hand immer grösser werde. Es braucht 12 Personen für eine 24-stündige Bewachung das ganze Jahr hindurch. Momentan gibt es drei Botschaften, die rund um die Uhr bewacht werden müssen. Das übersteigt bereits die Kapazität des Botschaftsschutzes, der in der Stadt Bern ausgebildet worden ist. Eine Zunahme des Personals ist absehbar, der Botschaftsschutz wird aufgestockt, auch Peter Sigerist hat darauf hingewiesen. Auch der Polizeikommandant hat auf die Belastung des Botschaftsschutzpersonals in zeitlicher und psychischer Hinsicht aufmerksam gemacht. Auch die Anwohnerschaft im Kirchenfeldquartier hat sich mehrfach dahin gehend geäussert, sie verliere langsam das Verständnis und die Geduld. Die Bewachung bringt eben nicht Sicherheit für die Anwohner, wie es vorhin erwähnt wurde. Die Bewachung ist Ausdruck der Gefährdung, welcher diese Menschen ausgesetzt sind – Gefährdung durch Terroranschläge, durch Bombenattentate usw.. Das kritische Mass in Sachen Lebensqualität, Wohnqualität, Bewegungsfreiheit, Gefährdung der Wohnbevölkerung und in Sachen Belastung der öffentlichen Hand und des Bewachungspersonals ist erreicht. Es macht momentan wirklich keinen Sinn, diese Botschaftsstandorte in andere Quartiere zu verlegen: Was wir jetzt brauchen sind Standorte, die diesen Sicherheitsansprüchen genügen, zonenkonform sind, die die Wohnbevölkerung nicht einschränken und bedrohen und die vielen weiteren Ansprüchen genügen müssen im Zusammenhang mit Botschaftsstandorten; und da bin ich aufgrund der Äusserungen des Gemeinderats zuversichtlich. Die Pläne der israelischen Botschaft, ihre Botschaft zu verlegen, haben uns im Länggassquartier natürlich aufgeschreckt, vor allem wenn man daran denkt, dass am 5. Januar die israelische Botschaft verlauten liess, keine Umzugsabsichten zu hegen. Gleichzeitig hat sie jedoch Verkaufsverhandlungen für die Liegenschaft am Engeriedweg 4 geführt. Dieser Standort ist denkbar ungeeignet. Es sprechen nicht nur juristische Gründe dagegen (z.B. die Zonenordnung, das Gesetz über die Erhaltung von Wohnraum, keine Gründe für eine Ausnahmegewährung, Rechtsgleichheit) auch Erschliessungsprobleme im Zusammenhang mit der Anwohnerschaft und dem Spital sowie die Bedrohung der Wohnqualität stehen diesem Standort entgegen. Wir in der Länggasse sind sehr erleichtert, dass die Verkehrsvorlagen angenommen wurden. Jetzt sehen wir die Silberstreifen am Horizont in Bezug auf die Verkehrsberuhigung und die Erhöhung der Wohnqualität. Wir müssen auch bedenken, dass sich dieser Standort in der Nähe eines Wohnbaugebietes befindet, wie Sie beim Modell in der Eingangs-

halle sehen können. Ich danke dem Gemeinderat für das Problembewusstsein, für das Engagement, das er an den Tag gelegt hat, und für seine klare Beurteilung im Zusammenhang mit dem Standort Brückfeld. Ich bin zuversichtlich, dass man einvernehmliche Lösungen finden wird.

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Ich möchte zuerst einmal Andreas Krummen für diese Interpellation danken: quartierverträgliche Botschaftsstandorte sind ein Anliegen der Bevölkerung der Stadt Bern. Ich möchte auch dem Stadtpräsidenten für seine guten Antworten danken. Die Stadt Bern muss sich bewusst sein, dass man im Kirchenfeld eben doch am Puls des Weltgeschehens ist. Amerika und Israel sind für die einen Aggressoren und für die anderen Verteidiger – wie auch immer, die Bevölkerung darf nicht darunter leiden. Die gegenwärtige Situation bei der amerikanischen und bei der israelischen Botschaft kann nicht die Zukunft sein. Wenn ich an den Grand Prix von Bern denke, bei dem die 15 000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer einer anderen Strecke folgen müssen, um bei der Jubiläumsstrasse durchrennen zu können, dann frage ich mich, ob das der richtige Weg für uns Bernerinnen und Berner, für uns Schweizerinnen und Schweizer ist. Das muss uns zu denken geben, und ich bitte den Gemeinderat dafür zu schauen, dass solche Abschränkungen nicht zum Dauerzustand werden. Die Fraktion SVP/JSVP ist mit der Antwort des Stadtpräsidenten sehr zufrieden. Doch ich bitte den Gemeinderat, für die amerikanische und die israelische Botschaft einen guten Standort zu finden. Es ist so wie mit anderen Minderheiten; niemand will sie. Das ist nicht eine einfache Aufgabe. Wir bitten jedoch den Gemeinderat den Weg zu finden, damit die Bevölkerung dieser Stadt wieder so leben kann, wie sie es eigentlich möchte, ohne Zäune und Stacheldrahte.

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner*: Es ist durchaus so, dass die betroffenen Botschaften sich auch bewusst sind, dass sie für Quartiere eine Belastung sind oder sein können. Neben den subjektiven Äusserungen der Quartierbewohnerinnen und -bewohner, die nichts gegen diese Sicherheitsmassnahmen haben und sich sicher fühlen, gibt es natürlich grosse Inkonvenienzen und Verunsicherungen. Der Botschaft der USA ist das schon seit längerer Zeit bewusst. Als der Vorgänger des jetzigen Botschafters zum Antrittsbesuch zu mir kam, erörterten wir dieses Thema. Wir suchen seit über drei Jahren einen Standort, der für diese Botschaft geeignet wäre. Das ist nicht leicht, da die Botschaft gross ist und eine grosse Fläche braucht. Sie haben auch gewisse Vorstellungen und Ansprüche und möchten bestimmt nicht ins Gürbental, sondern sie möchten eine gut erreichbare Lage und gleichzeitig auch eine Lage, bei der man Sicherheit garantieren kann, und zwar so, dass die Bevölkerung viel weniger gestört wird als jetzt. Wir haben tatsächlich nicht gewusst, dass die israelische Botschaft einen anderen Standort sucht. Nur aufgrund des Baugesuchs und des Begehrens, eine Dienstbarkeit aufzuheben, sind wir darauf aufmerksam geworden.. Wir sind dann übereingekommen, ein ähnliches Vorgehen wie jenes im Falle der USA einzuschlagen. Sie müssen sich noch entscheiden, ob sie das Gesuch aufrechterhalten wollen oder nicht. Wenn sie auf das Gesuch beharren, und wir es nicht bewilligen, dann werden wir zusammen suchen. Es ist jedoch auch in diesem Fall nicht leicht, auch wenn die Raumbedürfnisse kleiner sind. Es ist eine Tatsache, dass es, bei allem Schutz und bei allen Zäunen, keine 100%-ige Sicherheit für die Botschafter und für die umliegende Bevölkerung gibt. Als Bundeshauptstadt müssen wir schauen, dass möglichst wenige Konflikte mit der Bevölkerung auftauchen. Hans Peter Aeberhard hat auf Bestimmungen und auf die Rolle des Bundes hingewiesen. Wir haben durchaus im Rahmen unseres Rechts die Pflicht gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern erfüllt. Wir müssen, wenn unsere Interessen und unser Recht tangiert ist, nicht unbedingt zustimmen oder alle Wünsche erfüllen. Das ist auch bereits bei einem früheren Fall passiert, bei dem wir in einer ähnlichen Situation signalisierten, dass wir daran zweifelten, eine Ausnahme zu gewähren. Damals

reichte Ernst Stauffer einen Vorstoss ein. Wir arbeiten mit dem EDA zusammen, haben mit dem Botschafter gesprochen und ist mit der zuständigen Stelle beim Protokoll abgesprochen.. Wir haben dort auch wegen der USA Kontakte, wie das meistens bei empfindlichen Fällen der Fall ist. Es ist jedoch so, dass das EDA nicht weiss, wenn andere Gebäude gesucht werden, da keine Meldepflicht besteht, weder nach unserer Rechtsordnung noch nach der Wiener Konvention. Man stösst erst dann darauf, wenn Ausnahmen nötig sind oder wenn besondere Sicherheitsprobleme auftauchen. Diesenfalls nehmen wir und die Eidgenossenschaft sofort Kontakt und Verhandlungen mit der entsprechenden Botschaft auf. Auf der einen Seite müssen sie unsere Rechtsordnung beachten, auf der anderen Seite haben sie auch die Rechte, die ihnen diese Rechtsordnung gibt. Es gab Fälle, bei denen Botschaften an einen Ort umgezogen sind, an dem dann Fragen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen oder auf das Parkieren aufgekommen sind. An sich war das jedoch zonenkonform und so konnten unsere Bedenken und jene des EDA nicht zum Verzicht führen. Es ist zum Glück so, dass wir nicht unzählige Botschaften haben, die in einem solchen Umfang bewacht werden müssen. Es gibt sehr viele Botschaften, die unproblematisch und im Quartier gut eingegliedert sind. Die Stadt ist froh, dass es nicht mehr sicherheitsgefährdete Botschaften gibt. Ich zweifle jedoch daran, dass gestützt auf die Bauordnung Botschaften mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis generell rigoroser behandelt werden können als andere. Was man allenfalls in Betracht ziehen könnte, ist die Frage nach bestimmten Gefährdungen, denen mit Interventionen gezielt entgegengewirkt werden sollte. Ich glaube aber nicht, dass die Anregung von Verena Furrer-Lehmann realisiert werden kann. Denn solche generelle Ausnahmen würden wahrscheinlich gegen das internationale Recht und gegen unsere Rechtsordnung verstossen. Das mit dem Hochsicherheitsgebäude würde vielleicht theoretisch funktionieren, doch Botschaften, die kein Sicherheitsrisiko darstellen, würden wahrscheinlich nicht bereit sein, in ein solches Gebäude ein zu ziehen, bei dem man nur durch eine sehr umständliche Prozedur Einlass finden könnte. Es ist auch nicht vorauszusehen, welche Botschaften gefährdet sind. Zumindest bräuchte es zwei oder drei Gebäude. Diese Idee sieht zwar auf dem Papier gut aus, ist aber wenig praktikabel. Es bräuchte eine Abstimmung, um eine Bauzone für ein solches Gebäude festlegen zu können, und das würde nicht nur in der Stadt Bern, sondern auch in einer Agglomerationsgemeinde Schwierigkeiten verursachen. Darum versuchen wir von Fall zu Fall eine möglichst optimale Lösung zu finden. Wir machen das schon seit langer Zeit
Der Interpellant ist mit der Antwort zufrieden.

Edith Olibet hat sich definitiv abgemeldet, die Traktanden 7 und 8 werden auf eine andere Sitzung verschoben.

12 Motion Elsi Meyer (SP): Verlängerung des Murtenparks durch Neugestaltung des öffentlichen Raums bis zum Kreisel bei der Kirche Bethlehem; Abschreibung/Fristverlängerung

Antrag Nr.214

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat,

- die Punkte 1 und 2 der Motion als erfüllt abzuschreiben;
- für die Punkte 3 und 6 eine Fristerstreckung bis zum Zeitpunkt der Realisierung des Tramprojekts zu beschliessen.

Antrag PVK:

Die PVK beantragt, die Punkte 1 und 2 abzuschreiben und für die Punkte 3 und 6 eine Fristverlängerung um 2 Jahre zu gewähren.

Sprecherin PVK *Margrit Stucki* (SP): Die Motion zur Verlängerung des Murtenparks hat der SR im Januar 2000 partiell überwiesen. Die Punkte 4 und 5 wurden als Postulat überwiesen. Bei der Abschreibung geht es also bloss um die Punkte 1, 2, 3 und 6. Der Gemeinderat beantragt, den Punkt 1, das Sichern des Tramtrassees, und Punkt 2, die Bewirtschaftung der Abstellplätze, als erfüllt abzuschreiben. Die PVK hat diesem Antrag einstimmig zugestimmt. Die Punkte 3 und 6 (Gestaltung des öffentlichen Raums mit einem Projekt und einem individuellen Motorfahrzeugverkehr, dem man nicht mehr Fläche zuweist als dringend nötig, und Einbezug des halböffentlichen Raums im Vorland der angrenzenden Wohnbauten) will der Gemeinderat die Frist bis zum Zeitpunkt der Realisierung des Tramprojekts erstrecken. Die PVK will das jedoch nicht mit dem Tramprojekt verknüpfen, da auch ohne die Realisierung des Tramprojekts eine Verbesserung nötig ist. Die PVK stellt beantragt deshalb einstimmig, die Frist auf zwei Jahre zu verlängern. Bis dahin sollte man etwas mehr über das Tramprojekt wissen.

Beschlüsse

1. Der Antrag der PVK und des Gemeinderats, die Punkte 1 und 2 abzuschreiben, wird mit 48 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.
2. Der Antrag der PVK, die Fristverlängerung um zwei Jahre für Punkt 3 und 6 zu gewähren, wird mit 46 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

13 Motion Fraktion FDP(Urs Jaberg/Christoph Müller): Bezeichnung einer/eines Verantwortlichen für die städtische Wohnpolitik (Wohnen in Bern WiB); Abschreibung/Fristenverlängerung

Antrag Nr. 215

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat,

- die erheblich erklärten Punkte 1 und 4 der Motion als erfüllt abzuschreiben;
- für den Punkt 2 eine Fristerstreckung bis Ende November 2002 zu beschliessen.

Sprecherin PVK *Melanie Leskow* (JUSO): Am 25. November 1999 hat der Stadtrat Punkt 1, 2 und 4 der Motion der Fraktion FDP überwiesen, Punkt 3 wurde zurückgezogen. Seit dem 1. September 2001 übt Regula Buchmüller die Arbeit dieser Fachstelle „Wohnen in Bern“ in der Stadtverwaltung aus. Die Zielsetzung dieser Stelle ist die Förderung der Wohnbautätigkeit, das heisst die Vorbereitung und Mitarbeit bei wohnpolitischen Bestrebungen der Stadt Bern, z.B. die Mitarbeit und Vorbereitung der Zone Viererfeld und die Erarbeitung eines Massnahmenpakets zum Thema „Wohnen“. Dazu kommen verwaltungsinterne Arbeiten wie Reporting und Controlling aller Kernmassnahmen der Legislaturrichtlinie zum Thema Wohnen. Aktuell ist die Koordination aller Teilprojekte im Weissensteinareal, z.B. die Verlegung der Familiengärten, die Freiflächengestaltung, die Erschliessung usw., mit dem Ziel, möglichst rasch Wohnraum zu erstellen. Dazu kommen Kontakte mit Investoren und anderen an der Bautätigkeit interessierten Kreisen. Die Finanzierung hat schon bei der Budgetdebatte im Herbst zu einigen Kontroversen geführt. 1999 hatte der Gemeinderat die damalige Finanzdirektion beauftragt, per Ende 1999 knapp 192 Stellenprozente aus dem Gemeinderatspool zu beantragen (entspricht einer 80%-Stelle). Das heisst, dass diese Stelle kostenneutral geschaffen

worden ist. Durch die Regierungsreform ist diese Stelle per 1. Januar 2001 von der FPI zur PVT transferiert und in der Folge ausgeschrieben worden. Die restlichen 20% sind zu Lasten des Direktionspool PVT bzw. zu Lasten des Globalbudgets der PVT gegangen. Auch diese Aufstockung ist kostenneutral erfolgt.

Die PVK beantragt dem Stadtrat mit 8 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen den Punkt 1 der Motion abzuschreiben. Einstimmig empfiehlt sie dem Rat, Punkt 4 abzuschreiben und für Punkt 2 eine Fristverlängerung bis Ende November 2002 zu beschliessen.

Christoph Müller (FDP): Es kann davon ausgegangen werden, dass die Bedeutung der Wohnpolitik für die Stadt Bern genügend bekannt ist und keiner Wiederholung bedarf. Im Namen der Fraktion FDP danken wir dem Gemeinderat für die Umsetzung der Motion. Die Wohnbeauftragte hat ihre Arbeit bereits aufgenommen, und wir wünschen ihr viel Erfolg bei ihrer wichtigen Arbeit. Im Rahmen der Budgetberatung haben wir bereits darauf hingewiesen, dass wir die Kostenneutralität nicht als lupenrein empfinden, was wir jetzt nicht weiter thematisieren wollen. Mit dieser Einschränkung wollen wir die Bedeutung der Stelle der Wohnbeauftragten nicht schmälern, vielmehr freuen wir uns darauf, von ihr wesentliche Beiträge zum Thema „Wohnen in Bern“ erwarten zu können. Mit der Abschreibung der Motionenpunkte 1 und 4 sind die Motionäre einverstanden, Punkt 3 haben wir schon seinerzeit zurückgezogen, weil zu ambitiös. Wenn man aber einen Blick auf die aktuelle Statistik der Bevölkerungszahl wirft, dann sieht man allerdings, dass die Auswanderung aus der Stadt netto immer weiter geht. Für den Punkt 2 wird eine Fristerstreckung bis Ende November 2002 beantragt; diese Frist ist der Fraktion FDP eindeutig zu lang. Diese Zielsetzungen hätten ja eigentlich schon vor der Stellenvergabe feststehen müssen, sie hätten auch als Entscheidungshilfe bei der Stellenvergabe gebraucht werden können. Damit die Wohnbeauftragte ihre Arbeit erfolgreich gestalten kann, braucht sie klare Zielsetzungen als Vorgabe. Wir schlagen deshalb eine Fristverlängerung bis Ende Mai 2002 vor und bitten den Stadtrat um Unterstützung dieses Antrags.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Ich möchte euch bitten, der PVK zu folgen. Es ist schon Mitte März, bald ist Ostern und dann ist schon Mai. Wenn man wirklich ein seriöses Grundlagenpapier möchte, dann sollte man nicht um Wochen oder Monate nörgeln. Gebt dieser Person Zeit, sich so einarbeiten zu können, dass sie Ihnen dann ein erstes Grundlagenpapier vorlegen kann, das ein bisschen mehr Substanz hat, als das, was bis jetzt in der Stadtverwaltung zum Thema erarbeitet wurde.

Beschlüsse

1. Der Antrag der PVK, die Punkte 1 und 4 abzuschreiben, wird mit 45 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.
2. Der Antrag der PVK für eine Fristverlängerung bis Ende November 2002 von Punkt 2 wird mit 24 zu 23 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Es wird eine Fristverlängerung bis Ende Mai 2002 gewährt.

14 Motion Michael Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz; Abschreibung

Antrag Nr. 259

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Michael Jordi (GB): "Quartierschonender Guisanplatz" abzuschreiben.

Antrag PVK:

Die PVK beantragt, die Motion sei nicht abzuschreiben, mit Ausnahme der Prüfung von tempobremsenden Gummischwellen und eines Kreisels für den Guisanplatz. Für die weitergehende Erfüllung der Motion wird dem Gemeinderat eine Fristverlängerung um 2 Jahre eingeräumt.

Sprecher PVK *Christoph Müller* (FDP): Das Anliegen der Motion ist eine quartierschonende Gestaltung und Sanierung des Guisanplatzes ergänzt mit zusätzlichen Massnahmen im Umfeld. Anlass dazu war der befürchtete Mehrverkehr im Zusammenhang mit neuen Projekten wie Naha 2, Stadion Wankdorf, Hotels und Park+Ride-Anlage am Guisanplatz usw. Das sind alles Dinge, die derzeit umgesetzt werden oder bereits realisiert sind. Der Gemeinderat beantragt die Motion als erfüllt abzuschreiben. Erstens ist ein Teil der geforderten Massnahmen schon umgesetzt; so ist der Guisanplatz saniert, ein Kiesel war zwar nicht möglich, doch jetzt ist es möglich, den Verkehr in das Quartier mittels Dosierung zu steuern. Gummischwellen sind vom Gemeinderat grundsätzlich verworfen worden, da sie in der Bevölkerung keine Akzeptanz finden und erhebliche Zusatzlärmbelastigungen produzieren. Die anderen geforderten Massnahmen sind in konkreten und formellen Planungs- und Steuerungsprozesse eingebunden, wie z.B. in den umfassenden Arbeiten am Richtplan Stadtteil 5, und das in Zusammenarbeit mit dem Dialog Nordquartier, die offizielle Mitwirkungsgruppe im betroffenen Quartier, in der Umsetzung der Motion von Andreas Zysset mit der Gestaltung vom Umfeld um die Kaserenmatte und in die vertraglich abgesicherte Controlling-Gruppe im Zusammenhang mit dem Wankdorfstadion. Ab Stadioneinweihung ist vorgesehen, langjährige Verkehrsmessungen und Korrekturmassnahmen durchzuführen, falls sich die Verhältnisse ungünstig entwickeln sollten. Gewisse Vorschläge der Motion sind rechtlich zweifelhaft, z.B. Tempo 30 auf einer Strasse mit Tramlinien. Andere geraten in Konflikt mit dem Verkehrskonzept 95, sie gefährden die Funktionsfähigkeit des ganzen Verkehrssystems im Norden, wenn ein Kahlschlag der Verkehrsachsen im Quartier gemacht werden sollte. Nur ausgewogene und befriedigende Massnahmen sind durchsetzbar.

Für die Umsetzung der Anliegen der Motion ist weitgehend gesorgt, eine Abschreibung ist daher sinnvoll. In der PVK wurde diskutiert, ob die Massnahmen, die im Motionstext wörtlich als „in Betracht zu ziehen“ bezeichnet wurden, als formelle Motionspunkte anzuschauen seien. Die Mehrheit war der Meinung, dass dem so sei. Unbestritten war, dass die Punkte Gummischwelle und Guisanplatz als erledigt betrachtet werden können. Die anderen Massnahmen müssen jedoch als Motionsforderungen weiter aufrechterhalten werden. Die PVK schlägt deshalb dem Stadtrat mit 7 zu 4 Stimmen vor, die betreffenden Punkte nicht abzuschreiben und ihnen in Motionsform ein zweijährige Verlängerungsfrist zu gewähren. Die Kommissionsminderheit betrachtet diese Motion als erfüllt, da die Massnahmen zu einem grossen Teil bereits umgesetzt wurden, und die anderen Anliegen in den bereits eingeleiteten Prozessen gut aufgehoben sind. Als stossend wird empfunden, dass die PVK-Mehrheit über die gültige formelle Anforderung an die Motionsformulierung hinwegschaut und beispielhaft aufgezählte Massnahmen grosszügig in explizit definierte Motionsforderungen umwandelt.

Die Fraktion FDP teilt die Meinung der PVK-Minderheit, sie macht beliebt, die ganze Motion als erfüllt abzuschreiben.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GB/JA!/GPB spricht *Blaise Kropf* (JA!): Nachdem die Minderheitsstandpunkte vertreten worden sind, noch ein paar Bemerkungen, weshalb die Mehrheit der PVK der Meinung ist, diese Motion nur teilweise abzuschreiben. Zahlreiche Punkte, und das kann man aus dem Vortrag des Gemeinderats entnehmen, sind noch nicht realisiert. Sie stellen insofern

Absichtserklärungen dar. Ich denke, dass man sich bei einer Motion auf das abstützen sollte, was realisiert worden ist. Es gibt auch eine ganze Reihe von Punkten, bei denen der Gemeinderat die Meinung vertritt, dass momentan noch kein Handlungsbedarf bestünde. Für eine Motion müssen wir doch einen Schritt weitergehen. Wir sind bereit, eine Motion abzuschreiben, wenn der Gemeinderat schreiben kann, eine Mehrheit der Punkte sei umgesetzt. Deshalb empfiehlt eine Mehrheit der PVK, diesen Vorstoss nur teilweise abzuschreiben, nämlich in Bezug auf die Punkte Gummischwelle und Kreisel am Guisanplatz, aber ansonsten eine Fristverlängerung zu gewähren.

Für die Fraktion SP/JUSO spricht *Michael Aebersold* (SP): Wir manchen heute einen tour d'horizont; Kirchenfeld und Länggasse haben wir bereits diskutiert, Bümpliz/Bethlehem auch, der Süden kommt im Traktandum 15 mit der Südumfahrung und die Innenstadt wird Thema des Traktandums 17 sein. Hier geht es um den Schutz des Breitenrainquartiers. Ich will auf die Projekte, die auch zusätzlich den Verkehr anziehen, nicht noch einmal eingehen. Für uns ist ebenfalls klar, dass diese Gummischwellen und der Kreisel nicht zur Diskussion stehen. Doch wir sind ganz klar der Meinung, dass man den Rest nicht abschreiben kann.

Hauptproblem ist bestimmt die Rodtmattstrasse. Bereits Ende der 80er Jahre wurden dort täglich 12'000 Fahrzeuge gezählt. Das ist mit der Neubrücke strasse vergleichbar. Die Lärmbelastung ist gross und übersteigt ab und zu die Alarmwerte. Hier drängt sich also die Massnahme Tempo 30 mit Eingangspforte als Sofortmassnahme auf, was nicht viel kostet. Tempo 30 auf der Kasernenstrasse wollen wir nicht nur prüfen, sondern umsetzen; das ist ebenfalls etwas, das nicht hinausgeschoben werden sollte. Bezüglich des Schutzes des Nordquartiers hat man uns mehrmals Versprechungen gemacht; ich weise auf den Zonenplan Vordere Allmend hin, worüber am 26. November 1995 abgestimmt wurde. Der Gemeinderat versprach uns damals: "Spätestens bei Inbetriebnahme der Naha 2 müssen Massnahmen getroffen werden, die sicherstellen, dass für die angrenzenden Quartiere nicht nur keine Lärmbelastung, sondern eine Entlastung gegenüber dem heutigen Zustand eintritt." Ich glaube, dass es unbestritten ist, dass das bis heute nicht der Fall ist. Die Situation am Guisanplatz ist für Fussgängerinnen und Fussgänger und für Velos nicht optimal. Es wird auf den Richtplan verwiesen. Es ist richtig, dass er sich in Bearbeitung befindet, es wird jedoch bestimmt noch einige Zeit dauern, bis er vorliegt. Wir sollten deshalb nicht Zeit verlieren und punktuell gewisse Verbesserungen bereits umsetzen. Ein Richtplan ist auch kein Argument, um hängige Vorstösse ad acta zu legen. Heute steht die Wankdorfkreuzung zur Diskussion, nämlich in Hinsicht auf die Kapazitätzunahme, die wir nicht wollen. Für uns ist es falsch, zuerst das zu erledigen und erst danach die restlichen Punkte. Man muss es umgekehrt machen: Vorab die kleineren Massnahmen durchführen und danach die Wankdorfkreuzung aufgrund der Vorgaben entsprechend auslegen. Verbesserungen im Kleinen sind nötig, wir wollen sie nicht verunmöglichen und hinausschieben. Es geht um die Frage, was wichtiger ist. Für uns sind ganz klar einzelne Massnahmen wichtiger, die relativ kurzfristig und ohne grosse Kosten etwas bringen. Deshalb stimmen wir dieser Abschreibung nicht zu.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Wenn Sie nicht abschreiben, dann bleibt es hängig. Wir machen die Arbeiten, die wir an die Hand genommen haben, wie im Bericht ausgeführt, und dann legen wir Ihnen den Bericht vor, an dem wir jetzt arbeiten. Es ist mir egal, ob Sie abschreiben oder nicht. Wenn Sie das Gefühl haben, es gehe schneller, dann schreiben Sie nicht ab. Die Arbeiten sind jedoch im Gang, und wir bringen Ihnen den Bericht, sobald er erarbeitet ist, mit oder ohne Abschreibung.

Beschluss

Der Antrag der PVK auf eine Fristverlängerung um zwei Jahre, mit Ausnahme der Punkte Gummischwellen und Kreisel, obsiegt demjenigen des Gemeinderats, die Motion abzuschreiben, mit 38 zu 28 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

15 Motion Fraktion CVP/ARP (Daniel Kast, CVP): Studien für eine Südumfahrung von Bern

Antrag Nr. 28

Es entspricht der Verkehrspolitik der Stadt Bern, den motorisierten Individualverkehr auf die Autobahnen zu lenken. In beträchtlichem Umfang wurde dies beim KÜL praktiziert. Es ist heute jedoch absehbar, dass die N1 und die N6 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen. Zu den Stosszeiten gibt es oft Staus, so dass eine weitere Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die N1 und N6 unrealistisch ist. Somit dürften weitere Entlastungen der Stadt vom motorisierten Individualverkehr nur schwer realisierbar sein. Im kantonalen Richtplan, der vor einigen Monaten in die Vernehmlassung geschickt wurde, ist eine Südumfahrung von Bern als Nationalstrasse aufgeführt. Eine telefonische Anfrage beim kantonalen Tiefbauamt hat ergeben, dass die Südumfahrung nur deshalb nicht aus dem kantonalen Richtplan gestrichen wurde, damit diese Option offen bleibt. In den vergangenen zehn Jahren sei kaum mehr als eine Arbeitsstunde in die Südumfahrung investiert worden. Es bestehen noch keine Pläne. Eine allfällige Streckenführung ist völlig offen. Die CVP/ARP-Fraktion hat daraus den Schluss gezogen, dass die Stadt aktiv werden muss, falls die Südumfahrung und die daraus resultierende Entlastung für die Südquartiere realisiert werden soll.

Die Motion verfolgt das Ziel, eine Entlastungsstrasse für die Südquartiere Bümpliz, Fischermätteli/Weissenbühl, Kirchenfeld/Murifeld und die angrenzenden Quartiere der Agglomerationsgemeinden zu erreichen. Die Entlastungsstrasse soll sowohl den Verkehr aus den Agglomerationsgemeinden ins Zentrum als auch den Verkehr zwischen den Quartieren aufnehmen. Im Stadtgebiet sollen flankierende Massnahmen getroffen werden, damit der Verkehr wirksam auf die Südumfahrung umgelagert wird.

1. Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Kanton die Erstellung einer Studie resp. eines Vorprojekts für eine Südumfahrung von Bern und deren Zufahrten zu beantragen. Durch diese Umfahrung werden die Südquartiere und die angrenzenden Quartiere der Agglomerationsgemeinden vom Verkehr aus den Agglomerationsgemeinden ins Zentrum und vom Verkehr zwischen den Quartieren entlastet.
2. Der Gemeinderat erstellt eine Studie resp. ein Vorprojekt über flankierende Massnahmen in den Quartieren.
3. Die Studien resp. Vorprojekte beinhalten im Minimum die Linienführung, die Kosten und den Nutzen für die angrenzenden Quartiere.

Bern, 18. Oktober 2001

Antwort des Gemeinderats

Die im Mitwirkungsentwurf des kantonalen Richtplans aufgeführte Massnahme K2 08 "Südumfahrung Bern (Bümpliz–Bern-A6) inkl. Flughafenzufahrt" hat gleich mehrere parlamentarische Vorstösse im Stadtrat und im Grossrat ausgelöst. Von der Antwort auf die Interpellation Natalie Imboden (GB): „Neue Autobahn für die Stadt Bern? Was steckt hinter dem National-

strassenprojekt Südumfahrung Bern?“ hat der Stadtrat am 8. November 2001 bereits Kenntnis genommen. Inzwischen liegt auch die Antwort auf eine Interpellation von Sabine Gresch (GB) im Grossen Rat vor. Darin äussert sich der Regierungsrat wie folgt: "Die Südumfahrung Bern ist kein neues Projekt: Das Vorhaben wurde vor vielen Jahren bearbeitet. Es wurde dann nicht weiter vertieft und ist bis heute noch im gleichen Stadium wie damals. Die Südumfahrung ist bereits im bisherigen Richtplan enthalten. Im Rahmen der laufenden Richtplanrevision wurde der Status quo übernommen.

Bevor Änderungen vorgenommen werden, ist es aus der Sicht des Regierungsrats nötig, für die Agglomeration Bern weitergehende Überlegungen zur Problematik der künftigen Mobilitäts-Bewältigung anzustellen und die aus Gesamtverkehrssicht nötigen Massnahmen herauszuarbeiten. Entsprechende Arbeiten sind auf Stufe Kanton unter der Leitung des Amts für Gemeinden und Raumordnung in Angriff genommen worden. Hier wird sich unter anderem zeigen, ob eine Südumfahrung eine zweckmässige Lösung darstellen könnte oder nicht. Um sich heute im Zusammenhang mit den aktuell auf Stufe Bund in Gang befindlichen Arbeiten für einen neuen ‚Sachplan Strasse‘ nichts zu verbauen, wird dem Bund – ohne jedes Präjudiz für die aus der Gesamtverkehrsbetrachtung resultierenden Ergebnisse – beantragt, eine eventuelle Südumfahrung als Strasse von nationaler Bedeutung in den Sachplan aufzunehmen (...) Eine neue Aussage zu Streckenführung und Kosten ist somit nicht möglich. Einfache Hochrechnungen früherer Trassierungsvarianten ergaben je nach Ausbaustandard (2- oder 4-spurig) einen grob geschätzten Investitionsbedarf von 500 bis 1 300 Mio. Franken (...) Über die Wahrscheinlichkeit einer Aufnahme der Südumfahrung in das Nationalstrassennetz kann heute keine Aussage gemacht werden." (Auszug aus der Antwort des Regierungsrats vom 31. Oktober 2001).

Im Herbst 2001 hat der Kanton die in der Interpellationsantwort erwähnte Erarbeitung einer Gesamtverkehrsbetrachtung unter dem Titel "Regionale Mobilitätsstrategie" ausgelöst. Eine Voruntersuchung konnte bereits abgeschlossen werden. An der Hauptstudie werden sich neben dem federführenden Kanton die Stadt Bern, der Verein Region Bern, die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland und verschiedene Transportunternehmungen beteiligen.

Der Gemeinderat ist der Meinung, dass damit die nötigen Arbeiten für eine zweckmässige fachliche und politische Beurteilung einer allfälligen "Südumfahrung Bern" in die Wege geleitet sind. Punkt 1 der Motion wird damit hinfällig.

Die Erarbeitung eines Vorprojekts für die Umfahrung selber und für die flankierenden Massnahmen in den Quartieren gemäss Punkt 2 wird erst dann angezeigt sein, wenn aus der "Regionalen Mobilitätsstrategie" klar die verkehrs-, raumordnungs- und umweltplanerische Zweckmässigkeit, die grundsätzliche technische Machbarkeit und die Finanzierbarkeit einer "Südumfahrung Bern" hervorgehen. Sollte es dereinst dazu kommen, müssten diese Arbeiten durch den Kanton Bern ausgelöst und koordiniert werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen und im Rahmen des Prüfungsberichts über die Ergebnisse der Mobilitätsstudie Region Bern betreffend "Südumfahrung Bern" zu informieren.

Daniel Kast (CVP): Die Thunstrasse ist eine der meist befahrenen Strassen in Bern - mehr als die Neubrückstrasse u.a. mit zwei Tramlinien und einer Buslinie. Im Süden gibt es weitere sehr stark befahrene Strassen, wie z.B. der Ostring, das Kirchenfeld und rund um den Eigerplatz. Die Wohn- und Lebensqualität ist entlang dieser Strassen sehr schlecht. Diese Strassen verschneiden auch die Quartiere, und es ist dringend nötig, dort etwas zu tun. Die Fraktion CVP/ARP will nicht den motorisierten Individualverkehr einfach abwürgen, um so die Le-

bensqualität zu erhöhen. In einem urbanen Raum gibt es Verkehr, weil das den Bedürfnissen eines Teils der Bevölkerung entspricht. Wenn der Verkehr gesamthaft massiv reduziert wird, vermindert das die Attraktivität dieses urbanen Raums. Mit dieser Motionen wollen wir den Bau einer unterirdischen Entlastungsstrasse erreichen. Gleichzeitig soll mittels flankierender Massnahmen der Verkehr in diese Entlastungsstrasse gelenkt werden, so dass die belasteten Quartiere nachhaltig vom Verkehr entlastet werden. Die Bernerinnen und Berner haben vor ein paar Wochen mit 66% einer solchen Lösung in der Länggasse zugestimmt. Auch die Südquartiere haben zugestimmt, und es wäre ein Affront gegenüber den Bewohnerinnen und den Bewohnern der Südquartiere, wenn man für sie nicht auch eine solch zukunftsgerichtete Verkehrslösung realisieren oder zumindest versuchen würde, sie zu realisieren. In seinen Legislaturrichtlinien setzt sich der Gemeinderat die Lärmbekämpfung und eine bessere Wohnqualität zum Ziel. Aufgrund dessen und seiner Haltung zum Neufeldtunnel müsste der Gemeinderat grundsätzlich für eine solche Entlastungsstrasse mit flankierenden Massnahmen sein. In der gemeinderätlichen Antwort zu dieser Motion fehlt jedoch eine klare Stellungnahme dazu. Der Gemeinderat muss in dieser Debatte dazu Stellung beziehen, ob er sich für eine Entlastungsstrasse mit flankierenden Massnahmen im Süden von Bern engagieren will oder nicht. Die Strategie, die vom Gemeinderat als regionale Mobilitätsstudie beschrieben wird, finden wir sinnvoll. Auch wenn wir in dieser Motion eine Südumfahrung fordern, meinen wir nicht ein ganz genau bestimmtes Projekt. Wir wollen also, dass man sich überlegt, wo Strassen am besten gebaut werden könnten.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Barbara Streit* (EVP): Bei der Südumfahrung handelt es sich um ein sehr altes Projekt, es stammt aus der Wachstumseuphorie der 60er-Jahre. Im Moment ist es offensichtlich *in*, solche Projekte wieder aus der Schublade zu kramen. Vor allem Tunnels scheinen momentan im Trend zu sein. Seit November, als das Thema Südumfahrung das letzte Mal behandelt wurde, hat sich an der Meinung der Fraktion GFL/EVP nichts geändert, und das trotz des Abstimmungsergebnisses zum Neufeldtunnel. Nach wie vor sind wir dagegen, dass alte Verkehrsprojekte aus den 60er-Jahren, als man noch glaubte, dass technisch alles machbar sei, wieder aufgewärmt werden, dass man Umfahrungsstrassen baut, die zwar gewisse Quartiere vorübergehend entlasten, andere aber neu belasten, auch wenn das vielleicht nicht mehr auf unserem Gemeindegebiet liegt. Nach wie vor sind wir dagegen, dass schützenswerte Landschaften, wie z.B. das Köniztal, einer Strasse geopfert werden, dass unsere Verkehrsprobleme in teuren Tunnels versenkt werden, was angesichts der Topographie im Süden der Stadt Bern nahe liegend ist. Wir sind dagegen, dass man neue Strassen baut, weil die Kapazitätsgrenzen der bisherigen Strassen erreicht sind. Diese schaffen nämlich neue, attraktive Verbindungen, die weiteren Verkehr anziehen. Wir sind auch dagegen, dass man, statt den öV zu fördern, weiterhin Millionen in den Individualverkehr steckt. Darum sind wir der Meinung, dass die Stadt keine Abklärungen bezüglich der Südumfahrung treffen sollte, vor allem, weil ja der Kanton eine Gesamtverkehrsbetrachtung durchführt. Wir lehnen deshalb die vorliegende Motion, auch wenn sie allenfalls in ein Postulat umgewandelt werden sollte, ab.

Für die Fraktion GB/JA!GPB spricht *Natalie Imboden* (GB): Unsere Fraktion hat schon bei der Beantwortung meiner Interpellation „Neue Autobahn für die Stadt Bern? Was steckt hinter der Südumfahrung Bern“ begründet, weshalb wir gegen dieses Projekt sind. Daran hat sich nichts geändert. Aus der Südumfahrung scheint plötzlich ein Südtunnel geworden zu sein, doch auch mit einem Tunnel können wir dieser Strategie nicht folgen. Für uns herrscht immer noch die Priorität, den Verkehr zu reduzieren; das muss im Zentrum unserer Politik sein. Der Kan-

ton entwickelt momentan regionale Mobilitätsstrategien, und wir sind der Meinung, dass man zuerst abwarten und dann schauen sollte, was dabei herausgekommen ist. Wir werden deshalb weder der Motion noch dem Postulat zustimmen.

„Südumfahrung“ ist bloss ein Begriff. Wir sind der Meinung, dass man das Problem des motorisierten Individualverkehrs direkt an der Wurzel angehen muss; mit neuen Plänen und Richtlinien, die alte Projekte wieder aus der Mottenkiste holen, ist der Stadt Bern bestimmt nicht gedient, auch dem Süden der Stadt nicht.

Für die Fraktion FDP spricht *Ueli Haudenschild*: Im Prinzip wäre die ganze Sache fürchterlich einfach: Wir wissen, dass einerseits die Bevölkerung die Entlastung der Quartiere – ohne Einbusse der eigenen Parkiermöglichkeiten – andererseits die Mobilität erhalten will, was man spätestens mit der Abstimmung des Neufeldzubringers sonnenklar gesehen hat. Was die Bevölkerung ganz bestimmt nicht will, ist eine Verkehrsverhinderungspolitik. Die klare Ablehnung der Variante B bei der Neufeldfrage hat das ziemlich deutlich zum Ausdruck gebracht. Mobilität und Entlastung müssten kein Widerspruch sein, wenn man bereit wäre, nach realistischen Lösungen zu suchen. Sie bilden erst dann einen Widerspruch, wenn die Mobilität aus ideologischen Gründen a priori bekämpft wird. Der Weg zur Quartierentlastung muss zwingend über eine alternative Verkehrsführung führen, was für die Südquartiere Südumfahrung bedeutet. Diese würde, im Gegensatz zum jetzigen Bahnausbau, eine tatsächliche Entlastung für das Quartier mit sich bringen, und nicht, wie bei der Verhinderungslösung, zusätzliche Staus und zusätzlicher Umwegverkehr verursachen. Wir haben es geschafft, mit dem Neufeldzubringer einen Kompromiss zu finden, der Mehrheitsfähig war. Er war nur mehrheitsfähig, weil er das Quartier nicht vom Verkehr abschneiden wollte; alles andere führt nicht zum Ziel. Ich hoffe, dass wir auch für diesen Vorstoss den realistischen Flügel der linken Seite bewegen können, wenigstens in eine Planung einzusteigen und einen ersten Schritt zu machen, damit wir den Schwung, der jetzt in die Verkehrspolitik gekommen ist, beibehalten können, anstatt in die alte Abblockmentalität zurück zu verfallen, die kein Quartier mitträgt. Die FDP stimmt dieser Vorlage zu und bittet alle Realos der linken Seite mitzuhelfen, diesen Vorstoss zu überweisen.

Für die Fraktion SP/JUSO spricht *Oskar Balsiger* (SP): Die Stadt Bern kann nur innerhalb der eigenen Grenzen planen, deshalb kann sich die SP eine Südumfahrung auf eigenem Stadtgebiet nicht vorstellen. Solche Sachen wurden bereits mit Brücken über die Aare geprüft, es wurde in diese Richtung schon gebaut, ich erinnere an die Kirchenfeldstrasse. Das war eine Idee einer solchen Südumfahrung, und es gab noch viele andere. Wenn eine solche Umfahrung nicht auf Stadtgebiet stattfindet, dann kann die Federführung bestimmt nicht bei der Stadt sein. Sie ist dann entweder beim Kanton oder bei der Region. Für uns ist deshalb klar, dass wir dieser Motion, so wie sie jetzt vorliegt, nicht zustimmen. Ein Teil der Fraktion wäre bereit, einem Postulat zuzustimmen. Das aufgrund der Überlegung, dass – falls die regionale Mobilitätsstudie an den Tag bringen würde, eine Südumfahrung aus regionaler Sicht ist ein erstrebenswertes Projekt – dann die Stadt nicht abseits stehen kann. Sie müsste dann mitreden, ihre Interessen wahren und sich einbringen. Aus diesen Gründen würde die Mehrheit der SP einem Postulat zustimmen, die Motion lehnt sie ab.

Einzelvotum

Blaise Kropf (JA!) entgegnet Oskar Balsiger: Die Stadt wird mitreden, wenn das Projekt Südumfahrung aufgegleist ist. Aus diesem Grund aber abzuleiten, dass man dem Projekt Südumfahrung bereits zustimmen sollte, scheint mir ein bisschen verfrüht.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Ich möchte sie bitten, dem Gemeinderat zu folgen. Wir wollen diese Motion nicht. Einerseits, weil der Kanton entsprechende Arbeiten in Aussicht gestellt hat, andererseits, weil man jetzt nicht schon wieder auf Vorrat Vorprojekte für Dinge erarbeiten sollte, bei denen wir nicht einmal wissen, wie sie dann aussehen sollten, wenn sie überhaupt je kommen werden. Das macht keinen Sinn. Wir hätten es als Postulat angenommen, um es Ihnen dann in einer Studie vorzustellen. Doch wenn Sie das nicht wollen, dann ist es egal. Eine Motion ist jedoch das letzte, was wir brauchen können. Das muss, wenn überhaupt nötig, durch den Kanton an die Hand genommen werden. Wenn dieser dann einigermaßen weiss, was er will, dann besteht Handlungsbedarf seitens der Stadt. Doch momentan haben wir andere Aufgaben, die dringender sind. Geben Sie jetzt bitte keine Bestellungen in Auftrag für in weiter Ferne liegende Projekte, die vielleicht im einen oder im anderen Fall die Stadt Bern tangieren könnten.

Daniel Kast (CVP): Die Stadt ist ja bei der Erstellung dieser Mobilitätsstudie dabei. Was ich vorhin gefragt habe, war, ob die Stadt sich im Rahmen dieser Mobilitätsstudie für eine Entlastungsstrasse einsetzt, wo immer diese durchführen wird. Sie wird nämlich ganz bestimmt die Stadt tangieren. Ich bedaure, dass ich darauf keine Antwort bekommen habe.

Natalie Imboden (GB): Sie können Ihre Mottenkiste ruhig schliessen. Es gab noch nie ein Projekt für eine Südumfahrung, es gab nicht einmal einen Strich auf der Landkarte, es ist bloss eine Idee.

Daniel Kast (CVP): Ich verlange in der Motion nicht, dass die Stadt selbst was tut, sondern dass sie beim Kanton Stellung bezieht. Ich wandle diese Motion angesichts der Mehrheitsverhältnisse im Rat in ein Postulat um, obwohl ich mit dem Verlauf der Diskussion nicht ganz zufrieden bin.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Ich wollte mich nicht um die Antwort drücken, doch der Gemeinderat hütet sich davor, zu einem Strassenprojekt Stellung zu nehmen, über das man nicht weiss, wo es hinführen und was für Auswirkungen es haben wird. Sie können vom Gemeinderat nicht erwarten, dass er für utopische Projekte, über die man nicht einmal weiss, durch welche Gemeinden sie führen könnte, bereits eine Meinungsbildung durchgeführt hat.

Beschluss

Das Postulat: Studien für eine Südumfahrung von Bern wird mit 41 zu 21 Stimmen bei 5 Enthaltungen überwiesen.

16 Postulat Fraktion SVP/JSVP (Margrit Thomet, SVP): Keine Benachteiligung in der Tarifgestaltung des öffentlichen Verkehrs für Bürgerinnen und Bürger von Bern-West

Antrag Nr. 242

Die Einwohnerinnen und Einwohner von Niederbottigen, Oberbottigen, Matzenried und Riedbach werden bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs punkto Tarif diskriminiert. Sobald sie beim Bahnhof Bern umsteigen müssen, um in ein anderes Quartier zu gelangen, ist das erworbene Billett nicht mehr gültig. Ich bitte den Gemeinderat, mit den Verantwortlichen der PTT und der BLS Kontakt aufzunehmen und nach dem gleichen oder ähnlichen System wie

beim BäreAbi für die Mehrfahrtenkarten und Einzelbillette eine Gültigkeit auf dem ganzen Stadtgebiet zu vereinbaren. Es muss doch möglich sein, mit dem gelösten Fahrschein, sei er nun durch die SVB, BLS oder PTT ausgestellt, innerhalb der Gemeinde Bern von A nach B zu gelangen, ohne ein zweites Mal bezahlen zu müssen. Bei der RBS-Linie Worb-Gümligen-Bern ist dieses Abkommen schon realisiert. Da die Benützung des öffentlichen Verkehrs vom Gemeinderat gefördert und unterstützt wird, bitte ich ihn, dieses dringende Anliegen in Anbetracht der finanziellen Gerechtigkeit wohlwollend zu prüfen und entsprechende Schritte zu unternehmen.

Bern, 15. März 2001

Antwort des Gemeinderats

Ausgangspunkt des Postulats ist die Feststellung, die Bevölkerung von Niederbottigen, Oberbottigen, Matzenried und Riedbach werde bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs tariflich diskriminiert. Diese Einschätzung ist nach Ansicht des Gemeinderats zu absolut formuliert. Wer nämlich im Raum Oberbottigen wohnt, regelmässig pendelt und zu diesem Zweck ein BäreAbi erwirbt, ist der Bevölkerung im übrigen Stadtgebiet gleichgestellt. Andererseits ist nicht von der Hand zu weisen, dass öV-Passagiere, welche Mehrfahrtenkarten oder Einzelbillette benützen, eine Benachteiligung erfahren. Die Stadt Bern wendet indessen bereits erhebliche finanzielle Mittel auf, um diese Benachteiligung in erträglichem Rahmen zu halten. Weitere Verbesserungen müssen nach Ansicht des Gemeinderats im Rahmen eines integralen Tarifverbunds realisiert werden.

Vorgeschichte

Die Festlegung der Fahrpreise (Tarife) liegt grundsätzlich in der Kompetenz der Transportunternehmungen. Für Bahnen und Postauto gilt ein gesamtschweizerisch festgelegter Tarif pro Kilometer. Dabei wird der Postauto-Tarifkilometer im Vergleich zum Bahn-Tarifkilometer um den Faktor 1,5 erhöht. Ein solches Tarifsystem, das die Fahrpreise linear zur Fahrdistanz festlegt, macht die Verbindung zwischen dem ländlichen Westen Berns und dem Stadtzentrum in der Tat zu einer kostspieligen Angelegenheit. Dieser Tatsache war sich der Gemeinderat schon Anfang der 80er-Jahre bewusst. Er suchte deshalb (und fand schliesslich) Möglichkeiten, die öV-Kosten für die Bevölkerung im Raum Oberbottigen zu verbilligen.

Zur Tarifangleichung der Träger des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet schlossen die Stadt Bern und die damalige Generaldirektion PTT, Hauptabteilung Automobildienste, am 23. November 1983 eine Vereinbarung ab "über die Angleichung der PTT-Mehrfahrtenkarten-Preise an das SVB-Preisniveau für die PTT-Linien Riedbach-Bern und Eymatt-Bern". Diese ist nach wie vor in Kraft und legt u.a. fest: "Der durch die Angleichung des PTT-Verkaufspreises an das SVB-Niveau entstehende Ertragsausfall wird der PTT durch die Gemeinde Bern vollumfänglich abgegolten."

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass am 20. September 1984 aus denselben Beweggründen und für dieselben Strecken eine ähnliche Vereinbarung betreffend die Monats- und Jahresabonnemente abgeschlossen wurde. Diese Regelung ist allerdings seit Einführung des BäreAbis obsolet.

Heutige Situation

Wer kein BäreAbi besitzt, jedoch regelmässig die Postautokurse auf städtischem Gebiet benützt, kann an den Postauto-Verkaufsstellen eine "Mehrfahrtenkarte Stadtgebiet" lösen. Diese ist – entgegen ihrer missverständlichen Bezeichnung – nicht im ganzen Stadtgebiet gültig, sondern nur auf den Strecken zwischen Riedbach und Bern Schanzenpost bzw. zwischen Eymatt und Bern Schanzenpost. Wer also unterwegs oder am Bahnhof auf ein Tram oder einen Bus von Bernmobil umsteigt, muss eine Bernmobil-Fahrkarte lösen.

Die erwähnte Mehrfahrtenkarte Stadtgebiet kostet gleich viel wie eine Bernmobil-Mehrfahrtenkarte "Ganzes Netz", also Fr. 12.50 für 6 Fahrten (bis 25 Jahre: Fr. 8.00). Gemäss regulärem Postautotarif müssten für Mehrfahrtenkarten zu 6 Fahrten für die zur Diskussion stehenden Strecken folgende Preise bezahlt werden:

Riedbach - Bern Schanzenpost	Fr. 33.60	(bis 16 Jahre: Fr. 16.80)
Oberbottigen - Bern Schanzenpost	Fr. 30.00	(Fr. 15.00)
Niederbottigen - Bern Schanzenpost	Fr. 21.60	(Fr. 10.80)
Eymatt - Bern Schanzenpost	Fr. 21.60	(Fr. 10.80)
Bethlehem - Bern Schanzenpost	Fr. 18.00	(Fr. 9.00)

Finanzielle Abgeltung durch die Stadt Bern

Aufgrund der erwähnten Vereinbarung vom 23. November 1983 und anhand einer Aufstellung der verkauften Mehrfahrtenkarten stellt das Postauto Regionalzentrum Bern-Freiburg-Solothurn der Stadt Bern vierteljährlich Rechnung. Laut Angaben des Leiters des Postauto Regionalzentrums ist es jedoch nicht möglich zu bestimmen, für welche Teilstücke die Mehrfahrtenkarte Stadtgebiet gekauft resp. benutzt worden ist. Grund: Die Mehrfahrtenkarte wird zum Einheitspreis angeboten und ist deshalb ein Spezialbillett, das nicht streckenbezogen verkauft wird.

Zur Ermittlung der städtischen Abgeltungsbeträge werden daher durchschnittliche Differenzbeträge verwendet, und zwar für drei Kategorien: Erwachsene, Kinder und "Junioren". Die der Stadt in Rechnung gestellten Differenzbeträge betragen zurzeit Fr. 13.00 für Erwachsene, Fr. 6.50 für Kinder (bis 16 Jahre) und Fr. 19.00 für die als "Junioren" bezeichneten 17- bis 25-Jährigen. Diese dritte Kategorie musste gebildet werden, weil der ermässigte Tarif bei Bernmobil bis zum Alter von 25 Jahren gewährt wird, beim Postauto dagegen nur bis zum Alter von 16 Jahren.

Im Jahr 2000 verkaufte die Post insgesamt 2 122 Mehrfahrtenkarten Stadtgebiet (Erwachsene: 1 270; Kinder: 523; "Junioren": 329). Die Stadt Bern bezahlte dafür eine Abgeltung von total Fr. 26 160.50. Geht man davon aus, dass alle Mehrfahrtenkarten restlos aufgebraucht wurden, ergibt dies eine Zahl von 12 732 Fahrten. Jede einzelne dieser Fahrten wurde folglich durch die Stadt Bern mit durchschnittlich Fr. 2.05 subventioniert.

Integraler Tarifverbund

Im Postulat wird richtig festgestellt, auf der RBS-Linie Worb-Gümligen-Bern sei es möglich, Fahrkarten zu lösen, die für beide Netze (RBS und Bernmobil) gültig sind. Diese Vereinbarung wurde seinerzeit auf Initiative des Regionalverkehrs Bern-Solothurn getroffen, als sich die Endstation der Muri-Linie noch am Helvetiaplatz befand. Der aus dieser Vereinbarung resultierende Ertragsausfall wird praktisch vollumfänglich vom RBS getragen. Die RBS-Direktion bezeichnet diese Regelung heute als "schlechtes Geschäft für uns, das nur historisch erklärbar ist".

Unter diesen Voraussetzungen und angesichts der beträchtlichen Summen, welche die Stadt Bern bereits zur Verbilligung der Mehrfahrtenkarten Stadtgebiet bezahlt, sieht der Gemeinderat keine Möglichkeit, auf bilateralem Weg – d.h. wie im Postulat vorgeschlagen durch neue Vereinbarungen mit den Transportunternehmungen – die berechtigten Anliegen der Bevölkerung im Westen Berns zu erfüllen. Vielmehr gilt es, die Ziele des Postulats auf anderem Weg anzustreben, nämlich über den integralen Tarifverbund, der nicht nur die Monats- und Jahres-Abonnemente aller öV-Träger, sondern auch die Mehrfahrtenkarten und Einzelbillette in ein einheitliches Tarifsysteem zusammenfassen würde.

In dieser Beziehung sind in jüngster Zeit auf verschiedenen Ebenen Bemühungen in Gang gebracht worden: So sind Anfang Jahr im Espace Mittelland Vorarbeiten angelaufen, die darauf zielen, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 einen integralen Tarifverbund zu realisieren, der die Kantone Bern, Freiburg, Jura, Neuenburg und Solothurn umfassen soll. Ferner hat die Direktorenkonferenz der Transportunternehmungen Anfang 2001 beschlossen, die

Projektierung eines integralen Tarifverbunds für das Gebiet des Kantons Bern aufzunehmen. Auch dieses Projekt könnte frühestens per Ende 2004 verwirklicht werden. Seine Erfolgchancen hängen von verschiedenen Faktoren ab, die sich dem Einfluss des Gemeinderats weitgehend entziehen. Beispielsweise werden sich der Kanton Bern und die für die Tarifierung zuständigen Transportunternehmungen einigen müssen, ob die Finanzierung eines solchen integralen Tarifverbunds über kantonale Abgeltungen, über eine Erhöhung der Tarife oder über eine Mischform beider Massnahmen erfolgen soll.

Antrag

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

Margrit Thomet (SVP): Ich möchte mich zuerst beim Gemeinderat für die Antwort bedanken. Er hat das grosse Problem der Benachteiligung der Bevölkerung ländlicher Gebiete der Gemeinde Bern punkto öV-Tarif erkannt. Wie schlecht der Gemeinderat und Verwaltung über die Situation der Mehrfahrtenkarten und der Umsteigemöglichkeiten im Bild waren, hat mir die erste Postulatsantwort gezeigt. Leider können wir Landbernerinnen und Landberner mit der Mehrfahrtenkarte in der Stadt nicht umsteigen, wie es fälschlicherweise in der ersten Antwort dargelegt wurde. Es ist für die öV-Benutzerinnen und -Benutzer nicht verständlich, weshalb sie, auf der Postautofahrt Oberbottigen-Bern beim Umsteigen in Bümpliz, oder auf der Bahnfahrt Riedbach-Bern beim Umsteigen auf Bus oder Tram, noch einmal bezahlen müssen. Natürlich müssen das die BärenAbi-Besitzerinnen und -Besitzer nicht, doch nicht alle besitzen eins. Das dringende Anliegen, dass auf Stadtgebiet alle zu gleichen Bedingungen die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen können, wird vom Gemeinderat glücklicherweise nicht bestritten. Was jedoch der Gemeinderat punkto Umsetzung dieses Anliegens in Aussicht stellt, ist nicht befriedigend. Beim Buskonzept Oberbottigen ist eine Verbesserung in Gang. Die Regionale Verkehrskonferenz und die PTT verfolgen im Hinblick auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2002 eine Anpassung der Postautobilletts mit dem SVB-System. Weshalb der Gemeinderat nicht auf dieses Vorhaben eingeht, ist mir nicht verständlich. Punkto Tarifgestaltung bei der Bahn, das schnellste und effizienteste Verkehrsmittel, passiert offenbar wenig. Wir haben in Riedbach eine bestens ausgebaute S-Bahn-Station, die mehr benützt werden würde, wenn der Tarif und vor allem der Fahrplan kundenfreundlich gestaltet wären. Der Gemeinderat erwähnt zwar die Vorarbeiten des integralen Tarifverbundes Espace Mittelland, die zum Ziel haben, auf Dezember 2004 in diesem Gebiet mit dem Kanton Bern, Freiburg, Jura, Neuenburg und Solothurn einen integralen Tarifverbund zu realisieren. Er erwähnt auch das Projekt des integralen Tarifverbundes für das Gebiet des Kantons Bern, das bei der Direktorenkonferenz der Transportunternehmungen zurzeit in Bearbeitung ist. Bei beiden Projekten ist der Zeitrahmen der Umsetzung und die effektive Tarifverbesserung fürs Umsteigen innerhalb des Gemeindegebiets sehr ungewiss, weil offenbar der Gemeinderat nicht gross Einfluss nehmen kann. Schade, dass für die Bahnbenutzerinnen und -benutzer nicht eine raschere Verwirklichung dieses Tarifsystems, der eine Verbesserung bewirken würde, möglich ist. Ich erwarte vom Gemeinderat eine klarere Haltung. Die Gemeinde Bern ist doch bei der Tarifgestaltung auf unserem Gemeindegebiet autonom, und braucht nicht auf die Schlüsse von Espace Mittelland oder auf den integralen Tarifverbund des Kantons zu warten. Wir sind doch alle Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Bern und zahlen hier Steuern. Dann dürfen wir auch erwarten, dass wir punkto öV-Angebot gleich behandelt werden. Es werden Millionen von Franken für Verkehrsberuhigungsmassnahmen ausgegeben. Im Gegenzug muss auch speziell für diejenigen, die weiter weg vom Zentrum wohnen, der öV attraktiv gestaltet werden, damit auch die Bahn oder das Postauto benutzt werden, um in die Stadt zu gelangen.

Auf der Verkehrsberuhigungsseite spielen offenbar Millionenausgaben keine Rolle, doch in der Förderung der bestehenden öV-Linie sind schon 10,000 Franken zu viel. Die bestehenden Linien müssen punkto Preis und Fahrfrequenz zur Steigerung der Benutzung optimal genutzt werden. Hier kann mit bescheidenen Investitionen sehr viel erreicht werden. Es ist die logische Konsequenz der städtischen Verkehrspolitik. In diesem Zusammenhang erscheint es total unverständlich, dass wir im Westen Berns, dank der Angleichung an das städtische Preisniveau 1983, froh sein sollten, nicht den vollen Mehrfahrtenpreis bezahlen zu müssen. Wer würde noch per Bahn oder Bus in die Stadt fahren, wenn er mehr als 5 Franken pro Fahrt ausgeben müsste?

Ich bin mit dem Postulatsbericht nicht zufrieden und anerkenne ihn nicht als Prüfungsbericht.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Michael Straub* (EVP): Das Anliegen von Margrit Thomet ist begründet. Die Leute mit BärenAbi und diejenigen mit Mehrfahrtenkarte werden unterschiedlich behandelt. Aus unserer Sicht ist das unverständlich, erst recht, wenn man für eine Strecke innerhalb der Stadt Bern zwei Billetts lösen muss. Die heutige Lösung, die mit den Postautobetrieben schon seit längerer Zeit funktioniert, ist peinlich. Sie zeugt von einem kleinkrämerischen Verhalten, und das auf Kosten des gesamten öV-Systems. Es ist jedoch nicht so, wie Margrit Thomet in ihrem Votum anführt, dass der RBS eine Musterlösung sei. Was den RBS anbelangt, gibt es sehr viel Intransparenz und Missverständnisse. Wer weiss z.B., ob man mit Billetts von BERNMOBIL auf Strecken vom RBS innerhalb der Stadt fahren darf? Wenn Sie am Bärenplatz stehen und mit dem RBS nach Muri fahren wollen, dann können Sie am Automat ein Billett lösen, doch es wird nie ein Fahrzeug des RBS am Bärenplatz vorbeifahren. Sie müssen zum Casinoplatz. Können sie nun die Strecke zum Casinoplatz mit dem gelösten RBS-Billett fahren oder nicht? Wer weiss das? Die Verwirrung ist komplett. Wir müssen jetzt aber nicht die bilateralen Verwirrungen im tariflichen und im organisatorischen Bereich zu entwirren versuchen, weil die Beträge, um die es geht, relativ klein sind. Der Stadt würde es zudem sehr viele Ressourcen kosten, und es würde sehr viele Leute absorbieren, wenn wir versuchen würden, diese Probleme zu lösen. Diese Leute brauchen wir an einem anderen Ort. Der Gemeinderat hat das Vorgehen aufgezeigt, die Transportunternehmungen streben ein integrierter Tarifverbund an, und das ist richtig. Die Zürcher haben schon seit einigen Jahren einen integralen Tarifverbund, den ZVV, die Basler haben ihn schon viel länger, den Tarifverbund Nordwest Schweiz. Die Stadt muss sich für einen integralen Tarifverbund einsetzen, und zwar möglichst schnell. Das wäre ein Fortschritt für den öV dieser Stadt, der uns allen dienen würde. Damit dieser stattfindet, müssen wir in die gleichen Richtung arbeiten. Wir stimmen deshalb diesem Postulat und dem Prüfungsbericht zu. Das Vorgehen, das aufgezeigt worden ist, ist das richtige. Wir wollen nicht ein aufreibendes Flickwerk mit alten Unzulänglichkeiten optimieren, sondern wir wollen einen integralen Tarifverbund.

Für die Fraktion FDP spricht *Hans-Ulrich Suter*: Die Fraktion FDP hat für das Anliegen der Fraktion SVP/JSVP betreffend öV-Tarifgestaltung in Bern-West Verständnis, und unterstützt deshalb das Postulat. Wir sind jedoch über die gemeinderätlichen Ausführungen zum integralen Tarifverbund erstaunt, im speziellen, dass zwei Tarifverbunde in Vorbereitung sind. Wir bezweifeln, dass ein Tarifverbund für das ganze Espace Mittelland, wahrscheinlich durch die Berner S-Bahn inspiriert, Sinn macht. Erfahrungsgemäss ist es sehr schwierig, aufgrund von unterschiedlichen Interessenlagen, wie das der Fall ist, eine einvernehmliche Lösung für einen Tarifverbund zu finden. Im Espace Mittelland sind es fünf Kantone, die zum Tarifverbund Ja sagen müssten. Wir halten deshalb einen integralen Tarifverbund für das Gebiet des Kantons Bern für realistischer und rascher verwirklichtbar. Wir empfehlen deshalb den Vertretern

der Stadt Bern, sich in der Regionalen Verkehrskonferenz für einen Tarifverbund im Kanton Bern einzusetzen.

Für die Fraktion SP/JUSO spricht *Irène Marti* (SP): Die SVP hat ein Anliegen formuliert, das wir voll und ganz unterstützen können. Der integrale Tarifverbund wurde uns vor Jahren in Aussicht gestellt; damals wurde gesagt, dass die Beschaffung der Billettautomaten für diesen integralen Tarifverbund nötig sei. Wir erwarten, dass der Gemeinderat bei der Regionalen Verkehrskonferenz sich vehementer für dieses Geschäft einsetzt. Es wurde bereits gesagt, wie unsinnig es ist, mehrere Billette lösen zu müssen; dazu möchte ich mich nicht mehr äussern.

Die SP der Region Bern hat am 28. Februar 2002 zu diesem Thema Unterschriften für eine Petition gesammelt. Ich habe einige Petitionsbogen da und werde diese auflegen. Ich lade sie herzlich ein, diese zu unterschreiben.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Wir sind uns alle einig, dass das für die Leute von Bern-West eine unbefriedigende Situation ist. Sie ist so unbefriedigend, dass die Stadt bereits Wesentliches subventioniert. Sie kennen jedoch die Problematik: Für diesen Tarifverbund ist die Stadt allein nicht kompetent. Wir werden uns in der Regionalen Verkehrskonferenz dafür einsetzen, dass wir rasch zu diesem Tarifverbund kommen, doch das Problem ist, dass nicht alle das gleiche Interesse daran haben. Das Anliegen ist völlig berechtigt, ich werde es auch weiter vertreten, doch es liegt nur teilweise an der Stadt, einen solchen Tarifverbund zu erreichen. Es nützt jedoch nichts, aus als lauter Frust, dass man im Bereich der öV-Benutzung immer noch benachteiligt ist, das Postulat ohne den Prüfungsbericht zu überweisen. Damit retten Sie die unbefriedigende Situation nicht. Niemand von Ihnen verlangt ja, dass die Stadt Bern die zurzeit bestehende Ungerechtigkeit ausschliesslich allein finanziert. Ich möchte deshalb bitten, den Prüfungsbericht entgegen zu nehmen. Ich akzeptiere, dass damit die Probleme des Westens nicht gelöst sind, doch das ändern Sie nicht, indem Sie der Verwaltung noch einmal den Auftrag geben, dieselbe unbefriedigende Situation in etwas anderen Worten in einem Prüfungsbericht zu formulieren. Die Problemlösung geht nicht über diesen Weg, sie geht über eine regionale oder kantonale Lösung. Da muss man noch diskutieren, welche schneller und einfacher umzusetzen ist.

Beschlüsse

1. Das Postulat ist unbestritten und somit überwiesen.
2. Dem Prüfungsbericht wird mit 49 zu 15 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt.

17 Postulat Planungs- und Verkehrskommission (PVK) (Blaise Kropf, JA!): Sicherheit von Standorten für den Fahrradverleih „Bern rollt“

Antrag Nr. 14

Beschluss

Nach dem Spätsommer 2000 hat sich die Planungs- und Verkehrskommission (PVK) im Juni 2001 zum zweiten Mal innerhalb eines Jahres auf eine unbefriedigende Art und Weise mit Ausnahmegesuchen für die Standorte des Fahrradverleihs «Bern rollt» auseinandersetzen müssen. Unbefriedigend waren die Auseinandersetzungen in mehrerlei Hinsicht:

- Beide Male lagen die Gesuche der PVK zu einem Zeitpunkt vor, als die Container längst aufgestellt waren;
- die Standorte für die Container vermochten weder im Jahr 2000 noch ein Jahr später eine Mehrheit der Kommission zufrieden zu stellen;
- obwohl die PVK den Fahrradverleih als sinnvoll und wichtig für Bern erachtet, konnte aus dem letztgenannten Grund den Gesuchen in der Regel nicht bzw. nur partiell entsprochen werden.

Die Stadt Bern hat ein grosses Interesse an der Erhaltung des Fahrradverleihs von «Bern rollt». Der Fahrradverleih ist sowohl in ökologischer (umweltschonende Fortbewegungsart), sozialer (Arbeitslosenprojekt) und touristischer (attraktives Angebot) Hinsicht sinnvoll. Um den Fahrradverleih längerfristig zu sichern, ist jedoch das Bereitstellen von ästhetisch und städtebaulich befriedigenden Standorten für die Container nötig. Aus diesem Grunde waren die zuständigen Behörden von der PVK bereits im August 2000 aufgefordert worden, sich Gedanken über mögliche Standorte zu machen. Im Rahmen von Platzneugestaltungen (Casinoplatz, Bundesplatz) und anderen Sanierungsvorlagen (Hirschengraben, Bahnhofplatz) sind solche Überlegungen problemlos möglich und unbedingt mit einzubeziehen. Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, die folgenden Anliegen zu prüfen:

1. Die Schaffung von drei längerfristig nutzbaren, ästhetisch und städtebaulich befriedigenden Standorten für den mobilen Fahrradverleih. Ein Standort soll dabei in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und ein Standort im Bereich des Zytglogge zu liegen kommen.
2. In Zusammenarbeit mit der Trägerin des Projekts «Bern rollt» dafür zu sorgen, dass die Standorte ab dem Jahr 2002 bezogen werden können. Wo ein Bezug des Standorts für den mobilen Fahrradverleih erst später möglich ist, sind Alternativen für mögliche temporäre Ersatzstandorte aufzuzeigen.

Bern, 5. Juli 2001

Antwort des Gemeinderats

Ausgangslage

Unter dem Namen «Bern rollt» werden seit 1999 jeweils von Mai bis Oktober an zwei zentralen Standorten in der Stadt Bern kostenlos Fahrräder ausgeliehen. Ein dritter Standort wurde bisher für die Aufstellung eines Materialcontainers benötigt. Das Angebot von «Bern rollt» konnte kontinuierlich ausgebaut werden: In der Saison 2001 standen rund 90 Fahrräder, 3 E-Bikes und rund 20 Scooter, Skateboards, usw. zur Verfügung.

Der Fahrradverleih wird durch die Organisation TAST (Tagesstrukturen für Asylsuchende) betrieben, welche vom Kanton Bern für die Beschäftigung Asylsuchender entschädigt wird. Die Aufwendungen für die Organisation und die Infrastruktur für den Fahrradverleih in der Höhe von rund Fr. 200 000.00 wurden in den vergangenen drei Jahren durch Sponsoring und Werbung gedeckt. Als Werbeflächen standen die Container an den Ausleihstandorten sowie die mit Schrifftafeln versehenen Leihfahrzeuge zur Verfügung.

Der überwiegende Teil der Kundschaft von «Bern rollt» leiht sich spontan ein Fahrzeug aus. Rund die Hälfte der Benutzerinnen und Benutzer wohnt nicht in der Stadt oder Agglomeration Bern, was zeigt, dass ein Angebot in diesem Sektor auch für den Tourismus von Bedeutung ist. Umgekehrt fördern attraktive Standorte die Wahrnehmung des Angebots durch die potenzielle Kundschaft und die Acquirierung von Sponsoringgeldern.

Während der Betriebszeiten von 7.30 bis 21.30 Uhr werden für einen Ausleihstandort rund 55 m² Fläche benötigt; davon entfallen 21 m² auf den Container. Für die Einrichtung einer Ausleihstation müssen Baubewilligungen mit einer Ausnahmegewilligung für Bauten in der Verkehrsfläche nach Artikel 28 BauG eingeholt werden. Diese werden jeweils zeitlich befristet bis

Ende November des Betriebsjahrs erteilt. Im Folgejahr muss das aufwändige, vier bis fünf Monate dauernde Bewilligungsverfahren wiederholt werden.

Die Schwierigkeiten für die Erteilung einer Baubewilligung mit Ausnahmegewilligung beruhen einerseits auf der Konfliktsituation mit zahlreichen, teilweise konkurrierenden Bedürfnissen im öffentlichen Raum, andererseits auf ästhetischen Bedenken hinsichtlich der Platzierung von bewusst auffällig gestalteten Containern an städtebaulich heiklen Standorten. Sie führten in der Vergangenheit dazu, dass die Ausnahmegesuche von der PVK erst behandelt werden konnten, nachdem die Standorte bereits eingerichtet waren. Um trotzdem eine fristgerechte Betriebsaufnahme zu ermöglichen, hatte die Direktion für Öffentliche Sicherheit jeweils die Ausleihstationen auf dem Weg über ein Gesuch für Fahrrisibauten mit einer maximalen Geltungsdauer von drei Monaten bewilligt.

Bisherige und künftige Standorte

«Bern rollt» ist ein innovatives Mobilitätsprojekt, das einen Beitrag an eine stadtverträgliche Mobilität leistet und das Dienstleistungsangebot in der Innenstadt, namentlich auch für den Tourismus, sinnvoll erweitert. Der Gemeinderat begrüsst und unterstützt das Projekt.

Seit 1999 hat die Verwaltung zahlreiche Anstrengungen unternommen, geeignete Standorte zu definieren und zu sichern. Die flächendeckende Standortsuche in der Innenstadt ist mittlerweile abgeschlossen. Sie führte zur Erkenntnis, dass sich die Voraussetzungen für die Errichtung von «Bern rollt»-Stationen mit den eingeleiteten oder in den nächsten Jahren anstehenden Neugestaltungen am Hirschengraben, Casinoplatz, Bahnhofplatz, Bundesplatz und Waisenhausplatz/Bärenplatz laufend verändern werden. In den vom Stadtrat bereits genehmigten Gestaltungsprojekten (Hirschengraben, Casinoplatz) sind keine «Bern rollt»-Standorte ausgeschieden. Hingegen soll im Detailprojekt für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und des Bubenbergrplatzes ein solcher Standort vorgesehen werden.

Eine *definitive* Ausscheidung von Flächen für die langfristig gesicherte Einrichtung der Ausleihstationen wäre gerade im jetzigen Zeitpunkt, wo in der Innenstadt sehr viel in Bewegung ist, nicht sinnvoll. Die TAST und die Stadtverwaltung sind jedoch bestrebt, wenigstens für die nächsten zwei oder drei Jahre verbindliche Lösungen zu vereinbaren. So konnte mit der Betreiberin von «Bern rollt» festgelegt werden, dass ab 2002 auf einen Materialcontainer verzichtet wird; stattdessen werden die Container an den zwei Ausleihstationen etwas grösser gestaltet. In der nachfolgenden Liste sind die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen zusammengefasst:

A = Ausleihstation M = Materialcontainer X = trifft zu	Standorte 1999	Standorte 2000	Standorte 2001	Eignung aus betrieblicher Sicht	Bedenken PVK	fehlende Zustimmung Grundeigentümerschaft	nicht lösbare Nutzungskonflikte
Bahnhofplatz, Treppenaufgang Burgerspital			A	ja			
Loebecke, Seite Christoffelgasse	A	A		ja	X		
Casinoplatz, nach Brücke, Seite Bellevue	A	A		ja	X		
Hirschengraben, Anschluss Denkmal			M	ja	X		
Kornhausplatz				ja	X		
Waisenhausplatz, Bereich Autoparkfelder				ja	X		
Park vis à vis Stadttheater, Von Erlach-Denkmal			A	nein			
Bundesgasse, vis à vis Milchbar	M			nein			
Bundesgasse, vor Kleiner Schanze		M		nein			
Schanzenstrasse, vis à vis Schanzenpost				ja		X	
Schanzenstrasse, Aufgang Uniterrasse				nein			X
Bogenschiützenstrasse, Seite Burgerspital				nein		X	

Das Projekt «Bern rollt» hat nur eine Zukunft, wenn attraktive Standorte in wichtigen Fussgängerbereichen gesichert werden können. Die Attraktivität der Standorte ist ausserdem eine unverzichtbare Voraussetzung dafür, dass weiterhin im erforderlichen Umfang Sponsoring- und Werbegelder für den kostenlosen Fahrradverleih fliessen.

Der Gemeinderat beabsichtigt, zur Sicherung des künftigen Betriebs von «Bern rollt» nach Konsultation der PVK jeweils für zwei in der oben stehenden Tabelle enthaltene und als geeignet bezeichnete Standorte rechtzeitig Ausnahmegewilligungen zu erteilen. Vorbehalten bleiben die Einhaltung der Bauvorschriften und allfällige Einsprachen Dritter.

Antrag

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

Beschluss

Das Postulat ist unbestritten und somit überwiesen.

18 Postulat Raymond Anliker (SP): Sportliche Grossanlässe im Neufeldstadion : Ein Massnahmenkonzept für den Schutz des Länggassquartiers

Antrag Nr.19

Sportliche Grossanlässe im Neufeldstadion führen für die stadionnahen Quartierteile Neufeld, Brückfeld und Engeried zu einer erhöhten Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr. Bis anhin tolerierte die Quartierbevölkerung diese Zusatzbelastung, da sie eher die Ausnahme denn die Regel war. Inskünftig werden aber bekanntlich die Nationalliga-A-Heimspiele des BSC Young Boys im Neufeldstadion ausgetragen, bis das neue Wankdorfstadion in vier Jahren spielbereit sein wird. Aus diesem Grund sind die stadionnahen Quartierteile vor dem Parkiersuchverkehr mit geeigneten Massnahmen zu schützen. Speziell betroffen sind Hochfeldstrasse, Beaulieustrasse, Beaulieurain, Neufeldstrasse, Zähringerstrasse, Daxelhoferstrasse, Diesbachstrasse, Riedweg und Engeriedweg. Es handelt sich dabei um teilweise schmale Quartierstrassen mit praktisch 100%igem Wohnanteil. Die Erfahrungen der letzten sportlichen Grossanlässe haben gezeigt, dass diese Strassen zum Teil für Notfallfahrzeuge nur schwerlich oder gar nicht mehr passierbar sind. Zudem gefährden die falsch abgestellten Fahrzeuge die Verkehrssicherheit erheblich. Diese Quartierstrassen sollen an Spieldaten temporär für den quartierfremden motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Ausserdem müssen MatchbesucherInnen konsequent aufgefordert werden, mit dem öffentlichen Verkehr anzureisen. Parkiermöglichkeiten müssen sich auf das P & R-Neufeld, die Parkplätze auf dem temporären Carterminal und entlang der Studerstrasse beschränken; sie sollen bewirtschaftet werden und sind entsprechend zu signalisieren. Illegale „Parkierplätze“ sind konsequent aufzuheben (etwa auf der ehemaligen Buswendeschleife Brückfeld). Auch für weiter vom Stadion entfernte Quartierteile sind temporäre Verkehrsbeschränkungsmassnahmen ins Auge zu fassen.

Wir bitten den Gemeinderat, ein Konzept zum Schutze des Länggassquartiers auszuarbeiten, das mindestens die im Text erwähnten Massnahmen enthält. In Anbetracht der baldigen Aufnahme des Spielbetriebs bitten wir den Gemeinderat, dieses Anliegen möglichst schnell umzusetzen.

Bern, 28. Juni 2001

Antwort des Gemeinderats

Zu den im Postulat geforderten Massnahmen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Parkiermöglichkeiten

Die Parkiermöglichkeiten im Park & Ride Neufeld und in der Studerstrasse werden bei Grossanlässen bereits heute genutzt; eine entsprechende Verkehrsregelung erfolgt durch die Stadtpolizei. Ebenso dient der provisorische Carterminal zwischen Park & Ride und Autobahnzufahrt Richtung Wankdorf schon jetzt als Parkplatz bei Grossanlässen: Es stehen insgesamt ca. 1000 Parkplätze zur Verfügung, die gegen eine Gebühr von Fr. 5.00 pro Parkplatz benützt werden können. Die im Postulatstext als illegal bezeichneten Parkplätze auf der ehemaligen Buswendeschleife sind an das Engeriedspital vermietet.

Eine Nutzung des mit Aarekies aufgeschütteten Geländes als Parkplatz ist im jetzigen Zustand nicht möglich. Zudem hängt seine Verfügbarkeit vom Ausgang der Variantenabstimmung über die Verkehrsentlastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau im März 2002 ab: Bei Annahme der Variante A (mit Tunnel) wird ein Teil der Fläche in die Baustelle einbezogen werden müssen. Ein definitiver Entscheid über das weitere Vorgehen auf diesem Areal ist deshalb erst im Frühjahr 2002 möglich.

Schutz des Quartiers vor Parkiersuchverkehr

Das ganze Länggassquartier durch Verkehrsbeschränkungen während der Grossanlässe im Neufeldstadion vollständig vom Parkiersuchverkehr zu entlasten, würde einen enormen Personalaufwand für Sperrmassnahmen erfordern, von denen dann auch all jene betroffen wären, die andere Ziele als das Neufeldstadion erreichen möchten. Ohnehin ist der Druck aus dem Quartier für derartige Massnahmen nicht allzu gross, da es sich bei den YB-Spielen um Ausnahmesituationen handelt und ein Grossteil der Quartierbewohnenden dafür Verständnis aufzubringen scheint. Vor Saisonbeginn war die Rede von einer provisorischen Zusatztribüne, welche bei Erreichen der Auf-/Abstiegsrunde durch den BSC Young Boys erstellt werden sollte. In der Zwischenzeit wurde dieses Vorhaben aufgegeben, so dass kein zusätzlicher Parkierdruck zu erwarten ist. Die unbefriedigende Situation für das Engeriedspital konnte mit einer Einzelmassnahme (Absperrgitter am Riedweg) beseitigt werden. Auch die nahe gelegene Beaulieustrasse wird mit Absperrgittern gesperrt. Darüber hinaus werden Falschparkierende im Quartier schon heute konsequent gebüsst.

Zum Schutz des Länggassquartiers vor einer zusätzlichen Verkehrsbelastung im Zusammenhang mit Grossanlässen im Neufeldstadion sind im Weiteren folgende Massnahmen geplant:

- Nach der Variantenabstimmung zur Verkehrsberuhigung in der Länggasse wird ab Frühjahr 2002 ein Controlling zur Umsetzung der beschlossenen Massnahmen und zu deren Auswirkungen auf den Verkehr eingeführt. Die Parkiersituation während der Grossanlässe im Neufeldstadion wird in dieses Controlling mit einbezogen.
- Bei beiden Varianten besteht vorübergehend die Möglichkeit, die für das geplante Carterminal vorgesehene Fläche bei Grossanlässen für ein zusätzliches Parkplatzangebot zu nutzen.
- Durch Öffentlichkeitsarbeit wird darauf noch vermehrt hingewirkt, dass die Matchbesucherinnen und -besucher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen oder einen möglichen Shuttlebus-Service vom Parkplatz auf der Allmend nutzen.

Durch das heutige Verkehrsmanagement bei Grossanlässen im Neufeldstadion und durch die geplanten zusätzlichen Massnahmen werden die Postulatsforderungen zum grössten Teil erfüllt. Der Gemeinderat erachtet es deshalb im jetzigen Zeitpunkt nicht als nötig, ein separates Konzept zum Schutz des Länggassquartiers auszuarbeiten.

Antrag

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

Beschluss

1. Das Postulat ist unbestritten und somit überwiesen.
2. Dem Prüfungsbericht wird zugestimmt.

- Die Traktanden 7 und 8 werden auf eine spätere Sitzung verschoben. -

Eingänge

Es werden eine Dringliche Interpellation, eine Interpellation und zwei Kleine Anfragen eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Adrian Haas): Seltsame Wahlen

Gemäss Zeitungsberichten wurde kürzlich der Verwaltungsrat der Kraftwerke Sanetsch AG neu bestellt. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat – ebenfalls gemäss Zeitungsberichten – als Vertreter der Stadt Bern die Herren Klaus Baumgartner, Adrian Guggisberg und Alfred Neukomm beordert bzw. von der GV wählen lassen.

Während bisher als einer drei Stadtvertreter der Direktor des EWB Einsitz nehmen konnte, sind nun die neuen Stadtwerke nicht mehr direkt vertreten. Bloss der Direktor der HSE, welcher im VR der SWB sitzen wird, hat einen gewissen Bezug zu den Werken.

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

1. Würde es der Gemeinderat nicht für sinnvoll erachten, den (neuen) Direktor oder die (neue) Direktorin der SWB in Verwaltungsräte von Partnerwerken zu beordern?
2. Weshalb sendet der Gemeinderat „altgediente“ Mitglieder in solche Ämter bzw. bestätigt sie im Amt, obwohl sie das Gemeinderatsmandat nicht mehr ausüben?
3. Weshalb wird der Stadtpräsident trotz seines reich befrachteten Terminkalenders für Ämter, die mit dem Stadtpräsidium kaum Berührungspunkte aufweisen, bestimmt?
4. Stehen weitere (Ersatz-)Wahlen in Verwaltungsräte von Unternehmen mit Stadtbeteiligung an? Wenn Ja:
 - Wann?
 - Welche Gemeinderatsmitglieder will die Stadt als Vertretung schicken?
 - Weshalb?

Begründung der Dringlichkeit:

Mit einer dringlichen Behandlung soll sichergestellt werden, dass keine derartigen, unseres Erachtens kaum nachvollziehbaren Wahlen mehr stattfinden.

Bern, 14. März 2002

Fraktion FDP (Adrian Haas), Heinz Rub, Max Suter, Kurt W. Weyermann, Markus Blatter, Christine Bosshardt, Urs Jaberg, Hans Peter Aeberhard, Christoph Müller, Katharina Suter, Mario Marti, Hans-Ulrich Suter, Thomas Balmer, Annemarie Lehmann, Stephan Hügli

Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat bejaht.

Interpellation Fraktion FDP (Stephan Hügli): Teilnahme von städtischen Lehrpersonen an einer Kundgebung! Wie verhält es sich mit dem gesetzlich ausgewiesenen Unterrichtsanspruch der Schülerinnen und Schüler in der Volksschule?

Der Verband Lehrerinnen und Lehrer Bern sowie die Gewerkschaft VPOD rufen zu einer kantonalen Kundgebung gegen weitere Sparmassnahmen im Bildungsbereich auf. Diese Kundgebung soll am Dienstag, 19. März 2002 am Nachmittag in Bern stattfinden. Wie zwischenzeitlich bekannt wurde, soll an diesem Nachmittag in vielen städtischen Volksschulen kein Unterricht stattfinden. Den Eltern wird mitgeteilt, sie hätten die Schülerinnen und Schüler

an diesem Nachmittag selber zu betreuen, da die Schulen geschlossen sind. Die Schulen sind nur in „Notsituationen“ bereit, die Schülerinnen und Schüler zu beaufsichtigen bzw. zu unterrichten.

Ich bitte den Gemeinderat die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Hat er Kenntnis von der Absicht, an den städtischen Volksschulen am Dienstag, 19. März 2002 nachmittags den Unterricht ausfallen zu lassen?
2. Welche Haltung nimmt der Gemeinderat selber ein und was unternimmt er, um zu verhindern, dass eine ungesetzliche Situation entsteht? Hat er allenfalls die Volksschulkonferenz gebeten, für sämtliche Schulen in der Stadt Bern flächendeckend einen schulfreien Halbttag einzusetzen?
3. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, im Interesse der alleinerziehenden bzw. berufstätigen Elternteile sollten derartige Unterrichtsausfälle vermieden werden?
4. Sind die Regelungen, die für diesen Tag in den Schulen getroffen werden, gesetzlich korrekt?
5. Hat er Kenntnis von Schulen, in denen der Unterrichtsanspruch der Schülerinnen und Schüler nicht gewährleistet wird? Wie lösen diese Schulen das Problem mit der Nachholpflicht?
6. Haben allenfalls einzelne Schulkommissionen sogar einer derartigen illegalen Aktion zugestimmt? Was unternimmt der Gemeinderat gegen diese Schulkommissionen?
7. Wurden in einzelnen Schulen Sanktionen gegen fehlbare Lehrpersonen ergriffen?

Bern, 14. März 2002

Fraktion FDP (Stephan Hügli), Markus Blatter, Ueli Haudenschild, Thomas Balmer, Christine Bosshardt, Annemarie Lehmann, Philippe Müller, Kurt W. Weyermann, Heinz Rub, Max Suter, Urs Jaberg, Hans Peter Aeberhard, Hans-Ulrich Suter, Mario Marti, Katharina Suter, Christoph Müller

Kleine Anfrage Peter Bühler (SD): Exodus im Tscharnergut - Schule ade?

Wie wir von besorgten Eltern erfahren mussten, beabsichtigt die Schuldirektion den Schulbetrieb im Tscharnergut einzustellen. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Ist die Besorgnis der betroffenen Eltern und Schulkindern berechtigt?
2. Wenn Ja, welche Gründe haben die Schuldirektion zu dieser Massnahme bewogen?
3. Welche Auswirkungen hat dieser Beschluss auf Bern-West, insbesondere auf die betroffenen Schulkinder, ihre Eltern und das Quartier?
4. Wem verdankt Bern-West und besonders das Tscharnergut Quartier diese fragwürdige Entscheidung?
5. Was versucht die Schuldirektion „hinter dem Rücken“ des Stadtrats durchzuziehen?

Bern, 14. März 2002

Peter Bühler (SD)

Kleine Anfrage Michael Burri (GFL): Wie bitte ?

In der „Bund“-Ausgabe vom 11. März 2002 stand zu lesen, Gemeinderat Wasserfallen habe an einem Podium der Vereinigung „Pro Libertate“ im Zusammenhang mit seiner Kritik an der Drogenpolitik die bernischen Gerichtsbehörden als „Hosenscheisser“ bezeichnet.

Der Gemeinderat wird um Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Hat sich Polizeidirektor (Sicherheitsdirektor) Wasserfallen an besagter Veranstaltung tatsächlich derart geäußert?
2. Falls Frage 1 zu bejahen ist: Hält der Gemeinderat sein Mitglied Wasserfallen als obersten Vorgesetzten der Stadtberner Polizei (die vorläufig auch noch eine Kriminalpolizei umfasst, welche eng mit den Gerichtsbehörden zusammen arbeitet) noch für tragbar, wenn er sich öffentlich derart äussert?

Bern, 14. März 2002

Michael Burri (GFL), Ursula Rudin-Vonwil, Michael Straub, Verena Furrer-Lehmann, Barbara Streit-Stettler

Schluss der Sitzung: 22.40 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Annemarie Sancar-Flückiger*

Die Protokollführerin: *Katia Cicoria*