



Protokoll Nr. 23

**Sitzung von Donnerstag, 26. Juni 1997, 17.00 Uhr
im Grossratssaal im Rathaus**

Vorsitzender:

Präsident Martin Frick

Anwesend:

Ernst Aebersold
Raymond Anliker
Silvia Aepli
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Peter Blaser
Markus Blatter
Michael Burkard
Michael Burri
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Marcel Eyer
Marcel Fankhauser
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Jean-Daniel Flückiger
Thomas Fuchs
Barbara Geiser
Hans Ulrich Gränicher
Simone Gretler Bonanomi
Adrian Haas
Rolf Häberli
Bernhard Hess
Ursula Hirt

Entschuldigt:

Arnold Bertschy
Konrad Bossart
Edith Lörtscher

Andreas Hofmann
Stephan Hügli
Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Andreas Krummen
Lilo Lauterburg
Annemarie Lehmann
Leslie Lehmann
Peter Linder
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Edith Madl Kubik
Irène Marti Anliker
Kurt Mäusli
Heinz Megert
Elsi Meyer
Christoph Müller
Edith Olibet
Ruth Rauch

Anton Maillard
Barbara Mühlheim
Beat Schori

Maria Regli Schmucki
Hans Peter Riesen
Heinz Rub
Ursula Rudin-Vonwil
Kurt Rüegsegger
Annemarie Sancar
Rudolph Schweizer
Erika Siegenthaler
Peter Sigerist
Franco Sommaruga
Sylvia Spring Hunziker
Ernst Stauffer
Ueli Stückelberger
Béatrice Stucki
Margrit Stucki-Mäder
Peter Stucki
Hans-Ulrich Suter
Katharina Suter
Luzius Theiler
Eva von Ballmoos
Kurt W. Weyermann
Hansjörg Wittwen
René Zimmermann

Barbara Spörri
Christoph Stalder

Vertretung des Gemeinderats:
 Stadtpräsident Klaus Baumgartner
 Ursula Begert
 Therese Frösch
 Adrian Guggisberg
 Alfred Neukomm
 Claudia Omar
 Kurt Wasserfallen

Traktandenliste

- | | |
|---|-----|
| 1. Masterplan Bahnhof Bern: Überbauungsordnung Stadtplätze-Schanzentunnel (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft)
(Jordi/Guggisberg) - Fortsetzung der Beratungen vom 19. Juni 1997 | 88 |
| 2. Masterplan Bahnhof Bern: Kurzfristige Übergangslösung (KÜL) zur Verkehrsreduktion im Bahnhofgebiet (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft)
(Jordi/Wasserfallen) | 89 |
| 3. Gemeinderechnung für das Jahr 1996
(FIKO/Gemeinderat) | -- |
| 4. Projekt "Neue Stadtverwaltung Bern": Produktgruppen-Rechnung 1996
(FIKO/Gemeinderat) | 129 |
| 5. Kulturelle Nutzung der Dampfzentrale Marzili: Umbau und Sanierung;
Baukredit
(Schweizer/Guggisberg) | 102 |
| 6. Erneuerung und Ausbau der Gas- und Wasseranlage Länggasse 1. Etappe;
Kredit
(Stucki/Neukomm) | 103 |
| 7. Einführung einer Standardsoftware für Rechnungswesen und Materialwirtschaft
beim EWB zum Aufbau eines Controllings; Kredit
(Rudin-Vonwil/Neukomm) | 70 |
| 8. Neue Rechtsform für die Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB); Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft
(Zimmermann/Neukomm) | 75 |
| 9. Dringliche Interpellation Béatrice Stucki (SP): Haltung des Gemeinderats betreffend Handhabung der Zuschüsse nach Dekret (ZuDe)
(Begert) | 143 |

Protokollgenehmigung

Die Protokolle Nr. 12 und 13 vom 24. April und Nr. 14 vom 15. Mai 1997 werden mit bestem Dank an die Verfasserin und den Verfasser genehmigt.

Traktandenliste

Irène Marti Anliker (SP) beantragt eine Traktandumstellung: Traktandum 9: Dringliche Interpellation Béatrice Stucki (SP): Haltung des Gemeinderats betreffend Handhabung der Zuschüsse nach Dekret (ZuDe) nach Traktandum 4 und Traktandum 8: Neue Rechtsform für die SVB (Abstimmungsgeschäft) nach Traktandum 9.

Dieser Antrag wird nicht bestritten.

Ordentliche Traktanden

1 Masterplan Bahnhof Bern: Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft) - Fortsetzung der Beratungen vom 19. Juni 1997

Referent der PVK *Michael Jordi* (GB): Im Zonenplan mit Planungsvorschriften Bahnhof West wird die Zufahrt zur Länggasse rechtlich abgesichert, in der vorliegenden Überbauungsordnung Art.6 wird wiederum von einer Sperrung ausgegangen. Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg* hat in seinem Eintretensvotum letzten Donnerstag im Stadtrat ausgeführt, dass die Befreiung vom MIV als Durchfahrtsverkehr in die Länggasse soweit wie möglich ermöglicht werden soll. Ein entsprechender Antrag wurde nicht gestellt. Michael Jordi möchte wissen, wie der Gemeinderat dieses Problem zu lösen gedenkt, denn es stehen hier zwei Rechtssätze gegeneinander. Sollte das vorliegende Projekt realisiert werden, werden Fragen gestellt und Beschwerden möglich. Man sollte sich auf das Stadtratsprotokoll stützen können (Aussagen des Gemeinderats). Michael Jordi bittet Gemeinderat Guggisberg, zu diesem Punkt noch Stellung zu nehmen.

Abstimmungsbotschaft

Michael Jordi (GB) betitelt die Botschaft zur Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel als Werbebroschüre für den Schanzentunnel, was auch in der PVK kritisiert worden ist. Die PVK schlägt deshalb einige Korrekturen vor. Es handelt sich um Begriffe, die wertend in die Vorlage eingreifen und den Zustand und die Perspektiven mit dem Schanzentunnel zu rosig malen. Andere Anträge betreffen redaktionelle Änderungen und eine Klarstellung in Sachen Finanzierung.

Es wurden folgende Anträge eingereicht:

Antrag PVK zu Seite 1:

Legende ergänzen mit:

.. Bahnhofgebiet, **setzt aber den Bau des Schanzentunnels voraus** (im Bild: ...

Antrag PVK zu Seite 2:

Ersetzen des Textes im Kasten durch:

Attraktive Berner Bahnhof-Lebensräume für das 21. Jahrhundert!

Der Masterplan schafft die Voraussetzungen für die Gestaltung einer lebenswerten und zukunftsorientierten Berner Bahnhofegend. Mit der modernen Erweiterung der Oberen Altstadt bis zur City West wird ein Beitrag an eine höhere Lebensqualität in der Bundesstadt geleistet. Dafür ist der Bau des Schanzentunnels notwendig.

Antrag PVK zu Seite 3, 1. Absatz:

Streichen des 2. Satzes:

Bernerinnen und Berner haben es in der Hand, ein mutiges Zeichen des Aufbruchs für prägende Veränderungen und eine Erhöhung der Lebensqualität im Zentrum von Bern zu setzen.

Antrag Oskar Balsiger (SP) zu Seite 3, 1. Absatz:

Ersetzen des 2. Satzes durch:

Es sollen Voraussetzungen geschaffen werden, um eine Neuausrichtung und Umgestaltung der Plätze beim Bahnhof im Sinne einer städtebaulichen Aufwertung zu ermöglichen.

Antrag PVK zu Seite 3:

Ersetzen des letzten Satzes in der linken Spalte durch:

Dadurch erfährt das "Rohr" als Fussgänger Verbindung eine Fortsetzung über den Bubenbergplatz nach Westen.

Antrag PVK zu Seite 4:

Änderung rechte Spalte, 1. Lemma, 5. Zeile:

...: einerseits durch **eine Verkehrsumlagerung** (in den Schanzentunnel) ...

Anträge PVK zu Seite 6:

Rechte Spalte, Titel und erste Zeile:

Morgen: Stadtplätze!

Mit der Überbauungsordnung "Stadtplätze - Schanzentunnel" ist es möglich, vor allem den Bahnhofplatz Süd ...

Skizze, unten rechts:

Zentrale Tram- und Bushaltestelle anstatt Zentrale Tramhaltestelle

Anträge PVK zu Seite 7:

Änderung 1. Satz, 2. Abschnitt unter "Stadtter für Bern und neue Stadträume":

Von der Spitalgasse über den Loeb-Egge bis zum Hirschengraben wird der Stadtraum neu erlebbar, und die traditionelle Verbindungsachse **für Fussgängerinnen und Fussgänger wird von der Altstadt via Bubenbergrplatz bis zur City West verlängert.**

Änderung im Kasten links, 1. Satz:

... wenn die Stimmberechtigten **die Überbauungsordnung "Stadtplätze - Schanzentunnel" angenommen haben.**

Anträge PVK zu Seite 8:

Streichen von "für die Bernerinnen und Berner" im 1. Absatz, 2. Zeile:

Zwingender Bestandteil des Massnahmenplans zur Rückeroberung von Strassen und Plätzen ist die Sperrung des Bahnhofgebiets. ...

Änderung im letzten Satz von Absatz 1:

... Ohne Tunnel ist eine Sperrung der Achse Bollwerk - Bahnhof - Bubenbergrplatz ebenso wenig möglich wie **die notwendige Verkehrsreduktion auf der Schanzenbrücke und auf der Laupenstrasse.**

Änderung linke Spalte, 1. Absatz:

... Die aufwendige Detailprojektierung soll erst durchgeführt werden, wenn die Stimmberechtigten **die Überbauungsordnung "Stadtplätze - Schanzentunnel" angenommen haben.**

Ersetzen des Abschnitts "Finanzierungsmodelle" durch:

Die Kosten des Schanzentunnels

Die Kosten für den Bau des Schanzentunnels werden auf 85 Mio Franken geschätzt. Diskutiert werden zwei Finanzierungsvarianten:

Variante 1

Die Stadt bewilligt einen entsprechenden Investitionskredit. Nach Abzug der **möglichen** Bundessubventionen **von maximal 40%** verbleiben Nettokosten von **mindestens** 51 Mio Franken. Dieser Betrag muss mit jährlich 10% vom jeweiligen Restbuchwert abgeschrieben werden. In den ersten fünf Jahren ergibt sich aus der Abschreibung und Verzinsung eine durchschnittliche Belastung der Laufenden Rechnung von rund 6,5 Mio Franken.

Variante 2

Der Tunnelbau wird über Benutzungsgebühren, d.h. ohne oder **teilweise** ohne Belastung der Stadtkasse, finanziert. Für dieses sog. Road Pricing müssen die eidg. Räte der Stadt Bern eine Ausnahmegewilligung erteilen. Ein entsprechender Antrag ist gestellt; entschieden wird erst, wenn die Stadtberner Stimmberechtigten dem Schanzentunnel grundsätzlich zugestimmt haben. **Bei einer Finanzierung über Benutzungsgebühren können keine Bundessubventionen erwartet werden.**

Die Gesamtkosten des Projekts "Stadtplätze und Schanzentunnel" belaufen sich auf rund 125 Mio Franken (Schanzentunnel rund 85 Mio Franken; Stadtplätze 40 Mio Franken). Bei einer Finanzierung nach Variante 1 entfallen auf die Stadt nach Abzug der Bundesbeiträge rund 85 Mio Franken mit Folgekosten von 9 bis 11,5 Mio Franken im ersten Jahr nach Fertigstellung.

Mit einer Finanzierung des Schanzentunnels über Benützungsgebühren gemäss Variante 2 können die Bau- und Folgekosten für die Stadt erheblich gesenkt werden.

Kasten ersatzlos streichen.

Antrag Oskar Balsiger (SP) zu Seite 8:

Neuformulierung Kasten:

Nur mit dem Bau des Schanzentunnels kann die Entlastung der Plätze von privatem motorisiertem Durchgangsverkehr erreicht und damit Flexibilität für eine zukunftsgerichtete Ausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen sowie die Aufwertung des öffentlichen Verkehrsraums zu Stadtplätzen ermöglicht werden.

Anträge PVK zu Seite 10:

Ergänzung rechte Spalte, 3. Absatz:

Die Bahnhof-Unterführung soll vor allem im Bereich zwischen Bahnhofgebäude und Hotel "Schweizerhof" zugunsten ergänzender Ladenflächen sowie einer neuen Anlieferung **und der Velohalle** erweitert werden können. Dabei ist gemäss Artikel 9 der Überbauungsvorschriften Rücksicht zu nehmen auf die Reste der historischen Stadtbefestigung.

Ergänzung rechte Spalte, letzter Absatz:

Artikel 5 ermöglicht **kleinere** oberirdische Ergänzungsbauten, die dem Bahnhofgebäude südlich vorgelagert sind, z.B. eine neue, grosszügige Eingangshalle mit Kiosks, Cafés o.ä. Vorbehalten bleibt ...

Beschlüsse

1. Die PVK-Anträge zu den Seiten 1 und 2 werden stillschweigend genehmigt.
2. Der Antrag Balsiger zu Seite 3, 1. Abschnitt obsiegt mit 37 : 22 Stimmen dem Streichungsantrag der PVK.
3. Der Rat stimmt dem Antrag Balsiger mit 51 : 8 Stimmen zu.
4. Den PVK-Anträgen zu den Seiten 3, linke Spalte, letzter Satz bis und mit Seite 8, linke Spalte, 1. Absatz wird stillschweigend zugestimmt.

Referent *Michael Jordi* (GB) erklärt sich einverstanden mit dem Antrag zu den Gesamtkosten (in der PVK vom Gemeinderat eingebracht) mit dem Vorbehalt, dass für die Folgekosten (9 bis 11,5 Mio Franken) diejenigen Beträge aufgenommen werden, die im Vortrag genannt werden (9,2 - 13,85 Mio Franken), denn die 9 bis 11,5 Mio Franken sind ein Durchschnittswert der ersten fünf Jahre, der nicht als Maximalwert aufgeführt werden darf. Michael Jordi schlägt vor, in diesem Abschnitt von Folgekosten von 9 bis 13,85 Mio zu sprechen.

Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg* hält im Namen des Gemeinderats an den Zahlen 9 bis 11,5 Mio Franken fest.

Beschlüsse

1. Der Antrag Michael Jordi: Folgekosten von 9 bis 13,85 Mio Franken, wird mit 40 : 17 Stimmen bei 2 Enthaltungen gutgeheissen.
2. Der so abgeänderte Antrag PVK obsiegt demjenigen des Gemeinderats mit 42 : 18 Stimmen.

Der Absatz lautet neu wie folgt:

Die Kosten des Schanzentunnels

Die Kosten für den Bau des Schanzentunnels werden auf 85 Mio Franken geschätzt. Diskutiert werden zwei Finanzierungsvarianten:

Variante 1

Die Stadt bewilligt einen entsprechenden Investitionskredit. Nach Abzug der **möglichen** Bundessubventionen **von maximal 40%** verbleiben Nettokosten von **mindestens** 51 Mio Franken. Dieser Betrag muss mit jährlich 10% vom jeweiligen Restbuchwert abgeschrieben werden. In den ersten fünf Jahren ergibt sich aus der Abschreibung und Verzinsung eine durchschnittliche Belastung der Laufenden Rechnung von rund 6,5 Mio Franken.

Variante 2

Der Tunnelbau wird über Benutzungsgebühren, d.h. ohne oder **teilweise** ohne Belastung der Stadtkasse, finanziert. Für dieses sog. Road Pricing müssen die eidg. Räte der Stadt Bern eine Ausnahmebewilligung erteilen. Ein entsprechender Antrag ist gestellt; entschieden wird erst, wenn die Stadtberner Stimmberechtigten dem Schanzentunnel grundsätzlich zugestimmt haben. **Bei einer Finanzierung über Benutzungsgebühren können keine Bundessubventionen erwartet werden.**

Die Gesamtkosten des Projekts "Stadtplätze und Schanzentunnel" belaufen sich auf rund 125 Mio Franken (Schanzentunnel rund 85 Mio Franken; Stadtplätze 40 Mio Franken). Bei einer Finanzierung nach Variante 1 entfallen auf die Stadt nach Abzug der Bundesbeiträge rund 85 Mio Franken mit Folgekosten von 9 bis 13,85 Mio Franken im ersten Jahr nach Fertigstellung. Mit einer Finanzierung des Schanzentunnels über Benutzungsgebühren gemäss Variante 2 können die Bau- und Folgekosten für die Stadt erheblich gesenkt werden.

Oskar Balsiger (SP) bittet den Rat, seinem Antrag auf Neuformulierung des Textes im Kasten Seite 8 zuzustimmen, da diese Aussage wichtig sei.

Michael Jordi (GB): Die PVK hat beschlossen, den Kasten ersatzlos zu streichen. Auch der Antrag auf Neuformulierung enthält einiges, das zum Teil nicht richtig ist, nämlich dass nur durch den Bau des Schanzentunnels eine Flexibilität für den Personennahverkehr erreicht werden kann. Der Rat möge dem Streichungsantrag der PVK-Mehrheit zustimmen.

Beschlüsse

1. Der Antrag PVK obsiegt mit 42 : 23 Stimmen.
2. Der Rat stimmt dem Streichungsantrag der PVK mit 38 : 17 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.
3. Die beiden PVK-Anträge zur Seite 10 werden stillschweigend gutgeheissen.

Schlussabstimmung

Der Rat stimmt der gemäss den obigen Beschlüssen abgeänderten Botschaft zur Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel mit 60 Ja-Stimmen zu 2 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen zu.

Adrian Haas (FDP) zur Frage von Michael Jordi betreffend Zufahrt zur Länggasse: Es handelt sich um eine Auslegungsfrage, nämlich ob unter "Stadtplätze" in Art. 6, 4. Lemma, auch der auf der Plattform West neu entstehende Platz zu verstehen ist. Wir verstehen unter diesem Begriff die bisherigen Stadtplätze, da der neue Platz erst viel später entsteht. Diese Formulierung bedarf deshalb keiner Änderung, und ein Rückkommen ist im jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Planungs- und Baudirektor *Adrian Guggisberg* hat sich in seinem Votum in der letzten Stadtratssitzung klar geäußert, was im entsprechenden Protokoll nachgelesen werden kann. Er sieht keine Veranlassung, auf diesen Punkt zurückzukommen.

2 Masterplan Bahnhof Bern: Kurzfristige Übergangslösung (KÜL) zur Verkehrsreduktion im Bahnhofgebiet

Antrag Nr. 89

- A. Der Stadtrat empfiehlt der Gemeinde mit .. Ja-Stimmen gegen .. Nein-Stimmen folgenden

Beschluss

zur Annahme:

1. Das Projekt "Masterplan Bahnhof Bern: Kurzfristige Übergangslösung (KÜL) zur Verkehrsreduktion im Bahnhofgebiet" wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Projekts nicht verändern.
2. Für die Detailprojektierung und Ausführung der KÜL wird ein Kredit von Fr. 5'700'000.- zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 100.501...., bewilligt. Beiträge Dritter sind für Abschreibungen zu verwenden.

3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt und gleichzeitig ermächtigt, die erforderlichen Geldmittel zu beschaffen, wenn nötig auf dem Anleihsenweg.
- B. Der Stadtrat genehmigt die Botschaft an die Gemeinde.
- C. Die Motion Silvia Aepli (JBFL) vom 30.8.90 betreffend Intakte Verkehrsbeziehungen und Zufahrten für Velofahrer / -innen im Gebiet des Bahnhofs Bern ist, soweit sie vom Stadtrat am 27.8.92 erheblich erklärt wurde, mit der Vorlage KÜL erfüllt.

Für den PVK-Referenten *Michael Jordi* (GB) ist die KÜL die wichtigere Vorlage als die Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel, weil die Wahrscheinlichkeit hoch ist, dass sie umgesetzt wird, d.h. dass nach der Abstimmung mit den Verbesserungen begonnen werden kann. Die KÜL ist kein Masterplan-Element und kein städteplanerisches Baustück, sondern eine verkehrspolitische, verkehrsplanerische Notwendigkeit. Täglich überqueren 30'000 Motorfahrzeuge den Bahnhofplatz (Morgenspitzenstundenbelastung 1200 Fahrzeuge Richtung Westen und 1000 Richtung Osten). Diese Verkehrsmenge muss mit KÜL durch Steuerung um 20% reduziert werden, was nicht nur eine technische Voraussetzung für die Realisierung eines Schanzentunnels ist, sondern Voraussetzung dafür, dass eine zusätzliche Fussgängerverbindung in diesem Bereich und Verbesserungen für den Veloverkehr realisiert werden können. Auch im MIV-Bereich werden Massnahmen ergriffen, z.B. wird die Achse Bärengraben - Bubenbergrplatz vom Durchgangsverkehr entlastet und damit auch die Immissionen und Behinderungen bei der Anlieferung reduziert. Die Unterlagen haben die PVK davon überzeugt, dass eine 20%ige Reduktion auf diesem Abschnitt mit den gewählten 13 Bausteinen möglich ist. Die KÜL ist ein Stückbauwerk und erlaubt es nicht, einzelne Stücke zu entfernen, ohne dass das Bauwerk wackelt oder sogar einstürzt. Für die PVK steht fest, dass die KÜL als Ganzes umgesetzt werden muss. Grundlage für die Massnahmen sind Verkehrserhebungen am Bubenbergrplatz. Es werden mit einer Beziehungsmatrix die Ost-West- und die West-Ost-Verkehrsflüsse aus den verschiedenen Stadtgebieten aufgezeigt. Ein kritischer Punkt sind die neu verteilten Verkehrsströme. Dieser Punkt liess den Länggassleut an der KÜL zweifeln und wurde auch in der PVK als heikel aufgegriffen. Wo bleiben die 20 Bahnhofprozente? Es wird sicher Verschiebungen geben. Der grösste Anteil soll durch Einfahrtsbremsen auf den Autobahnring geleitet werden. Mit Feinsteuerungsmassnahmen muss reguliert werden, vor allem auch mit Blick auf die Quartiere, die nicht zusätzlich belastet werden sollen, oder wenn, nur auf den Basisnetzen. Schutzmassnahmen für die Quartiere müssen begleitend ergriffen werden. Es können nie endgültige Lösungen geschaffen werden, sondern die Optimierung der Verkehrsflüsse und der Schutz der Quartiere ist ein dauernder Prozess. Das Aufkommen des MIV als Ganzes wird auf dem Stadtgebiet kaum merkbar reduziert werden, er wird umgelenkt. Für den öffentlichen Verkehr, die Fussgänger/Fussgängerinnen und die Velofahrer/Velofahrerinnen bringen die KÜL-Massnahmen auf der Bahnhofachse eine spürbare Verbesserung. Ein Kernstück davon ist die Sperrung des Hirschengrabens von Norden gegen Süden. Von der KÜL direkt betroffen werden auch folgende wichtigen Strassen: Zieglerstrasse, Schwarzwortstrasse, Laupenstrasse, Hirschengraben, Bereich Waisenhausplatz - Hodlerstrasse - Aarberggasse, Breitenrainstrasse und der Nordring. In der Zieglerstrasse ist eine Kapazitätserweiterung für die Spurenerweiterung nötig. Der Landerwerb muss noch vollzogen werden und ist in den Kosten aufgeführt. Detailprojekte liegen noch keine vor, sind jedoch im beantragten Kredit enthalten. Es wurde auf allzu detaillierte Abklärungen im heutigen Zeitpunkt verzichtet. Die in der Vorlage genannten Einfahrtsbremsen sind Massnahmen, bei denen das Angebot an Grünzeit die Nachfrage des MIV übersteigt, ohne dass der öV darunter leiden sollte (zusätzliche Lichtsignalanlagen, längere Rotphasen, Neuordnung von Fahrspuren, öV-Bevorzugung mit Vorsignal). Einige heiklere Punkte der verschiedenen Bausteine müssen in der Detailplanung überprüft werden (Standpunkt neuer Ampeln, mit welchem Radius eine Kurvenführung verlaufen wird, mit wieviel Sekunden Vorlauf ein Bus die Haltestelle verlassen soll).

Die PVK diskutierte auch verschiedene Grundsätze und Auflagen, die in der Detailplanung für verschiedene Abschnitte berücksichtigt werden müssen. Die PVK empfiehlt dem Rat mit 8 : 0 Stimmen, den Beschlussesentwurf in Punkt A mit folgendem Satz zu erweitern:

Die Grundsätze bzw. die Auflagen der Planungs- und Verkehrskommission für den Veloverkehr sind wenn möglich in der Detailplanung umzusetzen.

Diese Auflagen sind vom Verkehrsinspektorat und vom Polizeidirektor entgegengenommen worden. Sie haben keine Kostenfolgen, da sie in der Rubrik "Unvorhergesehenes" der KÜL-Vorlage Platz haben.

Im Vortrag werden die Kosten von 5,7 Mio Franken detailliert ausgewiesen. Sie entsprechen den jeweiligen Bausteinen. Die Detailprojektierung wird nach der Abstimmung in Auftrag gegeben, mit der Umsetzung kann 1998 begonnen werden, so dass die Massnahmen Ende 1999 realisiert sein sollten. Die PVK empfiehlt dem Rat einstimmig, der Vorlage mit Abänderung im Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Eine Ablehnung macht wenig Sinn, denn für relativ bescheidene Mittel können relativ viele Verbesserungen realisiert werden.

Fraktionserklärungen

Hans Ulrich Gränicher für die SVP-Fraktion: Der Gemeinderat schreibt, dass die KÜL im Hinblick auf den Endausbau mit dem Schanzentunnel und den Stadtplätzen ein erster Schritt sein soll. Wir finden, wenn der Übergangsordnung nicht zugestimmt werde, mache die KÜL keinen Sinn. Als Verkehrsanlage funktioniert die Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz heute relativ gut und ist in der Lage, mehr Verkehr abzuwickeln als später der Schanzentunnel. Wir möchten diese Platzanlagen jedoch aus städtebaulichen Gründen aufwerten, d.h. die KÜL macht als erster Schritt Sinn. Wer die KÜL befürwortet, jedoch vorhat, die Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel abzulehnen, handelt nicht ehrlich. Wir sind deshalb bereit, den schriftlich eingereichten Rückweisungsantrag: "Die Vorlage zur Kurzfristigen Übergangslösung (KÜL) wird an den Gemeinderat zurückgewiesen, mit dem Auftrag, diese dem Stadtrat zuhanden des Stimmvolks erneut vorzulegen, sobald ein rechtsgültiger Baubeschluss für den Schanzentunnel vorliegt", zurückzuziehen, stellen jedoch folgenden Eventualantrag für eine Ziff. 3.b) im Beschlussesentwurf:

Mit der Realisierung der KÜL-Bausteine darf erst begonnen werden, wenn der Bau des Schanzentunnels planungsrechtlich sichergestellt ist.

Mit dieser Ergänzung bezwecken wir, dass der KÜL zustimmt, wer die Stadtplätze und den Schanzentunnel will. Mit der KÜL allein muss in den Quartieren mit Auswirkungen gerechnet werden, indem die Verkehrsbelastung zunimmt. Wir stimmen deshalb der KÜL zu, unter der Voraussetzung, dass eine Ziff. 3b aufgenommen wird, ansonst wird die SVP-Mehrheit die KÜL ablehnen.

Für die SP-Fraktion spricht *Irène Marti Anliker*. Als wir im Jahr 1994 den Gemeinderat beauftragten, umgehend eine Vorlage mit kurzfristig realisierbaren Massnahmen zur Verkehrsreduktion des MIV auf der Achse Bollwerk - Bahnhof - Bubenbergplatz auszuarbeiten, wussten wir nicht, dass für den Gemeinderat "umgehend" 3 1/2 Jahre bedeutet. Ziel der heutigen KÜL-Vorlage ist eine Reduktion des MIV um 20% im erwähnten Gebiet, zu erreichen mit technischen und baulichen Massnahmen. Es handelt sich um einen Kredit von 5,7 Mio Franken und jährlichen Folgekosten von Fr. 700'000.-. Die SP-Fraktion ist einstimmig der Meinung, dass es richtig ist, hier soviel zu investieren, weil die Zustände auf dieser Verkehrsachse für Velofahrerinnen/Velofahrer und Fussgängerinnen/Fussgänger unzumutbar sind. Eine Reduktion des MIV um 20% bringt vor allem den Pendlerinnen und Pendlern, die täglich bei einer kurzen Grünphase über den Bahnhofplatz hasten müssen, etwas, jedoch auch Vorteile für die Velofahrenden. Die KÜL ist ein Schritt in die richtige Richtung. Wir lehnen den SVP-Antrag ab, denn für uns ist die KÜL nicht unbedingt mit dem Schanzentunnel verbunden. Die KÜL muss schnell realisiert werden. Es darf nicht zugewartet werden, bis ein Schanzentunnel gebaut werden kann. Der Rat möge der Kreditvorlage KÜL zustimmen.

Adrian Haas für die FDP-Fraktion: Für uns sind KÜL und Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel ein Gesamtpaket. Die KÜL ist eine Vorbereitungsmassnahme auf den Schanzentunnel. Sie lagert in Spitzenzeiten 20% des MIV auf die Autobahn um und sorgt somit dafür, dass der Schanzentunnel als zweispuriger Tunnel funktioniert und letztlich gemäss entsprechendem Spezialbericht auch umweltverträglich ist. Die KÜL als isolierte Massnahme brächte städtebaulich nicht den gewünschten Erfolg. Verkehrstechnisch bringt sie jedoch eine gewisse Entlastung des Stadtzentrums und erlaubt die Realisierung eines Fussgängerstreifens vor dem Burgerspital und einen verbesserten Übergang für Fussgänger/Fussgängerinnen und Velofahrende am Hirschengraben. Indem die KÜL den Verkehr umlagert, unterstützt sie das im Rat nicht bestrittene Konzept der Kanalisierung des Verkehrs auf dem Basisnetz und der Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr. Wir gehen auch davon aus, dass in den kommenden Jahren ein Verkehrsleitsystem auf den stadtnahen Autobahnen eingerichtet wird, das zur Bewältigung des dort zu erwartenden Mehrverkehrs beitragen wird. Die KÜL entfaltet ihre Wirkung nur in den Spitzenzeiten. Insgesamt beurteilen wir sie nicht als Privatverkehrsverhinderungsinstrument, sondern als Verkehrslenkungsinstrument. Wir stimmen der KÜL deshalb einstimmig zu und werden, obwohl wir einen sachlichen Zusammenhang zwischen KÜL und Überbauungsordnung betonen, den SVP-Antrag nicht unterstützen. Allzu schnell wird die KÜL jedoch nicht realisiert, wie sich dies die SP vorstellt, denn es sind noch Landerwerke nötig und auch der Kanton muss im Bereich Schermenweg eingebunden werden.

Den Tageszeitungen konnte letzte Woche entnommen werden, dass vom Länggass-Leist offenbar flankierende Massnahmen zur KÜL verlangt werden. Nach Auffassung von Adrian Haas handelt es sich bei dieser Forderung um ein Missverständnis. Die KÜL funktioniert nicht so, dass der wesentli-

che Teil der angestrebten Verkehrsreduktion im Bahnhofgebiet erfolgt, sondern bereits auf den Autobahnzufahrten. Der Verkehr wird weit aussen umgelagert. Beim Bollwerk bzw. Bubenbergrplatz fliesst deshalb nur eine um rund 20% reduzierte Verkehrsmenge vorbei. Im Bollwerk und Bubenbergrplatz sind auch keine Zapfen geplant, die den Verkehr zusätzlich bremsen. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes bleibt dort im wesentlichen erhalten. Die 20% Verkehrsreduktion wird dazu verwendet, die Phasen der Fussgängerübergänge zeitlich zu verlängern und einen zusätzlichen Übergang zu schaffen. Ein Umlagerungsdruck in die Länggasse ist deshalb nicht erkennbar. Der Polizeidirektor möge dazu noch Stellung nehmen.

Ueli Stüchelberger (GFL) unterstützt die KÜL im Namen seiner Fraktion. Wir sind überzeugt, dass auf dem Bahnhofplatz endlich etwas passieren muss und die KÜL ein Schritt in die richtige Richtung ist. Wir sind enttäuscht, dass diese Vorlage erst heute unterbreitet wird, denn es handelt sich um eine alte Forderung (Motion Silvia Aepli 1990). Die KÜL bringt wie erwähnt folgende Vorteile: eine 20%ige Verkehrsreduktion, neue Veloverbindungen vom Hirschengraben zur Schanzenbrücke und einen neuen Fussgängerstreifen auf dem Bahnhofplatz. All dies ist finanzierbar. Diese Änderungen sind dringend notwendig, und zwar unabhängig vom Bau des Schanzentunnels. Mit der KÜL wird auch der Hirschengraben aufgewertet und der öffentliche Verkehr verbessert. Wir hoffen, dass eine Reduktion des MIV um 20% wirklich möglich ist. Die Vorteile der KÜL überwiegen, und wir sind der Meinung, dass das dafür nötige Geld gut investiert wird. - Den Eventualantrag der SVP lehnen wir ab, denn die KÜL muss sofort realisiert werden, unabhängig vom Bau des Schanzentunnels, denn mit der KÜL soll bewiesen werden, dass es möglich ist, den Verkehr um 20% zu reduzieren. Wenn die KÜL erst mit dem Bau des Schanzentunnels realisiert wird, wird sie weitgehend überflüssig, denn dann braucht es keinen neuen Fussgängerstreifen über den Bahnhofplatz, weil er ganz neu gestaltet wird. In der Zwischenzeit - bis ein Schanzentunnel gebaut wird, wenn überhaupt - müssen bereits Verbesserungen realisiert werden.

Ernst Stauffer für die Fraktion SD: Wir sind auch gegen die KÜL, die in keiner Art und Weise befriedigen kann, und stimmen für Rückweisung. Sollte die Rückweisung nicht durchkommen, lehnen wir die Vorlage ab. Der motorisierte Durchgangsverkehr kann nicht gestaffelt und kleinräumig auf den Zufahrtsstrassen zur Innenstadt reduziert werden. Mit den geplanten Massnahmen werden Staus und Stockungen mit all ihren negativen Folgen vorprogrammiert. Wir beharren auf einer Verkehrsumleitung auf die Autobahnen. Flankierende Massnahmen aller Art, Aufklärung, Orientierung und eine ausgezeichnete Signalisierung sind nötig, damit die Autofahrer/Autofahrerinnen, die nur durch die Stadt fahren wollen, unsere Stadt umfahren. Die mit der KÜL vorgeschlagenen Massnahmen bringen nicht das Gewünschte, wir werden sie deshalb ablehnen. Die Kosten für eine solche Scheinlösung können wir uns ersparen.

Peter Stucki (EVP) für die Fraktion EVP/LdU: Die Autofahrer/Autofahrerinnen werden nicht von sich aus über die Autobahn fahren. Die Einführung des KÜL ist für unsere Fraktion selbstverständlich. Die geforderten Massnahmen hätten unserer Meinung nach längst realisiert werden müssen. Mit der KÜL können die Forderungen der LRV erfüllt werden. Die Vorlage bringt wie erwähnt viele positive Erneuerungen für die Fussgänger/Fussgängerinnen, die Velofahrenden und den öffentlichen Verkehr. Wir hoffen, dass der MIV mit der KÜL wirklich auf die Autobahn gelenkt wird. Welche Massnahmen sieht die Polizeidirektion vor, um den Ausweichverkehr in die Länggasse zu kontrollieren? Wir erwarten, dass der Gemeinderat, wenn Ausweichverkehr entsteht, umgehend flankierende Massnahmen ergreifen wird. Wir bedauern es, dass immer noch davon ausgegangen wird, es sei normal, innerhalb der Stadt von Punkt A zu Punkt B mit dem eigenen Auto zu fahren. Wir wünschen, dass der Gemeinderat eine Verkehrspolitik betreibt, der weniger auf den MIV, sondern auf den öV setzt. Wir bedauern, dass die KÜL den Verkehr nur auf dieser Achse beeinflussen kann. Wir wünschen uns eine grossräumigere Verkehrspolitik. Wir befürchten, dass es mit der KÜL im Mattenhof zu starken Rückstaus kommen wird. Die KÜL muss so schnell wie möglich realisiert werden, auch wenn das Volk die Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel ablehnt. Es darf nicht sein, dass der schnellste Weg z.B. von Bümpliz in den Nordring über den Bahnhof führt.

Nico Lutz (JA!) unterstützt die KÜL-Vorlage im Namen der Fraktion GB/JA!. Für uns ist sie die wichtigere Vorlage als die Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel. Sie bringt für ein grösseres Stadtgebiet eine Verkehrsentslastung. In der KÜL werden Anliegen zugunsten der Fussgänger/Fussgängerinnen und des Veloverkehrs erfüllt, die lange Zeit als unmöglich gegolten haben, z.B. am Hirschengraben. Die mit der KÜL angestrebte Verkehrsreduktion ist schon lange gefordert worden. Einen Zusammenhang mit dem Schanzentunnel konstruieren zu wollen, erachten wir als sinnlos. Wichtig ist, dass die KÜL rasch umgesetzt wird. Ein Landerwerb ist nur in der Zieglerstrasse nötig.

Einzelvotum

Oskar Balsiger (SP): Die KÜL muss bald realisiert werden. Dies kann im Rahmen eines Programms, das über zwei Jahre verteilt wird, geschehen. Die Erfüllung der Motion, die in der Annahme, die KÜL werde umgesetzt, abgeschrieben wurde, darf nicht länger hinausgezögert werden. Die heutige Situation stadteinwärts (vom Nordring her) ist unhaltbar und muss sofort verbessert werden, bevor schwere Unfälle zu beklagen sind. Auch das Linksabbiegen für die Velofahrenden in den Hirschengraben darf nicht mehr aufgeschoben werden. Die Planungssünde der siebziger Jahre wird bereits 20 Jahre lang in Kauf genommen. Einige Stadtratsmitglieder behaupten, mit der KÜL werde der Verkehr reduziert. Die KÜL geht jedoch nicht von einer Verkehrsreduktion aus, sondern von einer Verkehrsverlagerung auf die Autobahn, was eine Reduktion auf dem Bahnhofplatz zur Folge hat, jedoch nicht eine Reduktion der Anzahl Fahrten. Oskar Balsiger hofft jedoch, dass das Verhalten der Bernerinnen und Berner trotzdem zu einer Reduktion der Fahrten führt, indem wieder mehr Leute zu Fuss gehen, mit dem Velo oder mit dem öV fahren, wenn mehr Autofahrerinnen/Autofahrer über die Autobahn fahren als durch das Nordquartier.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* dankt Michael Jordi für die gute Vorstellung des Geschäfts und für die im allgemeinen gute Aufnahme der Vorlage. Die Stadt schaut nicht isoliert einzelne Achsen an, sondern besitzt seit 1995 ein Verkehrskonzept, das im Rat breit diskutiert worden ist. Die KÜL und der Schanzentunnel haben vielfältige Diskussionen ausgelöst, Gutachten und Gegengutachten wurden erstellt. Mit der KÜL sollen die verschiedenen Verkehrsträger unter einen Hut gebracht werden. - Wenn z.B. am Morgen 650 Fahrzeuge/Stunde über die Standstrasse stadteinwärts fahren, kommt am Bollwerk nur ein Viertel davon an, aus den Quartieren generiert sich jedoch Verkehr, der über das Bollwerk fährt, d.h. total fahren dann 1200 Fahrzeuge/Stunde über den Bahnhof in den Mattenhof, das Weissenbühl usw. Das Bollwerk ist somit keine Durchgangsstrasse vom Norden in den Süden der Stadt. Die KÜL verfolgt zwei Ziele: Erstens Verkehrsreduktion von 20%, zweitens Vorleistung für den Schanzentunnel, der nicht den ganzen Verkehr schlucken kann, der heute über das Bollwerk fährt. Mit ihr können jedoch die Ideen des Verkehrskonzepts STEK nicht verwirklicht werden. Auswirkungen der KÜL: Weniger Verkehr durch Einfahrtsbremsen. Der Verkehr wird gesamthaft gesehen nicht reduziert, sondern auf die Autobahn und auf ein anderes innerstädtisches Strassennetz umgelagert und verstetigt, jedoch kaum verringert. Der stadtauswärts fahrende Verkehr soll zügig abgeführt werden können. Viele Lichtsignalanlagen werden erneuert oder miteinander koordiniert. Der Polizeidirektor zählt die Verbesserungen auf, die im Vortrag aufgeführt und in den Massnahmenplänen aufgezeichnet worden sind. Die KÜL bringt Verbesserungen zugunsten der Fussgängerinnen/Fussgänger, der Velofahrenden und des öffentlichen Verkehrs, jedoch auch einen Sicherheitsgewinn für den MIV, hat aber wahrscheinlich - weil der Verkehr umgelagert wird - auf die Luftqualität nicht viel Einfluss. Lokal am Bollwerk können aber gewisse Grenzen eingehalten werden. Die Simulation der Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere Länggasse, Nordquartier und Mattenhof zeigte keine gesicherten Auswirkungen (weder Zunahme noch Abnahme). Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass in diesen Quartieren nach der Realisierung des KÜL festgestellt werden soll, wo weitere Massnahmen nötig sind. Auch die VCS-Studie bringt keine Verbesserung im Hinblick auf die Stadtentwicklung und verursachte Kosten von 30 Mio Franken, gegenüber 5,7 Mio Franken für die KÜL. - KÜL als Vorleistung zum Schanzentunnel: Der Schanzentunnel als zweispurige Röhre kann den heute auf dem Bollwerk zirkulierenden Verkehr nicht schlucken. Es braucht somit den Schanzentunnel und die KÜL. Wenn beide Vorlagen zusammen realisiert werden können, können 1,85 Mio Franken gespart werden, weil der Mittelteil nicht gebaut werden muss. Der Polizeidirektor bittet den Rat, der Vorlage zuzustimmen und den SVP-Antrag abzulehnen. Der Gemeinderat ist bereit, die PVK-Anträge (Beschlussesentwurf und Botschaft) mit Ausnahme desjenigen, der eine Streichung der Fussnote auf S.5 der Botschaft (Titel: Zusammenstellung der Kosten) verlangt, entgegenzunehmen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Ein Ablehnen des SVP-Antrags kostet gemäss der vom Polizeidirektor erwähnten Fussnote 1,85 Mio Franken.

Beschlüsse

1. Der SVP-Antrag wird mit 55 : 14 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.
2. Der Rat stimmt dem PVK-Antrag zum Beschlussesentwurf - und damit auch den Auflagen zuhanden der Detailberatung - mit 65 : 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

Auflagen der PVK zuhanden der Detailprojektierung:

- Wo der Veloverkehr auf Busstreifen geführt ist, darf der Busstreifen nicht bis zur Haltelinie der Lichtsignalanlage herangezogen sein, sofern Fahrzeuge auf dem Streifen links davon nach rechts abbiegen und die Velofahrer geradeaus fahren dürfen. (Situation 1, Schwarztorstrasse stadteinwärts)
- Velostreifen, welche Velofahrende vortrittsberechtigt geradeaus über einen Knoten führen, sind nicht rechts am Rand, sondern zwischen den Fahrstreifen des übrigen Verkehrs zu führen, sofern diese als Rechtsabbiegestreifen und als Geradeausstreifen konzipiert sind. (Situation 4 und 8 Laupenstrasse stadteinwärts, Bollwerk stadtauswärts)
- Zieglerstrasse: Bei den Knotenzufahrten Schwarztorstrasse und Effingerstrasse Richtung Insel ist der Geradeausstreifen mit einem Radstreifen zu versehen. (Situation 3 B)
- Die Spurpeilkombination geradeaus/links darf nur dann verwendet werden, wenn nach links abbiegende Velofahrer das Angebot einer indirekten und lichtsignalgeregelten Abbiegemöglichkeit vorfinden. (Situation 2, ev. 14, Effingerstrasse stadtauswärts, ev. Winkelriedstrasse stadteinwärts)
- Wo Velofahrende bei starkem Verkehr und in beengten Verhältnissen nach rechts abbiegen, ist neben dem Durchfahrtsprofil der Hauptstrasse eine Verzögerungsfläche vorzusehen, wenn in der Flucht des Strassenrandes ein Fussgängerübergang angelegt ist. (Situation 8, Einfahrt Aarbergasse)
- Sind die geradeausfahrenden Velofahrer, entgegen dem Grundsatz gemäss Punkt 3, rechts von der Rechtsabbiegespur geführt, ist im Bereich der Verzweigung eine Veloweiche vorzusehen. (Situation 12 A, Verzweigung Nordring/Breitenrainstrasse, Erfüllung Motion Oskar Balsiger, "Verkehrsreduktion Zufahrten Nord zur Lorrainebrücke" gemäss Abschreibungsprotokoll)
- Bei senkrecht angeordneten Parkfeldern muss zwischen dem Radstreifen und der Linie, welche die Flucht der Parkfelder anzeigt, ein Sicherheitsstreifen vorgesehen werden. (Situation 14, Tellplatz stadteinwärts)

Schlussabstimmung

Der Rat stimmt der KÜL-Vorlage mit 57 Ja- zu 14 Nein-Stimmen zuhanden der Gemeinde zu.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf.

Mit Ja stimmten:

Aebersold Ernst, Aepli Silvia, Anliker Raymond, Balmer Thomas, Balsiger Oskar, Baumann Sven, Berthoud Adrian, Blaser Peter, Blatter Markus, Burkard Michael, Burri Michael, Christen Walter, Durrer Marie-Louise, Fankhauser Marcel, Flückiger Jean-Daniel, Flückiger Ehrenzeller Heidi, Geiser Barbara, Gretler Bonanomi Simone, Haas Adrian, Hirt Ursula, Hofmann Andreas, Hügli Stephan, Jaeger Urs, Jordi Michael, Junker Heinz, Kälin Plézer Esther, Keller Regula, Krummen Andreas, Lauterburg Lilo, Lehmann Annemarie, Lehmann Leslie, Lüscher Liselotte, Lutz Nico, Madl Kubik Edith, Marti Anliker Irène, Mäusli Kurt, Meyer Elsi, Müller Christoph, Olibet Edith, Rauch Ruth, Regli Schmucki Maria, Rub Heinz, Rudin-Vonwil Ursula, Sancar Annemarie, Sigerist Peter, Sommaruga Franco, Spring Hunziker Sylvia, Stückelberger Ueli, Stucki Peter, Stucki-Mäder Margrit, Stucki Béatrice, Suter Hans-Ulrich, Suter Katharina, Theiler Luzius, von Ballmoos Eva, Weyermann Kurt W., Zimmermann René

Mit Nein stimmten:

Eyer Marcel, Fuchs Thomas, Gränicer Hans Ulrich, Häberli Rolf, Hess Bernhard, Jordi Alfred, Linder Peter, Megert Heinz, Riesen Hans Peter, Rüegsegger Kurt, Schweizer Rudolph, Siegenthaler Erika, Stauffer Ernst, Wittwen Hansjörg

Abstimmungsbotschaft

Folgende Anträge der PVK werden stillschweigend genehmigt:

- Verschieben des Satzes: "Wesentliche Ziele der Stadtentwicklung und des Masterplans liessen sich mit KÜL allein jedoch nicht erreichen" von *Seite 2 auf Seite 3, linke Spalte*, vor Abschnitt "20% weniger motorisierter Individualverkehr".
- Einfügen eines zusätzlichen Punktes im Kasten "Hauptaspekte der KÜL" *Seite 3: • städtebauliche Aufwertung des Hirschengrabens*

- Ergänzung auf Seite 3, 1. Absatz, letzter Satz: ... Mit diesen rasch und kostengünstig realisierbaren Massnahmen können gleichzeitig **auf diesem Streckenabschnitt** die Forderungen des kantonalen Massnahmenplans zur Luftreinhaltung erfüllt werden.
- Ergänzung auf Seite 3, rechte Spalte, letzter Absatz: ... städtischen Netz optimal fliesen kann. **Das bedarf u.a. die Schaffung eines Stauraums auf der Zieglerstrasse vor dem Inselplatz und vor der Kreuzung Effingerstrasse.**
- Seite 4: Zusätzlich zu den Textausführungen sind drei wichtige Bausteine exemplarisch graphisch darzustellen, um die Veränderung zu illustrieren (Hirschengraben/Schanzenbrücke, Hodlerstrasse-Aarberggasse-Bollwerk und Bubenbergrplatz).

Michael Jordi (GB) zum Antrag der PVK zu Seite 5:
Streichen der Fussnote zu "Zusammenstellung der Kosten":

Gemäss der obigen Abstimmung zur KÜL-Vorlage besteht der Konnex zum Schanzentunnel endgültig nicht mehr. Mit dieser Fussnote wird der Stimmbevölkerung etwas vorgegaukelt und eine Argumentation vorgebracht, die nicht umgesetzt werden kann.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen ist für Offenheit, Ehrlichkeit und Transparenz. Dem Volk muss klar aufgezeigt werden, was die KÜL und was der Schanzentunnel ist und welche Konsequenzen ein gemeinsames Realisieren der beiden Projekte hat. Wenn das Volk weiss, dass Kosten von 1,85 Mio Franken eingespart werden können, wenn beide Vorlagen gemeinsam realisiert werden, ist es eher bereit, einem Schanzentunnel zuzustimmen.

Beschlüsse

1. Der Rat stimmt dem Streichungsantrag der PVK mit 43 : 23 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.
2. Die gemäss den obigen Beschlüssen abgeänderte Botschaft zur KÜL wird mit 59 : 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen zuhanden der Gemeinde verabschiedet.

3 Gemeinderechnung für das Jahr 1996

Für die Finanzkommission spricht deren Präsident Peter Sigerist (GB). Der Stadtrat hat zu prüfen, ob sich die Rechnung 1996 in einem vertretbaren Masse im Rahmen des von ihm und vom Souverän gutgeheissenen Voranschlags bewegt. - Die Laufende Rechnung 1996 schliesst bei einem Aufwand von Fr. 1'086'302'412.07 und einem Ertrag von 1'067'258'119.05 mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 19'044'293.02 ab. Der Ausgabenüberschuss ist damit um Fr. 9'641'326.98 tiefer als veranschlagt. Im Vergleich zur Rechnung 95 ist das Defizit von rund 11 auf rund 19 Millionen Franken angestiegen, im Vergleich zum ersten, vom Souverän verworfenen Voranschlag jedoch um rund 30 Mio gesunken. Damit ist klar, dass dem Willen des Souveräns Rechnung getragen worden ist.

- Bei der Beurteilung der Rechnung mit der betriebswirtschaftlichen Grösse Cash flow stellen wir dasselbe fest: Starke Verbesserung gegenüber dem Voranschlag (+ 10 Mio), hingegen Verschlechterung gegenüber der Rechnung 95 (- rund 22%).
- Bei den Investitionen in das Verwaltungsvermögen liegt ein ambivalentes Resultat vor: Anstatt 60 Mio Nettoinvestitionen wie veranschlagt, wurden nur rund 52 Mio investiert, was zu einem Netto-Realisierungsgrad von 87% führt. Auch wenn der Selbstfinanzierungsgrad nur bei 52,35% liegt und die Zinsbelastungs- und Kapitaldienstanteile leicht gestiegen sind (4,49 bzw. 9,21%), ist hier eine Dramatisierung der Lage nicht angebracht. Denn in der heutigen wirtschaftlichen Krise kann das Unterschreiten der veranschlagten Investitionen kein erstrebenswertes Ziel sein, und es ist erfreulich, dass der Kommentar des Gemeinderats in der Rechnung in der Zwischenzeit sowohl mit der Finanzstrategie wie auch mit dem Willen, sich beim Bundesinvestitionsprogramm einzuklinken, relativiert worden ist. Der Rat wird sich nach der Sommerpause bei der Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen als auch beim Voranschlag 98 darüber aussprechen können.
- Stellen wir Aufwand und Ertrag gegenüber, kann gesagt werden, dass die Rechnung 96 unter zwei Sternen steht, unter einem guten, der Aufwandseite und einem schlechten, der Ertragsseite: Beim bereinigten Gesamtaufwand stellen wir eine Reduktion gegenüber dem Vorjahr um 13,8 Mio fest und gegenüber dem Voranschlag sogar eine Unterschreitung um 5,1% oder 53,5 Mio Franken. Die Ausgaben haben die städtischen Behörden nun schon seit einiger Zeit im Griff. Wir

müssen unser Augenmerk umso mehr auf die Ertragsseite richten, denn mit den Erträgen stehen wir auf Kriegsfuss, sanken sie doch gegenüber dem Voranschlag um 43,9 Mio Franken. Im Vergleich zur Rechnung 95 sank der Gesamtertrag um 21,9 Mio oder um 2,2%. Hier schlägt sich die Wirkung der Krise am direktesten nieder. Die Zahlen der Steuerverwaltung lassen aufhorchen, insbesondere der Ertragsrückgang bei den natürlichen Personen (- 19,4 Mio gegenüber dem Voranschlag oder fast 1 Steuerzehntel), und es zeichnet sich keine Trendwende ab, denn die wirtschaftliche Krise ist noch nicht zu Ende, und es gesellt sich die stetige Bevölkerungsabwanderung in die Agglomeration dazu, ohne dass die längst überfällige regionale Finanzpolitik mit der entsprechenden Abgeltung der Zentrumslasten zum Tragen kommt.

- Zur Aufwandreduktion hat wiederum das Personal massiv beigetragen: mehr als 23 Mio oder 6% weniger Personalausgaben im Jahr 1996. Gegenüber dem Voranschlag ergibt sich eine Aufwandminderung von 51,3 Mio Franken. Wird der Systemwechsel bei der Besoldung der Lehrkräfte berücksichtigt, verbleibt eine reale Einsparung von 13 Mio Franken. Die Stadt verfügt heute über 59 Stellen weniger als 1995, wobei erwähnt werden muss, dass 28 davon mit der Umwandlung der ARA in eine AG zusammenhängen. Trotzdem ist in diesem Bereich das traditionelle Sparpotential praktisch erschöpft, sollen hier keine Bumerang-Effekte erzeugt werden. Minderheitliche Stimmen in der FIKO waren allerdings anderer Meinung und meinten, dass beim Personal auch in Zukunft weiter gespart werden müsse.
- *Prüfungsarbeit der FIKO:* Zum ersten Mal hatten die FIKO-Mitglieder den vollen Erläuterungsbericht des Finanzinspektorats zur Verfügung - dafür besten Dank. Wir erhielten ebenfalls eine separate Kopie der Auswertung der Gemeinderechnung 96 und die Finanzstrategie 1997 - 2001 sowie das Investitionsbudget 98. Der FIKO-Präsident dankt dem Gemeinderat für diese besondere Anstrengung. Die FIKO besuchte mit ihren Delegationen wiederum sämtliche Direktionen und prüfte die Rechnungen der einzelnen Verwaltungsstellen:
- Bei der Präsidialdirektion hat die Kantonalisierung der Regionalen Arbeitsvermittlungsstellen (RAV) zu einer Einsparung von rund 2 Mio Franken geführt. Die Auswirkung in der Praxis wird später bilanziert werden müssen.
- Bei der Polizeidirektion wurden die Mindereinnahmen bei den Bussenerhebungen um 3,3 Mio gegenüber dem Budget gerügt und ein passiver Widerstand gegen systematischere Verkehrskontrollen festgehalten. Die FIKO geht davon aus, dass sich dies in Zukunft ändern wird.
- Bei der Fürsorge- und Gesundheitsdirektion wurde uns versichert, dass die Minderausgaben nicht als Sparen an den zu betreuenden Personen interpretiert werden dürfen. In dieser Direktion gibt es zudem einen eigentlichen "Running gag", der allerdings immer mehr zu einem Sorgenkind wird, nämlich der Schlachthof. Es muss noch in dieser Legislatur ein klarer Entscheid über die Zukunft dieses Sorgenkinds gefällt werden.
- Bei der Schuldirektion mussten einmal mehr die mangelnden Vorgaben des Kantons betreffend Besoldungen des Lehrpersonals zur Kenntnis genommen werden, die zur Folge hatten, dass in diesem Bereich höhere Nachkredite gesprochen oder noch bewilligt werden müssen. Die FIKO beschäftigten jedoch auch die Leasingverträge und die Headhunting-Praxis.
- Bei der Planungs- und Baudirektion wurden die mangelnden Begründungen der Budgetabweichungen sowie die Vergebungspraxis an Private durch die Stadtgärtnerei gerügt. Auch dieses Kapitel wird den Stadtrat in Zukunft noch beschäftigen.
- Bei den Stadtbetrieben beschäftigten uns vor allem die Handhabung der Gewinnablieferungen der grossen Werke GWB und EWB sowie die Praxisänderung bei der Verzinsungsmethode der Kontokorrente dieser Werke.
- Bei der Finanzdirektion mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass der Bund bei der Einführung der Mehrwertsteuer zuerst Unklarheiten verbreitete, was zu einer Entlastung der BEA von 1,2 Mio Franken führte. Inzwischen hat ein Bundesgerichtsentscheid in der Frage der Mehrwert- und der Billettsteuer Klarheit geschaffen, so dass die BEA wiederum Billettsteuern bezahlen muss. Die Finanzdirektion hat damit begonnen, Wochenaufenthalterstatuten zu prüfen und damit erreichen können, dass weitere 250 Personen in der Stadt Bern Steuern bezahlen.
- Mit der Rechnung 96 müssen auch Nachkredite bewilligt werden. Diese knapp 15 Mio Franken sind im Rahmen eines Milliardenbudgets ein kleiner Betrag. Ein grosser Teil davon ist darauf zurückzuführen, dass die Vorgaben des Kantons für die Besoldungen der Lehrkräfte an Kindergärten und Volksschulen ungenügend sind und trotz Reklamationen noch nicht Abhilfe geschaffen werden konnte.

Der Gemeinderat hat der kantonalen Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion die Unterlagen zuhanden des Regierungsrats zugestellt, bisher jedoch noch keine Antwort erhalten. Der Regierungsratsstatthalter wird die Passation wie immer erst nach Genehmigung der Rechnung durch den Stadtrat vornehmen. Das Finanzinspektorat der Stadt Bern hat die Rechnung 96 geprüft und empfiehlt mit Datum vom 25.3.97, die Laufende Rechnung zu genehmigen. Aufgrund dieser Prüfungen kommt die FIKO einstimmig zum Schluss, dass sie dem Stadtrat die Laufende Rechnung 96 mit gutem

Gewissen zur Genehmigung empfehlen könne - zusammen mit den Nachkrediten von Fr. 14'708'810.92 für die Laufende, sowie jenen von Fr. 20'294'378.95 für die Sonderrechnungen.

Fraktionserklärungen

Ernst Stauffer für die Fraktion SD: Die Rechnung schliesst schlecht ab, jedoch weniger schlecht als budgetiert. Unsere Fraktion nimmt zur Kenntnis, dass in vielen Bereichen gespart worden und die Verwaltung sorgfältig mit dem Geld umgegangen ist. Die Gemeinde Thunstetten weiss gemäss Te-le-Bärn fast nicht, wohin mit ihrem Geld. Den Kanton Bern können wir nicht als Beispiel nehmen, er landete in Sachen Steuerbelastung auf dem 22. Rang. Sparsam budgetieren, ist nach wie vor angesagt. Der Verlustvortrag der Rechnungsjahre 1990 - 1996 von 338 Mio Franken muss auch noch zurückbezahlt werden - von den Zinsen nicht zu reden. Das EWB hat der Stadtkasse wieder namhafte Beträge abgeliefert. Es wäre falsch, diese Geldquelle aus der Hand zu geben. Mehrausgaben wurden soweit möglich in andern Sparten kompensiert. Der Blick in die Zukunft ist jedoch düster, die Finanzperspektiven lassen nichts Gutes ahnen. Wir glauben nicht, dass eine Steuererhöhung ein Thema sein kann, denn sie zeigte kontraproduktive Wirkung. Die Stadt verlöre weitere Spitzensteu-erzahler. Aus der Finanzstrategie 1997 - 2001 geht hervor, dass die Anzahl der Steuerpflichtigen, die keine Einkommenssteuer versteuern können, in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat (1987 = 7836 Personen oder 9%, 1995 12400 Personen oder 14,3% der Steuerpflichtigen). 35,1% der Steuerpflichtigen haben 1995 lediglich ein steuerbares Einkommen von Fr. 20'000.- oder weniger ausgewiesen, d.h. dass wir nicht nur für mehr Einwohner sorgen müssen, sondern auch für mehr gut betuchte Steuerzahler. Es ist praktisch ausgeschlossen, neue namhafte Einnahmequellen zu erschliessen, die nicht negative Auswirkungen haben. Bei den Gebühren und Taxen und bei den SVB-Tarifen ist die Schmerzgrenze fast überall erreicht. Der einzige Weg führt über eine sorgfältige Budgetierung und eine rigorose Überprüfung der Leistungen, welche die Stadt erbringt. Bei der Schaffung neuer Ausgabenposten muss Zurückhaltung geübt werden. Die SD-Fraktion stimmt der Rechnung 96 zu, dankt der Finanzdirektion für die transparente Darstellung und allen an der Ausarbeitung der Rechnung Beteiligten für ihren Einsatz.

Lilo Lauterburg für die Fraktion GFL: Nicht mehr so gut wie die Rechnung 95, aber immer noch gut, schliesst die Rechnung 96 ab. Es braucht jedoch noch einen längeren Atem, noch mehr Ausdauer, bis die Rechnung ausgeglichen ist. Ein sorgfältiger und sozial verträglicher Sparkurs braucht mehr Zeit, führt letztlich jedoch besser zum Ziel. Der Verbesserungsschritt gegenüber dem Budget beträgt nicht mehr 33,2 Mio wie 1995, sondern nur noch 9,6 Mio. Entsprechend höher ist auch das Defizit, nämlich 19 Mio Franken. Es wäre jedoch falsch, die Beurteilung der Rechnung nur am höheren Defizit zu beurteilen, es müssen auch andere Faktoren miteinbezogen werden, z.B. wie man die Ausgaben im Griff und wie sich die Einnahmenseite verändert hat. Dazu kommt jedoch auch das Umfeld, hauptsächlich die wirtschaftlich immer noch schlechte Situation, die Massnahmen des Kantons sowie die Zentrumsfunktion. Wir müssen somit anerkennen, dass uns mit der Rechnung 96 eine gute Leistung des Gemeinderats und der Verwaltung vorgelegt wird. Der bereinigte Gesamtaufwand, zusammen mit den Sonderrechnungen, nahm nur wenig zu, und ohne Sonderrechnungen ist er gar kleiner als in der Rechnung 94. Das entspricht nicht einem Zufall, sondern ist das Resultat kontinuierlicher Sparanstrengungen. Der Gemeinderat fährt einen klar sozial verträglichen Sparkurs. Dies zeigt sich auch im Personalaufwand. Von den 51,3 Mio Minderaufwand sind 38 Mio auf den Systemwechsel der Lohnauszahlungen der Lehrkräfte zurückzuführen und nicht auf Einsparungen. Einspart wurden effektiv 13 Mio Franken. Die budgetierte Teuerung von 1,3% wurde ordentlich ausbezahlt. Bei einem Personalaufwand von 355 Mio liegen Einsparungen von 13 Mio in der gegenwärtigen Situation in einem sehr verträglichen Bereich. Dass der Steuerertrag noch weiter zurückging und dies wahrscheinlich weiterhin tun wird, ist sehr schlecht und klar auf die wirtschaftliche Situation zurückzuführen. Die Anzahl der steuerpflichtigen Personen nahm 1996 trotz Abwanderung zu. Leider ist dies des unsinnigen Systems der Berechnung der Steuerkraft wegen eher ein Nachteil für die Stadt Bern. Der vielen Einzelhaushalte wegen kommt die Stadt auf eine viel zu hohe Steuerkraft. Damit wird eine der wichtigsten Berechnungsgrundlagen des Kantons stark zum Nachteil der Stadt verfälscht. Es ist höchste Zeit, dass die Städte ein ernstes Wort mit dem Kanton sprechen. Laufend werden Kosten vom Kanton auf die Gemeinden abgewälzt, z.B. der Anteil der Lehrerbesoldungen heraufgesetzt, und jetzt wird die Stadt auch noch dem neuen Schröpfungsgesetz unterworfen und muss dem Kanton direkt helfen, seine Finanzen zu sanieren. Andererseits wird das Problem der Zentrumslasten auf die lange Bank geschoben. Es fördert das Vertrauen in den Kanton nicht, wenn er der Stadt ihre Steuereinnahmen falsch meldet und später nach unten korrigieren muss. Dies um ganze 13 Mio Franken. Der Kanton ist auch stark im Rückstand mit der Berechnung von Veranlagungen. Auch dies kann zu finanziellen Einbussen für die Stadt führen. Die Stadt ist leider von all dem abhängig und kann nichts ändern, obschon sie einen Fünftel der Staatssteuern bezahlt. Solche Probleme müssen gelöst wer-

den. Der Gemeinderat muss mehr Druck aufsetzen. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als weiterhin auf dem Sparkurs zu bleiben und eine aktive Finanzstrategie zu verfolgen. Wir danken allen, die sich auf eine gute Art und Weise dafür einsetzen. In dem Sinne genehmigt die Fraktion GFL die Rechnung 96 mit den Nachkrediten.

Stephan Hügli für die FDP-Fraktion: Die Rechnung 96 schliesst erfreulicherweise mit einem wesentlich geringeren Fehlbetrag ab als budgetiert. Wir begrüssen diese Tatsache. Unerfreulich ist jedoch, dass die Rechnung einmal mehr mit einem Ausgabenüberschuss abschliesst. Seit mehr als vier Jahren haben wir eine Rot-Grüne-Mehrheit im Stadtrat und im Gemeinderat. Auch die Finanzdirektorin kommt aus diesem Lager. Uns ist klar, dass sie nicht allein für die heutige Situation Schuld trägt, und wir begrüssen die Sparanstrengungen, diese reichen jedoch nicht aus. Die anfänglichen Begründungen, die Vorgänger hätten die schlechten Zahlen vorbereitet und das Budget belastet, gelten heute nicht mehr. Es werden nun zahlreiche neue Begründungen vorgebracht. Wir sähen viel lieber Taten und eine ausgeglichene Rechnung. Wir sitzen in einer Seifenkiste, die immer schneller auf den Abgrund zufährt, und sollten doch versuchen, nicht in den Abgrund zu stürzen. Anstatt alle möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um die Seifenkiste aufzuhalten, begnügen wir uns damit, Erklärungen dafür abzugeben, weshalb nicht gebremst werden kann, und uns nichts anderes übrig bleibt, als so weiterzufahren. Die Ausgaben hätten nicht erst jetzt, sondern schon längst reduziert werden sollen. Die Zentrumslasten werden schon seit Urzeiten wahrgenommen, und bis 1991 hat man es geschafft, trotz des fehlenden Ausgleichs der Zentrumslasten eine ausgeglichene Rechnung zu präsentieren. Es kann nicht angehen, auf einen Ausgleich der Zentrumslasten zu warten. Die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit hat unbestrittenermassen einen Einfluss auf die Ertragsentwicklung. Aufgrund der Vergangenheitsbemessung und der Tatsache, dass Arbeitslosigkeit nicht als Steuerrevisionsgrund gilt, tritt dieser Effekt mit einer grösseren zeitlichen Verzögerung und in geringerem Ausmass als angenommen auf. Leider wird sich die Situation nicht so bald ändern. Der Trend, dass die Stadt Bern immer mehr Steuerpflichtige verliert, dauert schon länger an. Uns ist bewusst, dass der Abwanderung von Steuerpflichtigen Einhalt geboten werden muss. Es gilt dabei, die Rahmenbedingungen zu schaffen, die es erlauben, dass auch gute Steuerzahler in der Stadt bleiben oder wieder ansässig werden. Die entsprechenden Planungen, um guten Wohnraum zur Verfügung zu stellen, sind an die Hand zu nehmen und weitere günstige Rahmenbedingungen, wie ein tiefer Steuersatz, eine gute Erschliessung mit öV und Individualverkehr, das Bereitstellen genügender Parkplätze oder das Sicherstellen von guten Schulen sind zu gewährleisten. Auch die konjunkturbedingten Steuerausfälle sind nicht neu. Die neusten Zahlen zeigen, dass im Jahr 1997 eine Bruttoinlandproduktsteigerung von 0,6% und 1998 von 2,2% eintreffen sollte, d.h. diese Begründung darf in den nächsten Jahren nicht mehr vorgebracht werden. Die Abschreibungsvorschriften des Kantons sehen eine Abschreibungsdauer von 10 Jahren vor. Für zahlreiche Vorhaben ist dies eine vernünftige Dauer, die nicht zur Begründung einer nicht ausgeglichenen Rechnung herangezogen werden kann. Für einzelne Vorhaben ist diese Abschreibungsdauer jedoch zu kurz. Deshalb kann in begründeten Ausnahmefällen von ihr abgewichen und ein Gesuch auf Fristverlängerung gestellt werden. Der Schanzentunnel z.B. könnte bestimmt über 30 - 50 Jahre hinweg abgeschrieben werden. Die FDP-Fraktion und das Komitee für gesunde Stadtfinanzen haben mit zahlreichen, vom Rat meistens abgelehnten Vorstössen, gezeigt, wo Ansätze für ein ausgeglichenes Budget vorhanden sein könnten. Wir sind erfreut, einen Grossteil unserer Vorstösse in der gemeinderätlichen Finanzstrategie für die kommenden Jahre wiederzufinden. Es bleibt zu hoffen, dass sie auch umgesetzt werden. Wir stimmen der Rechnung trotz allem zu und danken der Finanzdirektion und dem Gemeinderat für die klare Darlegung der Situation.

Für die Fraktion GB/JA! spricht *Regula Keller* (GB). Unsere Fraktion ist für Annahme der Rechnung 96 und dankt allen Beteiligten für ihre Arbeit. Die vorliegende Rechnung zeigt zwei Tatsachen auf: 1. Die Stadt Bern hat ihre Ausgaben im Griff. Wir glauben jedoch, dass beim Personal keine weiteren Abstriche gemacht werden dürfen. Über den Vorschlag zur Arbeitszeitverkürzung mit einer von der Arbeitnehmerseite akzeptierten Lohneinbusse wird der Rat sicher noch diskutieren können. Die Stadt muss ihren sozialen und kulturellen Verpflichtungen weiterhin gerecht werden. Wir hoffen, dass die Verhandlungen mit den Regionsgemeinden und dem Kanton positive Resultate bringen werden. Nur so kann eine gerechtere Verteilung der Zentrumslasten erreicht werden. Sparanstrengungen für die Zukunft sehen wir z.B. bei Megaprojekten wie dem Schanzentunnel und hoffen, dass die Stimmberechtigten sparen helfen werden. 2. Die Einnahmenseite zeigt ein düsteres Bild. Die schlechte Wirtschaftslage beeinträchtigt die Steuereinnahmen. Leider sprach sich seinerzeit eine Mehrheit gegen einen Stromsparrappen aus, wodurch der Stadt eine Einnahmequelle versagt blieb. Wir hoffen, dass sich die wirtschaftliche Lage bessert und dass es uns gelingt, das Problem der Zentrumslasten zu lösen. Wir als Parlament sollten nicht vergessen, dass gerade im sozialen und im Bildungsbereich ab-

bauen längerfristig wenig bringt und uns in ein paar Jahren sehr teuer zu stehen kommen wird. Die Fraktion GB/JA! stimmt der Rechnung mit den Nachkrediten zu.

Adrian Berthoud (EVP) für die Fraktion EVP/LdU: Erfreulicherweise ist das Defizit gegenüber dem Budget bedeutend geringer ausgefallen. Es ist jedoch um 8 Mio höher als in der Rechnung 95. Wir sind uns bewusst, dass in Anbetracht der laufenden Umverteilungen von Bund, Kanton und Gemeinden Schwankungen von einem Steuerzehntel hinauf oder hinunter immer möglich sind. Dass aber für den Kapildienst, d.h. Abschreibungen und Schuldzinsen, bereits 9,2% des Ertrags ausgegeben werden müssen, freut höchstens die Banken. Der Stadt stellt diese Tatsache jedoch langsam den Atem ab. Die Ausfälle bei den Steuereinnahmen konnten trotz aller Sparanstrengungen nicht kompensiert werden. Verschiedene Indikatoren waren günstiger als in vorhergehenden Jahren: Ausgaben für Gesundheit, Fürsorge und Arbeitslosigkeit z.B. Das Zinsniveau für unsere Schulden ist so tief wie noch nie, und die Teuerung spielt praktisch keine Rolle. Die Preise bei der Vergabe von Investitionsaufträgen sind ebenfalls sehr tief. Wenn es uns in dieser Situation nicht gelingt, positive Rechnungsabschlüsse zu erreichen, wann dann? Die Nachkreditbegehren nahmen in einem Umfang zu, den wir nicht kommentarlos akzeptieren können. Ein erheblicher Teil resultiert zwar aus der erwähnten Kostenteilung zwischen Kanton und Gemeinden, der andere entstand jedoch nicht einfach durch Zufall. Zum einen wurden bei der Budgetierung Positionen verschönt, und zum andern sind Nachkredite bereits früh im Jahr bewilligt worden. Beides ist fragwürdig. Auch bei den Einnahmen wurden die Zielwerte nicht erreicht. Beispiele: Tierpark und Bussen. In beiden Fällen wurden im Budget Werte vorgegeben. Es wurden aber keine Konzepte erstellt, um die verlangten Werte erreichen zu können. Was der Stadtrat mit dem Budget beschliesst, ist das eine, was der Gemeinderat kann oder machen will, ist etwas anderes. Ein besonderes Augenmerk legten wir diesmal auf die Sonderrechnungen. Sie präsentieren immer eine ausgeglichene Rechnung, da sie über Gebühren finanziert und Überschüsse, wie in gewissen Jahren auch Defizite, über Ausgleichkonten verbucht werden. In diesen Kässeli haben sich zum Teil erhebliche Millionenbeträge angesammelt. Diese Tatsachen führen dazu, dass der Spardruck bei den meisten Sonderrechnungen nicht gleich gross ist, wie bei anderen Abteilungen. Dies führt auch in der Stadtverwaltung langsam zu einer Zweiklassengesellschaft. Entsprechende Äusserungen hörten wir von verschiedenen Stellen. Ein effizientes Controlling muss in allen Bereichen der Stadtverwaltung eingeführt werden, und zwar nicht erst bei einem NSB-Projekt. Noch lange nicht in allen Bereichen wird Wünschbares von unbedingt Nötigem unterschieden. Dies ist keine Frage des Könnens, sondern des Wollens und einer effizienten Kontrolle auch von ausserhalb der eigenen Abteilung. Die EVP/LdU stimmt der Rechnung 96 noch zu. Bis zum Jahr 2000 muss aber eine ausgeglichene Rechnung präsentiert werden.

Ruth Rauch für die SP-Fraktion: Dass die Rechnung besser abschliesst als der Voranschlag, ist bereits Tradition. Trotzdem muss dieser Tatsache Beachtung geschenkt und der Verwaltung und dem Gemeinderat dafür ein Kränzlein gewunden werden. Der Cash flow verschlechterte sich auch 1996 wieder. Der Selbstfinanzierungsgrad beträgt wie erwähnt 52,35%. Leider können erst bei einem Selbstfinanzierungsgrad von 100% Abzahlungen gemacht werden. Der Trend zur Erhöhung der Zinsbelastungen konnte nicht gebrochen werden. Die Verschuldung ist mit 238 Mio weiterhin hoch. Jedoch bereits von Abgrund zu sprechen, ist nicht gerechtfertigt. Wo könnte der Schlüssel zur Sanierung der Stadtfinanzen liegen? Gegenüber der Rechnung 95 stagnieren die Steuererträge, gegenüber dem Voranschlag 96 liegen sie um 20 Mio tiefer. 4/5 der städtischen Steuererträge kommen von natürlichen Personen. Es müssen Anstrengungen gegen eine Abwanderung und für eine Erhöhung der Bevölkerungszahl unternommen werden. Die SP-Fraktion vermisst entsprechende Massnahmen. Der Gemeinderat sollte zugunsten des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Bern mehr tun. Zusätzlich machen sich die nicht abgegoltene Zentrumslasten bemerkbar und erschweren eine Sanierung. Der Personalaufwand verringerte sich sowohl gegenüber der Rechnung 95 wie gegenüber dem Voranschlag 96. Ruth Rauch findet, der Gemeinderat befinde sich in einer schwierigen Situation, indem er zu seinem Personal trotz schwierigen Verhältnissen Sorge tragen muss. Überlastetes Personal kann die Stadt teuer zu stehen kommen. Neue Arbeitsmodelle wie Arbeitszeitverkürzung und Ablösung der Stellenbewirtschaftung müssen kurz- und mittelfristige Instrumente sein. Die Stadt darf nicht nur betriebswirtschaftlich denken. Sie muss auch ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahrnehmen. Eine Kostenverschiebung des Personalaufwands in Richtung Fürsorgeaufwand ist und darf nicht Strategie des Gemeinwesens sein. Gegenüber 1995 nahm die Zahl der Überstunden leicht ab. Sie ist jedoch in einer Zeit hoher Arbeitslosigkeit immer noch zu hoch. Die Rechnung 96 musste 44 Mio Franken Mindererträge verkraften. Die wirtschaftliche Situation und nicht die Arbeit der Finanzdirektorin schlägt bei diesen Steuererträgen negativ zu Buche. In den Veranlagungsjahren 1989 und 1991 oder 1991 und 1993 betrugen die Mehreinnahmen je 33 Mio Franken (Zuwachsrate 10%). Von solchen Zuwachsraten können wir heute nur noch träumen. Nur teilweise ausbezahlte Teuerungszulagen, nicht gewährte Realloohnerhöhungen, die Abnahme der städtischen Bevölkerung - all dies wirkte sich

negativ auf die Steuererträge aus. Auch die Zahl der Steuererlassgesuche und der Nottaxationen nahm zu. Die Steuereinnahmen sind nebst dem Ausgleich der Zentrumslasten unser grösstes Sorgenkind. Wir empfehlen die Annahme der Rechnung 96.

Thomas Fuchs (JSVP): Die Fraktion SVP sieht rot. Dies der defizitären Rechnung 96 wegen. In bezug auf die Rechnung wäre schwarz positiv. Wir anerkennen die Sparanstrengungen und durften feststellen, dass eine grosse Zahl der Nachkredite intern kompensiert, d.h. dass in der entsprechenden Direktion anderswo Geld gesperrt worden ist. Die Tendenz der fallenden Zinse hält erfreulicherweise an. Wir empfehlen die Rechnung 96 vorbehaltlos zur Annahme, auch wenn ein leicht ungutes Gefühl zurückbleibt, denn der Verlustvortrag beträgt bereits 238 Mio Franken, was einem Bauvolumen von 476 Einfamilienhäusern zum Preis von Fr. 500'000.- entspricht. Nur durch Zufall stiessen wir auf eine fast unbedeutende Mehrkostenposition, die in der Jahresrechnung 96 mit Fr. 5'000.- ausgewiesen wird. Bei der Detailkontrolle entpuppte sich dieser Betrag als Leasingzins, eine Art Mietzins für das Leasen einer Telefonzentrale. Diese Telefonzentrale wurde mit einem für die Stadt sehr ungünstigen Vertrag geleast. Wir hoffen, dass es sich dabei um einen Einzelfall handelt. Wir verlangen vom Gemeinderat, dass er für den Abschluss neuer Leasingverträge eine für die gesamte Stadtverwaltung gültige Weisung erlässt. Der Sparwille und die Identifikation mit dem Leistungserbringer Stadt Bern ist wahrscheinlich nach wie vor nicht in alle Winkel der Verwaltung gedrungen, und gewisse Kreise werden die Stadt weiterhin als Milchkuh betrachten. Die Stadt Bern kann über kurz oder lang nicht mehr alle bisherigen vielfältigen und teilweise überflüssigen Aufgaben erfüllen. Weitere Privatisierungen und die Aufgabe nicht verlangter Dienstleistungen werden diskutiert werden müssen. Von den einzelnen Direktionen erhielten wir befriedigende Auskünfte. Generell erscheint es uns fragwürdig, wie gewisse Kaderstellen besetzt worden sind: für x tausende Franken inseriert oder eine Stellenvermittlungsfirma engagiert, die nebst den Inseratekosten noch eine saftige Provision verrechnete. Woran liegt es, dass unsere Wirtschaft nicht in Fahrt kommt? Am Identifikationsleerlauf der Gesellschaft, an dem die Politik nicht unschuldig ist? Wie soll es weitergehen? Es wird abgeklärt, und es werden Kommissionen gebildet. Sparmöglichkeiten sind nicht populär und Mehreinnahmen noch weniger. Die Finanzen der Stadt Bern müssen mittel- bis langfristig ins Lot gebracht werden. Dazu nützen uns Kommissionen nichts, es braucht Entscheide, die vielleicht unpopulär sind. Wir hoffen, dass die nächste Jahresrechnung besser abschliesst. Die eingeleiteten Bestrebungen betreffend die Wochenaufenthalter sind sehr erfreulich. Die Abwanderung muss gestoppt werden. Bern ist attraktiv. Wir stimmen der Jahresrechnung zu.

Einzelvotum

Jean-Daniel Flückiger (EDU) findet, der politische Wille zur Sanierung der Stadtfinanzen fehle. Man spricht davon, man schreibt darüber. Die Sanierung der Finanzen der Stadt Bern ist eine akademische Übung. Man träumt davon. Defizite, Passivzinsen und Schuldenberg steigen. Unsere Situation ist nicht rosig. Er kann die Rechnung nicht genehmigen.

Finanzdirektorin Therese Frösch: Viele Äusserungen von heute Abend werden uns auch bei der Budgetdebatte begleiten. Die Finanzdirektorin dankt der FIKO, die sich sehr bemüht und alles genau geprüft hat, und für den sehr guten Kontakt der Delegation der FIKO zur Finanzdirektion. Die Aussage von Thomas Fuchs, dass Bern nicht nur Zentrumslasten wahrnehmen muss, sondern auch Zentrumsvorteile hat, freut die Finanzdirektorin sehr. Auch dies ist wichtig für die Budgetdebatte. Die Stadt Bern muss auch Familien und dem Mittelstand eine Zukunft bieten können. Die Finanzdirektorin berichtigt, die Abschreibungsdauer betrage nicht 10 Jahre, sondern der Abschreibungssatz betrage 10% des Restwerts (nicht linear vom Anschaffungswert). Theoretisch dauert es ca. 30 Jahre bis eine Investition auf Null abgeschrieben ist. Ausnahmegewilligungen sind nur unter ganz bestimmten Bedingungen möglich. Seit Einführung des NRM und der Verordnung über das neue Finanzhaushaltsgesetz für die Gemeinden (1992) belasten die Abschreibungsvorschriften die Rechnung jedes Jahr zusätzlich mit 16 - 17 Mio Franken.

Beschluss

Der Stadtrat genehmigt die Gemeinderechnung für das Jahr 1996 und die Nachkredite zur Laufenden Rechnung der Verwaltungsdirektionen im Gesamtbetrag von Fr. 14'708'810.92 und der Sonderrechnungen im Gesamtbetrag von Fr. 20'294'378.95 mit 64 Ja- zu 1 Nein-Stimme.

Die Sitzung wird um 19.15 Uhr unterbrochen.

Im Namen des Stadtrats:

Der Präsident: *Martin Frick*

Die Protokollführerin: *Jeannette Steiner*