

Genehmigt am 2. Mai 2002

Protokoll Nr. 8

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

Vorsitzende:

Präsidentin Annemarie Sancar-Flückiger

Anwesend:

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

Entschuldigt:

Markus Blatter	Rudolf Keller	Heinz Rub
Verena Furrer-Lehmann	Peter Künzler	Sabine Schärer
Guglielmo Grossi	Annemarie Lehmann	Beat Schori
Rolf Häberli	Corinne Mathieu	

Vertretung des Gemeinderats:

Edith Olibet
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Kurt Wasserfallen

Ratssekretariat:

Jürg Stampfli

Stadtkanzlei:

Irène Maeder van Stuijvenberg

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

16 Dringliche Interpellation Ursula Rudin-Vonwil (GFL): Öffentliche Umweltberatung

Antrag Nr. 21

Per Ende Januar wird das Ökozentrum Bern geschlossen. Dies, obwohl der Stadtrat sich gegen die Streichung des städtischen Beitrags ausgesprochen und Fr. 65 000.00 ins Budget 2002 aufgenommen hat. Mit der Schliessung des Ökozentrums endet auch die Zeit der öffentlichen Umweltberatung, die sich als grosses Bedürfnis der Stadtberner Bevölkerung erwies und rege benutzt wurde. Ohne Nachfolge- bzw. Ersatzregelung wird in Bern ab Januar keine öffentliche Umweltberatung, mehr angeboten. Das Angebot wird ganz fehlen. Die Gemeinde trägt jedoch weiterhin eine Verantwortung, die sie wahrnehmen muss. Schliesslich betreibt sie ein eigenes Amt (AfUL), welches für Umweltfragen zuständig ist. Es stellen sich deshalb folgende dringenden Fragen:

1. Wie gedenkt der Gemeinderat die öffentliche Umweltberatung auch in Zukunft sicherzustellen?
2. Wird die öffentliche Umweltberatung in Zukunft vom AfUL oder allenfalls einer anderen Verwaltungseinheit wahrgenommen? Mit welchen finanziellen und personellen Konsequenzen?
3. Ist ein nahtloser Übergang vom Ökozentrum zur Nachfolgerin sichergestellt? Ist insbesondere gewährleistet, dass vorhandene Dokumentationen, Unterlagen und Fachliteratur der öffentlichen Umweltberatung von der allfälligen Nachfolgerin übernommen und weiter benutzt wird?
4. Richtet die Stadt bzw. das AfUL ein „Umwelttelefon“ ein? Wenn Nein, weshalb nicht?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Schliessung des Ökozentrums erfolgt per Ende Januar 2002. Noch ist nichts über die Nachfolge und Übernahme der öffentlichen Umweltberatung bekannt. Es ist dringender Handlungsbedarf angesagt.

Bern, 24. Januar 2002

Direktorin BUI *Edith Olibet* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: Der Gemeinderat bedauert grundsätzlich die Schliessung des Ökozentrums Bern, konnte doch seinerzeit dank dem Beitrag der Stadt die Beratung gestartet werden. Er anerkennt, dass mit dieser Dienstleistung ein wichtiger Beitrag zum Umweltbewusstsein und zum umweltgerechten Verhalten der Bevölkerung geleistet wurde. Gemäss der Statistik des Ökozentrums wurde zu folgenden Themen Auskunft gegeben: Baubiologie, Abfall/Recycling, Garten/Balkon, Ernährung und Umwelt, Sonstiges, Bekleidung, Freizeit/Fest, Wasser/Wassersparen, Waschen/Putzen, Energie/Energiesparen, Haushaltgeräte, Büro/Betriebsökologie, Luft/Lärm. Der grösste Teil der Fragen betraf die Themen Baubiologie, Abfall und Chemie im Haushalt. Zu Frage 1: Einerseits besteht bei der Bevölkerung offensichtlich ein Bedürfnis für eine solche Dienstleistung, andererseits ist das Gemeinwesen daran interessiert, das Umweltbewusstsein zu fördern. Deshalb beabsichtigt der Gemeinderat, die Umweltberatung weiterzuführen. In welchem Umfang und bei welchem Standard dies möglich sein wird, hängt von den zur Verfügung gestellten Mitteln ab. Als zuständige Dienststelle sieht der Gemeinderat grundsätzlich das Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkon-

trolle (AfUL) vor. Mit dem vorhandenen Wissen kann dieses Amt zu folgenden Bereichen beraten: - Chemie im Haushalt (Waschen/Putzen, Wohngifte, Malen, Bekleidung, Freizeit/Fest, Wasser/Wassersparen, Ernährung und Umwelt, Garten/Balkon etc.) - Büro und Betriebsökologie - Luftqualität – Lärm.

Fragen zu den übrigen Themen, insbesondere der viel nachgefragten Baubiologie, können indessen nicht ohne zusätzliche Ressourcen bearbeitet werden. Es wäre ein Verweisen an folgende Stellen möglich: - Baubiologie: Hinweise auf diverse andere Stellen - Abfall/Recycling, Kompost: Fachstelle Entsorgung beim Strasseninspektorat (SIB) - Energie/Energiesparen: Regionale Energieberatung - Haushaltgeräte: SWB, Stiftung für Konsumentenschutz.

Die städtische Energiefachstelle ist für energetische Belange der Stadt zuständig (Label Energiestadt, Energiesparen, erneuerbare Energien) und steht deshalb der Bevölkerung für Beratung nicht zur Verfügung. Es wird jedoch erwogen, diese Stelle dem AfUL anzugliedern. In diesem Zusammenhang wird auch das Pflichtenheft zu überarbeiten sein.

Zu Frage 2: Als Umweltfachstelle der Stadt soll primär das AfUL alle die Umwelt betreffenden Fragen entgegennehmen und in den oben aufgeführten Bereichen auch selber bearbeiten. Vorausgesetzt die Auskunftspflicht wird – anders als beim Ökozentrum – auf die Stadt beschränkt und vorbehaltlich der Ergänzung der bestehenden Infrastruktur sollten sowohl für das AfUL wie auch für das SIB die vorhandenen personellen Ressourcen zur Gewährleistung eines nahtlosen Übergangs der Aufgabe vorerst genügen. Damit eine rationelle und bedürfnisgerechte Dienstleistung erbracht werden kann, sind folgende Anpassungen nötig:

- Anschluss der Mitarbeitenden ans PC-Netzwerk,
- Aktualisierung der Ökologie-Dokumentation und deren Gewährleistung,
- kontinuierliche Bewirtschaftung des Internetportals,
- Kommunikation des Angebots nach aussen.

Für den Start dieses vergleichsweise eingeschränkten Angebots – Verzicht auf das Bedienen der Region, keine eigene Beratung im Bereich Baubiologie, zeitliche Verzögerung der Antworten – ist mit einem Aufwand für Einrichtungen (siehe oben) von rund Fr. 30 000.00 zu rechnen und mit Betriebskosten von ca. Fr. 7 000.00 pro Jahr. Soll jedoch die Dienstleistung entsprechend der Absicht des Gemeinderats zwar auf die Stadt beschränkt jedoch qualitativ und quantitativ auf dem Standard erfolgen, den das Ökozentrum hatte, bedingt dies eine personelle Erweiterung und den Zuspruch der nötigen finanziellen Mittel durch Umlagerung von Kapazitäten.

Zu Frage 3: Ja. Das AfUL hat dem Ökozentrum zahlreiche notwendige Dokumentationen und Unterlagen sowie Fachliteratur abgekauft um unverzüglich, in beschränktem Umfang mit der Arbeit weiterzufahren. Wenn der vom Ökozentrum gewährleistete Standard gehalten werden soll, müssen dem AfUL die für die zusätzliche Aufgabe nötigen Mittel zugesprochen werden. Die anderen, oben genannten Auskunftstellen bestehen bereits.

Zu Frage 4: Ja. Das AfUL nimmt während den Servicezeiten Fragen aus der Stadtbevölkerung entgegen. Für Fragen, die nicht in die Zuständigkeit des AfUL fallen, wird an kompetente Partner und Partnerinnen verwiesen. Das AfUL wird jedoch mit dem bestehenden Personalbestand in der Regel nicht in der Lage sein, unverzüglich am Telefon zu antworten oder schriftliche Auskünfte postwendend zu erteilen. Die in der Sache kompetenten Personen sind vorrangig mit ihren ordentlichen Arbeiten gemäss bestehendem Pflichtenheft belegt. Ziel ist indessen, die Anfragen innerhalb einer Woche zu erledigen. Die Webseite des AfUL wird angepasst, so dass Fragen auch per E-Mail deponiert werden können.

Bern, 20. Februar 2002

Interpellantin *Ursula Rudin-Vonwil* (GFL): Ich möchte dem Gemeinderat für seine positive Antwort danken. Ich freue mich wirklich über die Bemühungen für die Weiterführung der Um

weltberatung und dass der Gemeinderat das Bedürfnis der Bevölkerung für einen solchen Service sieht und dieses Anliegen durch die Weiterführung der Beratung unterstützt. Ich bin überzeugt, dass das AfUL die richtige Stelle dafür ist. Die Stelle hat den Umweltschutz als ganzes zum Ziel. Zudem ist sie nicht gezwungen nach rein wirtschaftlichen Kriterien zu handeln. Das oberste Ziel beim AfUL ist der Umweltschutz. Ich möchte noch ein paar Bemerkungen zur Umweltberatung machen: Damit die gesamte Berner Bevölkerung auch weiss, dass die Stadt Bern die öffentliche Umweltberatung übernimmt sollte eine Informationskampagne gestartet werden. Dabei sollten die Telefonnummer und die E-Mail-Adresse bekannt gemacht werden, die für Beratungen angerufen respektive angeschrieben werden muss. Eine Information in Form einer Bekanntmachung im Anzeiger wäre meiner Meinung nach nicht ausreichend. Es müsste beispielsweise im Tram dafür geworben werden. Dies damit das Bedürfnis nach Beratung, welches sich in den letzten Jahren deutlich manifestiert hat, nicht einschläft. Die Fragenden sollten unter einer Telefonnummer Informationen einholen können. Diese Nummer sollte direkt dem AfUL angegliedert sein, damit die Fragenden nicht an andere Ämter verwiesen werden müssen. Ich denke hier besonders an die Fragen bezüglich Abfall und Recycling sowie Energiesparen im Haushalt und in den Dienstleistungsbetrieben. Das AfUL soll die dazu benötigten Informationen bei den zuständigen Ämtern holen und sich dazu auch kritische Überlegungen machen. Das Wichtigste für mich ist, dass man nicht nur einfach einzelne Informationen abgibt, sondern dass die Gesamtheit des Umweltschutzes immer Priorität hat und in die Beratungen einfließt. Der Standard und der Umfang der Beratung hängt von den zur Verfügung stehenden Mitteln ab. Der Stadtrat hat während der letzten Budgetberatung für die Umweltberatung einen Kredit gesprochen. Dieser Betrag ist höher, als der Betrag der vorhin von Edith Olibet genannt wurde. Ich bin der Meinung, dass diese Mittel sowohl für die Beratung als auch für die Informationskampagne verwendet werden sollten. Ich hoffe, dass die Informationskampagne möglichst bald gestartet werden kann und dass der Übergang der Beratung ans AfUL demnächst erfolgt.

Direktorin BUI *Edith Olibet*: Die Stadt Bern hat alles Interesse an Umweltgerechtem Verhalten der Bevölkerung. Umweltgerechtes Verhalten lohnt sich, weil so schwierige und teure Wiederinstandstellungsarbeiten vermieden werden können. Es ist klar, dass die neue Stelle möglichst breit bekannt gemacht werden muss. Bis die Energiefachstelle auch im AfUL angegliedert ist, muss entschieden werden, wie viele Mittel dazu zur Verfügung stehen. Bis dies der Fall ist, bleiben die Beratungen leider dezentral an den vorher genannten verschiedenen Institutionen hängen.

Die Interpellantin ist mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden.

7 Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern; Teilrevision

Antrag Nr. 190

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Teilrevision des Reglements vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern.
2. Er beschliesst unter Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Artikel 37 Buchstabe a der Gemeindeordnung folgende Änderungen am Gebührenreglement:
 - a. Artikel 8 Absatz 1 (neu)
 - b. Anhang III: Ziffern 3 – 3.4.1 sowie Ziffer 4.2.7.3.2 (aufheben)

- c. Anhang VI: Ziffer 1.1 (ändern), Ziffer 1.1.1.2 (ergänzen), Ziffern 1.1.1.4 + 1.1.1.6 (aufheben und neu), Ziffer 1.1.1.7 (aufheben) Ziffer 1.1.2.2 (ergänzen), Ziffern 1.1.2.4 – 1.1.2.7 (aufheben und neu), Ziffer 1.1.3.1 – 1.1.3.8 (aufheben und neu), Ziffern 1.1.3.9 – 1.1.3.12 (neu), Ziffern 4 ff. und 5 ff. (neu).
 - d. Anhang VIII: Ziffern 2 – 3.1.3 (aufheben).
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des revidierten Gebührenreglements.

Antrag GPK: Anhang VI Ziffer 1.1.3.8, neu:

Mobilfunkantennen und dergleichen 150.00 bis 20 000.00.

GPK-Präsident *Rudolph Schweizer* (SVP) begründet den Antrag wie folgt: Aus Gründen der Transparenz müssen die alten Direktionsbezeichnungen an die neuen angepasst werden. Eine generelle redaktionelle Anpassung des Gebührenreglements an die heute gültigen Verwaltungsstrukturen wird die Arbeitsgruppe Rechtsetzung zusammen mit der Stadtkanzlei und dem Ratssekretariat zu einem späteren Zeitpunkt vornehmen. Der Vortrag beinhaltet einerseits eine Ergänzung respektive Präzisierung des Artikels 8 des Reglements und andererseits diverse Anpassungen in den Anhängen III (Polizeidirektion) und VI (Planungs- und Baudirektion) sowie formale Änderungen in Folge der Reorganisation der Stadtverwaltung. Teilweise sind redaktionelle Änderungen oder geringfügige Tarifierungsanpassungen vorzunehmen. Einzelne neue Gebühren sind aufgrund von veränderten Sachverhalten wieder aufgenommen worden. Diese Änderungen waren in der GPK gesamthaft unbestritten. Die vorliegenden Änderungen respektive die Anpassungen der Gebühren richten sich nach dem Grundsatz, dass die Gebühren grundsätzlich den Verwaltungsaufwand decken müssen. Dennoch sollen sie verhältnismässig und marktkonform sein. Vermehrt sollen Rahmentarife eingesetzt werden, was durch die GPK unterstützt wird. Dies gibt dem Gemeinderat mehr Spielraum und der Stadtrat muss so nicht jedes Mal über eine Teilrevision befinden. Für die GPK ist es ein Anliegen, die politisch unbestrittenen Anpassungen möglichst bald in Kraft zu setzen, damit für die Stadt kein all zu grosser Einnahmeausfall resultiert. Alle vorliegenden Änderungen sind mit Ausnahme des Antrages der GPK, der heute ausgeteilt wurde, unbestritten. Beim ausgeteilten Antrag der GPK zum Anhang VI hat sich in Ziffer 1.1.3.8 ein Computer bedingter Fehler eingeschlichen. Die Rahmengebühr für Mobilfunkantennen und dergleichen wurde darin fix mit Fr. 150.00 aufgeführt. Die Absicht der Direktion PVT war, die Gebühr mit Fr. 150.00 bis Fr. 10 000.00 zu veranschlagen, je nach dem wo der Standort der Antenne geplant ist. Die GPK hat nach eingehender Diskussion einstimmig beschlossen die Gebühr im Antrag von Fr. 150.00 bis Fr. 20 000.00 zu erhöhen und festzulegen, da es sich hier um Konzessionen für Sondernutzungen handelt. Dies erlaubt dem Gemeinderat die Gebühr mit den gesuchstellenden Netzbetreibern auszuhandeln. Auch Private legen solche Gebühren in ähnlichem Rahmen fest. Daher schlagen wir diese Erhöhung um Fr. 10 000.00 auf Fr. 20 000.00 vor, damit gewisse Netzbetreiber nicht auf die Idee kommen alle Antennen auf Stadtgebiet zu bauen, weil es bei Privaten teurer ist. Damit hat der Gemeinderat die Möglichkeit, die Gebühren nach einem ortsüblichen Tarif auszuhandeln. Die GPK empfiehlt dem Stadtrat einstimmig, diesen Antrag anzunehmen.

Beschluss

Der Antrag der GPK Ziffer 1 bis 3 wird mit 60 Stimmen einstimmig gutgeheissen.

8 Kanäle Wankdorf-Aare; Nachkredit

Antrag Nr. 204

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Kanäle Wankdorf–Aare; Nachkredit.
2. Für nicht teuerungsbedingte Mehrkosten bei der Realisierung des Projekts Kanäle Wankdorf–Aare bewilligt der Stadtrat zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 851.501.065.0, einen Nachkredit von Fr. 790 000.00.
3. Der Nachkredit für die teuerungsbedingten Mehrkosten ist mit der Kreditabrechnung zu beantragen.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Für die GPK spricht *Barbara Mühlheim* (SP): Dieses Geschäft birgt wenig politische Brisanz und ist eher technischer Natur. In Zukunft werden wir keine solchen Geschäfte mehr zu beraten haben, wenn die SWB in voller Vollzugsform ausgelagert ist. Im Jahr 1995 hat das Volk einen Kredit von 33 Mio Franken angenommen um Speicherkanäle zu bauen. Speicherkanäle haben zwei Funktionen: 1. Bei massiven Regengüssen das Schmutzwasser zurückzuhalten um die ARA nicht zu überlasten und 2. bei Hochwasser das anfallende Wasser zu speichern, damit es nicht in die Keller zurückfliesst. Die ersten zwei Jahre des Baus gingen ohne Probleme vonstatten. Man machte genaue geologische Abklärungen, weil man wusste, dass sich die Kanäle unterhalb des Grundwasserspiegels befinden müssen. Nach zwei Jahren tauchten die ersten Probleme auf. Diese waren relativ verschiedener Art. Primär ging es darum, dass die vertikalen und horizontalen Kanäle nicht bei allen vier Teilen ohne Probleme zusammengeführt werden konnten. Das Problem waren die verschiedenen auf kleinstem Raum wechselnden geologischen Schichten. Mit verschiedenen Techniken wurde versucht dieses Problem zu lösen. Schnell wurde allen Beteiligten bewusst, dass dies teuer würde und dass die vorhandenen finanziellen Reserven nicht ausreichen würden, um die zusätzlich benötigten Abklärungen und Arbeiten aufzufangen. Der Gemeinderat hat nach Artikel 140 der GO klar entschlossen zuerst die wichtigsten unaufschiebbaren Verpflichtungen sofort zu vollziehen. Die entsprechenden Kanäle wurden angeschlossen. Die Kanäle für welche die Mittel nicht reichten wurden aufgeschoben um beim Stadtrat einen Nachkredit zu beantragen. Die Höhe des Nachkredits ist inzwischen klar. Gesamthaft wird der schon bewilligte Kredit um Fr. 790 000.00 überzogen. Die GPK beantragt einstimmig diesen Nachkredit in Höhe von Fr. 790 000.00 zu sprechen. Dieser Nachkredit läuft über eine separate Rechnung und wird nicht in die normale Gemeinderechnung einfließen, weil das Wasser eine eigenständige Rechnung hat. Ich bitte, diesem Geschäft zuzustimmen.

Beschluss

Der Antrag der GPK Ziffern 1 bis 4 wird mit 50 Stimmen ohne Gegenstimme für gut geheissen.

9 Interfraktionelle Motion Planungs- und Verkehrskommission (PVK) (Ueli Stückelberger, GFL): Zonenkonforme Lösung für den Zirkusplatz!

Antrag Nr. 283

Der Zirkusplatz auf der Vorderen Allmend hat eine lange umstrittene Geschichte: So beschloss der Stadtrat anlässlich der Sitzung vom 26. November 1998 mit grosser Mehrheit,

dass der Zirkusplatz bis Ende 2008 als begrünter bzw. als mit Pflanzenwuchs bedeckte Fläche, z.B. Schotterrasen, derart herzurichten sei, dass eine Benützung für Zirkusse, Ausstellungen und dergleichen sowie als Carabstellplatz bei Grossanlässen weiterhin gewährleistet bleibt. Dem Stadtrat sei bis Ende 2006 eine entsprechende Kreditvorlage zu unterbreiten.

Anschliessend verlegte das Tiefbauamt ohne im Besitz einer Baubewilligung zu sein Infrastrukturanlagen (Abwasser-, Wasser- und Stromleitungen). Mit Verwaltungsgerichtsentscheid wurde die Stadt für ihr Vorgehen kritisiert und angewiesen, ein (nachträgliches) Baubewilligungsverfahren einzuleiten.

Mit Eingabe vom 13. Juli 2000 reichte schliesslich das Tiefbauamt ein Baubewilligungsgesuch ein und stellte gleichzeitig ein entsprechendes Ausnahmegesuch.

An der heutigen Sitzung der stadträtlichen Planungs- und Verkehrskommission (PVK) löste dieses Vorgehen mit dem eingereichten Ausnahmegesuch überall Erstaunen aus, wurde doch seitens der zuständigen städtischen Stellen bis jetzt immer der Standpunkt vertreten, der Bau der erwähnten Infrastrukturanlagen sei zonenkonform und erfordere keine Ausnahmegewilligung. Dass hingegen die Zirkusse am vorgesehenen Standort auftreten sollen, bleibt in der PVK unbestritten.

Die PVK ist aber der Meinung, dass für den Standort des Zirkusplatzes nur zonenkonforme Gesuche bewilligt werden können. Das Bewilligen der für den Zirkusplatz notwendigen Infrastrukturanlagen mit Ausnahmegesuchen ist problematisch und führt zu langen zeit- und kostenintensiven Rechtsstreitigkeiten. Die PVK strebt juristisch korrekte Lösungen an.

Die PVK wies deshalb das entsprechende Ausnahmegesuch der Stadt zurück und schlägt ein anderes Vorgehen vor:

So bitten die Unterzeichnenden den Gemeinderat,

- entweder das Baugesuch betreffend die für den Zirkusplatz notwendigen Infrastrukturanlagen so abzufassen, dass keine Ausnahme notwendig ist,
- oder dem Stadtrat betreffend den Zirkusplatz eine Planungsvorlage (Zonenplan) vorzulegen, in dem in Umsetzung des Stadtratsbeschlusses vom 26. November 1998 die Nutzung (Zirkusse) klar geregelt wird.

Bern, 19. Oktober 2000

Antwort des Gemeinderats

Mit einer baupolizeilichen Anzeige beim Regierungsstatthalter I von Bern verlangte der Verein "Bern bleibt grün" am 7. Januar 1999, die vorgesehene bauliche Neugestaltung des südwestlichen Teils der Hinteren Allmend sowie die für dieses Areal beschlossene Nutzungsänderung (Zirkusplatz) seien baubewilligungspflichtig zu erklären. Am 5. März 1999 verfügte der Regierungsstatthalter, für die Neugestaltung der Fläche im vorgesehenen Umfang als Zirkusplatz bedürfe es keiner Baubewilligung. Der Verein "Bern bleibt grün" focht diesen Entscheid am 7. April 1999 mit Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVED) an.

Der beantragte Erlass vorsorglicher Massnahmen (Einstellung der Bauarbeiten, Benützungsverbot bis zum Erlass eines Endurteils) wurde am 22. April 1999 abgelehnt; in der Hauptsache jedoch hiess die BVED die Beschwerde von "Bern bleibt grün" am 12. Juli 1999 gut und verfügte die sofortige Einstellung der Bauarbeiten für die Bereitstellung des Zirkusplatzes. Zu diesem Zeitpunkt waren die Bauarbeiten gemäss dem vom Stadtrat am 26. November 1998 genehmigten Projekt im Wesentlichen bereits abgeschlossen. Aus grundsätzlichen Erwägungen rekurrierte die Stadt trotzdem beim Verwaltungsgericht gegen den erstinstanzlichen Entscheid. Am 28. September 1999 wies das Verwaltungsgericht die Beschwerde jedoch ab.

Für die bereits weitgehend ausgeführten Infrastrukturanlagen gemäss dem vom Stadtrat im November 1998 genehmigten Projekt und Baukreditantrag wurde in der Folge gestützt auf das Verwaltungsgerichtsurteil am 30. November 1999 das Baubewilligungsverfahren eingeleitet. Gegen das Baugesuch gingen Einsprachen von "Bern bleibt grün" und "Nordquartier zum Läbe" ein, in welchen der Bauabschlag verlangt wurde. Als Begründung wurde aufgeführt, das fragliche Gebiet liege vollumfänglich in der Grünzone, weshalb das Bauvorhaben nach Artikel 79 Absatz 2 des kantonalen Baugesetzes und Artikel 15 der Vorschriften zum Nutzungszoneplan der Stadt Bern nicht zulässig sei. Weiter werde mit dem Baugesuch nicht die Bewilligung der hauptsächlichen Nutzung des Zirkusplatzes als Parkplatz beantragt, obwohl die Parkierung weiterhin ausgeübt werde und zumindest für Cars auch nach der für später vorgesehenen Begrünung der Fläche weitergeführt werden solle.

Die Stadt ihrerseits machte in der Stellungnahme zu den Einsprachen gegenüber dem Regierungsrat geltend, das Baugesuch umfasse lediglich die Erstellung der Werkleitungen, welche unbedingt nötig seien, um die fragliche Parzelle als *Zirkusplatz* und *Messegelände* nutzen zu können. Ohne die im Baugesuch enthaltenen Infrastrukturanlagen wäre es nicht mehr möglich, auf der Allmend den grossen Zirkussen Gastrecht zu gewähren und Ausstellungen, insbesondere der BEA bern expo, optimale Voraussetzungen zu bieten.

Auf Anweisung des Bauinspektors ergänzte das Tiefbauamt am 11. August 2000 das Baugesuch mit einem Ausnahmegesuch, welches am 19. Oktober 2000 der Planungs- und Verkehrskommission vorgelegt wurde. Die PVK beschloss jedoch, auf das Gesuch nicht einzutreten; stattdessen wurde die vorliegende, von zehn Kommissionsmitgliedern unterzeichnete Motion eingereicht, die verlangt, entweder das Baugesuch so zu gestalten, dass es ohne beschwerdenträchtige Ausnahme bewilligt werden könne, oder aber für den Zirkusplatz ein Umzonungsverfahren einzuleiten.

Mit dem Baukreditbeschluss vom 26. November 1998 für die Infrastrukturanlagen hat der Stadtrat dem Gemeinderat auch den Auftrag erteilt, bis Ende 2008 den neuen Zirkusplatz als begrünte beziehungsweise mit Pflanzenwuchs bedeckte Fläche (z.B. Schotterrasen) so herzurichten, dass eine Benützung für Zirkusse, Ausstellungen und dergleichen sowie als Car-Abstellplatz bei Grossanlässen weiterhin gewährleistet bleibe. Dazu ist dem Stadtrat bis Ende 2006 eine entsprechende Kreditvorlage zu unterbreiten.

Gestützt auf diesen Beschluss und auf die Motionsforderung wurde das Baugesuch so abgefasst, dass keine Ausnahme mehr erforderlich ist. Das Bauinspektorat beantragte in der Folge am 14. September 2001 dem Regierungsrat, für die bereits erstellten Infrastrukturanlagen eine bis Ende 2008 befristete Bewilligung zu erteilen. Der Regierungsrat hat diese Bewilligung in der Zwischenzeit mündlich zugesichert; formell erteilt wurde sie noch nicht.

Der Gemeinderat stellt fest, dass die eine der beiden alternativ genannten Motionsforderungen erfüllt ist. Da in den bisherigen Verfahren auch nie ein Benützungsverbot erlassen wurde, kann der Zirkusplatz bis Ende 2008 im heutigen Zustand genutzt werden. Für die Zeit darüber hinaus wird der Gemeinderat dem Stadtrat rechtzeitig die nötigen Anträge stellen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Der Motionär *Ueli Stückelberger* (GFL): Uns in der PVK war es ein Anliegen, dass in diesem politisch heiklen Gebiet der Allmend eine saubere Lösung getroffen wird. Der Auslöser der Motion war ein Ausnahmegesuch. Uns war es wichtig festzuhalten, dass wir in diesem Gebiet keine Ausnahmen bewilligen wollen. Wir wollen eine klare rechtliche Lösung. Entweder

bringt man ein Gesuch, welches keine Ausnahmegewilligungen benötigt oder die Zone wird entsprechend umgeändert. Wir sind froh, dass der Gemeinderat dies auch so sieht und die Motion für erheblich erklärt. Wir sind auch mit dem Prüfungsbericht zufrieden.

Beschluss

Die Motion wird mit 53 Stimmen einstimmig gut geheissen und als erfüllt abgeschrieben.

10 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP / Michael Jordi, GB / Ueli Stückelberger, GFL): Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil!

Antrag Nr. 260

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage (Umsetzungsprogramm) zu unterbreiten, die zeitlich gestaffelt bis Ende 2010 in jedem der Stadtteile 2 bis 6 die Schaffung eines zusätzlichen, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreiten Platzes zum Gegenstand hat.

Bei der Auswahl des jeweiligen Platzes pro Quartier sind folgende Kriterien massgebend:

1. Der im jeweiligen Stadtteil ausgewählte Platz oder öffentliche Strassenraum muss für die Quartierbevölkerung betreffend Verbesserung der Lebensqualität durch die Befreiung vom MIV zu einem möglichst hohen Nutzen führen.
2. Im jeweiligen Stadtteil muss ein möglichst zentral gelegener Platz oder öffentlicher Strassenraum ausgewählt werden, dessen heutiges Verkehrsaufkommen die Lebensqualität der Quartierbevölkerung stark beeinträchtigt.
3. Die Entlastung eines Platzes vom Verkehr darf nicht zu Lasten der umliegenden Wohngebiete gehen.

Es sind einfache, zweckmässige und kostengünstige Lösungen zu präsentieren. Die Stadt reicht beim Kanton und beim Bund ein Gesuch um Mitfinanzierung der Umgestaltung der fünf Plätze aus Treibstoffzollgeldern ein.

Begründung:

In den nächsten Jahren sind im Bereich der Innenstadt zahlreiche Umgestaltungen und Aufwertungen von Plätzen geplant. Diese Plätze sollen weitgehend autofrei oder verkehrsarm werden und erhalten damit ihre ursprüngliche Funktion als Orte der Begegnung wieder. Dies ist ein dringender und notwendiger Schritt hin zu einer wohnlicheren und lebenswerteren Stadt. Zudem wird das Zentrum auch als Einkaufs- und Vergnügungsort für auswärtige Besucherinnen und Besucher attraktiver. Diese Entwicklung ist sehr zu begrüßen.

Allerdings wohnt nur ein Bruchteil der Stadtbevölkerung in der Berner Innenstadt. Die meisten Bewohnerinnen und Bewohner Berns leben in den Stadtteilen 2 - 6. Sie leiden unter dem übermässigen Durchgangsverkehr, und dieser ist mit ein Grund dafür, dass die Zahl der Stadtberner Einwohnerinnen und Einwohner in den letzten vier Jahrzehnten von 167 000 auf noch rund 127 000 zurückgegangen ist. Diese Menschen sind der Stadt auch als Steuerzahlerinnen und Steuerzahler verloren gegangen. Sie leben heute vielfach in der Agglomeration und kehren zur Arbeit und für das Freizeitvergnügen als Pendlerinnen und Pendler in die Stadt zurück. Der urbane Raum hat für diese Menschen in jeder Beziehung seine Anziehungskraft bewahrt. Untersuchungen zeigen, dass viele Menschen in der Agglomeration damit liebäugeln, in der Kernstadt zu leben. Auf viele Gründe, die gegen die Rückkehr in die Städte sprechen, haben die Kernstädte nur wenig oder keinen Einfluss.

Andere negative Aspekte können jedoch durchaus beseitigt werden. Die Lebensqualität ist einer der ganz zentralen Punkte, auf den die Stadt einen wesentlichen Einfluss ausüben kann.

Die Schaffung von autofreien oder verkehrsarmen Plätzen in den Wohnquartieren mit der entsprechenden baulichen und verkehrstechnischen Umgestaltung ermöglicht ein aktives und attraktives Quartierleben und vermittelt ein urbanes Lebensgefühl der Zusammengehörigkeit. Ein weitgehend vom Verkehr befreiter Platz pro Stadtteil führt zu dezentralen Identifikations- und Freizeitorten mit hohem Naherholungswert. Es ist eine Rückeroberung von städtischem Lebensraum, wenn auf solchen Plätzen angrenzende Restaurants Tische und Stühle aufstellen, am Samstag der Quartiermarkt seine Waren präsentiert und Kinder mitten unter den Erwachsenen gefahrlos heruntollen können.

Die Schaffung eines weitgehend vom Motorfahrzeugverkehr befreiten Platzes pro Wohnquartier ist eine lohnende Investition in die Zukunft unserer Stadt.

Bern, 23. August 2001

Antwort des Gemeinderats

Seit Jahren zielt die Politik des Gemeinderats auf die Erhaltung und Förderung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt ebenso wie der Wohn- und Lebensqualität in den Stadtquartieren. Diese Politik scheint langsam Früchte zu tragen. So konnte zum Beispiel die Bevölkerungszahl der Stadt in den letzten Jahren stabilisiert werden. Der Gemeinderat hat deshalb die Absicht, die bisherige Politik konsequent fortzuführen, mit Massnahmen in unterschiedlichsten Bereichen.

Bei der Aufwertung des öffentlichen Raums, vor allem bei der Neugestaltung von Plätzen, geht es nicht um die Frage, ob Massnahmen *entweder* in der Innenstadt *oder* in den Stadtquartieren wünschbar seien; sie sind es *sowohl* hier *als auch* dort. Wenn zurzeit eher Vorhaben in der Innenstadt im Vordergrund stehen, so ist dies eine Folge von Prioritäten, die der Gemeinderat aufgrund verschiedener Umstände so setzen *musste*. Dabei spielte eine Rolle, dass in der Innenstadt seit Jahren ein eigentlicher Realisierungsstau bei den Platzgestaltungen besteht und dass, wie beispielsweise beim Bahnhof, die Stadt den Realisierungszeitpunkt für bestimmte Vorhaben aufgrund dringender Sanierungsmassnahmen und Abhängigkeiten zu Vorhaben Dritter nicht frei wählen konnte.

Angesichts des äusserst engen finanziellen Spielraums können in den nächsten Jahren *neue* Bauvorhaben nur dann realisiert werden, wenn auf andere Vorhaben verzichtet wird, denen in der Finanzplanung erste Priorität eingeräumt worden ist. Der Gemeinderat verweist in diesem Zusammenhang auf den Finanzplan 2002 - 2005 vom 19. September 2001 (Seiten 10 / 11 und Anhang zur Investitionsplanung). Aufgrund der finanzpolitischen Zwänge mussten die Prioritäten bei allen Hoch- und Tiefbauvorhaben äusserst streng gesetzt und dabei auch Vorhaben in der Innenstadt wieder zurückgestuft (definitive Gestaltung Bärenplatz / Waisenhausplatz) oder an Bedingungen geknüpft werden, z.B. dass Dritte sich massgeblich an den Kosten beteiligen (Bundesplatz).

Dennoch unterstützt der Gemeinderat im Grundsatz das Anliegen der Motion. Zweckmässigerweise wird die Frage der "autofreien Piazza" im Rahmen der Quartierplanungen und der Richtpläne zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) bearbeitet. Aus diesem Verfahren heraus wurden für den Stadtteil 2 (Länggasse / Felsenau) die beiden Varianten zur Verkehrsberuhigung und -lenkung mit und ohne Neufeldtunnel entwickelt, wobei zwar keine "autofreie Piazza" vorgesehen ist, wohl aber verkehrsberuhigte Begegnungszonen, welche die gleiche Funktion erfüllen können. In den Stadtteilen 5 (Breitenrain / Lorraine) und 6 (Bümpliz / Beth

lehem) sind die Arbeiten an den Richtplänen MIV in Gang; anschliessend werden die Stadtteile 3 (Mattenhof / Weissenbühl) und 4 (Kirchenfeld / Schosshalde) folgen.

Da die Richtpläne MIV mit den Quartierorganisationen erarbeitet werden, ist es schwierig, die für eine Motionserfüllung geltenden Fristen einzuhalten. Zudem musste der Gemeinderat in der Vergangenheit mehrmals erfahren, wie problematisch es ist, Projekte zu erarbeiten, die dann – aus welchen Gründen auch immer – erst viel später oder überhaupt nicht realisiert werden können. Vor allem aber lässt sich der heutige Anspruch der Koordination von Bauvorhaben im öffentlichen Raum nur erfüllen, wenn bei der Erarbeitung von Vor- und Bauprojekten jeweils auf die aktuellen Bedürfnisse bezüglich Nutzung, Gestaltung, Verkehr und Werkleitungserneuerungen eingegangen werden kann.

Zusammengefasst unterstützt der Gemeinderat die Umsetzung des Grundanliegens der Motion im Rahmen der Quartierplanungen und der Richtpläne MIV. In diesen Verfahren sind die Fristen einer Motion aber nicht einzuhalten. Zudem hat sich die Bearbeitung von Projekten gewissermassen auf Vorrat mit relativ langen Zwischenphasen bis zur Realisierung als unzweckmässig erwiesen. Aus diesem Grund wird dem Stadtrat die Ablehnung der Motion beantragt.

Antrag

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

Die Motionärin *Ruth Rauch* (SP): Bis Ende 2010 soll in 5 Stadtteilen je ein Platz geschaffen werden, der vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreit ist. Fünf zentral gelegene Plätze sollen durch eine gute Gestaltung und durch die Befreiung vom MIV einen höheren Nutzen für die Lebensqualität der Quartierbevölkerung haben. Dies soll als Massnahme gegen die Abwanderung der Berner Bevölkerung geschehen. Der Gemeinderat will diese Motion nur als Postulat entgegennehmen und will den Bericht als Prüfungsbericht überweisen lassen. Die Hauptgründe des Gemeinderats fasse ich wie folgt zusammen: 1. Finanzen: Neue Bauvorhaben sind nach dem Gemeinderat können nur realisiert werden, wenn andere zurückgestellt werden. 2. Der Gemeinderat will keine Planung auf Vorrat. 3. Im Rahmen der Quartierpläne und der Richtpläne MIV wird das Anliegen berücksichtigt. Dies wird aber nach dem Gemeinderat viel langsamer geschehen, weil die Quartierbevölkerung mit einbezogen werden soll. 4. Bei Platzgestaltungen in der Stadt herrsche der eigentliche Planungsstau in der Innenstadt. Zu Punkt 1: Der Gemeinderat schreibt: „Beim äusserst engen finanziellen Spielraum können in den nächsten Jahren neue Bauvorhaben nur dann realisiert werden, wenn auf andere Vorhaben verzichtet wird.“ Dies ist für uns nachvollziehbar und weit gehend richtig. Trotzdem erachten wir dies als einäugige und ärgerliche Argumentation. Die Motion will, dass der Gemeinderat einfache und kostengünstige Lösungen präsentiert. Ich werde beim Lesen der Antwort des Gemeinderats die Befürchtung nicht los, dass die beiden Wörter „einfach“ und „kostengünstig“ Fremdwörter für den Gemeinderat sind. Wir fordern keine versilberten Plätze. Wir wollen einfache verkehrsbefreite Plätze, die zum Verweilen einladen und auf denen die vorhandenen Restaurants hinausstuhlen können. Zu Punkt 2: Wir sehen sehr wohl die Gefahren bei Planungen auf Vorrat. Wir verlangen keine Wettbewerbsausschreibungen in denen uns via Medien der Speck durchs Maul gezogen wird. Wir fordern pragmatische und lustvolle Lösungen. Zum Punkt 3: Wenn die mögliche Verzögerung tatsächlich in der partizipativen Planung liegen sollte, wäre dies noch verkraftbar. Die Baugeschichte in der Stadt Bern zeigt uns aber, dass der Grund der Verzögerungen relativ selten auf partizipative Planung zurückzuführen ist, sondern die Verlangsamung kommt durch Einsprachen zustande. Einfache kos

tengünstige Lösungen bis ins Jahr 2010 durchzuführen sollte aus unserer Sicht möglich sein und wir würden uns wünschen, dass dies nicht jenseits des Vorstellungsvermögens unserer Exekutive und von Baufachleuten in unserer Stadtverwaltung liegen würde. Zu Punkt 4: Wir finden, dass ein Realisierungsstau nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Quartieren besteht. Wir haben eine zu grosse Abwanderung aus der Stadt. Vergleichen wir uns mit modernen Siedlungen am Rande der Stadt stellen wir fest, dass viele davon eine Siedlungsgestaltung besitzen, die den Verkehr ausserhalb hält. Die Leute ziehen solche Siedlungen der Stadt vor und nehmen auch das notwendige Pendeln in die Stadt in Kauf. Bescheidene Investitionen tätigen, wo unsere Bevölkerung eine echte Verbesserung wahrnimmt müssen wir unterstützen. Wir wünschen dass der Gemeinderat mit seinen Leuten schwungvoll und kreativ darüber nachdenkt, welche Plätze in der Stadt Bern dazu geeignet wären, eine Piazza-Atmosphäre zu vermitteln. Aus diesen Gründen wollen wir den Vorstoss als Motion überweisen.

Der Motionär *Michael Jordi* (GB): Wir erachten den Prüfungsbericht des Gemeinderats als dürftig. Geprüft wurde nämlich nichts. Der einzige Leitfaden, den er sich bei der Antwort gegeben hat war, dass zuerst die Innenstadt an der Reihe sei und erst danach die Quartiere. Es ist zwar legitim Prioritäten zu setzen. Wenn der Gemeinderat aber heute sagt, er wolle bis ins Jahr 2010 keine zusätzlichen Verbesserungen des Lebensraumes in den Quartieren mit aufgewerteten verkehrsbefreiten Plätzen realisieren, erachten wir dies als planerisches Armutszeugnis. Aus der Antwort des Gemeinderats geht hervor, dass die Länggasse verkehrsberuhigt wird, so wie das die Quartierbevölkerung auch will und im Weiteren wird auf die Richtpläne verwiesen. Das Argument, dass die Zeit für eine partizipative Umsetzung der Motion nicht reiche greift ein bisschen zu kurz. Handelt es sich doch um 8 Jahre oder anders gesagt um 2 Legislaturperioden. Uns reicht es nicht, wenn der Gemeinderat den Handlungsbedarf erkennt, sondern wir wollen, dass auch wirklich gehandelt wird. Wir hatten nie irgendwelche Luxusgestaltungen der Plätze im Visier, sondern die Verkehrsführung und bauliche Massnahmen sollten Freiraum für die Aufwertung von Stadtplätzen bringen. In vielen planerischen Fragen droht die Stadt auseinanderzudriften. Was nicht vor der Haustüre liegt kümmert uns oft wenig. Das persönliche Lebensumfeld ist uns wichtig, was mir auch logisch erscheint. Aus diesen Gründen kann auch mit wenig Geld mehr erreicht werden, wenn wir die Gestaltung solche Piazzas dem Bau von Tunneln vorziehen. Eine autobefreite Piazza ist ein Ort, wo die Quartierbevölkerung ungestört verweilen kann, auf der an warmen Sommerabenden rausgestuhlt werden kann, wo Kinder auch ungestört im Zentrum stehen können, wo es durchaus auch Platz für das Gewerbe und den Handel gibt und wo sich die Fantasie frei entfalten kann. Was passiert wenn wir dem Gemeinderat folgen, die Motion als Postulat überweisen und den Prüfungsbericht annehmen? Es wird nichts passieren was nicht schon vorgesehen ist! Weil uns dies zu wenig ist, bitten wir, unsere Motion zu überweisen.

Der Motionär *Ueli Stückelberger* (GFL): Auch unsere Fraktion ist von der Antwort und dem Antrag des Gemeinderats enttäuscht. Für uns steht in diesem Vorstoss ganz klar die Wohnqualität im Vordergrund. Wir sind überzeugt, dass autofreie Piazzas in jedem Stadtteil ganz entscheidend dazu beitragen würden. Vielleicht hat der Gemeinderat die Motion falsch verstanden. Es geht uns nicht darum, Innenstadtplätze gegen Quartierplätze auszuspielen, sondern es braucht beides. Jedoch muss dort, wo die Stadtbevölkerung wohnt, auch wirklich etwas für die Lebensqualität getan werden, damit es nicht zu Abwanderungen, sondern zu Zuwanderungen kommt. Wir haben mässige und realistische Forderungen gestellt. Auch der Zeithorizont scheint uns lange genug. Das Argument der Richtpläne kann uns auch nicht überzeugen. Natürlich braucht es Richtpläne. Diese lösen jedoch nicht alle Probleme. Das inhaltlich wichtige der Motion ist die Realisierung der Plätze unabhängig davon, wie die Plätze

heute im Richtplan erscheinen. Der Zeitrahmen wurde in der Arbeitsgruppe lange diskutiert. Wir haben bewusst einen langen Zeitraum eingeräumt – bis ins Jahr 2010 – weil wir wussten, dass unsere Stadtfinanzen im mittelfristigen Investitionsprogramm bis ins Jahr 2005 ein solches Projekt nicht zulassen. Wir sind daher überzeugt, dass unser Projekt realistisch und sinnvoll ist. Es kann mit wenig Geld relativ viel erreicht werden. Verkehrsfreie Plätze verlangen v.a. nach Signalisationsmassnahmen. Wir glauben, dass diese Motion aufrechterhalten werden muss, falls wir in 8 Jahren in jedem Stadtteil einen MIV-freien Platz wollen und bitten diese Motion zu unterstützen.

Fraktionserklärungen

Für die CVP/ARP-Fraktion *Ernst Stauffer* (ARP): Wir sind nicht gegen eine Aufwertung des Stadtbildes und auf keinen Fall gegen eine Aufbesserung der Lebensqualität. Bei allen Massnahmen muss aber der gesunde Menschenverstand walten. Darum sollten wir auf dem Boden der Realität bleiben. Wenn man aber sieht, was alles für Vorstösse für die Verbesserung der Stadtfinanzen eingereicht werden und andererseits aus den selben Kreisen Vorstösse deponiert werden, die in doppelter Hinsicht das Gegenteil bewirken, kann man nur staunen. Dies ist alles legal, auch wenn es sich nur um Wahlpropaganda im Hinblick auf die kommenden Grossratswahlen handelt. Die Forderung, pro Quartier einen zentralen Platz verkehrsfrei zu gestalten, wirft bei uns die Frage auf, wo denn diese Plätze sind, die dies ohne gravierende wirtschaftliche, finanzielle und verkehrstechnische Nachteile erlauben. Ein Beispiel scheint mir der Breitenrainplatz. Die ansässigen Geschäfte würden mit Existenzproblemen zu kämpfen haben. Am wenigsten würde es sicher die Grossverteiler Migros und Coop betreffen, da diese ausweichen könnten. Viele Pendler kaufen am Mittag und am Abend in den Geschäften an diesem Platz ein, bevor sie nach Hause gehen. Dies weil sie in der Innenstadt weder anhalten noch parkieren können. Alle von solchen MIV-freien Plätzen wegführenden Strassen würden zu Sackgassen degradiert. Die ansässigen Geschäfte müssten also Einbussen und Erschwernisse auf sich nehmen und die Stadt hätte letztlich weniger Steuereinnahmen. Die CVP/ARP-Fraktion ist nicht dagegen, dass überall dort eine verkehrsfreie Piazza eingerichtet wird, wo dies ohne schwerwiegende Nachteile für die Wirtschaft möglich ist und somit auch nicht gegen die Interessen der Anwohner und Steuerzahler verstossen wird. Dies sollte aber nicht mit Millionenaufträgen und Motionen geschehen. Wenn nun aber die Motionäre schreiben, „es sei eine lohnende Investition in die Zukunft unserer Stadt“, stimmt dies natürlich so nicht! Weiter finde ich die Bemerkung der Motionäre verhängnisvoll, solche Plätze würden für Besuchende aus den Aussengemeinden attraktiver, auch dies stimmt so nicht. Viele kommen mit dem Auto. Dies ist nicht verboten sondern höchstens unerwünscht und verpönt. Wenn wir eine florierende Stadt mit ausgeglichenen Finanzen wollen, müssen wir vorsichtig werden mit Schikanen. Das Einheimische Gewerbe muss unterstützt werden. Wir lehnen die Motion aus diesen Gründen ab. Wir nehmen auch an, dass diejenigen, die die Interfraktionelle Motion „Gesunde Stadtfinanzen“ unterschrieben haben, die vorliegende Motion ablehnen. Wird diese Motion abgelehnt gibt es keine Verlierer, sondern nur Gewinner: Das Gewerbe, das Gastgewerbe, die Stadt wegen den Finanzen und am allermeisten die Motionäre selber, haben sie doch Gratiswerbung für die Grossratswahlen gemacht und werden erst noch mit Sitzungsgeldern dafür bezahlt.

Für die SVP/JSVP-Fraktion *Erich Ryter* (SVP): Es ist kein Zufall, dass diese Motion im August 2001 eingereicht wurde. Inspiriert durch die vergangenen Ferieneindrücke wollten die Links- und Grünparteien in Bern Piazzas nach mediterranem Vorbild erschaffen. Aber auch die Plätze am Mittelmeer werden durch Touristen und nicht zuletzt durch den Verkehr belebt. In den Wintermonaten sind sie aber oft verweist und öd. Vielfach werden im Winter die Absperrun

gen entfernt und die Plätze werden wieder für den Verkehr freigegeben. Wir sind dafür, dass planerische Massnahmen getätigt werden; aber auch hier gilt: Nicht alle von der Verwaltung geplanten und zum Teil auch ausgeführten Projekte gefallen. Ich erinnere an den Kornhausplatz, der alles andere als gelungen ist. Unmittelbar daneben haben wir den Schmiedeplatz, der sich durchaus sehen lassen kann. Im weiteren ist es so, dass in der Stadt Bern zahlreiche Plätze vorhanden sind, die sich hervorragend eignen, um einen Anlass durchzuführen. Dies ohne den Verkehrsfluss gross einzuschränken. Im Westen von Bern gibt es Plätze, die den Forderungen der Motionäre durchaus entsprechen. Sie sind autofrei, und wenn nicht gerade ein Quartierfest stattfindet, sind sie leer und öd und vor lauter Langeweile fallen manchmal die Krähen von den Dächern. Wir lehnen die Motion ab. Einem Postulat und dem Prüfungsbericht würden wir zustimmen.

Thomas Balmer für die FDP-Fraktion: Die Fraktion FDP unterstützt den Antrag des Gemeinderats. Wir würden die Motion als Postulat überweisen und die Antwort als Prüfbericht annehmen. Die Motion ist mit der Forderung, dass eine Piazza pro Stadtteil gebaut werden muss zu stur. Eine solche Planung ist erzwungen und folgt nur der Forderung nach gewährleisteter Autofreiheit. Die Autofreiheit allein garantiert einen Erfolg nicht, wie dies das Zentrum vom Bümpliz zeigt. Wir sind sicher, dass wegen einem solchen Platz und wegen eines Stückes Pizza kein weiterer Bewohner in der Stadt Bern bleibt. Ich glaube auch, dass Leute, die sich im mediterranen Raum umsehen, feststellen, dass belebte Plätze alles andere als autofrei sind. Bern hat sehr viele autofreie Siedlungen. Leider geht dies meist vergessen. Das Tscharnergut, das Kleefeld, das Schwabgut und das Fellergut haben keine Autos im Quartier aber leider auch sehr wenige Aktivitäten unter der Woche beziehungsweise im Winter. Wir möchten den Rat bitten, dem Antrag des Gemeinderats zu folgen.

Raymond Anliker (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Ich finde es spannend, was uns vorgeworfen wird: Mangelnder Menschenverstand und keinen Realitätsbezug. Gerade eben der gesunde Menschenverstand sagt uns, wenn wir die Wohnsituation in der Stadt Bern analysieren, dass wir unbedingt etwas unternehmen müssen, um die Wohnqualität zu erhöhen und die Leute in der Stadt zu behalten. Darum müssen wir dort etwas unternehmen wo es die Bevölkerung am meisten betrifft, nämlich beim Verkehr, der gemäss Umfragen ihre Lebensqualität einschränkt. Am Beispiel des Breitenrainplatzes entwirft Herr Stauffer eine Verkehrsplanung aus dem Tierbuch, welche darin besteht, dass der Platz hermetisch abgeriegelt wird und alle dazuführenden Strassen zu Sackgassen werden. Ich denke unsere Verkehrsplanenden sind da doch etwas innovativer und könnten solche Ideen besser umsetzen. Dass die Existenz des Berner Gewerbes von der Verkehrsplanung abhängt, sei es wegen eines Velostreifens über den Bahnhofplatz oder wegen einer Flanierzone, die man irgendwo einrichten will, dieses Argumentationsmuster hält nun wirklich nicht stand, wenn das Gewerbe strukturelle Probleme hat. Darauf hat die Verkehrspolitik unserer Stadt wirklich keinen Einfluss. Wir haben uns nicht von den Ferien, sondern von unserem Lebensumfeld inspirieren lassen. Wir haben die Vorstellung von Plätzen, die eine Zentrumsfunktion innehaben und einen Ort der sozialen Begegnung werden könnten. Die Vorstellung von öden und leeren Plätzen spricht für die Fantasielosigkeit des Berner Gewerbes, welches schlicht nicht in der Lage ist zu erkennen, wo die Möglichkeiten und Chancen eines solchen Platzes liegen. Irgendwo in der Legislaturplanung wurde auch vom Gemeinderat festgehalten, dass oberste Priorität dem Bereich Wohnen einzuräumen sei. Mit diesem Vorstoss hätten wir die Möglichkeit ein Zeichen dafür zu setzen und darum halten wir an dieser Motion fest.

Einzelvoten

Dieter Beyeler (SD): Wir sind grundsätzlich mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden. Er hat in seiner Antwort ausführlich dargelegt, dass in der Stadt Bern verkehrspolitisch einiges in diese Richtung läuft. Ein sinnvolles Grossprojekt steht auch kurz vor der Abstimmung. Eine Piazza ist bekanntlich nur während den relativ kurzen Sommermonaten attraktiv. Die restliche Zeit veröden solche Plätze. Punkt 3 der vorliegenden Motion eröffnet fast unlösbare Probleme. Wenn der Verkehr irgendwo gesperrt wird, muss er sich logischerweise andernorts einen Weg suchen. Diese Forderung verlangt nach der Lösung des Gordischen Knotens und ist in dieser Form wohl unlösbar. Bei Bund und Kanton wegen einer Mitfinanzierung vorstellig zu werden ist gut und recht. Trotzdem werden für die Stadt Bern - mit ihrer leeren Kasse und rund 400 Mio Franken Schulden – Kosten resultieren. Wo soll dieses Geld eingespart werden? Etwa im Bildungsbereich? Von irgendwoher muss das benötigte Geld kommen. Wenn sie ein solches Vorhaben durchsetzen wollen sagen sie uns bitte gleichzeitig von wo das Geld dafür kommen soll. Deshalb lehnen wir die Motion und auch ein Postulat in der vorliegenden Form ab.

Rolf Schuler (SP): Ich wohne im Kleefeld. Und dass das Kleefeld ein autofreies Quartier sei, habe ich hier im Stadtrat zum ersten Mal gehört. Er bittet Thomas Balmer mit Argumenten zu kommen, die zutreffend sind!

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Zuerst einmal eine erfreuliche Nachricht vom Bund. Dem Bundesrat hat das Projekt Tram Bern West so gefallen, dass er bereit ist, 48 Mio Franken beizutragen. Dies zum Thema Steuergeldverschleuderung der Stadt Bern. Es gibt Vorstösse, bei denen der Gemeinderat kämpfen kann, wie er will – wenn ich mir die Voten der linken Ratsmehrheit in Erinnerung rufe –, und diese schneiden trotzdem schlecht ab. Wir machen aber nichts anderes als einfach ehrlich Bilanz zu ziehen. Wir haben unsere Aufgaben gemacht und eine Prioritätenliste erstellt, nach der wir uns nun gerichtet haben. Darin steht, was in den nächsten Jahren mit den uns zur Verfügung stehenden 10 Mio Franken gemacht wird. Zu dieser Prioritätenliste hat niemand aus dem Rat etwas gesagt, ich weiss nicht einmal, ob sie überhaupt gelesen wurde. Wenn sie eine andere Priorität setzen wollen, habe ich kein Problem damit. Der Gemeinderat ist nicht gegen das Anliegen dieses Vorstosses. Aber wenn ich sehe, welche Vorstösse in der Grössenordnung von 50 Mio Franken eingereicht wurden, werden wir hier im Rat entscheiden müssen, auf was wir verzichten wollen. Was nicht zunimmt, ist der Kuchen, der zu verteilen ist. Auch viele kostengünstige Lösungen ergeben zusammen hohe Kosten! Wir haben nicht die Priorität: Innenstadt vor Quartieren. Dass das Kasino- und auch das Metroparking im Moment vergrössert werden und dass der Bahnhofsplatz umgestaltet werden muss, weil die Masterplanung Bahnhof da ist, sind nicht unsere Wunschkataloge. Sondern es ist Ihr Wunsch, dass im öffentlichen Raum koordiniert gebaut werden soll, damit nur noch einmal während längerer Zeit gebaut wird. Dass wir darum mitziehen müssen, wenn die Stadtparkings umgebaut werden, liegt auf der Hand. Seit Jahrzehnten existiert eine Initiative zur Umgestaltung des Waisenhausplatzes, die aber nicht realisiert werden kann, weil wir kein Geld dafür haben. Es ist also nicht war, dass wir nur in der Innenstadt bauen und die Quartiere vernachlässigen. Der Gemeinderat war ehrlich und hat gesagt, dass mit dem vorhandenen Zeit- und Geldrahmen im Moment eine solche Bestellung unmöglich auszuführen ist. Es kann jedoch problemlos im Rahmen der einzelnen Quartierplanungen geschaut werden, für was es dort noch reicht und welche anderen Leistungen eventuell fallen gelassen werden müssen um Mittel für eine Piazza freizustellen. Noch eine kleine Randbemerkung: Wenn Sie wollen, dass im Stadtplanungsamt mehr gespart wird, müssen sie darauf

verzichten, dieses jeden Donnerstag mit neue Aufgaben zu belasten. Ich hoffe, dass die Motion als Postulat angenommen wird.

Beschluss

Die interfraktionelle Motion wird mit 35 : 29 : 2 Stimmen überwiesen.

11 Motion Fraktion GB/JA!/GPB (Michael Jordi, GB / Blaise Kropf, JA!): Mobilität mit Zukunft – Ringerschliessungen für die Stadt Bern

Antrag Nr. 282

Die Vision einer bewohnerinnen- und stadtgerechten Mobilität in der Stadt Bern mit deutlicher Priorität für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr ist ins Stocken geraten. Noch 1995 wurde im STEK, Teil Verkehrskonzept, vermerkt: "Eine markante Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ist unerlässlich" und "Massnahmenswerpunkte Verkehrsbauten und -anlagen: Begrenzung des MIV durch Reduktion des Basisnetzes und möglicher Vermeidung von Durchgangsverkehr" (Teil Gesamtkonzept). Statt diesem gesamtstädtischen Ziel in konkreten Planungen Folge zu leisten, wurden in den vergangenen Jahren und auch in der Gegenwart Projekte vorangetrieben, die in erster Linie aus der Sicht des motorisierten Individualverkehrs attraktiv sind (Schanzentunnel, Neufeld-Zubringer). Zwar ist das Bewusstsein gegenüber nachhaltigen Mobilitätsformen und der Bedeutung der Wohn- und Lebensqualität für StadtbewohnerInnen gestiegen, und die entsprechenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung finden auch ihren Platz in Reglementen und anderen Planungsgrundlagen (Tempo 30 in Wohngebieten, Blaue Zone etc.). Nach wie vor besteht aber echter Handlungsbedarf, wenn Bern im Vergleich zu anderen Schweizer Städten nicht unter den Schlussrängen figurieren will, was die Innovationskraft im Bereich der nachhaltigen Stadtmobilität betrifft.

Die Fraktion GB, JA!, GPB fordert deshalb den Gemeinderat auf, Massnahmen in den folgenden Bereichen zu ergreifen:

1. Erarbeitung von alternativen Erschliessungskonzepten mit Ringerschliessung bei allen neuen Quartier-Richtplänen.
2. Das Verkehrskonzept des STEK 95 ist innerhalb des Fortschreibezyklus' mit den Ringerschliessungen zu ergänzen.
3. Erarbeitung von Massnahmen, denen die Ringerschliessungen sowohl auf gesamtstädtischer als auch auf Stadtteilebene zugrunde liegen.
4. Vorschläge zum Ausbau der querenden Stadtteil-Verbindungen durch den öffentlichen Verkehr.

Die Ringerschliessungen erfordern eine Umlenkung des Durchgangsverkehrs auf möglichst unbewohnte Strassenzüge, d.h. über die bestehende Autobahn und, soweit nötig, über weitere (möglichst "unempfindliche", d.h. möglichst unbewohnte) innerstädtische Strassen des Basisnetzes. Vom grossen Dreiviertel-Ring der Autobahn um die Stadt Bern können die einzelnen Stadtteile erreicht werden. Die kleinen Ringe umfassen – in der Regel – die einzelnen Stadtteile. Bei den Ringerschliessungen wird der "Durchfahrtswiderstand" durch die Stadt und ihre Stadtteile erhöht, was zur Entlastung der zentralen Plätze im Zentrum und den Quartieren führt. Eng gekoppelt mit den genannten Forderungen, die zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs führen, ist selbstverständlich die weitere Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

Bern, 5. Juli 2001

Antwort des Gemeinderats

Im Gegensatz zur Fraktion GB/JA!/GPB ist der Gemeinderat der Auffassung, dass die Visionen für eine stadtgerechte Mobilität *nicht* in Vergessenheit geraten sind. Allein im ersten Jahr der laufenden Legislatur konnte im Bereich Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr etabliert werden, und es wurden zahlreiche Anliegen zugunsten des Langsamverkehrs angegangen oder bereits umgesetzt. Der Gemeinderat verweist in diesem Zusammenhang auch auf seinen Bericht an den Stadtrat betreffend Umsetzung des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (Tätigkeitsbericht 2001). Wesentliche Ausbaumassnahmen beim öffentlichen Verkehr wurden und werden weiterhin vorangetrieben (z.B. S-Bahn-Stationen Brünnen und Wankdorf, Tram Bern West, Verlängerung der Buslinie 12 zum künftigen Paul-Klee-Zentrum, neue und zusätzliche Wartehallen), und mit der Quartierplanung und Verkehrslenkung Länggasse liegt eine Volksvorlage bereit, die in zwei Varianten konsequent ein stadtgerechtes Verkehrssystem anstrebt.

Gerade die jüngsten Schwerpunktverlagerungen bei Geschäften wie dem Neufeldzubringer (vom technischen Infrastrukturvorhaben zum Stadtentwicklungsprojekt) oder "Läbigi Stadt" (vom abstrakten Reglement zu konkreten Massnahmenvorschlägen) belegen, dass die Stadt- und Verkehrsplanung auf technischer und politischer Ebene innovativ und kreativ agiert – auch im Vergleich zu anderen Städten.

Zu den einzelnen Forderungen der Motion, welche den "Durchgangswiderstand" für den Verkehr durch die Stadt und die Stadtteile erhöhen und auf diese Weise die zentralen Plätze in der Innenstadt und in den Quartieren entlasten möchte, nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Ziffer 1

Im Rahmen der Folgearbeiten zum räumlichen Stadtentwicklungskonzept werden zusammen mit den Quartierorganisationen schrittweise Quartierpläne und Richtpläne für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erarbeitet. Gemäss der Vereinbarung mit dem Verein "Läbigi Stadt" soll bei allen neuen Richtplänen MIV jeweils auch eine Wabenlösung vorgeschlagen und zur Mitwirkung gebracht werden. In Kenntnis der Mitwirkungsergebnisse wird dann über die künftigen Netzstrukturen zu entscheiden sein. Mit diesem Vorgehen wird die erste Forderung der Motion erfüllt.

Anzumerken bleibt, dass es aus der Sicht der jeweiligen Anwohnerinnen und Anwohner keine "unempfindlichen Strassen" gibt und bei der bestehenden Struktur des Strassennetzes ein zweistufiges Ringstrassen-Modell nur ansatzweise umgesetzt werden könnte. Waben- oder Ringstrassen-Modelle führen deshalb nicht nur zu Diskussionen über Rückbauten, sondern auch zum Ersatz von Teilen des Basisnetzes durch neue Strassenanlagen.

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass der eingeschlagene Weg für die Bearbeitung der Richtpläne MIV geeignet ist, eine angemessene Diskussion und demokratische Entscheidungsfindung bezüglich der Massnahmen für eine stadt- und umweltgerechte Erschliessung der Wohnquartiere zu gewährleisten.

Zu den Ziffern 2 und 3

Die Aktualisierung des räumlichen Stadtentwicklungskonzepts beziehungsweise des Verkehrskonzepts 95 ist für den Zeitpunkt vorgesehen, in dem für alle Stadtteile Quartierpläne und Richtpläne MIV vorliegen werden. Auch Wabenlösungen und Ringschliessungen können dabei zum Tragen kommen – vorausgesetzt, die Summe der Fahrtlängen des MIV auf dem Quartier- und Übergangsnetz nimmt nicht zu, und die Erschliessungsbedürfnisse können soweit befriedigt werden, dass die Nutzungsdurchmischung der Stadtquartiere erhalten bleibt. Massnahmen werden danach schrittweise und abgestimmt auf die Investitionsmöglichkeiten der Stadt zu erarbeiten sein. Hinweise zur Frage der Akzeptanz von verkehrslenkenden

Massnahmen wird u.a. der Ausgang der Volksabstimmung über die beiden Varianten der Verkehrsentslastung und -beruhigung in der Länggasse geben.

Der Gemeinderat ist der Überzeugung, dass keinem Stadtteil Waben- oder Ringerschliessungen *vorgeschrieben* werden dürfen. Vielmehr sollen Netzvarianten und ihre Vor- und Nachteile gemeinsam mit den Quartierorganisationen erarbeitet werden. Dabei dürfte sich auch zeigen, ob die Erwartungen der Fraktion GB/JA!/GPB bezüglich Entlastung der Innenstadt und der Quartierzentren realistisch sind. Der angestrebte Planungsprozess ist aber nur fair und glaubwürdig, wenn das Ergebnis nicht vorweggenommen wird, indem schon jetzt verbindliche Aufträge erteilt werden, welche auf dem nicht konsolidierten Prinzip der Ringerschliessungen basieren. Der Gemeinderat vertritt deshalb die Auffassung, dass erst nach Vorliegen aller Richtpläne MIV das STEK mit dem Verkehrskonzept angepasst und konkrete Massnahmen definiert werden können.

Zu Ziffer 4

Die Angebotskonzepte für den öffentlichen Verkehr werden unter der Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz Bern Mittelland (RVK 4) erarbeitet. Die Stadt ist in den technischen und politischen Gremien der RVK vertreten. Sollte sich aus den laufenden Arbeiten ergeben, dass ganz neue oder veränderte Linienführungen zweckmässig wären, wird die Stadt dies in die entsprechenden Gremien einbringen. Voraussetzung für die Aufnahme einer neuen Linie in das Grundangebot ist allerdings stets ein ausreichender Kostendeckungsgrad. Der entsprechende Handlungsbedarf wird mit der Aktualisierung des Verkehrskonzepts des STEK 95 sichtbar werden (siehe Ziffer 2).

Antrag

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

Der Motionär *Blaise Kropf* (JA!): Über 10 000 Fahrzeuge verkehren täglich auf der Laubeggstrasse zwischen dem Freudenbergplatz und dem Laubeggsschulhaus. Vom Ostring aus zwischen dem Freudenbergplatz und dem Burgerenziel sind es täglich über 20 000 Fahrzeuge und im Quartier selber, beispielsweise auf der Seminarstrasse zwischen Muristrasse und Thunstrasse passieren täglich über 5 000 Autos. In den vergangenen Monaten haben wir viel über den Verkehr in der Länggasse diskutiert und man hörte aus allen Lagern, wie ungeheuerlich die Verkehrsbelastung v.a. an der Neubrückstrasse mit täglich über 17 000 Fahrzeugen sei. So wichtig diese Feststellung ist, wichtiger ist das Eingeständnis, dass ähnliche und z.T. noch grössere Belastungen auch in anderen Quartieren existieren. Wenn wir die Lebensqualität in der Stadt Bern substanziell verbessern wollen, dann müssen wir die Belastungen durch den motorisierten Verkehr reduzieren. Wir müssen insbesondere dort zu Verbesserungen gelangen, wo sich die Leute aufhalten, wo Kinder spielen und dort wo sich Erwachsene treffen, nämlich in den Quartierkernen. Genau dies propagiert das Ringerschliessungskonzept welches hier vorliegt. Der stadtfremde Durchgangsverkehr soll möglichst auf das übergeordnete Netz verlagert werden. Der innerstädtische Verkehr soll v.a. auf kurzen Distanzen mit stadtverträglichen Verkehrsmitteln erfolgen. Dadurch könnten viele Quartierstrassenzüge und Quartierkernzonen erheblich vom Verkehr entlastet werden. Die Ringerschliessung stellt in konzeptioneller Hinsicht aber eine Abkehr von der Verkehrspolitik 1995 dar. Primäres Ziel ist nicht mehr eine möglichst kurze und schnelle Autoverbindung von A nach B bereitzustellen, sondern den für das Wohnquartier und die Wohnbevölkerung unempfindlichsten Weg. Auch mit einem solchen Konzept wird der Autoverkehr nicht einfach weggezaubert aber er wird dort durchgeführt, wo die negativen Auswirkungen für die Wohnbevölkerung am geringsten sind.

Der Übergang zu einer Ringerschliessung braucht viel Zeit zum Planen aber auch Überzeugungsarbeit. Der Gemeinderat bringt das Argument, dass in letzter Zeit zur Standardfloskel des PVTs wurde: „Es kann nicht verordnet werden...“ Autofreie Siedlungen können nicht verordnet werden, Wabenlösungen können nicht verordnet werden und eine Ringerschliessung kann selbstverständlich auch nicht verordnet werden. Wer spricht aber hier von verordnen? Der Gemeinderat geht offenbar davon aus, dass die Quartiere sowieso dagegen sind und dass aus diesem Grund auch keine Lösungen möglich sind. Aus diesem Grund sage ich aber auch, wenn der Gemeinderat unsere Diagnose von einer in Vergessenheit geratenen stadtgerechten Mobilität glaubwürdig widerlegen wollte, wäre ein mutiges und überzeugtes Eintreten für eine innovative und sinnvolle Verkehrslösung nötig. Und nicht bloss die Ausschüttung eines grossen Masses an Selbstlob, wie dies der Gemeinderat in seiner Antwort auf unseren Vorstoss macht. Wir sind auch der Meinung, dass es sich der Gemeinderat ein bisschen einfach macht, wenn er sich so undifferenziert hinter ein „Volonté du Quartier“ versteckt. Die Quartierpartizipation ist zwar sicher nötig und richtig aber ebenso braucht es eine übergeordnete planerische Klammer, gewissermassen eine „Volonté générale“. Wir sind mit einer Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden. Die Antwort können wir aber als Prüfungsbericht nicht akzeptieren, weil geprüft wurde in diesem Fall überhaupt nichts. Ganz im Gegenteil, der Gemeinderat nimmt zwar im grundsätzlichen Bereich einen Konsens dazu ein, kapituliert aber bei einzelnen Fragen kurz und bündig vor den sich stellenden Herausforderungen. So schreibt der Gemeinderat: „Aus der Sicht der jeweiligen Anwohner und Anwohnerinnen gibt es keine unempfindlichen Strassen“. Zudem knüpft der Gemeinderat die Realisierung von einer Ringerschliessung und von Wabenlösungen an die Bedingung, „... dass die Summe der Fahrtlängen des MIV auf dem Quartier- und Übergangsnetz nicht zunimmt.“ Hier muss ich aber feststellen, dass der Gemeinderat mit solchen Scheinargumenten genau an den innovativen und sinnvollen Aspekten der Ringerschliessung vorbeisegelt. Die Fahrtenlänge kann und soll nicht das einzige Kriterium sein. Sicherheit und Lebensqualität innerhalb der Quartierkerne sind Argumente die auch gewichtet werden sollten. Umso mehr, als dass die Konzeption der Ringerschliessung einen Ausbau der tangentialen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen den einzelnen Quartieren fordert. Genau aus diesem Grund braucht es eine seriöse Prüfung des Anliegens und zwar nicht eine interdependente Prüfung der einzelnen Forderungen dieser Motion. Aus diesen Gründen bitten wir sie, die Motion als Postulat zu überweisen, den Prüfungsbericht jedoch in dieser Form abzulehnen.

Fraktionserklärungen

Für die FDP-Fraktion *Christoph Müller*: Wir sind erfreut über die Wiederentdeckung des abgestuften Ringsystems als ein zweckmässiges leistungsfähiges Erschliessungsprinzip einer Grossstadt. Wir sind daher mit dem Punkt 3 des Vorstosses einverstanden. In vielen Grossstädten auf der ganzen Welt wurde dieses Prinzip erfolgreich umgesetzt. Auch in Bern haben unsere Väter an so einem Konzept gearbeitet, Namen wie Ostring und Nordring sind Zeugen aus dieser Zeit, stehen aber nur als Bruchstücke in der Landschaft. Wenn wir ein abgeschlossenes funktionierendes Ringsystem hätten, wäre auch vieles vorstellbar im Bezug auf die Zellenlösung. Um so etwas zu erreichen, sind in unserem Verkehrsnetz erhebliche Modifikationen nötig, besonders auch die Vervollständigung des äusseren Hochleistungsringes nämlich der Südtangente. Bei unserem heutigen unvollkommenen Verkehrssystem gibt es aber nur einen Weg, nämlich den Weg der durch den Gemeinderat eingeschlagen wurde. Die schrittweise Erarbeitung der Quartierpläne im Mitwirkungsverfahren und Richtpläne für den MIV. Nur demokratisch ausgewogene Lösungen haben eine reale Chance auf Umsetzung. Diese Lösungen haben auch unterschiedliche Bedürfnisse der Quartiere angemessen zu berücksichtigen. Dazu gehört auch die gesicherte verkehrsmässige Erschliessung für alle Ver

kehrsträger. Wir sind einverstanden mit den Ausführungen des Gemeinderats und lehnen den Vorstoss als Motion ab. Einem Postulat können wir zustimmen und die Antwort des Gemeinderats akzeptieren wir als Prüfbericht.

Ernst Stauffer (ARP) für die CVP/ARP-Fraktion: Auch junge Stadträte scheinen sich manchmal für alte Protokolle zu interessieren. Manchmal hatte der Stadtrat auch früher prüfbare Gedanken. Bereits am 29. November 1979 habe ich im Stadtrat einen ähnlichen Vorstoss eingereicht. Nicht in Motionsform aber sinngemäss etwa dasselbe. Wer will kann es bei mir nachlesen. Seit damals kamen gewisse Dinge dazu. Nämlich was der Gemeinderat zu Punkt 4 anführt: „Die Angebotskonzepte für den öffentlichen Verkehr werden unter der Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz Bern Mittelland (RVK 4) erarbeitet...“. Dies existierte damals noch nicht. Immerhin gerade wörtlich wurde mein Vorstoss von 1979 nicht abgeschrieben. Die Antwort von damals fiel weniger ausführlich aus. Schon damals hat der Gemeinderat unter anderem geschrieben: „...Kosten- und Frequenzschätzungen mit dem Ziel, die Wirtschaftlichkeit zu überprüfen...“. Heute schreibt der Gemeinderat: „Voraussetzung für die Aufnahme einer neuen Linie in das Grundangebot ist allerdings stets ein ausreichender Kostendeckungsgrad.“ Ich erklärte mich damals als teilweise befriedigt mit der Antwort des Gemeinderats – ich staune selber wie Gemeinderatsgläubig ich bin. Die CVP/ARP-Fraktion erachtet die Antwort des Gemeinderats als gut. Wir finden diesen Vorstoss sogar als Postulat überflüssig.

Michael Aebersold (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Ich möchte mich nun wieder eher dem Gesamtkonzept dieses Vorstosses zuwenden. Die Idee ist natürlich richtig und geht auch in die richtige Richtung. Es soll weniger attraktiv werden durch die Stadt hindurch zu „blochen“. Es handelt sich hier um Leute, die auf der einen Seite der Stadt hineinfahren und auf der anderen wieder hinaus. Dies macht keinen Sinn, weil es Verkehr und Lärm bringt. Wir wollen Verkehrsberuhigung in der Stadt und in den Wohnquartieren. Schlussendlich wollen wir auch den öffentlichen Verkehr mit attraktiven Durchmesserlinien aber auch mit Verbindungen zwischen den Quartieren fördern. Wir sind froh, dass die Motion in ein Postulat umgewandelt wurde und unterstützen dieses. Wir können den Bericht in dieser Form jedoch nicht akzeptieren. Wir anerkennen, dass das PVT innovative und kreative Lösungsansätze sucht und in Teilbereichen auch umsetzt. Was uns aber noch fehlt ist ein Gesamtkonzept. Hier sehen wir es nicht ganz gleich wie die FDP. Heute war in den Zeitungen vom Projekt Wankdorf die Rede. Es wurde dargelegt wie in den einzelnen Bereichen gearbeitet wird. Es wurde aber auch darauf hingewiesen, dass es wichtig ist eine Koordination zu haben und zu aller erst braucht es einmal ein Gesamtkonzept und ein Ziel. Wir sehen auch für den Verkehr keinen „Bottom-Top-Ansatz“ sondern umgekehrt. Zuerst muss man wissen, in welche Richtung es gehen soll. Es ist unsinnig zuerst in den Quartieren einzelne Richtpläne auszuarbeiten und in diesen Richtplänen wieder einzelne Massnahmen anzuschauen und festzustellen, dass dies und jenes nicht machbar ist. Auch sollten die Richtpläne nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wir müssen uns zuerst Überlegungen zur Gesamtsituation machen und danach erst an die Feinplanung gehen. Inputs und Outputs müssen überprüft werden. Man muss sich entscheiden, ob man mehr, weniger oder gleichviel will. Der Standpunkt unserer Fraktion ist klar, wir wollen weniger Verkehrsinput. Das Gewerbe ist durch diese Massnahme nicht betroffen, wie dies vorher behauptet wurde. Darum ist dies für uns der falsche Ansatz und wir sind nicht zufrieden mit dem Prüfungsbericht. Es erstaunt mich nicht, wenn die SD glaubt, der Verkehr sei Gott gegeben. Das Ziel muss sein, ein Umdenken in der Bevölkerung zu bewirken. Wenn ich mit dem Auto immer wieder einen Umweg machen muss, wird es mir irgendeinmal zu dumm und ich steige auf ein öffentliches Verkehrsmittel um, weil dieser schneller ist. Aus diesen Gesamtüberlegungen weisen wir diesen Bericht zurück, unterstützen aber das Postulat. Ich

möchte noch auf ein weiteres Problem hinweisen: Die Frage nach dem Ring ist nicht ganz unproblematisch und es werden Fragen auftauchen. Der heute bestehende Teil des Ringes ist schon heute überlastet – ausbauen wollen wir diesen auf keinen Fall. Auch die Südtangente ist nicht unbestritten. Schlussendlich ist ein politischer Gesamtentscheid gefragt, in welche Richtung es gehen soll.

Hans Ulrich Gränicher (SVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Der Titel der Motion sagt: Mobilität mit Zukunft – Ringerschliessungen für die Stadt Bern. Dies tönt sehr verlockend und ich denke dies ist eine zukunftsweisende Lösung. Aber nur wenn damit gemeint ist, was der Titel enthält. Wir haben Teile des Ringes schon. Der Motionär meint aber nicht, dass die schon bestehenden Ringe weiter erschlossen werden sollten, sondern man will den MIV loswerden. Es hat ein Umdenken stattgefunden. Eine verkehrsgerechte Stadt ist eine Illusion. Es wäre nicht möglich gewesen die Stadt Bern verkehrsgerecht zu gestalten ohne sie zu zerstören. Also ist es richtig – wie auch der Gemeinderat in seiner Antwort schreibt –, dass man versucht, einen stadtverträglichen Verkehr anzustreben und die Mobilität auf ein vernünftiges Mass zu bringen. Wir haben aber die Situation, dass in den letzten Jahrzehnten unzählige Kleingewerbebetriebe in den Quartieren verschwunden sind. Heute hat es noch ein oder zwei Einkaufszentren, die für die Grundversorgung der Quartierbevölkerung ausreichen müssen. Gerade im vorhin erwähnten Kirchenfeld haben wir heute die Situation, dass 80% der Bevölkerung mit dem Auto ins Einkaufszentrum Freudenberg einkaufen geht. Früher konnte man zu Fuss in den quartiereigenen Läden einkaufen. Somit haben wir ein Problem, dass wir nicht lösen können, indem wir den Leuten verbieten, mit dem Auto einkaufen zu gehen. Ein weiterer Punkt ist die Mobilität im Bereich Freizeit. In der Stadt Bern besitzt die Hälfte der Bevölkerung ein Auto was bedeutet, dass es zwischen 40 000 bis 50 000 Fahrzeuge in dieser Stadt hat, die im Sinne der Freizeitbeschäftigung bewegt werden. Diese fahren vom Wohnpunkt weg und wenn sie nicht direkt auf den angestrebten Ring kommen, haben wir ein Problem, dass wir nicht lösen können. Auch die Handwerker sollen sofort kommen, wenn wir ihnen anrufen. Diese kommen mit einem Fahrzeug, was auch Verkehr erzeugt. Die Problematik ist nicht lösbar indem eine reduzierte Ringerschliessung gebaut wird, sondern sie ist nur lösbar, wenn man ein stadtgerechtes Verkehrssystem anbietet, welches die individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt. Hier bin ich schon ein bisschen erstaunt, dass der Gemeinderat die Situation in der Länggasse durch die bevorstehende Abstimmung verbessern will, aber gleichzeitig für alle anderen Quartiere eine Wabenlösung prüfen will, die inzwischen für die Länggasse gestorben ist. Diese soll einvernehmlich mit der Bevölkerung umgesetzt werden. Des weiteren sagt der Gemeinderat, dass dort im Sinne der Richtplanung die Leute einbezogen werden sollen. Bei diesem Verfahren wird jedes Quartier versuchen den Durchgangsverkehr in den Nachbarquartieren zu behindern und für sich freie Fahrt auf die Ringstrassen zu propagieren. Aus diesen Gründen können wir die Motion nicht überweisen. Wir empfehlen ihnen im Sinne des Gemeinderats die Antwort als Prüfbericht zu überweisen aber dem Gemeinderat gleichzeitig auf den Weg zu geben, dass er seine Hausaufgaben im Bezug auf dieses Problem noch lange nicht gemacht hat.

Einzelvotum

Oskar Balsiger (SP): Ich bin froh, dass die Motion als Postulat überwiesen werden soll. Es wurde ausgeführt, wenn die Stadt als Zelle, um die ein Ring gebaut werden soll, angesehen wird, dass es eine Südtangente braucht. Wie wir dazu stehen wissen sie. Wenn Bümpliz als Zelle gesehen wird, um die ein Ring gebaut werden soll, bedeutete dies eine Westtangente und auch hier sind nicht alle einverstanden. Wird das Nordquartier als Zelle gesehen, die einen Ring haben sollte, hiesse dies eine Strasse in den Aarehang hineinzubauen. Für mich ist

die Topographie von Bern leider nicht geeignet für dieses sehr fortschrittliche und gute verkehrsplanerische Konzept. Daher bin ich der Meinung, dass das Leitmotiv von früher weiterhin Gültigkeit haben muss; nämlich kanalisieren, plafonieren und reduzieren. Der Gemeinderat hat in seiner Antwort relativ gut argumentiert. Wenn wir diesen Vorstoss als Postulat überweisen und auf der Basis mit Ziel Ringstrasse noch einmal einen Prüfungsbericht verlangen, scheint mir dies ein Leerlaufauftrag für die Verwaltung zu sein. Ich möchte in der Stadt Bern vermehrt zielgerichtete Verkehrsplanung sehen. Ich werde deshalb diesen Prüfungsbericht akzeptieren.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Ich bin froh, dass die Motion in ein Postulat umgewandelt wurde. Auch wenn man vielleicht findet es sei eine faule Ausrede, dass man Waben, autofreies Wohnen und Ringerschliessungen nicht verordnen kann. Effektiv sind dies keine Ausreden sondern es ist eben so. Dies soll aber nicht heissen, dass man nicht anstreben soll solche Lösungen anzustreben, falls ein Quartier dies will. Bümpliz beispielsweise hat sich einmal gegen eine solche Wabenlösung ausgesprochen. In der Länggasse ist noch kein Konsens gefunden. Ich denke es gehört auch zu einer seriösen Planung, dass solche Lösungen für jedes Quartier geprüft werden und auf ihre Quartierverträglichkeit getestet werden und ob sie überhaupt einem Bedürfnis des Quartiers entsprechen. In einer Demokratie läuft es so, dass man nach Prüfung aller Fakten entscheidet, ob man diese Lösung will, oder eben nicht. Daher bin ich froh, dass man einsieht, dass die zwingende Form einer Motion kontraproduktiv sein könnte. Persönlich kann ich mich der Meinung von Oskar Balsiger anschliessen und hoffen, dass sie den Prüfungsbericht annehmen. Die Verwaltung wird sonst nur mit Administration belastet, ohne dass wir in der Sache wesentlich weiterkommen. Wenn wir in der Sache weiterkommen wollen, müssen wir von Quartier zu Quartier diese Planungen individuell erarbeiten und abschätzen, welche quartierverträglich, welche für die Wohnqualität wichtig und welche für das Gewerbe verträglich sind. Ich hoffe, dass Sie die Motion als Postulat überweisen und die Antwort als Prüfbericht akzeptieren.

Beschlüsse

1. Die Motion wird in ein Postulat umgewandelt und mit 55 : 8 : 1 überwiesen.
2. Die Antwort des Gemeinderats wird mit 34 : 30 : 1 als Prüfungsbericht angenommen.

12 Motion Christoph Müller/Urs Jaberg (FDP): Stop der Stadtflucht – Wohnen in Bern (WiB): „Pronto“ – Wohnzonen für individuelle Wohnformen

Antrag Nr. 272

Ausgangslage

Die Bevölkerung der Stadt Bern stagniert bei etwas mehr als 126 000 Einwohnern. Der Verlust von guten Steuerzahlern ist zu einem Problem geworden. Es ist daher logisch, dass die Finanzperspektiven sehr düster sind.

Leider muss für die Stadt Bern festgestellt werden, dass eine „Wohnbaupolitik“ noch immer nicht formuliert und instrumentalisiert ist. Viele andere Stadtregierungen haben das Problem angepackt. Unsere früher eingereichten Vorstösse wie „Wohnbeauftragter“, „Chefsache“ und andere werden leider immer noch ohne jegliche Priorität behandelt. Die Nachbargemeinden in der inneren und (zunehmend) äusseren Agglomeration verfolgen effizient eine zielorientierte Siedlungs- und Wohnpolitik. Sie handeln sehr professionell!

Der Vergleich mit vier Agglomerationsgemeinden zeigt für Bern eine trübe Bilanz:

	Neubauten 1994–99		Bevölkerung		Steuerertrag aus Einkommen nat. Personen / in Mio Fr.	
	EFH	Whg	1994	1999	1994	1999
BERN	12	799	131'595	126'467	400,930	319,702
Belp	204	311	8'406	8'922	16,751	17,629
Köniz	163	683	37'635	37'541	85,924	85,905
Münsingen	66	572	9'789	10'616	21,098	25,979
Rubigen	160	5	2'164	2'280	5,710	5,929
4 Agglo G'den	593	1'571	57'994	59'459	129,483	135,442

Neben der Schwäche im Wohnungsbau, wo die erfassten vier Agglomerationsgemeinden beinahe das Doppelte produzierten, ist der Blick auf die Einfamilienhäuser-Produktion (EFH) erschreckend: Die Stadt Bern hat in sechs Jahren ganze 12 EFH erstellt; die 4 Vergleichsgemeinden das Fünzigfache! D.h. die Stadt stellt solche Wohnformen, die besonders kinder- und familienfreundlich sind, nicht zur Verfügung.

Knappe Bauzonen in Bern

Neben der allgemeinen Knappheit von erschlossenen Bauzonen ist in Bern Bauland für individuelles Wohnen kaum erhältlich. Die noch verfügbaren Flächen sind meist mit Planungen belegt, deren Auflagen und Vorschriften Bauwillige in die Agglomeration vertreiben.

Erstaunlicherweise ist der Blick der Politikermehrheit in wohnpolitischen Fragen auf das besiedelte Kerngebiet der Quartiere fixiert. Entwicklungsfähige und verkehrstechnisch erschlossene Gebiete – vor allem im Westen der Stadt – werden schlicht nicht wahrgenommen.

Was zu unternehmen ist

Ziel einer effizienten Wohnbaupolitik im Bereiche der individuellen Wohnformen muss es deshalb sein, Zonen zu schaffen, in denen Bauwillige rasch ans Ziel gelangen, ohne in komplizierte Planungen und Abhängigkeiten verwickelt zu werden.

Mit der Wohnzone „Pronto“ soll ein Planungsinstrument geschaffen werden, das

- eine Grundbauordnung definiert,
- übergreifende, städtebauliche Interessen berücksichtigt und
- Bauen im regulären Baubewilligungsverfahren ermöglicht.

Sie soll die überladenen Planungen mit Überbauungsordnungen ablösen.

Die Wohnzone „Pronto“ will dem gestalterischen Prinzip „Vielfalt in der Einheit – Einheit in der Vielfalt“ folgen. Wuchernde Zerhäuselungen sollen verhindert und zeitgemässe Siedlungen mit ansprechender Architektur ermöglicht werden. „Pronto“ dient hier als Baukasten, der individuell abgestimmte Lösungen ermöglicht. Ein Blick auf den Merzenacker (Bern), die Siedlung Melchenbühl oder auch Teile des Elfenauquartiers illustrieren unsere Absicht. Die Wohnzone „Pronto“ soll als Planungsinstrument dienen, das eine rasche und einfache Ein- oder Umzonung ermöglicht und gleichzeitig durch den integrierten Erschliessungsplan eine einfache Ordnung definiert. So kann kurz nach dem Volksentscheid über die Einzonung mit dem Bauen begonnen werden.

Die Wohnzone „Pronto“ ist anwendbar bei Neueinzonungen von bisher landwirtschaftlichen Arealen oder auch bei Umzonungen aus anderen Zonentypen. Die fallweise Ausstattung der Wohnzone „Pronto“ mit spezifischen Bestimmungen ermöglicht die optimale Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten. Die Anwendung dieser neuen Zone ist zum Beispiel im Westen von Bern (Oberbottigen, Riedbach) oder auch auf dem Areal Merzenacker Ost denkbar.

Ein einfaches, flexibles Planungsinstrument

Es ist demnach ein Planungsinstrument bereitzustellen, das beiträgt, den individuellen Wohnbau zu vereinfachen und zu beschleunigen. Es sollte die folgenden Eigenschaften aufweisen:

Planungsverfahren: „Pronto“ ist ein einfaches Planungsverfahren. Die Wohnzonen „Pronto“ sind so mit Bestimmungen auszustatten, dass nach der Genehmigung der Einzonung nach Artikel 61 BauG sofort die Erschliessungseinrichtungen erstellt werden können.

Der Detailerschliessungsplan: Das Ausscheiden der Wohnzonen „Pronto“ geschieht deshalb gleichzeitig mit dem Detailerschliessungsplan nach Artikel 66 BO. Der Detailerschliessungsplan folgt den Zielen des haushälterischen Umgangs mit Bauland und ist Grundlage zur Parzellierung des Areals.

Städtebauliches Ordnungsprinzip: In den Wohnzonen „Pronto“ legt ein Baulinienband parallel zu den Erschliessungsstrassen die Stellung der Gebäude fest, was die Siedlungsstruktur im städtebaulichen Sinne definiert und ein Ordnungsprinzip durchsetzt.

Ästhetische Ordnung: Zusätzlich zum Baulinienpaar können in den jeweiligen Wohnzonen „Pronto“ einfache Projektierungsrahmenbedingungen wie Dachformen, Firstrichtung und Fasadensmaterialien die ästhetische Gesamterscheinung weitergehend definieren.

Bestimmungen: Über die Festlegungen der Absätze „Städtebauliches Ordnungsprinzip“ und „Ästhetische Ordnung“ hinaus definieren die Bestimmungen

- Nutzungsart und Nutzungsmass
- Baupolizeiliche Masse und
- Rahmenbedingungen für Schutzmassnahmen (Landschaft, Ortsbild, Kulturobjekte u.a.).

Darüber hinaus werden ausdrücklich keine Bestimmungen stipuliert, die das autonome Bauen auf der eigenen Parzelle in irgendeiner Hinsicht einschränken.

Auftrag an den Gemeinderat

1. Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Ergänzung der Bauordnung vorzulegen, welche eine Bauzone „Pronto“ für Wohnnutzungen definiert, die das Bauen von freistehenden und zusammengebauten individuellen Wohnbauten planerisch erleichtert und zeitlich beschleunigt.
2. Der Gemeinderat wird beauftragt, Wohnzonen „Pronto“ als Pilotprojekte auf zwei Arealen – z.B. im Bereiche der S-Bahn-Station Riedbach – vorzubereiten.

Bern, 5. April 2001

Antwort des Gemeinderats

Die Motionsforderung nach Einführung einer neuen Zonenart wird aus der folgenden Argumentationskette abgeleitet:

- In der Stadt Bern ist die Bevölkerungszahl in den Jahren 1994 bis 1999 um 3.9% zurückgegangen, in vier ausgesuchten Agglomerationsgemeinden dagegen um 2.5% angestiegen.
- In der Stadt Bern ist erschlossenes Bauland knapp und Bauland für individuelles Wohnen kaum erhältlich. Insbesondere fehlt es an Bauland für Einfamilienhäuser.
- Das vorhandene Bauland ist meist mit Vorschriften und Auflagen belegt, die verhindern, dass überbaut wird.
- Deshalb muss für Ein- und Umzonungen eine neue Zonenart (Wohnzone „Pronto“) eingeführt werden, die so beschaffen ist, dass nach der Plangenehmigung die Häuser und Erschliessungseinrichtungen sofort erstellt werden können.
- Mit zwei Pilotprojekten soll die Wohnzone „Pronto“ erprobt werden.

Zu den einzelnen Punkten dieser Argumentationskette äussert sich der Gemeinderat wie folgt:

1. Bevölkerungsentwicklung

Die im Motionstext genannten Zahlen vermitteln insofern ein falsches Bild, als sie suggerieren, zwischen 1994 und 2000 habe die Bevölkerung in der Stadt Bern abgenommen, jene in

der Region hingegen zugenommen. Tatsache ist aber, dass die Abwanderung aus der Stadt Bern nicht zu einem entsprechenden Wachstum in der engeren Region (VRB-Gemeinden) geführt hat:

Bevölkerung	1994	2000	Veränderung
Stadt Bern	131 595	126 752	- 3.7%
Übrige Gemeinden VRB	165 169	165 666	+ 0.3%
Region Bern total	296 764	292 418	- 1.5%

Es scheint eine Wanderung in den zweiten Agglomerationsgürtel mit einem starken Verdrängungsmarkt im Wohnbausektor stattzufinden.

2. Baulandangebot in der Stadt Bern

In 42 Gebieten der Stadt Bern sind Bauzonen für Wohnbauten vorhanden oder in Vorbereitung (Stand November 2001):

A. Auf Stadtgebiet sind heute – von Einzelobjekten abgesehen – in folgenden 7 Wohnzonen **Siedlungen mit Wohnnutzung im Bau**:

Standort / (Stadtteil)	BGF in m ²	iA möglich	Stand der Planung / Baugesuch	Verfügbar
Untere Felsenau (II)	10 000	ja	UeO rechtskräftig seit 1988	Etappe 2 im Bau
Eigerstrasse (III)	4 000		UeO rechtskräftig seit 1990	im Bau
Schöneegg (III)	10 000		UeO rechtskräftig seit 1999	im Bau
Baumgarten-Ost (IV)	40 000	ja	UeO rechtskräftig seit 1994	Etappe 3 im Bau
Vermont-Park (IV)	15 000		UeO rechtskräftig seit 1986	im Bau
Busendstation Elfenau (IV)	2 000	ja	Grundordnung rechtskräftig	im Bau
Vordere Lorraine (V)	8 000	ja	UeO rechtskräftig seit 1993	im Bau

Legende: iA = individueller Ausbau der Wohnungen möglich

Kommentar: Überbauungen mit individuellen Wohnformen sind zurzeit keine im Bau. Bei etlichen Projekten können jedoch individuelle Ausbauwünsche berücksichtigt werden; zum Teil dürfen diese so weit gehen, dass sie annähernd die Vorteile individueller Wohnformen erreichen.

B. Die folgenden 11 Zonen sind baureif, d.h. es können ohne zusätzliche Auflagen **Wohnbauten sofort realisiert** werden, wenn die Grundeigentümerschaft oder Investierende dies möchten:

Standort / (Stadtteil)	BGF in m ²	iW möglich	Stand der Planung / Baugesuch	Verfügbar
Stadtbach (II)	2 000		Grundordnung rechtskräftig	Sofort
Tiefenau (II)	6 000	ja	Grundordnung rechtskräftig	Sofort
Weyermannshaus-Ost I (III)	7 000		Baubewillig.verfahren läuft	Sofort
Scheuerrain-Sulgenrain (III)	6 000		UeO rechtskräftig seit 1994*	Sofort
Sandrainstrasse (III)	2 000	ja	Grundordnung rechtskräftig	Sofort
Aarstrasse 96 (Oktagon) (III)	1 000		GO rechtskr., Baurecht erteilt	Sofort
Ackerli (VI)	10 000		UeO rechtskräftig seit 1996	Sofort
Uferweg (V)	2 000	ja	UeO rechtskräftig seit 1992	Sofort
Sempachstrasse (V)	3 000		Grundordnung rechtskräftig	Sofort
Obermatt / Wangenmatt (VI)	10 000		UeO rechtskräftig Anfang 2002	Sofort
Burgunderstrasse (VI)	3 000		Grundordnung rechtskräftig	Sofort

* Kaufvertrag in Vorbereitung

Legende: iW = individuelle Wohnformen möglich

Kommentar: Es ist nicht restlos klar, weshalb nur in 3 von 11 Gebieten, nämlich in Weyermannshaus-Ost I (Loftwohnungen) und an der Aarstrasse (Oktogon) sowie am Scheuerrain / Sulgenrain ernsthafte Realisierungsbemühungen erkennbar sind. Für das Gebiet Ackerli werden seit Jahren Investierende gesucht. Die Überbauungsordnung sieht hier allerdings einen Wohnhof vor, der bei einer potenziellen Investorin auf Ablehnung stösst. Im Gebiet Stadtbach behindern sich Eigentümerschaften gegenseitig. In den 3 Gebieten Tiefenau, Sandrainstrasse und Burgunderstrasse werden Bauparzellen nicht zur Überbauung freigegeben. Bei 2 Gebieten (Uferweg und Sempachstrasse) haben die Eigentümerschaften bisher nie ernsthaft versucht, die hier möglichen Nutzungen zu realisieren. In beiden Fällen erfolgten die Umzonungen primär, um Entschädigungsforderungen möglichst gering zu halten.

C. In den folgenden 4 Wohnzonen wurden die **Auflagen oder Vorschriften erfüllt** und könnte sofort gebaut werden:

Standort / (Stadtteil)	BGF in m ²	iW möglich	Stand der Planung / Baugesuch	Verfügbar
Von Roll-Areal (II)	20 000		UeO rechtskräftig, Baugesuch hängig	Sofort
Gangloff (III)	?		ZPP rechtskräftig, Wettb. durchgeführt	Sofort
Oberbottigen ZPP B (VI)	5 000	ja	ZPP rechtskräftig, Baugesuch hängig	Sofort
Brünnen (VI)	150 000		UeO rechtskräftig, z.T. baubewilligt	Sofort

Legende: iW = individuelle Wohnformen möglich

Kommentar: Auf dem Von-Roll-Areal steht die Realisierung der Wohnbauten kurz bevor. Im Gebiet Brünnen wurde nach der Durchführung des Wettbewerbs nicht realisiert; erst mit einer Änderung der 1991 beschlossenen Planung konnte 1999 wieder Bewegung in die Realisierungsbemühungen gebracht werden. In Oberbottigen wurde ebenfalls ein Wettbewerb durchgeführt; nun verzögern Einsprachen aus der Nachbarschaft die Ausführung. Im Gebiet Gangloff ist der Wohnanteil nicht zwingend vorgeschrieben; zudem nutzt die Grundeigentümerin (Gangloff AG) die Parzelle noch für eigene Bedürfnisse. Fazit: In 3 der 4 Gebiete dürfte 2002 mit dem Wohnungsbau begonnen werden.

D. Die folgenden 7 rechtskräftigen Wohnzonen sind **mit Auflagen und Vorschriften belegt**, (z.B. Wettbewerbspflicht oder Erlass einer UeO durch den Gemeinderat), so dass sie nicht sofort überbaut werden können:

Standort / (Stadtteil)	BGF in m ²	iW möglich	Stand der Planung / Baugesuch	Verfügbar
Masterplan ZPP Mitte (I)	1 000		UeO / Wettbewerb / Konzept nötig	2002
Holligenstrasse (III)	4 000	z.T. ja	SZb / GRB nötig, Voranfrage	2002
Saali (IV)	50 000		nach Art.34 / 2 VzBKP UeO nötig	2003
Florama-Areal (IV)	50 000		nach Art.34 / 2 VzBKP UeO nötig	2006
Springgarten (V)	20 000	z.T. ja	nach Art.34 / 2 VzBKP UeO nötig	?
Oberbottigen ZPP A (VI)	3 000	ja	UeO / Wettbewerb / Konzept nötig	2002
Oberbottigen ZPP C (VI)	5 000	ja	UeO / Wettbewerb / Konzept nötig	2003

Legende: iW = individuelle Wohnformen möglich

Kommentar: Konkrete Bemühungen seitens der Grundeigentümerschaft sind in den Gebieten Holligenstrasse und Oberbottigen ZPP A auszumachen. Auch für das Areal Oberbottigen ZPP C haben Interessierte schon verschiedene Abklärungen durchgeführt. Im Masterplan-Perime-

ter steht Wohnen nicht im Vordergrund. Die Areale Saali, Florama und Springgarten gehören der Burgergemeinde. Für das Florama-Areal werden zurzeit erste Planungsschritte vorbereitet; das Baurecht für den Gartencenter läuft 2006 aus. Der Springgarten wird noch durch das VBS genutzt.

E. In folgenden 7 Gebieten ist eine Planung mit Wohnzonen in Bearbeitung:

Standort / (Stadtteil)	BGF in m ²	iW möglich	Stand der Planung / Baugesuch	Verfügbar
Vierelfeld, ZPP Nord (II)	60 000	z.T. ja	Mitwirkungsaufgabe erfolgt	2003
Vierelfeld, ZPP Süd (II)	10 000	z.T. ja	Mitwirkungsaufgabe erfolgt	2003
Weissenstein (III)	30 000	z.T. ja	Volksabstimmung am 2.12.2001	2002
Heckenweg (III)	1 000	ja	Mitwirkungsaufgabe erfolgt	2002
ZPP Manuelstrasse (IV)	10 000	ja	Öffentliche Auflage erfolgt	2004
Wankdorffeldstrasse (V)	?		Mitwirkungsaufgabe erfolgt	2003
Weyermannshaus-West I (VI)	10 000		Öffentliche Auflage erfolgt	2003

Legende: iW = individuelle Wohnformen möglich

Kommentar: Am weitesten gediehen ist die von den Stimmberechtigten am 2. Dezember 2001 angenommene Planung Weissenstein; hier hat die Grundeigentümerschaft (Hunziker AG und Fonds) signalisiert, dass die Bereitschaft für eine rasche Realisierung vorhanden ist. Beim Areal Heckenweg läuft ein kombiniertes Verfahren (UeO und Baugesuch gleichzeitig) für eine kleine Terrassensiedlung. Die Planung für die beiden Areale Vierelfeld Nord und Süd wird mit hoher Priorität vorangetrieben. Die Planungsvorlagen Manuelstrasse und Weyermannshaus-West sind politisch umstritten. Das Gebiet Wankdorffeldstrasse ist Teil der UeO Umgebung S-Bahn-Station; vorgesehen ist ein freiwilliger Wohnanteil.

F. In folgenden 6 Gebieten ist eine Planung mit Wohnzonen in Vorbereitung:

Standort / (Stadtteil)	BGF in m ²	iW möglich	Stand der Planung / Baugesuch	Verfügbar
SVB-Areal Eigerplatz (III)	?	?	Verdichtung über Tramdepot	?
Burgernziel (IV)	?	?	mit Verlegung Tramdepot	?
Sollacker (IV)	?	ja	Planungsbeginn 2002	?
Schnellgut-Areal (V)	?	?	Planungsbeginn 2002	?
Cedernstr. / Olivenweg (VI)	?	ja	bei Grundeigentümerinteresse	?
Riedbach (VI)	?	ja	Planungsbeginn 2002	?

Legende: iW = individuelle Wohnformen möglich

Kommentar: Für das Schnellgutareal hat der Gemeinderat den Planungsauftrag erteilt; das Gebiet eignet sich hauptsächlich für Arbeitsnutzung. Im Gebiet Sollacker werden verschiedene Grundstücke für individuelle Wohnformen (Beispiel Merzenacker) geprüft. Ob in Riedbach eine Entwicklung eingeleitet werden soll, wird zurzeit abgeklärt. Eine gute Wohnlage (Nähe Zentrum Bümpliz) weist das Gebiet Cedernstrasse / Olivenweg auf, wobei alte Baulinien eine Entwicklung behindern; der Grundeigentümer ist allerdings an einer Planung und Realisierung nicht interessiert. Eigerplatz und Burgernziel können erst gestartet werden, wenn der Standort für ein neues Tramdepot gesichert ist.

3. Bilanz und Fazit

Die Addition des Flächenangebots für das Wohnen in den 36 erwähnten Gebieten (ohne die 6 Areale mit Planungen in Vorbereitung) ergibt ein Total von 570 000 m² Bruttogeschossfläche (BGF), was ungefähr 4 500 bis 5 000 Wohnungen entspricht.

13 dieser 36 Baugebiete stehen ganz oder teilweise auch für individuelle Wohnformen zur Verfügung. In einigen Gebieten, z.B. im Viererfeld, steht allerdings die Art der Wohnform noch nicht fest. Ohnehin entscheiden letztlich die Investorinnen und Investoren aufgrund von Marktanalysen, was für Wohnungen in welchen Wohnformen gebaut werden. Für städtische Verhältnisse eignet sich oft ein individueller Ausbau besser als die individuelle Wohnform.

In den meisten Fällen war nicht eine zu komplizierte Zonenordnung der Grund oder der Hauptgrund, weshalb nicht gebaut wurde. Vielmehr lag es, wie die Kommentare zu den Tabellen zeigen, meist an lokalen oder eigentümerspezifischen Gegebenheiten. Zudem darf nicht unterschätzt werden, dass nach einer Plangenehmigung für die Projektierung, Investoren- oder Mietersuche und die Sicherstellung der Finanzierung viel Zeit aufgewendet werden muss. Im Falle Schöneegg beispielsweise dauerten die Phase "Planung / Baubewilligung (kombiniertes Verfahren)" zwei Jahre und die nachfolgenden Bauvorarbeiten weitere zweieinhalb Jahre bis zum Baubeginn.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Investorinnen und Investoren nicht nur über die Wohnform, sondern zuerst und vor allem auch über den Realisierungszeitpunkt bestimmen. Verschiedene der in den Tabellen aufgeführten Areale sind primär wegen der Flaute auf dem Immobilienmarkt so lange nicht überbaut worden (z.B. Scheuerrain-Sulgenrain, Ackerli, Brünen).

Gesucht und gefragt sind in der Stadt Bern im Übrigen nicht nur Areale für die Realisierung individueller Wohnformen, sondern auch Möglichkeiten zum Erwerb von Wohneigentum. Auch dieser Aspekt hängt indessen vom Verhalten der Bauherrschaft bzw. der Investierenden ab.

4. Zur Wohnzone „Pronto“

Gemäss Motionstext soll die neue Wohnzone „Pronto“ folgendes regeln:

- a. die Nutzungsart
- b. das Nutzungsmass
- c. die baupolizeilichen Masse
- d. allfällige Schutzmassnahmen
- e. eine ästhetische Ordnung
- f. ein Baulinienband sowie
- g. Strassenlinien in einem Detailerschliessungsplan

Auf weitere Festlegungen soll verzichtet werden.

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass es keine neue Zonenart braucht, weil die bereits bestehenden Instrumente genügen:

Der Nutzungszonenplan legt die Nutzungsart (a) fest.

- Der Bauklassenplan regelt das Nutzungsmass (b), die baupolizeilichen Masse (c) und in Art. 3 VzBKP auch grundlegende ästhetische Anforderungen (e).
- Allfällige Schutzmassnahmen (d), Baulinien (f) und Strassenlinien (g) sowie spezielle ästhetische Auflagen (e) können in eine Überbauungsordnung zum Zonenplan aufgenommen werden.
- Die Strassenlinien (g) sind im Detailerschliessungsplan oder ebenfalls in der UeO enthalten.

Es ist also möglich, mit den bestehenden Instrumenten alle Punkte der Zone „Pronto“ abzudecken. In den erwähnten 36 Bauzonen mit Wohnnutzung wurden oder werden die Nutzungsart, das Nutzungsmass, allfällige Schutzmassnahmen und, wenn nötig, die ästhetische Ordnung mit *dem Erlass der Zone* festgelegt. Bei den 6 Zonen mit Planungspflicht (ZPP) fehlten

jeweils lediglich die baupolizeilichen Masse, bei 7 Arealen die Baulinien und die Strassenlinien.

Über die 7 „Pronto“-Punkte hinaus wurde und wird in einzelnen Gebieten, wo nötig und sinnvoll, im Planerlassverfahren zusätzlich folgendes geregelt: Lärmschutz, Energie (Heizung), Ökologie (Dachbegrünung), Anzahl der Abstellplätze.

Zusammenfassend ist festzuhalten: Eine Einheitsbauzone für individuelle Wohnformen, die überall in der Stadt Bern passen würde, gibt es nicht. Hingegen gibt es auf Stadtgebiet verschiedene Terrains, die sich für individuelle Wohnformen eignen. Für diese Terrains können, soweit das nicht bereits geschehen ist, massgeschneiderte Überbauungsordnungen erlassen werden, ohne dass eine neue Zonenart eingeführt werden muss.

Als Beispiel kann die Überbauungsordnung Weissenstein dienen, die am 2. Dezember 2001 von den Stimmberechtigten angenommen worden ist: Der Überbauungsplan und die zugehörigen Vorschriften enthalten alle oben aufgezählten Festlegungen. Nach der Genehmigung der Überbauungsordnung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung kann das Gebiet sofort überbaut werden. Auch individuelles Bauen ist möglich, wenn die Grundeigentümerin (Hunziker AG) die Parzelle vielfach unterteilt und parzellenweise verkauft. Im Teilgebiet B2 der Überbauungsordnung sind Gebäude vorgesehen, die sich für Reiheneinfamilienhäuser eignen würden. Auch hier ist im Rahmen der vorgegebenen städtebaulichen Ordnung eine individuelle Bauweise möglich.

1. Zu den Pilotprojekten „Pronto“

Die Stadt Bern stellt laufend Gebiete mit Wohnbauzonen bereit, die den Intentionen der Motion entsprechen, darunter auch Areale für verdichtete Einfamilienhaus-Siedlungen. Der Gemeinderat ist bereit zu prüfen, ob auch das als Pilotgebiet erwähnte Riedbach dafür geeignet wäre. Ausserdem laufen zurzeit Abklärungen für neue Wohnstandorte in anderen Stadtteilen (siehe Tabelle F).

Ob bei der Realisierung Parzellen für individuelle Wohnformen geschaffen werden oder ob eine einheitliche Gesamtüberbauung entsteht, entscheidet letztlich die Grundeigentümerschaft oder die Bauherrschaft. Das in Oberbottigen (ZPP B) als Baugesuch eingereichte Projekt beispielsweise besteht aus 38 gleichen Reiheneinfamilienhäusern in 15 Zweier- und Dreiergruppen. Die Bauherrschaft hätte aufgrund des Gesamtkonzepts auch eine Parzellierung vornehmen und individuell überbauen lassen können, was aber mit einem zusätzlichen Aufwand verbunden gewesen wäre. Kein Wunder deshalb, dass darauf verzichtet wurde.

Die Förderung von individuellen Wohnformen muss nicht in erster Linie über die Bauvorschriften, sondern über eine entsprechende Landverkaufspolitik erfolgen. Hier kann die Stadt nur über das eigene Grundeigentum direkt Einfluss nehmen.

Mit der Aufnahme der Kernmassnahme „Wohnen“ in die Legislaturrichtlinien 2001 – 2004 unterstreicht der Gemeinderat, dass er, wie von der Motion verlangt, einer raschen, intensiven und nachhaltigen Förderung der Wohnbautätigkeit in der Stadt Bern hohe Priorität einräumt. Das Wohnangebot soll in der laufenden Legislaturperiode markant verbessert werden, und zwar namentlich im Bereich von Grosswohnungen, Eigentumsangeboten und Wohnungen mit familiengerechtem Umfeld. Die Legislaturrichtlinien sehen vor, dass die Stadt in Zusammenarbeit mit anderen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern ein „Impulsprogramm zur Errichtung von einer namhaften Anzahl neuer Wohnungen für mittlere bis hohe Ansprüche und für Familien“ erarbeitet und auslöst. Im Rahmen des 9. Massnahmenpakets zur Haushaltsanierung hat der Gemeinderat die Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau ausserdem beauftragt, bis im Frühling 2002 einen Bericht über *kurzfristig realisierbare* Massnahmen im Wohnbauförderungsbereich vorzulegen.

Die vorliegende Motion „Pronto“ zielt auf verdichtete Siedlungen für individuelle Wohnformen. In der Zielrichtung entspricht sie durchaus den Absichten des Gemeinderats. Der vorgeschlagene Weg führt jedoch nach Auffassung des Gemeinderats nicht zum Erfolg.

Antrag

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

Der Motionär *Christoph Müller* (FDP): Wir danken dem Gemeinderat für die umfangreiche Antwort und die detaillierte Auflistung von allen Bauplanungen mit Wohnanteil. Wir begrüssen auch, dass der Gemeinderat das Wohnen und die nach wie vor anhaltende Abwanderung zu einem Kernpunkt von seinen Legislaturrichtlinien gemacht hat. Aber uns kommen auch Zweifel an der Ernsthaftigkeit von seinen Bemühungen, wenn er die Bauzone Pronto als derart überflüssig bewertet, wie das aus seiner Antwort hervorgeht. Die Abwesenheit der Wohnbeauftragten heute Abend bestärkt unsere Zweifel zusätzlich. Der Gemeinderat scheint die Kernanliegen unseres Vorstosses nicht richtig verstanden zu haben. Missverständnisse liegen bereits bei der von ihm interpretierten Argumentenkette vor. In unserem statistischen Vergleich von Bern mit den Agglomerationsgemeinden geht es nicht primär um das Aufzeigen des dortigen Bevölkerungswachstums, sondern es geht uns um das Wachstum des Steuersubstrats im Zusammenhang mit dem Bau dieser Einfamilienhäuser. Auf dem Hintergrund der städtischen Finanzlage muss dies allen zu denken geben. Wir bestreiten auch nicht, dass es eine weitergehende Abwanderung in die äussere Region gibt. Wenn aber trotzdem eine Steuersubstratzunahme in den zitierten Gemeinden stattfindet, ist dies sogar doppelt bedenkenswert. Das Primärziel unseres Vorstosses ist nicht die Schaffung der Wohnzone Pronto an sich, sondern es handelt sich dabei um einen exemplarischen Vorschlag für neuartige, schnell umsetzbare Planungsprozesse. Darum auch der Name Pronto. Diese Wohnzonen sollen es ermöglichen innerhalb einer marktgerechten Frist Häuser zu bauen, welche heute gefragt sind. Marktnahe, attraktive Planungszonen sind das Ziel, in denen die Reglementierung auf das Nötigste beschränkt ist. Sicher findet die Förderung der Raumplanung nicht im Labor sondern in der rauen Wirklichkeit statt. Sicher gibt es auch rezessionsbedingte Verzögerungseffekte und die Marktteilnehmer sind selbstverständlich Personen mit legitimen Eigeninteressen. Daher müssen auch die unwillkommenen Faktoren im städtischen Handeln zum vornherein berücksichtigt werden, damit trotzdem Erfolge erzielt werden. Die Stadt muss für den Wohnbau insofern als treibende Kraft auftreten, indem sie realistische Planungen erlässt. Gefragt ist da die konstruktive Zusammenarbeit mit Landbesitzern, Bauinvestoren und Bauherren von Anfang an. Die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse und die Ermöglichung von zügigen Umsetzungsfristen, bevor sich die Marktsituation wieder grundlegend geändert hat, sind zentral, damit die Umsetzung nicht auf der Strecke bleibt. Vorbildlich wird in Zürich unter einem sozialdemokratischen Stadtrat im wohnpolitischen Bereich aktiv, pragmatisch und erfolgreich vorgegangen. Dass gegenüber der vergangenen Praxis hier in Bern ein Handlungsbedarf besteht, kann aus der gemeinderätlichen Auflistung herausgelesen werden. Etliche aufgeführte Ladenhüter wurden wohl eher am Markt vorbei geplant und nicht nach Massgabe der Nachfragebedürfnisse. Die Bestandesaufnahme ist an sich interessant und ein willkommenes Arbeitsmittel. Jedoch können wir darin wenig finden, was unseren Vorstellungen von attraktiven und individuellen Wohnformen entspricht.

Der Motionär *Urs Jaberg* (FDP): Bei diesem Geschäft wäre meiner Meinung nach das Stadtplanungsamt gefragt, leider ist aus diesem Amt niemand im Saal anwesend. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, um was es uns bei diesem Vorstoss eigentlich geht: Es geht darum, dass wir Instrumente schaffen wollen, damit der Planungsprozess gestrafft werden kann und man ihn für alle Beteiligten weniger langwierig machen kann. Leider haben wir in der gemeinderätlichen Stellungnahme zu diesem Themenkreis nicht im erhofften Ausmass Antwort be-

kommen. Unsere Anliegen scheinen mir nicht vollständig verstanden worden zu sein. Wir möchten gerne vom Stadtrat die Antwort auf die Frage: Soll es auf stadtbernischem Gemeindegebiet noch möglich sein, dass man individuelle Wohnformen realisieren kann? Uns geht es v.a. um das westliche Gemeindegebiet der Stadt Bern. Selbstverständlich sehen wir solche Neubaugebiete immer im Bereich von bestehenden Verkehrsinfrastrukturen. Hier bietet sich z.B. Riedbach mit seiner S-Bahn besonders an. Uns interessiert also die Frage, ob man im Stadtrat der Meinung ist, dass in diesem Gebiet solches Bauen möglich sein sollte. Dass auch dort allgemein gültige Planungsrichtlinien beachtet werden müssen, versteht sich von selbst. In der Motion ist dies auch ausdrücklich festgehalten. In unsrer Motion haben wir vorgeschlagen, dass zwei wegweisende Projekte zu realisieren seien. Auch hier sind wir enttäuscht, dass der Gemeinderat in seiner Antwort diesen Gedanken mit dem blossen Hinweis auf die bestehenden Planungsinstrumente vom Tisch wischt. Wir haben gehofft, dass die PVT und die Wohnbeauftragte nebst der Auflistung von allgemeinen und unterschiedlich reichen Planungsprojekten auch mithelfen würde, nach alternativen Lösungen zu suchen. Dies war der Grund warum wir ursprünglich die Wohnbeauftragte vorgeschlagen haben. In der Motionsantwort können wir leider eine solche Bereitschaft nicht erkennen. Genügen denn die vorhandenen Mittel tatsächlich, wie dies der Gemeinderat vertritt. Wir sind nicht dieser Meinung und die rückläufige Bevölkerungsentwicklung spricht hierzu eine eigene Sprache. Wir hoffen deshalb, dass der Stadtrat anders als der Gemeinderat mithilft Spielraum zu schaffen, um neue Lösungen zu finden, und die Motion in unserem Sinn überweist. Uns geht es nicht um eine Entweder-oder-Lösung sondern vielmehr um eine Sowohl-als-auch-Lösung: Verdichtetes Wohnen im städtischen Gemeindegebiet und das individuelle Wohnen als Ergänzung dazu im ländlichen Gemeindegebiet. Die FDP steht hinter den Legislaturrichtlinien zum Thema Wohnen, die der Gemeinderat besonders in den Vordergrund gestellt hat. Der Unverzichtbare Teil unserer Motion ist aber, dass man diesen Pilotversuch startet und auswertet und je nach Ergebnis gewisse Planungsgrundlagen anpasst. Wir sind der Meinung, dass Pronto genügend Spielraum lässt.

Fraktionserklärungen

Margrit Stucki (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Der Gemeinderat zeigt uns in der Antwort zur Motion auf, dass in der Stadt Bern Bauland zum Wohnen vorhanden ist. Es existiert auch Bauland für individuelle Wohnformen. Ob allein stehende Einfamilienhäuser als urbane Wohnform gefördert werden sollen, bezweifeln wir. Es braucht nicht nur ein Bereitstellen von solchem Bauland, sondern es braucht auch Investoren und Investorinnen. Es ist anerkannt, dass es auch in der Stadt Möglichkeiten für individuelles Wohnen geben muss. Dazu brauchen wir aber kein neues baurechtliches Instrument. Die Motionäre wollen nicht nur die Wohnzone Pronto, sie wünschen dazu auch noch gestalterische und städtebauliche Koordination. Sie wollen keine „wuchernden Zerhäuselungen“ sondern zeitgemässe Siedlungen mit ansprechender Architektur. Die Beispiele, die sie nennen, benötigte kein Pronto. Die Motionäre bringen den Widerspruch der neuen Zone selber: Zuerst wollen sie nur Strassen, einen so genannten Detailerschliessungsplan und dann fordern sie doch noch ein städtebauliches Ordnungsprinzip. Dies ist schon mit dem heutigen Instrument alles möglich. Für uns ist die Schnelligkeit sicher auch wichtig, dennoch legen wir grossen Wert auf die Qualität. Mit dem in der Stadt Bern vorhandenen Boden muss haushälterisch umgegangen werden. Verdichtetes Bauen scheint uns sinnvoll. Viele Beispiele in der Stadt und in der angrenzenden Agglomeration beweisen, dass hier auch individuelles und qualitativ gutes Wohnen möglich ist: Der Merzenacher wurde mit Hilfe der Grundbauordnung gebaut, Baumgarten Ost brauchte eine Überbauungsordnung und auf dem Land aussen wird z.T. auch so gebaut. Als Beispiel möchte ich die Aumatt in Hinterkappelen nennen. Übrigens wird auch Riedbach nicht mehr lange sehr

ländlich sein, wenn das Freizeit- und Einkaufszentrum Brünnen gebaut ist. Wir sind mit der FDP einig, dass Riedbach mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erschlossen ist und es deshalb auch sinnvoll ist, dort etwas zu machen. Im städtischen Gebiet prallen jeweils verschiedene Interessen aufeinander und dies ist ein Problem, welches neue Bauprojekte verzögern kann. Dagegen hilft auch eine neue Wohnzone Pronto nichts. Die neue Wohnzone kann und darf die demokratischen Prozesse nicht ausschliessen. Die Stadt hat es in der Hand mit ihrem Bauland individuelle Wohnformen zu ermöglichen. In Brünnen erwarten wir, dass auch die kleinteilige Vermarktung berücksichtigt wird, damit private und kleine Baugemeinschaften am Wohnungsbau teilhaben können. Ich hoffe, dass wir noch dieses Jahr die Gesamtkreditvorlage für die Abgabe des städtischen Landanteiles verabschieden können. Dabei muss auch für kleine Investoren und Investorinnen gesorgt werden. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt diese Motion ab. Im Sinne der Gemeinderatsantwort könnten wir dem Vorstoss mehrheitlich als Postulat zustimmen.

Rudolf Friedli (JSVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Der Gemeinderat versucht in seiner Antwort seine verfehlte Wohnbaupolitik zu rechtfertigen. Er versucht mit einer Statistik über die Bevölkerungsentwicklung darzulegen, dass die Abwanderung aus der Stadt Bern gar nicht so schlimm ist. Die Bevölkerung sei in den letzten Jahren nur um 3,7% zurückgegangen. In der engeren Region sei sie nur um 0,3% gestiegen. Die Leute ziehen aus der Stadt weg in die engere Region und der Gemeinderat findet dies nicht schlimm. Der Steuerertrag sackt in der gleichen Zeitspanne von 400 Mio Franken auf noch 320 Mio Franken ab und auch dies findet der Gemeinderat offenbar in Ordnung. Der Gemeinderat sieht überhaupt keinen Handlungsbedarf und schreibt, dass momentan einfach nicht gebaut werde, weil Flaute auf dem Immobilienmarkt herrscht. Der Gemeinderat begnügt sich in seiner Antwort damit, das Bauland minutiös aufzulisten und gibt die Schuld, warum nicht gebaut wird, den Unternehmern und der Wirtschaft, die ein schlechtes Umfeld schaffen würden. Immer wenn die Linken nicht mehr weiterwissen oder wenn sie einen Fehler zugeben müssten, beschuldigen sie die Wirtschaft. Die Wirtschaft ist aber hier nicht schuld! Die Unternehmer und die Bürgerinnen und Bürger bauen nämlich schon aber die verfehlte Wohnbaupolitik in der links-grün-dominierten Stadt führt dazu, dass sie nicht in der Stadt, sondern ausserhalb bauen. Dies zeigen die Statistiken, die die FDP in ihrer Motion aufführt, ganz klar. Sogar der Gemeinderat kann dem nichts entgegenhalten. In Stettlen beispielsweise wird viel gebaut und zwar auch verdichtet und nicht Wildwuchs-mässig wie dies vorhin von der SP-Sprecherin behauptet wurde. Diese Gemeinden haben eben den goldenen Mittelweg zwischen komplizierter Stadtplanung und Wildwuchs gefunden. Von einer Flaute, wie sie der Gemeinderat konstruieren will, kann keine Rede sein. Die Agglomerationsgemeinden haben gemerkt, was die Leute wollen. Sie wollen nicht zu viele Auflagen und Einschränkungen, sondern sie wollen möglichst frei bauen. Darum erschliessen die Agglomerationsgemeinden Bauzonen, in denen man möglichst unkompliziert und schnell bauen kann. Die Stadt hingegen hat unzählige Vorschriften und wundert sich dann, warum niemand bauen will. Der Gemeinderat schreibt in seiner fast schon ein bisschen hilflosen Antwort, dass es doch in der Stadt Bern mit 570 000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche viel baureife oder zumindest schon fast baureife Fläche gibt. Hier wurde aber am Markt vorbeigeplant. Die links-grüne Stadt versucht ihre Ideologie durchzusetzen, welche von der Bevölkerung gar nicht gewollt ist und scheitert damit. Von den 570 000 Quadratmetern sind nur gerade 35 000 Quadratmeter für individuelle Wohnzonen reserviert! Also eine lächerlich kleine Fläche. Die Stadt plant an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbei und der links-grüne Gemeinderat muss nun endlich seine Hausaufgaben machen und sofort dafür sorgen, dass einfachere Bauzonen geschaffen werden, nämlich solche auf denen auch einmal gebaut wird. Die Stadt soll von den Agglomerationsgemeinden lernen, wie so etwas geht. Aus diesen Gründen unterstützen wir die Motion der FDP. Selbstverständlich werden mit der Schaffung

der Wohnbauzone Pronto die Abwanderungsprobleme aus der Stadt nicht gelöst, aber es ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Daniele Jenni (GPB) für die GB/JA!/GPB-Fraktion: Wir lehnen diese Motion ab, auch wenn sie in ein Postulat umgewandelt wird. Auch der Antrag des Gemeinderats ihre Antwort als Prüfungsbericht anzunehmen, kommt für uns nicht in Frage. Die Motion will ganz klar eine neue Sorte von Planungszonen mit geringem Regelungsbedarf. Sie will eigentlich etwas, was nicht zulässig ist. Das Rechtliche ist meiner Meinung nach aber nicht so wichtig. Zentral ist das Politische. Man will also eine Zone und diese auch noch ausgerechnet für Einfamilienhäuser, die bekanntlich hauptverantwortlich für die Zersiedelung der Landschaft sind, für die weniger Regelungsbedarf besteht. Eine Art rechtsfreier Raum wird hier verlangt. Offenbar ist ein rechtsfreier Raum nicht immer dasselbe, je nachdem wen es betrifft. Bei einer Einfamilienhauszone finden es die gleichen, die eine Hüttendorfzone Zaffaraya bekämpften, in Ordnung. Eine solche Zone ist nicht machbar. Eine Zone braucht klare Regelungen. Es geht auch nicht an, dass man eine generelle Bestimmung haben will, wenn man ganz genau weiss, dass es durchaus möglich ist, falls der Volkswille dazu besteht, dass einzelne Umzonungen und Überbauungsordnungen in diesem Sinne gemacht werden können. Warum sollen Zonen auf Vorrat geplant werden, die die demokratischen Möglichkeiten des Volkes umgehen? In Riedbach und Oberbottigen wurde in einer Volksabstimmung klar abgelehnt dieses Gebiet zu überbauen. Dies nun durch die Hintertüre zu erlauben – jenseits dessen, was vom Bundesgericht in Oberbottigen erlaubt wurde –, ist eine Missachtung des Volkswillens. Die Forderungen des Vorstosses sind sowohl rechtlich wie politisch als auch raumplanerisch unerwünscht. Daher lehnen wir diesen Vorstoss grundsätzlich ab. Mit der Antwort des Gemeinderats sind wir auch nicht glücklich, weil er wieder Planungsgebiete in seine Antwort aufnimmt, die vom Volk ganz eindeutig als überbauungsfreie Zonen bestimmt wurden. Ich bitte diese Motion – auch wenn sie in ein Postulat umgewandelt wird – abzulehnen.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Jeder ist für das Bauen, aber nur nicht in seinem nächsten Umfeld. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, dass einem das eigene Hemd am nächsten ist. Der Gemeinderat ignoriert seine Wohnbaupolitik der letzten Jahre nicht. Es ist unbestritten, dass wir in den letzten Jahren zuwenig Wohnbauten realisieren konnten. Es freut uns auch nicht, dass eine Abwanderung stattfindet. Wir versuchen dies auch aufzuhalten. Wenn man jetzt aber glaubt, dass die Wohnbaupolitik der Aussengemeinden die Lösung sei, der soll einmal schauen, wie diese mit ihrem Land umgehen, was dort für eine Wohnqualität herrscht und in welcher Form dort Architektur betrieben wird! Ich kann nur feststellen, dass eine solche Wohnbaupolitik für eine Stadt wie Bern nicht Vorbildfunktion haben kann. Es ist ein ganz wesentlicher Punkt, dass in der Stadt Bern immer auf Qualität geachtet wurde, was sogar von den Motionären anerkannt wird. Daniele Jenni hat recht wenn er sagt, dass Pronto nicht in erster Linie den Planungsprozess beschleunigen will, sondern es geht v.a. darum mit möglichst wenig Restriktionen bauen zu können. Wenn wir den Wohnungsbau fördern wollen, müssen wir nicht neue Zonen einführen. Um individuelles Wohnen zu fördern, sind sämtliche Instrumente, die wir heute haben, dazu geeignet. Nicht die Stadt Bern kann diese Wohnungen bauen, wir können höchstens Rahmenbedingungen schaffen. Investieren müssen andere und die Investitionslust war in der Vergangenheit nicht sehr gross. Dass es eine Diskussion geben wird, wenn in Riedbach gebaut werden soll, ist klar. Wenn wir den Wohnungsbau fördern wollen, müssen alle dazu geeigneten Gebiete geprüft werden. Wenn es aber um ein konkretes Gebiet gehen wird, werden die verschiedensten Interessen aufeinanderprallen, was häufig dazu führt, dass die Investoren die Lust am Bauen verlieren. Der Glaube, dass eine neue Wohnzone Pronto dieses Problem löst, ist eine Illusion. Daher bitte ich den Stadtrat, die Motion in ein Postulat umzuwandeln und entgegenzunehmen.

Der Motionär *Christoph Müller* (FDP): An dieser Stelle möchte ich meinen beiden Vorrednern entgegenhalten, dass es uns überhaupt nicht um die Schaffung eines rechtsfreien Planungsraumes geht. Im Gegenteil sieht Pronto eine angepasste Regelungsdichte vor. Diese soll allerdings Teil der Grundordnung werden, damit eine rasche Umsetzung von Bauvorhaben ermöglicht wird. Der Freiraum für den Gemeinderat, um die Regelungen genauer zu definieren, ist gegeben. Wir halten an der Motionsform fest.

Beschluss

Die Motion wurde mit 36 : 28 : 0 Stimmen abgelehnt.

- Die Traktanden 13 bis 15 werden auf eine spätere Sitzung verschoben. -

Eingänge

Es werden vier Motionen und eine dringliche Interpellation eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

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

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

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

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

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

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

Bern, 21. Februar 2002

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!)
Michael Jordi, Daniele Jenni, Barbara Streit, Erik Mozsa, Catherine Weber, Ursula Rudin-Vonwil, Natalie Imboden, Peter Künzler, Peter Sigerist, Michael Burri

Beilage: Plan betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 3.

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

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

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

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

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

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

Bern, 21. Februar 2002

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!) Michael Jordi, Daniele Jenni, Barbara Streit, Erik Mozsa, Catherine Weber, Ursula Rudin-Vonwil, Natalie Imboden, Peter Künzler, Peter Sigerist, Michael Burri

Beilage: Plan betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4.

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

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

Tempo 30 auf den Quartierstrassen macht die Quartiere wesentlich wohnlicher, genügt allein aber nicht, was Erfahrungen bestätigen. Der Stadtteil 5 (Breitenrain/Lorraine) würde wesentlich wohnlicher, wenn Hauptachsen saniert würden, wenn teilweise auch auf Strassen mit

Durchgangsverkehr Tempo 30 gälte, wenn an gewissen Stellen Poller erstellt würden, die den Durchgangsverkehr unterbinden, und wenn mehr Begegnungszonen geschaffen würden. Mit solchen Massnahmen nähme sowohl die Verkehrssicherheit zu wie auch die Lärmbelastung ab, zudem könnte der öffentliche Strassenraum vermehrt, vielseitiger und auch in der Freizeit genutzt werden.

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

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

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

Bern, 21. Februar 2002

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!) Michael Jordi, Daniele Jenni, Barbara Streit, Erik Mozsa, Catherine Weber, Ursula Rudin-Vonwil, Natalie Imboden, Peter Künzler, Peter Sigerist, Michael Burri

Beilage: Plan betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 5.

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

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

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

Die VCS Regionalgruppe Bern hat ein Konzept (vgl. Plan in der Beilage) ausgearbeitet, wie der Stadtteil 6 (Bümpliz/Bethlehem) mit Verkehrsmassnahmen wirksam beruhigt und attraktiver gestaltet werden könnte. Das Konzept entspricht in den Grundzügen den oberirdischen Massnahmen, wie sie die Stadt für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse vorgesehen hat,

und zwar bei beiden Varianten (mit/ohne Neufeldtunnel). Die Unterzeichnenden unterstützen diese Vorschläge des VCS. Sie verlangen vom Gemeinderat die Umsetzung dieser Massnahmen und das Aufzeigen, in welchen Etappen dies geschehen kann. Kostengünstige Massnahmen sind dabei zuerst umzusetzen; denn wie aus andern Städten bekannt ist, kann mit 20% der Kosten 80% der Massnahmen umgesetzt werden.

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

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

Bern, 21. Februar 2002

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!) Michael Jordi, Daniele Jenni, Barbara Streit, Erik Mozsa, Catherine Weber, Ursula Rudin-Vonwil, Natalie Imboden, Peter Künzler, Peter Sigerist, Michael Burri

Beilage: Plan betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 6.

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

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 Standortsuche?
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.

Bern, 21. Februar 2002

Fraktion SP/JUSO (Andreas Krummen, SP), Raymond Anliker, Sabine Schärner, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim, Margareta Klein, Miriam Schwarz, Rolf Schuler, Irene Marti Anliker, Liselotte Lüscher, Béatrice Stucki, Rosmarie Okle Zimmermann, Peter Blaser, Beat Zobrist, Michael Aebersold, Margrith Beyeler, Christian Michel, Guglielmo Grossi, Walter Christen, Ruth Rauch, Andreas Zysset, Marie-Louise Durrer, Oskar Balsiger, Ruedi Keller, Margrit Stucki

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Schluss der Sitzung: 22.40 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Stadtratspräsidentin: *Annemarie Sancar-Flückiger*

Der Protokollführer: *Ruben Ammann*