

Genehmigt am 17.1.2002

Protokoll Nr. 63

Sitzung von Donnerstag, 29. November 2001, 16.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Christoph Stalder

Anwesend:

Michael Aebersold	Urs Jaberg	Ursula Rudin-Vonwil
Raymond Anliker	Daniele Jenni	Erich Ryter
Thomas Balmer	Michael Jordi	Doris Schneider
Oskar Balsiger	German Kalbermatten	Beat Schori
Peter Bernasconi	Daniel Kast	Rolf Schuler
Dieter Beyeler	Rudolf Keller	Miriam Schwarz
Margrith Beyeler	Margareta Klein-Meyer	Rudolph Schweizer
Peter Blaser	Blaise Kropf	Peter Sigerist
Markus Blatter	Andreas Krummen	Sylvia Spring Hunziker
Jsabelle Blunschy	Annemarie Lehmann	Ernst Stauffer
Annette Brunner	Melanie Leskow	Michael Straub
Walter Christen	Liselotte Lüscher	Barbara Streit-Stettler
Marie-Louise Durrer	Edith Madl Kubik	Ueli Stüchelberger
Rudolf Friedli	Anton Maillard	Béatrice Stucki
Thomas Fuchs	Irène Marti Anliker	Margrit Stucki-Mäder
Verena Furrer-Lehmann	Mario Marti	Hans-Ulrich Suter
Hans Ulrich Gränicher	Corinne Mathieu	Katharina Suter
Guglielmo Grossi	Barbara Mühlheim	Max Suter
Adrian Haas	Christoph Müller	Margrit Thomet
Rolf Häberli	Philippe Müller	Eva von Ballmoos
Ueli Haudenschild	Rosmarie Okle Zimmermann	Catherine Weber
Kurt Hirsbrunner	Ruth Rauch	Thomas Weil
Stephan Hügli	Lydia Riesen	Kurt W. Weyermann
Natalie Imboden	Heinz Rub	Beat Zobrist
		Andreas Zysset

Entschuldigt:

Christine Bosshardt	Esther Kälin Plézer	Annemarie Sancar
Peter Bühler	Peter Künzler	Sabine Schärner

Vertretung des Gemeinderats:

Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Edith Olibet
Kurt Wasserfallen

Traktanden

- | | | |
|----|--|-----|
| 1. | Variantenabstimmung über die Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft) (Lehmann / Tschäppät) | 201 |
| 2. | Motion Fraktion FDP (Adrian Haas, Stefan Hügli, Heinz Rub): Im Interesse der Länggasse: Neufeldzubringer jetzt! (Tschäppät) | 216 |
| 3. | Vermögensausscheidung zwischen der Stadt Bern und BERNMOBIL; Vereinbarung / Kredite (Schweizer / Frösch) | 202 |
| 4. | Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergrplatzes und der Christoffelunterführung: Projektierungskredit (Anteil Stadt) (Balsiger / Tschäppät) <i>Fortsetzung der Beratungen</i> | 191 |
| 5. | Motion Fraktion FDP (Annemarie Lehmann / Adrian Haas): Neue Tunnellösung für den Bahnhofplatz (Tschäppät) | 212 |

Ordentliche Traktanden

1 Variantenabstimmung über die Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau (Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft)

Antrag Nr. 201

I. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage „Variantenabstimmung über die Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau mit und ohne Neufeldtunnel“.

II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgende Varianten zur Beschlussfassung:

Variante A

1. Für die Detailprojektierung und Ausführung der Massnahmen zur Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau gemäss Variante A (mit Neufeldtunnel) wird ein Kredit von Fr. 9 200 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto 540.501.074.0, bewilligt.
2. Der vom Bund erwartete Beitrag an die Kosten der Schallschutzfenster im Umfang von ca. Fr. 1 200 000.00 sowie allfällige weitere Beiträge Dritter sind für Abschreibungen zu verwenden.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt und ermächtigt, die erforderlichen Geldmittel zu beschaffen, wenn nötig auf dem Anleihensweg.

Variante B

1. Für die Detailprojektierung und Ausführung der Massnahmen zur Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau gemäss Variante B (ohne Neufeldtunnel) wird ein Kredit von Fr. 23 100 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto 540.501.074.0, bewilligt.
2. Der vom Bund erwartete Beitrag an die Kosten der Schallschutzfenster im Umfang von ca. Fr. 5 700 000.00 sowie allfällige weitere Beiträge Dritter sind für Abschreibungen zu verwenden.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt und ermächtigt, die erforderlichen Geldmittel zu beschaffen, wenn nötig auf dem Anleihensweg.

Eine Mehrheit des Stadtrats (.. Stimmen) empfiehlt den Stimmberechtigten die Variante .. zur Annahme.

Eine Minderheit des Stadtrats (.. Stimmen) empfiehlt den Stimmberechtigten die Variante .. zur Annahme

Eine Minderheit des Stadtrats (.. Stimmen) empfiehlt den Stimmberechtigten beide Varianten zur Ablehnung.

III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

IV. Folgende Motionen werden abgeschrieben:

Motion Ursula Hirt (GB): Verkehrsberuhigungskonzept für die Länggasse.

Motion Adrian Berthoud (EVP): Chancen für das Länggassquartier (Verkehrsseitsystem, Quartierzentrum, Neufeldzubringer).

Interfraktionelle Motion SP, GFL/EVP, GB/JA! (Edith Madl Kubik, SP / Sven Baumann, GFL / Blaise Kropf, JA!): Verkehrsberuhigung in der Länggasse: Variante zum Neufeldzubringer.

Motion Fraktion SP (Oskar Balsiger): Einrichten einer Buslinie auf der Bremgartenstrasse.

Antrag FDP-Fraktion

1. Auf eine Variantenabstimmung sei zu verzichten.
2. Dem Volk sei bloss die Variante A (mit Tunnel) vorzulegen

Referentin *Annemarie Lehmann* (FDP): Ich freue mich, wie wir heute die Möglichkeit haben, für einen Viertel der städtischen Bevölkerung kreativ tätig zu sein. Wir haben eine hervorragende Arbeit der Verwaltung zu beurteilen: Die beiden Vorlagen sind enorm gut aufgearbeitet. Ich will mich hier recht herzlich bedanken. Alle Fragen konnten beantwortet werden; meine waren vielleicht nicht die schwierigsten, doch schliesslich konnte auch in der PVK alles beantwortet werden und die PVK hat das ganze Projekt nur gerade marginal angepasst. Ich habe gesagt, dass wir tätig werden können, ich bin der Auffassung, dass wir müssen. Grosse Teile der Länggasse sind von dem Autoverkehr belastet und einige Teile überlastet. Das ist zum Teil quartierfremder Verkehr und zum Teil gehört der Verkehr zu der Nutzungsvielfalt der Länggasse. Man hat heute rund 25 Jahre Streit und Diskussionen hinter sich, die dem Quartier nichts gebracht haben, sondern vielmehr geschadet haben. Die einzelnen Massnahmen muss man als „Pflästerlipolitik“ bezeichnen, diese haben der Wohnqualität nichts gebracht und zur politischen Verhärtung beigetragen. Heute haben wir ein erschöpftes Quartier, niemand ist mehr zufrieden. Und unsere heutige Aufgabe besteht darin, eine Lösung zu finden, mit der wir alle einigermaßen leben können. Es gibt einen typischen Kompromiss, der niemanden richtig glücklich machen muss, aber er darf auch keinen benachteiligen. Es ist wichtig zu wissen, dass das Länggassquartier ein moderner, hoch komplexer und empfindlicher Stadtteil ist: Hier überlagern sich Wohnen, Arbeiten, Vergnügen, Bildung, Konsum und Betreuung. Diese Nutzungsvielfalt zeichnet die Länggasse aus und ist unbedingt zu erhalten. Ziel muss heute sein, dass möglichst jeder von uns nachher überzeugt nach draussen gehen und das Stimmvolk davon überzeugen kann, dass die eine oder andere Lösung gut ist, aber es ist vor allem wichtig, dass man in der Länggasse handelt. Wir können uns ein doppeltes Nein nicht leisten, denn wenn wir jetzt ein Nein haben, kann in der Länggasse wieder lange nichts getan werden. Ich rufe darum heute dazu auf, falls Sie die eine oder andere Variante jetzt noch abändern oder belasten möchten, ehrlich zu sein. Schlimm und unredlich ist es, wenn man heute noch auflädt, um einer Variante, die man gar nicht will, zusätzliche Gegner zu schaffen. Bei einem doppelten Nein werden wir alle künftigen Planungen der Stadt Bern belasten. Unser heutiger Entscheid wird Auswirkungen auf die künftige Verkehrspolitik der Stadt Bern haben. Insbesondere geht es um die Akzeptanz der verschiedenen Wünsche, Vorlagen und Begehrlichkeiten aus den anderen Quartieren. Weshalb sollte jemand aus der Länggasse je wieder Ja zu einem Projekt in Bümpliz oder im Nordquartier sagen, wenn wir ihm heute nicht helfen? Die Verkehrslenkung, die wir heute planen, muss eine Trendwende bringen, und wenn wir an die Länggasse und nicht an unser Parteiprogramm denken, dann so schnell wie möglich. Wir müssen eine Kreditvorlage für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse beurteilen. Bei der Variante A geht es um Massnahmen, die notwendig und wünschbar sind, wenn ein Tunnel realisiert werden soll. Bei der Variante B geht es um Massnahmen, die aufgrund der Lärmbelastung in der Länggasse, gestützt auf die Lärmschutzverordnung, nicht nötig sind. Was nicht zur Diskussion steht, ist die Variante Tunnel ohne zusätzliche Massnahmen. Die Verknüpfung liegt aber insofern vor, dass bei einem Ja zur Variante A der Kan-

ton ein vorbereitetes Dossier, dass zwei Jahre in Planung war, an das UVEK weiterleiten wird. Beim Bund ist das Geld vorhanden. Bei den beiden Vorlagen geht es darum, dass man erstens die Länggassstrasse als Rückgrat des Quartiers beibehält. Sie wird zurückgebaut: es gibt schmalere Strassen, breitere Trottoirs, sie wird neu und fussgängerfreundlich gestaltet. Ebenfalls bei beiden Varianten wird die Mittelstrasse zum Quartierzentrum mit einer Begegnungszone. Bei beiden Varianten sollte die Halenstrasse gesperrt werden, wobei gesagt werden muss, dass sie bei der Variante A zwingend gesperrt werden muss, und bei der Variante B es noch von den Umständen abhängt. Es gilt für beide Varianten, dass die gesamte Länggasse weiterhin von allen Seiten erreichbar bleibt. Das Pollerkonzept ist gegen die Pendler gerichtet. Und bei beiden Varianten wird die gesamte Länggasse zu Gunsten der Fussgänger und des Veloverkehrs verbessert. Bei beiden Varianten bewirken diese Massnahmen einen Rückbau des Strassenraumes, man hat also weniger Quadratmeter Strasse als man heute hat, ob ein Tunnel gebaut wird oder nicht. Und für beide Varianten gilt: für 15 bis 17 Millionen Franken erhalten wir eine umfassende Verkehrslenkung für ein grosses Stadtgebiet. Beachtenswert ist, dass die Stadt Bern, hier kann man rechnen wie man will, mit der Tunnelvariante weniger Geld ausgeben müsste. Nur bei der Variante A wird die Neubrücke zur Quartierstrasse. Bei der Variante B bleibt sie die belastete Durchgangsstrasse, wobei der Lärm nur durch die verbesserte Verglasung ausserhalb der Wohnungen bleiben wird. Die Begegnungszone in der Mittelstrasse wird bei der Variante B wegen den fehlenden Umfahrungsmöglichkeiten mit 8000 bis 9000 Fahrzeugen pro Tag belastet bleiben. Die Entlastung der Länggassstrasse ist bei der Variante B ebenfalls geringer, rund 2000 Fahrzeuge pro Tag mehr, und erfordert dort ebenfalls Lärmschutz, da die Alarmwerte weiterhin überschritten bleiben. Mit der Variante A und dank der Umfahrungsmöglichkeit im Tunnel schaffen wir einen wohnorientierten Stadtteil, der von fremdem Durchgangsverkehr rasch befreit werden kann. Der Neufeldtunnel mit den zusätzlichen Massnahmen, das sogenannte „Teilprojekt 3“, ist ein ausgewogenes Gesamtsystem, bringt der Länggasse eine effektive Verkehrsentslastung, macht Lärmschutzmassnahmen zum grössten Teil entbehrlich und schafft Raum für Wohnqualität, ohne die Nutzungsvielfalt zu zerstören. Der Vorteil der Variante A liegt darin, dass bereits im Jahre 2004 eine Entstopfung stattfinden wird. Das heisst, dass im Quartier die Verbesserung mit einem radikalen Schlag spürbar werden wird. Dies ist eine Gelegenheit, die wir wahrscheinlich noch nie gehabt haben und die wir auch nicht sofort wieder haben werden. Mit der Variante B schaffen wir ebenfalls Verbesserungsmassnahmen, aber nur schrittweise und ungefähr analog den bisherigen. Eine durchgreifende und nachhaltig wirkende Verkehrsberuhigung braucht einfach länger, da sie ausserdem auch noch einen Denkprozess bei der Bevölkerung benötigt. Wenn wir ehrlich sind, wird dies einen Zeitraum von etwa 15 Jahren benötigen. Was mir wichtig erscheint ist hier ausserdem, dass man trotz aller Massnahmen und einem vorausgesetzten Denkprozess Teile der Länggasse nicht entlasten können wird: Ich denke an die Neubrücke und Länggassstrasse. Wie vorhin schon gesagt, braucht es dort zwingend zusätzliche Lärmschutzfenster. Hierzu muss man sich überlegen, ob die Wohnqualität hinter geschlossenen Fenstern je dieselbe sein kann, wie bei offenen Fenstern. Die PVK hat diese letzte Frage nicht beantworten können oder wollen und schlägt nun eine Variantenabstimmung vor. Wir sind der Meinung, dass eine Variantenabstimmung bei dieser wichtigen Frage richtig ist. Wir wollen, dass das Volk zu einem Teil der Varianten Stellung nehmen kann, und ich glaube, dass sich die PVK bewusst war, dass die Mehrheiten hier im Saal für die eine oder andere Variante nicht unbedingt repräsentativ für die ganze Stadt sind.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GB/JA!/GPB spricht *Blaise Kropf* (JA!): Tunnel oder nicht Tunnel? das ist heute abend gefragt. Tunnel oder nicht Tunnel bedeutet aber nicht Sein oder Nichtsein. Wel-

che Entscheide wir heute abend auch immer treffen, die Stadt Bern gibt es auch weiterhin. In diesem Sinne warnen wir davor, das Geschäft „Verkehrsentslastung Länggasse“ zur alles überragenden Schicksalsfrage für diese Stadt zu machen; zum einzigen Kriterium, welches Aufschluss gibt über Aufbruchsstimmung oder nicht, über Veränderungspotenziale und Möglichkeiten etwas zu bewegen. Gleichwohl ist die heutige Vorlage sehr bedeutsam, und zwar zumindest in zweierlei Hinsicht: Erstens vorerst natürlich für die Länggasse, welche das erste Berner Quartier sein soll, welches in den Genuss einer sinnvollen und nötigen Verkehrsberuhigung kommen soll. Bedeutsam ist diese Vorlage auch in Bezug auf die weitere Ausgestaltung der städtischen Verkehrspolitik im Allgemeinen. Die Frage ist unter anderem, ob wir heute ein verkehrspolitisches Signal aussenden, welches auch in anderen Quartieren aufgenommen werden kann, oder ob wir das nicht tun. Auf diesen letzten Punkt legt die Fraktion GB/JA!/GPB besonderen Wert. Wir erinnern daran, dass wir hier im Stadtrat einfach Politik machen sollten für eine Stadt als ganzes und zwar mit Blick über die Stadtgrenzen hinaus, und nicht bloss für Quartierteile oder gar für einen einzelnen Strassenzug. Bei einem solchen Blickwinkel wird ja auch deutlich, dass in der Stadt Bern nicht nur das Länggassquartier, sondern ebenso das Nordquartier mit Winkelried und Standstrasse, der Osten mit dem Ostring und der Thunstrasse, der Mattenhof mit der Seftigenstrasse und der Weissensteinstrasse usw. mit ganz beträchtlichen Emissionen des motorisierten Verkehrs konfrontiert sind. Was wir heute deshalb für die Länggasse beschliessen, sollte in eine kohärente städtische Verkehrspolitik hineinpassen. Welches sind also zusammenfassend die Anforderungen an das Projekt? Erstens sollte die Lösung über einen Modellcharakter verfügen, damit sie auch für andere Quartiere potenziell anwendbar ist. Zweitens sollte das Projekt anderen städtischen verkehrspolitischen Projekten nicht widersprechen und drittens muss die Lösung klar eine Verbesserung der Lebensqualität – Begegnungsmöglichkeiten, Plätze, Lärm – im Quartier Länggasse zur Folge haben, jedoch ohne gleichzeitig die Probleme bloss zu verlagern. Die vorliegende Variante B entspricht ziemlich genau den definierten Anforderungen. Dass uns der Gemeinderat überhaupt einmal eine solche Variante vorlegen würde, war nicht immer absehbar. Denn noch im Jahr 1999 hielt der Gemeinderat in seiner Antwort auf ein Postulat von Ursula Rudin-Vonwil festgehalten: „Das übergeordnete Ziel, das Länggasse- und Rossfeldquartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten, kann nur mit einer Umfahrung erreicht werden.“ Heute können wir feststellen, dass die damalige Behauptung des Gemeinderats falsch war. Variante B zeigt nämlich auf, wie eine Verkehrsberuhigung im Länggassquartier erreicht werden kann, ohne den Bau eines Tunnel. Und gerade weil auf den Bau des Tunnels verzichtet wird, ist die Lösung auch auf andere Quartiere anwendbar. Die Fraktion GB/JA!/GPB könnte sich bei der Variante B zwar durchaus hier und da eine etwas weitergehende Lösung vorstellen. Der Bereich südlich der Mittelstrasse, um ein Beispiel zu nennen, liesse sich besser vom Schleichverkehr entlasten, als es in dieser Variante B jetzt der Fall ist. Insgesamt erachten wir das Projekt „Variante B“ aber als ausgewogen, als sinnvoll, als realisierbar und auch als mehrheitsfähig im Hinblick auf eine Volksabstimmung. Eine andere Einschätzung haben wir in Bezug auf Variante A: Grundsätzlich erachten wir den Bau eines Tunnels mehr oder weniger direkt in die Innenstadt als einen Anachronismus sondergleichen. Dass man in Zürich einen Uetlisbergtunnel baut, um damit den überregionalen und internationalen Transitverkehr aus der Stadt zu bringen, ist ja verständlich. Mit dem Neufeldtunnel geht es allerdings einzig darum, die Zufahrt der Autobahn in die Innenstadt, und umgekehrt natürlich, sicherzustellen. Dafür einen Tunnel zu bauen ist falsch, weil damit eine Attraktivierung der Zufahrt in die Innenstadt mit dem motorisierten Verkehr erreicht wird, also just das, was man mit anderen Projekten in dieser Stadt zu verhindern sucht. Wir erachten den Bau eines Tunnels aber auch als falsch, weil er eine Lösung suggeriert, wofür es überhaupt keine gibt. Lärm, Gestank, eingeschränkte Bewegungsfreiheit sind eine Konsequenz des motorisierten Verkehrs und nicht von angeblichen Umfahrungsstrassen. Wer hier in diesem Bereich Verbesserungen will,

muss für weniger Verkehr eintreten, und nicht für mehr Strassen. In diesem Zusammenhang muss ich auch meinem Erstaunen und auch meiner Freude darüber Ausdruck geben, im Rahmen dieser Debatte von jener Seite Klagen über die unhaltbare Situation an der Neubrücke-Strasse zu hören, die sonst von Verkehrsberuhigungsmassnahmen überhaupt nichts wissen wollte. Wir hoffen jedenfalls, dass die neuentdeckte Sensibilität für dieses Problem auch dort Bestand haben wird, wo definitiv kein Tunnel gebaut werden kann, wo man mit anderen Möglichkeiten, mit anderen Massnahmen dieses Problem wird angehen müssen. Neben diesen grundsätzlichen Argumenten ist die konkrete Ausgestaltung der Variante A ein wichtiger Grund für unsere ablehnende Position zu dieser Variante A. Ende der 90er-Jahre, in der letzten grösseren Tunneldebatte, sind verschiedentliche Ansprüche an eine Lösung mit Tunnel definiert worden. Im Juni 1998 beispielsweise äusserte sich der damalige SP-Stadtrat Andreas Hofmann dahingehend, der Tunnel komme wahrscheinlich sowieso, man solle ihn aber bitte möglichst teuer verkaufen. Darunter verstand Herr Hofmann, dass man nicht nur in der Länggasse eine Wabenlösung erreicht, sondern auch im Nordquartier. Solche Ansprüche erfüllt die Variante A in keiner Art und Weise. Von einer Wabenlösung wurde Abschied genommen, und die Tunnelvariante weist deutlich weniger Durchfahrtsresistenz auf durch das Länggassquartier, als die tunnellose Variante. Und wenn man 1998 und 1999 prophezeit hätte, dass zwei Jahre später gewisse Parlamentarier der Rotgrünen, oder insbesondere der roten Seite, einer Tunnellösung zustimmen würden, welche nicht einmal eine durchgehende Durchfahrtsperre für die Neubrücke-Strasse vorsieht, dann hätte dies bloss irritiertes Kopfschütteln bewirkt. Aber eben, so schnell ändern sich offenbar die Zeiten. Eine Klarstellung braucht es noch in Bezug auf das von den Tunnelbefürwortern immer wieder vorgebrachte Argument: der Lärm. Bezüglich der Entlastung vom Verkehrslärm bringt die Variante B, über weite Strecken zumindest, die bessere Lösung. Mit der Variante A wird die Lärmbelastung zwar geringfügig abnehmen und unter den Alarmgrenzwert fallen, aber sie liegt nach wie vor über dem Immissionswert, über dem Grenzwert. Trotzdem werden bei der Variante A noch keine Lärmschutzfenster eingebaut. Bei der Variante B hingegen baut man Lärmschutzfenster ein, der Verkehrslärm bleibt zwar über dem Alarmwert, aber eine wahrnehmbare Verbesserung wird erst mit dem Einbau dieser Lärmschutzfenster erreicht. Aus diesen Gründen beantragt die Fraktion GB/JA!GPB, die Variante A in zwei zentralen Punkten zu verbessern. Wir stellen zwei moderate Anträge zur Diskussion, die zwar nicht dazu beitragen werden, aus der Variante A eine sinnvolle oder gar eine gute Lösung zu machen. Es sind aber zwei Anträge, die bewirken, dass die Auswirkung auf die weitere Ausgestaltung der städtischen Verkehrspolitik in einer Annahme der Variante A einigermaßen erträglich wäre. Die zwei Anträge bewirken, dass in Variante A wenigstens im Entfernten noch etwas vom Geist einer rot-grünen Verkehrspolitik übrig bleibt. Auf die Anträge im konkreten werden wir in der Detailberatung eingehen. Angesichts der Vorzüge der Variante B und der Nachteile der Variante A wäre es aus der Perspektive einer ökologischen Verkehrspolitik durchaus eine Option, auf eine Variantenabstimmung zu verzichten und bloss die Variante B vorzulegen. Die Fraktion GB/JA!GPB hat diese Möglichkeit erwogen, diskutiert, aber letztlich verworfen. Dies, weil wir mit der Motion vom Februar 2000 den Gemeinderat aufgefordert haben, dem Stadtrat Varianten vorzulegen. Die Möglichkeit der Auswahl sollten jetzt aber nicht nur wir im Stadtrat haben, sondern auch die Stimmberechtigten. Damit ist auch klar, dass unsere Fraktion den Antrag der FDP, der einen Verzicht auf die Variantenabstimmung vorsieht, nicht unterstützen wird. Eine faire verkehrspolitische Auseinandersetzung über zwei Varianten bedingt aber auch gleich lange Spiesse und leidet keine Taschenspielertricks bei der Darstellung der Finanzen. Aus diesem Grund beantragen wir, im Antrag an die Stimmberechtigten, diese Kosten transparenter und fairer darzustellen, doch darauf werden wir im Rahmen der Detailberatung zurückkommen.

Für die Fraktion FDP spricht *Christoph Müller*: Mit dem vorliegenden Geschäft sind wir so nicht zufrieden. Viele der unnötigen Verkehrsberuhigungs- oder besser gesagt Verkehrsverhinderungsmassnahmen sprengen für uns das erträgliche Mass. Trotzdem haben wir uns im Sinne eines Kompromisses dazu durchgerungen, im Interesse der Stadt und der Quartierbevölkerung das Geschäft mitzutragen, damit die Situation endlich deblockiert wird. Die Gemeinderatsvorlage zusammen mit den PVK-Anträgen stellt aber für uns das äusserste Mass dar. Ganz klar ist, dass wenn das Geschäft hier im Stadtrat über die PVK-Anträge hinaus mit zusätzlichen Verkehrsbehinderungsmassnahmen befrachtet wird, so wird die FDP-Fraktion die Varianten mit und ohne Tunnel ablehnen. Dass der Gemeinderat nicht längst den Mut gehabt hat, dem Kanton grünes Licht zu geben für den Bau vom Neufeldzubringer, ist für uns sehr stossend. Dieser quartierentlastende Umfahrungstunnel könnte schon fast fertig sein, und das inklusive von allen flankierenden Massnahmen, die ja sowieso obligatorisch sind. Bei den beiden vom Gemeinderat vorgelegten Varianten handelt es sich in Wirklichkeit um nicht notwendige quartiergestaltende Massnahmen. Für uns kommt nur die Variante mit Tunnel in Frage, und zwar klarerweise, weil der Tunnel zusammen mit den obligatorischen flankierenden Massnahmen das einzige Mittel für eine wirksame Entlastung für das Länggasse-/Brückfeldquartier ist. Zweitens kommt diese Lösung für das städtische Portemonnaie wesentlich günstiger zu stehen. Die aus der Quartierplanung Stadtteil II her stammenden gestalterischen Massnahmen in der Gemeinderatsvorlage beinhalten verschiedene, sicher wünschbare Verbesserungen der Quartier- und Wohnumfeldsituation. Zu einem wesentlichen Teil besteht die Vorlage aber aus Verkehrsbehinderungsmassnahmen mit Poller à gogo; und diese sollen das Quartier quasi verrammeln. An vielen Orten sollen quartierinterne Verkehrsbeziehungen blockiert werden, mit negativen Folgen besonders für das dort ansässige Gewerbe. Was die Umsetzung der Massnahmen angeht, meinen wir, dass zusammen mit dem Bau des Tunnels zuerst einmal die obligatorischen flankierenden Massnahmen realisiert werden sollen, und die werden dann wahrscheinlich genügen. Zusätzliche verkehrsbehindernde Massnahmen sollten erst nachher, und zwar gestaffelt und aus der aktuellen Situation heraus, je nach Notwendigkeit umgesetzt werden. Obschon uns vieles an dieser Vorlage stört, haben wir im Interesse der Konsensfindung darauf verzichtet, wieder detailliert alles in Frage zu stellen. Wir werden der Vorlage zustimmen; äusserste Grenze für unsere Zustimmung sind die Vorschläge des Gemeinderats inklusive die Vorschläge der PVK. Eine zusätzliche Belastung der Vorlage mit weiteren Verkehrsbehinderungsmassnahmen werden wir nicht hinnehmen. Für uns wäre das dann der sprichwörtliche Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt. Dann würden wir die Vorlage komplett ablehnen. Wir sind für das Eintreten auf das Geschäft und gegen eine Rückweisung, und wir stellen im Weiteren folgende Anträge, die Sie ja vor sich haben: Auf eine Variantenabstimmung soll verzichtet werden, da eine Variantenabstimmung, besonders bei einer Vorlage wie dieser hier, es für den Bürger kompliziert macht. Die Gefahr ist gross, für uns allzu gross, dass an der Urne ein doppeltes Nein herauskommt, also ein Scherbenhaufen zu Lasten der betroffenen Quartierbevölkerung. Zweitens soll dem Volk bloss die Variante A mit Tunnel vorgelegt werden. Es ist die einzige Variante, die eine wirkliche Verkehrsentslastung für die Quartierbevölkerung bringt. Dazu kostet sie die Stadt erheblich weniger. Die Variante ohne Tunnel ist für uns nur hinausgeworfenes Geld, eine sehr teure Scheinlösung, mit der zudem das Gewerbe zornig gemacht wird.

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Ueli Stückelberger* (GFL): Ich vermute, dass hier niemanden erstaunt, wenn sich die Haltung unsere Fraktion von der Haltung der FDP unterscheidet. Die kurze Zusammenfassung unserer Haltung: Wir bevorzugen klar die Variante ohne Tunnel. Wir haben also die gleiche Haltung wie die PVK. Für uns ist es wichtig, dass am 2. März ein positiver Entscheid gefällt wird, damit in der Länggasse betreffend Verkehrsberuhigung auch wirklich etwas passiert. Wir sind überzeugt, dass die Stadt und wir uns ein doppeltes Nein nicht

leisten können. Dies ist die Voraussetzung, dass wirklich etwas geschieht, und wir werden uns einsetzen, damit es nicht zu einem doppelten Nein kommt.

Zur Vorlage des Gemeinderats: Insgesamt gesehen sind wir zufrieden, da uns zwei Varianten vorgelegt werden, die eine mit, die andere ohne Tunnel. Wichtig ist, dass die Variante nur mit Tunnel ohne flankierende Massnahmen gestorben ist. Wir betrachten dies teilweise als unser Verdienst. Wir haben dem Gemeinderat einen so klaren Auftrag gegeben, mit der vor knapp zwei Jahren überwiesenen Motion, mit der Forderung, dass der Gemeinderat dem Stadtrat zwei Varianten vorlegen muss, so wie wir es jetzt haben. Die Initiative, die wir mit anderen zusammen gegen den Bau des Neufeldtunnels lanciert haben, hat einen Prozess in Gang gesetzt, damit überhaupt das Volk jetzt im März über die Frage des Tunnels befinden kann. Es ist ein zweifacher Erfolg: Das Volk kann abstimmen, und man kann über Varianten abstimmen. Wir akzeptieren die Bemühungen des Gemeinderats, uns heute zwei akzeptable Vorlagen vorzulegen. Wir anerkennen, dass dies dem Gemeinderat weitgehend gelungen ist, obwohl wir bei der Variante mit Tunnel gerne mehr flankierende Massnahmen gesehen und erwartet hätten. Wir werden darum den entsprechenden Antrag der PVK und jene, die ebenfalls hierzu gestellt sind, unterstützen. Wir anerkennen jedoch, dass beide Varianten gegenüber dem heutigen Zustand Verbesserungen bringen. Ich komme zu den vorliegenden Anträgen:

Zum Abstimmungsprozedere: Wir könnten so abstimmen, wie es Christoph Stalder vorschlägt oder so wie die GB/JA!/GPB-Fraktion. Der ausschlaggebende Punkt, warum wir Christoph Stalder unterstützen ist der, dass mit der Variante garantiert ist, dass es danach kein Gestärm gibt. Uns ist es wichtig, wir müssen heute einen klaren politischen Entscheid fällen, klar sagen, welche Variante wir bevorzugen, doch dann sollte es über das Abstimmungsprozedere bis zum 2. März kein Gestärm geben. Dies gibt für uns den Ausschlag, weshalb wir die Variante, wie sie Christoph Stalder uns vorschlägt, unterstützen. Wir stellen aber mit Enttäuschung fest, dass wir die Frage, die Blaise Kropf aufwirft, nämlich ob man auch anders abstimmen könne, die wir der Stadtkanzlei schon vor zwei Monaten per Mail gestellt haben, aber bis jetzt noch nicht schriftlich beantwortet bekommen haben. Das ist schlecht. Wir sind aus einem ganz einfachen Grund für Varianten: Keine Variante für sich alleine ist mehrheitsfähig, das haben wir schon öfters gesehen. Ein Postulat gegen einen Tunnel allein findet hier im Stadtrat keine Mehrheit. Eine Variante dafür findet allein auch keine Mehrheit. Deshalb ist es wichtig, dass wir dem Volk zwei Varianten vorschlagen, damit das Volk entscheiden kann, was es will. Und der Kurs, den die FDP einschlägt mit nur einer Variante, das ist eine Crash-Variante, wenn die FDP diesen Kurs einschlagen will, dann entzieht sie sich der politischen Verantwortung, dann gibt es keine Entscheidung für die Länggasse, das heisst, es bleibt so, wie es ist, und ich hoffe, dass das auch die FDP nicht will. Ich bin aber auch ein bisschen erschrocken, wenn ich den Voten der FDP zuhöre, dass man am liebsten ein Tunnel ohne Verkehrsberuhigungsmassnahmen möchte. Da muss ich aber schon fragen: Weshalb will man dann den Neufeldtunnel? Was ist denn der Nutzen des Neufeldtunnels? Einfach der, dass man eine Baustelle hat, dass ein gewisses Investitionsvolumen ausgelöst wird? Ich hoffe, dass dies nicht die Meinung des Freisinns ist. Unsere Fraktion unterstützt die Variante ohne Tunnel. Der eine Grund wird ersichtlich, wenn man die Pläne der Massnahmen mit und ohne Tunnel anschaut. Ausser bei der Neubrückestrasse sind eigentlich die Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei der Variante B und A dieselben. Wir schliessen daraus, dass das meiste möglich ist auch ohne Tunnel. Der zweite Grund ist, dass es eine traurige Tatsache ist, dass neue Strassen mehr Verkehr auslösen. Es gibt leider praktisch kein Beispiel, bei dem es nicht so war. Und diese Gefahr des zusätzlichen Verkehrs besteht natürlich auch mit dem Neufeldtunnel. Es besteht die Gefahr, dass mehr Verkehr in die Stadt hinein kommt und die Quartiere zusätzlich belastet werden. Die Variante ohne Tunnel hat den Vorteil, dass man eine gute Lösung für das Länggassquartier finden kann, die sich eins zu eins auf die anderen

Quartieren übertragen lässt. Ich denke zum Beispiel an Bern Ost, wo es auf gewissen Strassen wesentlich mehr Verkehr hat als auf der Neubrückestrasse, aber ich denke auch an Bern West. Dies ist für uns ein weiterer Grund. Wir sind überzeugt, dass, wenn man den Neufeldtunnel, in dieser Variante, bauen würde, wir ein falsches Zeichen an die Agglomeration senden würden. Wir würden, unabhängig, ob man es will oder nicht, den Aussengemeinden sagen: „Kommt mit dem Auto, Ihr könnt auf der Autobahn bis in das Stadtzentrum hineinfahren, das geht ohne Problem!“ Der Verkehr kommt nicht mehr hinaus, er staut sich im besten Fall beim Henkerbrünnli, und sonst fliesst er in die anderen Quartiere. Wir sind überzeugt, dass der Druck für das Parkhaus Schützenmatt bestehen bleibt. Nicht ganz zu Unrecht, denn wenn eine Autobahn ein Ende hat, muss man dort ja irgendwo parkieren können. Wir sind auch überzeugt, dass das Wettbewerbsverhältnis zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr mit dem Neufeldtunnel verschlechtert würde, denn momentan sind gewisse Linien, gerade zum Beispiel Richtung Jegenstorf, noch schneller, mit dem Neufeldtunnel könnte diese Wettbewerbsverhältnis zu Gunsten des motorisierten Verkehrs ausfallen. Ein weiterer Grund ist, dass wir das Parking bewusst dort gebaut haben, wo es jetzt ist: Bei der Autobahnausfahrt Neufeld. Wir sind erstaunt, dass gewisse grosse Parteien gegenüber dieser wichtigen Frage keine klare Haltung haben. Unsere Fraktion will die Verantwortung wahrnehmen; wir finden es wichtig, dass man zwei Vorlagen vors Volk bringt, wir stehen hinter den Grundzügen der Vorlage des Gemeinderats, wir werden die Detailanträge unterstützen, doch bei der Stichfrage ist für uns wichtig, dass man die Variante ohne Tunnel unterstützt.

Für die Fraktion CVP/ARP spricht *Daniel Kast* (CVP): Die CVP/ARP-Fraktion ist für die Variante A mit Tunnel. Nur der Neufeldzubringer kann in der Länggasse eine Verkehrsberuhigung bringen. Und es ist nicht so, Ueli Stückelberger, dass es nur die Neubrückestrasse betrifft: Z.B. auch die Mittelstrasse, dort wird der genau gleiche Effekt der Variante A zu finden sein, nämlich eine Reduktion gegenüber der Variante B. Der Neufeldzubringer führt nicht zu mehr Verkehr in die Innenstadt, wie sehr oft behauptet wird. Die Kapazitäten der Strassen um den Bahnhof herum lassen nämlich gar nicht zu, dass mehr Verkehr entsteht. Diese Kapazitäten werden ja sukzessive abgebaut; heute abend werden wir wahrscheinlich einen nächsten Schritt in dieser Richtung beschliessen. Es wird oft behauptet, dass der Neufeldzubringer mehr Verkehr in anderen Quartieren verursachen würde; ich bin vom Gegenteil überzeugt. Wenn das nämlich eine gute Ausfallsachse ist, dann werden mehr Leute diese Achse brauchen, und es wird eher eine Verkehrsberuhigung in den anderen Quartieren geben. Mit der Variante B hingegen wird die Länggasse nicht vom Verkehr entlastet. Es wird sogar eine erhebliche Zunahme des Schleichverkehrs geben, weil die Verkehrsmenge nämlich nicht verringert ist, ich weiss nicht, wie sie verringert werden sollte, und weil diese Poller auch sehr leicht zu umfahren sind. Zum Teil kann man einfach um einen Häuserblock herum und auf der anderen Seite weiterfahren. Wenn wir jedoch noch mehr schliessen würden, hätten wir aber eine „Wabenlösung“, und diese ist bekanntlich nicht mehrheitsfähig. Bei der Variante B wird es kein Quartierzentrum geben. Was bei der Variante B als „Schmalspur-Begegnungszone“ eingezeichnet ist, wird nie funktionieren, weil es einfach viel zu viel Verkehr in der Mittelstrasse hat. Es soll mir niemand erzählen, dass es bei 9000 Autos pro Tag möglich ist, sich auf dieser Strasse zu begegnen. Die Variante B hat weitere Nachteile: Die Investitionen werden hauptsächlich in Lärmschutzmassnahmen gesteckt, und auch die Schliessung der Halenstrasse ist bei der Variante B nicht sichergestellt. Es könnte sein, dass sie plötzlich offen bleibt und dann ist definitiv nichts mehr mit der Verkehrsberuhigung in der Länggasse. Bei der Variante A gefällt uns insbesondere die Temporärsperre auf der Neubrückestrasse nicht. Sie ist eine echte Gefahr für die Ladenzone an der Neubrückestrasse, die bereits jetzt viel zu kämpfen hat. Wir haben dazu einen Antrag gestellt.

Bei beiden Varianten ist die Position der Velofahrer eher geschwächt, nach den Plänen, die jetzt vorhanden sind, wird die Sicherheit der Velofahrer verschlechtert. Ein gutes Beispiel, um zu sehen was passiert, wenn Strassen verengt werden, ist die Kreuzung bei der Unitobler. Dort hat man drei Bäume gepflanzt, und man hat jetzt eine enge Zufahrt auf diese Kreuzung, und es ist schlicht und einfach nicht möglich, dass ein Velo und ein Auto nebeneinander auf diese Kreuzung zufahren können. Wenn ein Velo darauf zufährt und ein Auto von hinten kommt, wird das Velo praktisch abgedrängt. Eine wesentliche Verschlechterung haben wir auch beim Bierhübeli. Dort ist vorgesehen, dass vom Bierhübeli abwärts die Velo-/Busspur aufgehoben wird. Nun wissen Sie, dass dort eine Mauer steht, und wenn die Autos entlang dieser fahren, ist es ziemlich gefährlich. Wir erwarten deshalb, dass in der Detailplanung der Sicherheit des Veloverkehrs genügend Beachtung geschenkt wird. Bei uns kommt einfach die Sicherheit vor der Gestaltung und vor der Verkehrsreduktion. Zusammengefasst bringt für uns die Variante B fast keine Verkehrsberuhigung, sie bringt viel Schleichverkehr, sie bringt kein funktionierendes Quartierzentrum, und sie kostet 2 Millionen mehr. Deshalb ist die CVP/ARP-Fraktion für die Variante A.

Für die Fraktion SP/JUSO spricht *Edith Madl Kubik* (SP): Im Stadtteil Länggasse sind Massnahmen zur Entlastung des Quartiers vom Durchgangsverkehr überfällig; so steht es in der Erläuterungen des Geschäfts des Gemeinderats. Die SP/JUSO-Fraktion betrachtet dieses Geschäft auf dieselbe Weise. Die Länggasse wartet und fordert seit Jahrzehnten solche Massnahmen, sie wartete bisher vergeblich auf die Reduktion des Durchgangsverkehrs, auf die Senkung der Lärm- und Luftbelastung und auf die Erhöhung der Lebensqualität. Nun ist es Zeit. Die Länggasse soll ein attraktives Quartier sein. Sie soll noch attraktiver werden, als sie es schon ist. Als Lebensort, als Lebensquartier, als Wohnort, als Arbeitsort und als Hochschulquartier. Obwohl die Länggasse schon heute ein attraktives Quartier ist, können wir aus den Erläuterungen des Gemeinderats erfahren, dass die Länggasse in den letzten 30 Jahren 30% der Einwohnerinnen und Einwohner verloren hat; das ist wesentlich mehr, als es sonst im städtischen Durchschnitt der Fall ist. Das ist ein Alarmzeichen! Die bisherigen Lösungsvorschläge konnten zu keinem Konsens führen. Bis vor kurzem, und wenn ich meinen Vorrednern zuhöre, vielleicht auch jetzt noch stehen sich Gegnerinnen/Gegner und Befürworterinnen/Befürworter wie Hund und Katze gegenüber. Wovor? Vor dem Neufeldzubringer Ja oder Nein? Vor Verkehrsberuhigungsmassnahmen Ja oder Nein?. Für mich sind ein paar Worte, ein paar Sätze, die vorhin gefallen sind, insbesondere vom Vertreter der FDP, alarmierend. Wer einerseits nur den Tunnel fordert und andererseits schon jetzt an den flankierenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen herumschraubt, der trägt nicht dazu bei, die Situation zu deblockieren. Zum ersten Mal seit vielen Jahren besteht die Chance, eine konstruktive Lösung zu finden. Die interfraktionelle Motion zur Verkehrsberuhigung der Länggasse, die die SP mitformuliert und mitgetragen hat, hat versucht, dem Gemeinderat einen Weg zu weisen aus diesem Dilemma heraus. Der Gemeinderat hat diesen Wink beherzigt und hat das unmöglich Scheinende möglich gemacht. Er hat den Auftrag aus der Motion ausgezeichnet erfüllt. Heute liegen uns zwei Varianten für die Verkehrsberuhigung der Länggasse vor, die beide realisierbar erscheinen. Und die flankierenden Massnahmen sind planerisch soweit aufbereitet, dass sie, sobald der Entscheid vorliegt, umgesetzt werden können. Immerhin baut die erste Variante 4000 m² Strassenraum zurück, die zweite sogar 9000 m². Das ist eines der erklärten Ziele der SP/JUSO-Fraktion, nämlich den Strassenraum zurückzubauen. Wir wollen eine Lösung finden, die mit gutem Gewissen dem Volk vorgeschlagen werden kann. Die SP/JUSO-Fraktion kann mit beiden Varianten leben. Die einen mit der Variante 1 besser, die anderen mit der Variante 2 besser. In grossen Parteien kann es der Fall sein, dass man nicht immer zu einer einheitlichen Meinung kommt. Was wir nicht wollen, ist eine Null-Lösung, das heisst auf gar keinen Fall ein doppeltes Nein. Wir wollen, dass das Pilotprojekt möglichst schnell ge-

startet werden kann, mit oder ohne Tunnel. Die SP/JUSO-Fraktion will endlich den Verkehrsfrieden in der Länggasse. Deshalb sagen wir zu beiden Varianten Ja, bei der Stichfrage werden wir uns aufteilen, wir haben dort die Stimmfreigabe beschlossen, und wir stimmen den PVK-Anträgen, die für beide Varianten gelten, zu. Wir lehnen alle Anträge, die darüber hinaus gehen, ab. Der Stadtrat und die politischen Kräfte in dieser Stadt sind aufgefordert, alles zu unternehmen, damit die eine oder andere Variante angenommen werden kann. Wir müssen von den Kämpfen, von den Grundauseinandersetzungen wegkommen, die keine Kompromisse zulassen. Wir müssen beiden Varianten zustimmen, und dann sachlich und engagiert zu der Stichfrage argumentieren. Wir danken dem Gemeinderat für die gute Vorlage, wir danken auch der PVK für die intensive Auseinandersetzung mit der Vorlage und für ihre Anträge, die eine wesentliche Verbesserung mit sich bringen. Wir wollen eine Lösung für die Länggasse und in der Länggasse finden, wir stimmen beiden Varianten zu, wir stimmen den Anträgen der PVK zu, bei der Stichfrage haben wir die Stimmfreigabe beschlossen.

Für die Fraktion SVP/JSVP spricht *Hans Ulrich Gränicher* (SVP): Die SVP/JSVP-Fraktion setzt sich mit aller Kraft für die Realisierung des Neufeldtunnels ein. Diese Baumaßnahme ist die einzig taugliche Investition, die dazu beiträgt, dass das gesamte Länggassquartier von dem unerwünschten Durchgangsverkehr befreit wird. Die so genannt flankierenden, als zwingend taxierten Strassenumgestaltungen werden für das Quartier in gestalterischer Hinsicht weitere Verbesserungen und Attraktivierungen bringen, und diese sind in der Vorlage, wie man bei der Variante Tunnel sieht, als Teilprojekte enthalten, die gebundene Ausgaben darstellen und somit durch den Kanton finanziert werden. Diese werden dazu beitragen, dass die Durchfahrt durch das Länggassquartier weniger attraktiv und dementsprechend nicht interessant sein wird und man somit den Tunnel benutzen wird. Für diese Massnahmen sind Investitionen von ziemlich genau 40 Millionen Franken nötig. Der Stadtanteil beträgt 5,135 Millionen Franken, und eigentlich müssen wir heute Abend genau über diese Investition diskutieren und mehr nicht. Alle anderen Teilprojekte, die heute zur Diskussion stehen, bei denen es darum geht, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Durchfahrtssperrungen und dergleichen zu realisieren, sind bei beiden Varianten letztlich nur marginal unterschiedlich, aber sie tragen nicht dazu bei, dass das Länggassquartier attraktiver wird. Wir schlagen vor, aus dieser Optik heraus heute eigentlich nur über die zwingenden Verkehrslenkungsmassnahmen zu entscheiden, und alles andere im Sinne einer pragmatischen Lösung dann ins Auge zu fassen, wenn zum Beispiel Umgestaltungen notwendiger sind als die Verkehrsinfrastruktur, die an den einzelnen Strassen so oder so erneuert werden. Den Massnahmen, welche die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bloss schikanieren, können wir nicht zustimmen. Es ist sinnlos, dass man die Autofahrer zu unsinnigen Umwegfahrten veranlasst. Ich denke zum Beispiel gerade an den Poller an der Neubrückstrasse, der am Abend um 19.00 Uhr hochgefahren werden soll: Das wird dazu führen, dass jener, der aus der Neubrückstrasse das Quartier verlassen und auf die Autobahn fahren will, auf riesigen Umwegfahrten hinunter über Bierhübeli, Schützenmattstrasse, Tiefenaustrasse zum Tunnel gelenkt wird; und das kann ja wohl kein Ziel einer vernünftigen Verkehrspolitik sein. Ein weiteres Beispiel ist die Flanierzone Mittelstrasse. Diese Flanierzone wird je nach Variante mit bis zu 9000 Fahrzeugen pro Tag alimentiert werden. 9000 Fahrzeuge auf einer Begegnungszone, auf einer Flanierzone; Begegnungen der dritten Art sind vorprogrammiert. Ich würde also meinen Kindern und den Leuten nicht empfehlen, die Flanierzone zu nutzen, wenn dermassen viele Autos über die Mittelstrasse fahren müssen. Denn diese Verbindung von der Bühlerbrücke Richtung Rossfeld ist die einzige, wo der Individualverkehr überhaupt noch durchfahren darf. Wir werden in diesem Parlament versuchen, den Bubenbergrplatz/Bahnhofplatz von dem Durchgangsverkehr zu befreien, und dann haben Sie es geschafft, dass man wirklich mit dem Auto durch die Begegnungszone Mittelstrasse fahren muss, wenn man gezwungenermassen diese Ver-

bindung nutzen muss. Ach die vorgesehenen unterschiedlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen kann die SVP nicht akzeptieren. Wir kennen heute in diesem Quartier Tempo 30 und Tempo 50. Neu vorgeschlagen wird Tempo 20 im Bereich der Begegnungsstrassen (Mittelstrasse), weiterhin Tempo 30 in den übrigen Quartierteilen, neu Tempo 40 in der Länggassstrasse und Neubrückstrasse, und der Bremgartenstrasse entlang weiterhin Tempo 50. Vier verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen in einem derart kleinen Quartier, wie es letztlich die Länggasse darstellt. Wir votieren dafür, dass man sich auf zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen beschränkt, nämlich Tempo 30 in den Wohnquartieren und Tempo 50 in allen übrigen Strassen.

Aus den Voten, die ich bisher als Fraktionssprecher von der SVP/JSVP abgegeben habe, geht ganz klar hervor, dass für uns die Variante B keine realistische Variante ist. Sie zerstört bloss das gewachsene, gut strukturierte, städtebaulich lebendige Quartier und ist deshalb grundsätzlich abzulehnen. Bei dieser Variante würden wir für 23 Millionen Franken letztlich nichts Brauchbares bekommen, keinen reellen Gegenwert. Die Variante A ist aus unserer Sicht überladen; es gibt zu viel Einzelmassnahmen, die man ablehnen muss. Wir werden im Rahmen der Detailberatung auf die einzelnen Massnahmen noch zu sprechen kommen. Auf bauliche Massnahmen in Mittelstrasse und Neubrückstrasse ist zu verzichten. Zum FDP-Antrag, dass keine Variantenabstimmung nötig sei, können wir Ja sagen. Wenn man nämlich diese beide Papiere vergleicht, sind letztlich beide Varianten praktisch identisch. Sie bringen massivste Verkehrsberuhigungen in einem Quartier, das heute verkehrstechnisch funktioniert. Und sie sollen Pilotcharakter besitzen für die weiteren Beruhigungen in dieser Stadt. Das führt dazu, dass wir wie im Mittelalter am Abend um 17.00 Uhr oder um 19.00 Uhr das Stadttor schliessen; wir schliessen uns ein, wollen niemanden mehr sehen und Ruhe haben in unserer Stadt. Aber das ist vorbei, diese Zeiten gehören längst der Vergangenheit an; ich wünsche mir auf jeden Fall das Mittelalter nicht zurück. Wir bitten den Gemeinderat, sich mit aller Kraft für die Realisation vom Neufeldzubringer mit den zwingenden flankierenden Massnahmen einzusetzen, und klare Signale auch gegenüber dem Kanton auszusenden, damit der Neufeldzubringer realisiert werden kann. Und was die weiteren Etappen anbelangt, stellen wir Antrag, dass im jetzigen Zeitpunkt lediglich der Tunnel mit den zwingenden flankierenden Massnahmen realisiert werden soll, dass die gestalterischen Massnahmen zurückzustellen und fallweise zu prüfen sind und im Zusammenhang mit den Instandstellungen von Verkehrsinfrastrukturen, sofern sie sich als notwendig erweisen, zu realisieren sind. Der dritte Antrag sagt klar, dass er „einen Verzicht auf sämtliche Poller in dem Quartier“ fordert.

Einzelvoten

Adrian Haas (FDP): Ich habe der Fraktionserklärung von Christoph Müller nichts beizufügen, will aber auf etwas zurückkommen, das von Ueli Stüchelberger und von Edith Madl Kubik hier gesagt worden ist und was jeglicher Grundlage entbehrt. Die FDP wolle keine flankierenden Massnahmen, falls der Tunnel gebaut werden soll: Das stimmt so nicht. Wir haben immer gesagt, dass die zwingenden flankierenden Massnahmen, die obligatorisch sind, in das Tunnelprojekt gehören und dazu dienen, dass der Tunnel auch wirklich vom Durchgangsverkehr benutzt wird; diese Massnahmen haben wir immer gutgeheissen. Das andere sind die Verkehrsberuhigungsmassnahmen, für die man diesen Kredit sprechen will: Diese Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind weder umweltrechtlich noch verkehrstechnisch notwendig, falls man diesen Tunnel baut. Doch das wissen Sie sicher bestens. Wir haben jedoch gesagt, dass wir trotz allem darauf eintreten möchten, dass wir hier Hand bieten, um einen Kompromiss zu finden.

Das Verfahren, welches uns Blaise Kropf wunderbar dargestellt hat, funktioniert nicht. Falls nämlich der Stadtrat über eine einzelne Variante abstimmen würde, und er würde sie ableh-

nen, dann hiesse das, dass das Geschäft abgelehnt worden wäre. Die Variante könnte also dem Volk nicht vorgelegt werden. Aus diesem Grund ist in dem Schema, welches uns Christoph Stalder vorschlägt, vorgesehen, dass diese Varianten quasi im Rahmen eines Päckchens vom Stadtrat verabschiedet werden müssen, denn sonst kann man sie nicht dem Volk vorlegen. Dies ist ganz einfach aus rechtlichen Gründen so, und darum müssen wir dieses Verfahren durchführen, ob es Ihnen politisch passt oder nicht.

Dieter Beyeler (SD): Die Schweizer Demokraten sprechen sich ganz klar für die Variante A mit Tunnel aus. Ebenfalls begrüßen wir eine Verkehrsberuhigung, die ja im Interessen aller Anwohnerinnen und Anwohner ist. Bevor jedoch verkehrsberuhigende, bauliche und finanzielle Grossaufwände getätigt werden, ist zuerst einmal die Auswirkung des fertiggestellten Neufeldtunnels abzuwarten. Dann können wir weitere seriöse Abklärungen über weitere Massnahmen ins Auge fassen. Was wir klar ablehnen, ist ein „Abwürgen“ des Individualverkehrs von motorisierten Kunden der ansässigen Geschäfte und Gewerbebetriebe. Poller und verkehrsundurchlässige Quartierzonen sind absolut gewerbefeindlich und verursachen Umwegverkehr. Daraus werden höchstens eine Abwanderung des Gewerbeeinkommens und Entlassungen resultieren. Beispiele für diese Auswirkungen existieren bereits in anderen Stadtteilen. Es wird dort anfangen zu „töteln“, die Kunden bleiben aus. Somit drängt sich eigentlich in der Länggasse eine Etappierung geradezu auf. Wir wollen nicht die gleichen Fehler machen, die anderswo bereits gemacht worden sind.

Daniele Jenni (GPB): Es ist nicht so, wie Adrian Haas gesagt hat. Das Verfahren, welches vom Stadtratspräsident vorgeschlagen wird, führt natürlich in eine Situation, in der die Bevölkerung, die Stimmbürgerschaft nicht richtig entscheiden kann. Angenommen wir entscheiden, die Variantenabstimmung zu machen, dann ist dieser Beschluss einmal vom Stadtrat gefasst, und dann gibt es diese Varianten. Und dann kann es natürlich eine Variante geben, die eine Mehrheit findet, und eine Variante, die eben keine Mehrheit findet, die aber aufgrund der ersten Abstimmung dem Volk unterbreitet werden muss. Aber das Volk hat dann das Recht zu wissen, wie die Meinung des Stadtrats ist. Daher ist der Antrag von Blaise Kropf absolut korrekt, und ich möchte also sagen, dass es fast beschwerdefähig wäre, wenn man anders abstimmen würde, weil dann nämlich für die Stimmbürgerschaft nicht klar ist, wie die Meinung des Stadtrats ist.

Christoph Stalder, Stadtratspräsident: Ich äussere mich dann erst, das habe ich mit Blaise Kropf so abgemacht, wenn wir zu der Frage der Variantenabstimmung kommen. Dann werde ich noch ein paar Worte zur Variante sagen, die hier als „Variante Christoph Stalder“ bezeichnet worden ist. Ich sage hier einfach, dass diese die Variante ist, die vor neun Jahren in diesem Rat für Variantenabstimmungen entwickelt und seither angewendet worden ist. Doch wir kommen später darauf zurück.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Nach elf Monaten Gemeinderat ist es ein Aufsteller, dass wir über ein solches Geschäft in einer so sachlichen, fairen und qualitativ hochstehenden Art miteinander diskutieren können. Es ist möglich gewesen, ein Geschäft zu deblockieren, an das schon viele nicht mehr geglaubt haben. Denn es ist offenbar in dieser Stadt immer noch möglich, trotz unterschiedlicher Vorstellungen, wie Verkehrs-, wie Quartierberuhigungen stattfinden sollen, gemeinsam an Lösungen zu arbeiten, die am Schluss dem Volk eine faire Chance zu einer guten Lösung geben. Ich möchte ganz herzlich danken, denn es ist nicht selbstverständlich, dass man dies in solchen Zeiten erreicht, und es ist das Verdienst von allen. Zuallererst sicher einmal der Verwaltung. Wenn man das Gefühl hat, die Verwaltung sei kein effizientes Instrument, dann muss ich sagen, dass die Länggassplanung in diesen elf

Monaten gezeigt hat, wie effizient, wie qualitativ hochstehend und wie rasch und überzeugend die Verwaltung arbeitet. Ich möchte den Leuten, die hier eine riesige Arbeit geleistet haben, ganz herzlich danken. Das ist ein Aufsteller und eine Freude, mit so einer Verwaltung arbeiten zu dürfen. Ich möchte aber auch dem Quartier herzlich danken, bei dem am Anfang die Fronten sehr verhärtet waren und dann trotzdem im Gespräch mit den Parteien, mit der Quartierorganisationen, mit dem Gewerbe eine Stimmung hervorgebracht werden konnte, die es erlaubt, über zwei Varianten zu diskutieren und abzustimmen, die gangbar sind, lebbar sind, je nach Präferenz, die eine lieber als die andere, die aber beide eine erhebliche Verbesserung von der Situation bringen. Ich möchte auch den Tunnelgegnern danken. Ihr Widerstand ist wahrscheinlich nötig gewesen, damit wir heute zwei Varianten haben, die ausgewogen sind. Der Widerstand der Tunnelgegner hat nämlich die Tunnelbefürworter auch dazu gebracht nachzudenken und zu schauen, was noch möglich ist, was an Kompromiss drin liegt. Von dort her hat diese Kontroverse und auch dieser Widerstand gegen den Tunnel dazu geführt, dass man heute eine Tunnelvariante vorlegen kann, die ausgewogen ist. Ebenfalls danke ich der PVK und der Sprecherin der PVK. Es war auch nicht selbstverständlich, dass man in dieser Situation nicht einfach Lust bekommen hat, aufzuladen: Wer für die Variante A ist, macht die Variante B schlecht, wer für die Variante B ist, macht die Variante A schlecht. Dies ist nicht passiert, und ich stelle aus den Anträgen von heute Abend fest, dass nur noch wenig in dieser Richtung zu kommen scheint, bei dem man versucht, jeweils in die andere Variante hineinzufunken. Ich hoffe, dass diese Anträge nicht mehrheitsfähig sind. In diesem Sinne bin ich allen dankbar, dass Sie für Ihre Variante kämpfen, sich für Ihre Variante einsetzen. Ich freue mich auch auf diese Auseinandersetzung, weil es in der Demokratie solche Auseinandersetzungen braucht, wenn wir weiterkommen wollen. Doch wir müssen fair miteinander umgehen, und das heisst letztlich, dass jeder für die Variante kämpft, die er will, und nicht versucht, mit Tricken sich in die anderen Varianten einzumischen. Ich glaube, das ist ein wesentlicher Schritt in der politischen Arbeit dieser Stadt, und ich hoffe auch, dass dies ein Zeichen für weitere Lösungen in Quartieren, für weitere Lösungen zur Verbesserung der Lebensqualität in unserem Bern ist, wenn wir künftig versuchen, auch andere grössere Geschäfte, andere Quartierlösungen so zusammen anzugehen und versuchen, sie so zusammen in einen Kompromiss zu verarbeiten. Für die Länggasse ist es nach 30 Jahren einfach nicht genug, wenn man sagt, dass wir nicht neue Strassen bauen, sondern einfach weniger Verkehr wollen. Die letzten 30 Jahre haben zwar gezeigt, dass dies immer wieder gewünscht wurde. Wir alle würden uns das wünschen, doch die Realität ist leider eine andere: Der Verkehr nimmt zu und die Lebensqualität nimmt ab. Deshalb ist es für die Länggasse klar die letzte Chance, um auf einen Schlag für ein ganzes Quartier, für einen Viertel der Stadtbevölkerung, eine erhebliche Verbesserung der Lebensqualität zu erreichen. Dank dieser Deblockierung ist es jetzt möglich, eine Lösung zu präsentieren, die diesem Quartier etwas bringt. Wenn es gelingt, wird dies ein Zeichen für mehr Solidarität, auch gegenüber anderen Quartieren und gegenüber anderen Lösungen sein können.

Die Fraktion SVP/JSVP und Adrian Haas, die noch einmal die „Tunnel pur Variante“ gewünscht haben, bitte ich, diese Variante am heutigen Tag definitiv zu beerdigen, da sie nämlich klar nicht mehrheitsfähig ist. Das war vielleicht einmal vor ein paar Jahren so, doch heute sprechen wir über eine Tunnelvariante mit lebbarer Verkehrsberuhigung und von einer Nicht-Tunnel-Variante. Alles andere ist in Romantik gemacht, und ich glaube, dass es keine Chancen mehr hat. Ich würde auch sagen, dass man den Leuten, die früher gegen einen Tunnel waren und sich anders besonnen haben, nicht politische Fahnenflucht vorwerfen darf. Die Tunnelvariante, wie sie sich heute präsentiert, mit Poller und mit Teilzeitpoller, mit Verkehrsberuhigung und Begegnungszentren, stand in dieser Form vor ein paar Jahren nie zur Diskussion. Heute kann man durchaus für einen Tunnel sein, ohne dass man deshalb für sich selber politisch unglaublich geworden wäre. Beide Varianten zeigen, dass man aufeinander-

der zugeht. Das ist ein grosser Schritt beider Seiten. Die Tunnelgegner sind mindestens bereit anzuerkennen, dass die Tunnelvariante sehr viel Positives mit sich bringt, zu sehr viel mehr Lebensqualität im Quartier beiträgt, und die Tunnelbefürworter akzeptieren mindestens, dass es trotz Tunnel eben möglich sein muss, Poller oder Teilzeitpoller in Kauf zu nehmen, und zwar so, dass der Quartierverkehr funktionieren kann, so, dass der Individualverkehr nicht verketzert oder sogar verflucht wird, doch so, dass der Quartier- oder Durchgangsverkehr auf das erträgliche Mass reduziert wird, um die entsprechende Lebensqualität zu verbessern. Was wir heute Abend unbedingt verhindern müssen und was wir auch an der Urne verhindern müssen, das ist eine politische Verantwortung, die alle angeht. Wir müssen verhindern, dass wir zu einem doppelten Nein kommen und damit zu einem Scherbenhaufen für dieses Quartier. Es wäre nicht nur ein Scherbenhaufen nach 30 Jahren falscher Hoffnungen, es wäre auch ein fatales Zeichen für weitere Verkehrslösungen in anderen Quartieren. Deshalb möchte ich wirklich dringend bitten, dass man möglichst zweimal JA sagen kann, oder mindestens JA oder „leer“, oder JA oder „wenig engagiert“, wo auch immer Sie diese JA sehen möchten, und dass Sie sich danach für die Variante einsetzen, die Ihnen wichtig ist. So ist meiner Meinung nach die Chance am grössten, ein doppeltes Nein zu verhindern. Beide Varianten werden dem Quartier Verbesserungen bringen, bestimmt nicht im gleichen Ausmass, aber doch werden bei beiden weniger Durchgangsverkehr, Verkehrsberuhigungen, Lärmschutz und mehr Wohnqualität angestrebt und auch teilweise erreicht.

Die Stadtverwaltung und der Gemeinderat haben sich bemüht, beide Varianten so fair wie nur möglich auszugestalten. Wir haben also nicht einfach probiert, die Variante, die dem Gemeinderat lieber ist, und das ist die Tunnelvariante, möglichst zu optimieren, und die andere möglichst schlecht zu machen. Dies zeigt sich auch daran, dass wir nicht einfach die VCS-Lösung genommen haben und sie so quasi als Gegenvorschlag gebracht haben. Wir haben uns recht bemüht, eine Nicht-Tunnel-Variante zu erarbeiten, die gut ist, die lebbar ist und die, wenn sie angenommen wird, dem Quartier einiges bringt. Ich glaube, dass sie weniger als die Tunnel-Variante bringt, doch sie verbessert den heutigen Zustand wesentlich.

Ein Problem ist sicher die Finanzierungsgeschichte. Das ist unglücklich, ich verstehe das, gerade für die Tunnelgegner ist das eine unglückliche Situation. Wir müssen klar sagen, dass der Tunnel um einiges teurer ist, unbestritten, doch am Schluss kostet er für einen Berner Steuerzahler trotzdem weniger, weil Treibstoffzölle und die kantonalen Beiträge dazu führen, dass man mit viel grösseren Subventionen rechnen kann als bei der Nicht-Tunnel-Variante. Das gleiche gilt auch für die Frage „gebundene Ausgabe oder nicht?“ respektive „Bruttoprinzip bei den Lärmschutzfenstern?“; das sind juristisch klare Regelungen, es gibt keinen Ermessensspielraum, doch sie führen zumindest, wenn man es oberflächlich betrachtet, dazu, dass Verwirrung bei der Kostenfrage entsteht. Die Variante mit dem Tunnel kostet mehr, weil man einen Tunnel baut, weil man damit viel mehr bauliche Massnahmen ergreift, aber sie kostet den Stadtberner Steuerzahler insgesamt weniger, weil Kanton und Bund sich daran beteiligen. Bei beiden Varianten wurden alle Chancen und Möglichkeiten ausgeschöpft. Man ist sicher bei beiden Varianten an die Grenzen gegangen. Ich sage das durchaus in Akzeptierung der Kritik an Poller, genauso wie der Kritik in Bezug z.B. auf die Sperrung der Halenstrasse bei der Nicht-Tunnel-Variante. Wir haben wirklich probiert, fair das zu ermöglichen, damit man es so vor das Volk bringen kann. So haben wir eine Chance, dass es auch realisiert wird. Es ist ein Irrtum, wenn man glaubt, dass man nicht mit einer Variante vor das Volk sollte, es ist auch ein Irrtum, wenn der Freisinn glaubt, indem er nur für den Tunnel eintritt und keine Variante vorschlägt, dass er einen Scherbenhaufen verhindern kann. Ich befürchte viel eher, dass es nach der Deblockierung einen ideologischen Kampf um die Frage *Tunnel oder nicht* geben wird. Und da bin ich mir nicht mehr sicher, wie das Ergebnis an der Urne ausfallen wird. Darum möchte ich auch die Bürgerlichen bitten, dieser Variantenabstimmung zuzustimmen. Sie können sich dann für ihre Vorliebe einsetzen, nämlich für die Tunnelvariante, aber

sie sollen den Stimmbürgerinnen und den Stimmbürgern die Chance geben, zwischen zwei guten Lösungen auswählen zu können. Zu der rechtlichen Absicherung: Wir haben vor, alle Auflagen, die baulichen und die polizeilichen, nach dem Stadtratsbeschluss, nach Rechtskraft des Entscheides, sofort aufzulegen, also noch vor der Volksabstimmung. Das zwingt dann zumindest die Leute, Farbe zu bekennen, zwingt mindestens die politischen Parteien und die Interessengruppierungen, Farbe zu bekennen. Dass einzelne Einsprachen machen dürfen, ist kein Problem, damit haben wir gar keine Mühe, doch wir hoffen, dass die politisch verantwortlichen Gruppierungen und Parteien dann bereit sind, nach einer Volksabstimmung auch das Ergebnis der Stimmbürgerinnen und der Stimmbürger zu akzeptieren. Deswegen wollen wir die ganzen Bestimmungen, Verbote oder baulichen Massnahmen vorher auflegen und hoffen damit, dass mit der Volksabstimmung für die Mehrheit klar ist: „Was das Volk beschlossen hat, das soll dann auch umgesetzt werden.“

Ein Viertel der Stadt bekommt für 14 bis 15 Millionen eine bessere Lösung als heute. Es entsteht sehr viel mehr Lebensqualität für einen bescheidenen Beitrag; mit oder ohne Tunnel. Es wird zum ersten Mal möglich sein, in einem Quartier, bei dem man schon fast nicht mehr daran geglaubt hat, ein Quartierzentrum zu bekommen, zwar nicht ein verkehrsfreies, doch so verkehrberuhigt, dass es für das Zusammenleben in diesem Quartier einiges beitragen kann. Es ist deshalb sicher die Chance, die jetzt zu packen ist. Wenn das Experiment gut herauskommt, kann es auch *die* Chance für andere Quartiere sein, die ebenso auf Lösungen warten, sei es das Kirchenfeld oder das Nordquartier. Wenn man in der Länggasse das Geschäft so durchbringt, dass dieses Quartier die Lebensqualität bekommt, auf die es seit 30 Jahren wartet, wird sich das auch in Form von Solidarität auf andere Quartierlösungen auswirken. Es wird immer behauptet, dass wir mit der Tunnelvariante einmal mehr dem Individualverkehr Boden opfern. Ich möchte hier festhalten, dass sowohl bei der Tunnelvariante wie bei der Nicht-Tunnel-Variante am Schluss in der Nettobilanz weniger Strassen für den Verkehr zu Verfügung stehen, als es heute der Fall ist. Ach wenn wir einen Tunnel bauen, werden wir in der Gesamtbilanz Strassen zurückbauen; bei der Nicht-Tunnel-Variante wird das noch stärker sein, es wird fast das Doppelte sein, ausser wir können die Halenstrasse nicht sperren. In beiden Fällen, und das ist eine Leistung der beiden Vorlagen, bekommen wir mehr Lebensqualität in das Quartier, obschon man Strassen zurückbaut. Wir verhindern den Individualverkehr nicht, die Durchlässigkeit im Quartier ist gewährleistet. Der Gemeinderat bittet, zu beiden Varianten JA zu sagen; er selber hat sich für die Tunnelvariante entschieden. Ich hoffe und appelliere an den Rat, nach 30 Jahren reden ohne einen entsprechenden konkreten Lösungsansatz mitzuhelfen, damit wir sagen können, der Rat kann auch handeln. Er kann nicht nur von besseren Lösungen reden, er kann diese auch beschliessen. Deswegen möchte ich bitten, JA zu den Varianten zu sagen, zweimal JA zu den beiden Varianten, und dann kann sich jede Partei und jedes Lager in einer fairen politischen Auseinandersetzung für die bevorzugte Variante stark machen.

Beschluss

Der Antrag Fraktion FDP, auf eine Variantenabstimmung sei zu verzichten und nur die Variante A (mit Tunnel) sei dem Volk vorzulegen, wird mit 39 zu 32 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf.

Mit Ja stimmen: Thomas Balmer, Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Markus Blatter, Jsabelle Blunschy, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Stefan Hügli, Urs Jaberg, German Kalbermatten, Daniel Kast, Annemarie

Lehmann, Anton Maillard, Mario Marti, Christoph Müller, Philippe Müller, Lydia Riesen, Heinz Rub, Erich Ryter, Beat Schori, Rudolph Schweizer, Ernst Stauffer, Max Suter, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Margrit Thomet, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann

Mit Nein stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Margrith Beyeler, Peter Blaser, Annette Brunner, Walter Christen, Marie-Louise Durrer, Verena Furrer-Lehmann, Guglielmo Grossi, Kurt Hirsbrunner, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Melanie Leskow, Liseslotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Peter Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Streit, Ueli Stückelberger, Margrit Stucki, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Der Stimme enthält sich: Michael Straub

Blaise Kropf (JA!) begründet den schriftlich vorliegenden *Ordnungsantrag der Fraktion GB/JA!/GPB* bezüglich des Abstimmungsverfahrens: Es ist bekannt, dass die Frage des Abstimmungsverfahrens bereits diskutiert worden ist. Wir haben uns trotzdem entschieden, diese Frage nochmals hier ins Plenum zu tragen und das zu diskutieren. Die Abstimmung über ein Gesamtpaket anstatt über zwei einzelne Varianten verwischt die Unterschiede, statt Differenzierungen offen zu legen. Wer dem Gesamtpaket, das heisst beiden Varianten, zustimmt, macht das entweder, weil er beide Varianten unterstützt, oder weil er bloss eine Variante unterstützt, doch das Zustandekommen des Gesamtpakets nicht gefährden will, nicht verhindern will. Wer Nein stimmt, tut dies hingegen, weil er beide Varianten ablehnt oder weil er eine Variante zwar unterstützt, die andere jedoch unter keinen Umständen mitunterstützen will. Berechtigte und demokratiepolitische wichtige Differenzierungen sind mit einem solchen Abstimmungsverfahren nicht möglich, und auch die Stichfrage vermag hier die nötige Differenzierung und die bei diesem Abstimmungsverfahren verloren gegangenen Schattierungen nicht zurückzugewinnen. Die Frage ist natürlich, ob dies rechtlich möglich ist. Wir haben dies im Detail nachgeprüft: Geschäftsreglement, Stadtrat, Gemeindeordnung. In der Gemeindeordnung gibt es den Artikel 46, der klar festhält, dass der Stadtrat den Stimmberechtigten Geschäfte vorlegen kann, welche in seine Zuständigkeit fallen, und das ist es auch schon. Es gibt auch noch einen anderen Grund, man kann den auch anhand eines Beispiels erklären: 1994, beziehungsweise vorher, hat es auf kantonaler Ebene Diskussionen über Stimm- und Wahlrecht der Ausländerinnen und Ausländer gegeben, im Rahmen einer Gesamtrevolutionsdebatte der Kantonsverfassung. Damals hat der Grosse Rat beschlossen, dies nicht in den Verfassungsentwurf aufzunehmen, aber zu einem späteren Zeitpunkt einen Gegenvorschlag zu einer hängigen Initiative vorzulegen. 1994 kam diese Initiative zur Abstimmung, und im Grossen Rat ging es um die Frage, ob ein Gegenvorschlag vorgelegt werden sollte oder nicht. Im Grossen Rat war das Verfahren so, dass er zuerst abgestimmt hat, ob man einen Gegenvorschlag bringen möchte oder nicht, das ist hier die Frage, ob wir eine Variantenabstimmung möchten oder nicht; der Grosse Rat beschloss damals, dass er einen Gegenvorschlag vorlegen wollte. Anschliessend hat er diesen Gegenvorschlag bereinigt und dann noch die Frage gestellt, ob man zur Annahme oder Ablehnung empfehlen sollte. Mit einer $\frac{3}{4}$ -Mehrheit, glaube ich, ist dann zur Ablehnung empfohlen worden. Das ist wirklich genaue Analogie zu diesem Verfahren hier. Wir können hier sehr gut beschliessen, eine Variantenabstimmung vorzulegen, und das haben wir vorhin gemacht, und das heisst, es gibt diese Variantenabstimmung, ausser beide Varianten würden abgelehnt. Aus diesen Gründen möchten wir beantragen, um diese wichtigen, nötigen Differenzierungen zum Ausdruck kommen zu lassen, dass man nicht einfach über ein dubioses Gesamtpaket abstimmt, sondern vorerst über die Variante A, an-

schliessend über die Variante B und schliesslich über die Stichfrage abstimmt. Damit wählen wir dasselbe Abstimmungsverfahren, wie die Stimmberechtigten auf dem Stimmzettel haben werden. Damit schaffen wir die richtige Differenzierung.

Annemarie Lehmann (FDP): Die PVK hat sich mit dieser Frage bereits auseinandergesetzt und beantragt, das vorliegende Prozedere zu wählen. Das ist das Abstimmungsverfahren, das bereits vor 9 Jahren beschlossen wurde, also nicht jetzt speziell auf diesen Fall hin. Was Blaise Kropf gesagt hat, stimmt schlichtweg nicht. Bei einer Variantenabstimmung geht es nicht um eine Initiative und um einen Gegenvorschlag, sondern hier geht es um eine Kreditvorlage, und wenn der Stadtrat Nein zu einer Kreditvorlage oder zu einem Antrag sagt, dann bedeutet das, dass wir ihn dem Volk nicht vorlegen können. Und wenn wir heute beschlossen haben, dass wir eine Variantenabstimmung machen wollen, dann können wir das nicht wieder torpedieren. Wenn nun hier eine Unsicherheit besteht, und wir Juristen bemühen, die das eine oder das andere behaupten, dann fahren wir genau in das Chaos hinein, und heute haben wir ja beschlossen, dass wir das nicht wollen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Es ist ein Missverständnis, was Alexander Tschäppät aufgenommen hat. Die SVP/JSVP-Fraktion kämpft nicht für eine Tunnelvariante pur, sondern, sie sehen es aus dem Antrag, der beim Ratspräsident aufliegt, unser Antrag sieht ganz anders aus. Wir sehen den Tunnel mit den zwingenden flankierenden Massnahmen als erste Stufe, gestalterische Massnahmen kann man momentan zurückstellen, fallweise prüfen und im Zusammenhang mit den Instandstellungen von Strasseninfrastrukturanlagen prüfen und sofern notwendig realisieren; also ein ganz klare Etappierung. Wogegen wir uns aber ganz klar wehren, das sind die Poller. Wir wollen in diesem Quartier keine Stadttore, die geschlossen sind. Wir stellen also den Antrag, dass auf die Poller zu verzichten sei.

Zum Verfahren zurück: Wir haben das tatsächlich in der PVK diskutiert und haben den Eindruck gewonnen, dass für die Stimmbürgerschaft ein transparentes Abstimmungsverfahren nötig ist. Der Antrag von Blaise Kropf haben wir mit dem Stadtratspräsidenten diskutiert, und ich bin der Meinung, dass er eine wesentlich bessere Transparenz gibt, wenn man diesem Verfahren zustimmt. Wir haben als erstes jetzt beschlossen, dass wir eine Variantenabstimmung wollen, und auf diesen Entscheid kann das Parlament nicht mehr zurückkommen, das ist vorbei. Wir haben beschlossen, dass es zwei Varianten gibt, diese zwei Varianten werden nun bereinigt und dann dem Volk vorgelegt, unabhängig von den Resultaten der einzelnen Varianten. Es sei denn, beide Varianten bekämen eine Nein-Mehrheit. Dann gilt dieses Geschäft, wie dies auch bei einem traditionellen Geschäft, aber auch bei einem Gesamtpaket der Fall ist, als unerledigt und geht zurück zum Gemeinderat. Im anderen Fall, wenn die eine Variante eine Ja-Mehrheit in diesem Parlament kriegt, dann gibt es diese Abstimmung, so wie wir sie beschlossen haben. Aber dann weiss die Stimmbürgerschaft auch, dass im Parlament zur Variante A so und so viele JA und so und so viele Nein gestimmt haben, zur Variante B so und so viele JA und so und so viele Nein gestimmt haben. Dann kann man auch bei der Stichfrage sagen, das Parlament empfiehlt beispielsweise, die Variante A mit dieser Stimmenzahl der Variante B vorzuziehen. Dann kann man diese Stimmfrage beantworten.

Dies ist an sich ein faires Prozedere und das lässt sich mit dem Geschäftsreglement des Stadtrats vereinbaren. Wenn man dem Abstimmungsverfahren zustimmt, wie es vom Stadtratspräsidenten empfohlen wird, dass wir zuerst über das Gesamtpaket abstimmen müssen, und dass zum Gesamtpaket mit beiden Varianten nur ein JA oder ein Nein möglich ist, dann könnte unter Umständen das passieren, was wir verhindern wollten. Auch die FDP-Fraktion hat gesagt, dass wenn überladen wird, sie sich vorbehalten, das Gesamtpaket abzulehnen. Dasselbe gilt für die Fraktion SVP/JSVP: Wenn noch weitere Poller zu diesen permanenten Pollern auf der Neubrückstrasse auch noch hinzukommen, dann werden wir dieses Gesamt-

paket auch ablehnen. Also besteht auf der bürgerlichen Seite ein kleines Risiko, dass das Gesamtpaket eine „Nein-Mehrheit“ bekommt. Es könnten durchaus unheilige Allianzen entstehen, und letztlich wird das Gesamtpaket abgelehnt, und eigentlich haben alle gemeint, dass man ihrer Variante hätte zustimmen wollen, nur diejenige der anderen Seite hätte man ablehnen wollen. Ich mache beliebt, zwei separate Abstimmungen zu machen, die beiden Varianten zu bereinigen und separat zur Abstimmung zu bringen, aber in Kenntnis, dass, sofern eine der beiden Varianten eine „Ja-Mehrheit“ erreicht, die Variantenabstimmung dem Volk so zu unterbreiten ist, wie wir es jetzt beschlossen haben.

Stadtratspräsident *Christoph Stalder*: Als ich letzte Woche die beiden Varianten mit Hans Ulrich Gränicher, Blaise Kropf und Ueli Stüchelberger besprochen habe, habe ich sehr viel Verständnis für die Argumentation gezeigt. Es gibt tatsächlich die Möglichkeit, am Schluss zu jeder einzelnen Variante Stellung zu beziehen. Es wäre aber, wenn eine Variante abgelehnt wird, sicher keine Stichfrage nötig; dann hat der Rat schon entschieden, was er will und was er nicht will. Wenn hingegen beide Varianten Ja-Mehrheiten finden, und man danach noch die Stichfrage stellt, hat man in der Abstimmungsbotschaft drei Abstimmungen, und dies kann zu Verwirrungen führen. Das ist der Punkt „Klarheit“, und diese Unsicherheit will man vermeiden. Das andere ist, dass Sie jetzt beschlossen haben, beide Varianten vorzulegen. Nun haben wir eine Ausgangslage dieses Variantenpakets, so wie es vorgeschlagen worden ist. Hans Ulrich Gränicher hat das richtig gesagt, es kann sein, dass die eine oder andere Fraktion zum Schluss kommt, jetzt in der Detailberatung oder nach der Detailberatung, dass das Ganze überladen ist, dass man zu diesem Paket nicht mehr stehen kann und dass man das ganze Paket ablehnt. Es kann aber auch sein, hier nehme ich das Votum von Alexander Tschäppät auf, dass man hofft, dass dieses Paket angenommen wird, und dass danach der Rat sagt, welcher der beiden Varianten er den Vorzug gibt. Der Unterschied ist, und ich habe dies in meinem Brief an das Fraktionspräsidium und an die PVK klar gemacht, dass die Argumente pro und contra für beide Varianten nicht zahlenmässig in einem Abstimmungsergebnis zum Ausdruck kommen, sondern dass man in der Botschaft nur für die Variante A die Pro-Argumente und die Contra-Argumente, und für die Variante B die Pro-Argumente und die Contra-Argumente schreiben würde. Die Information der Stimmberechtigten wird dann also textlich und nicht durch ein Abstimmungsergebnis ausgedrückt. Das ist nicht die „Variante Christoph Stalder“, das ist, Annemarie Lehmann hat es bereits gesagt, die Vorgehensweise, die der Stadtrat vor 9 Jahren beschlossen und seither zwei- bis dreimal durchgeführt hat.

Beschluss

Die traditionelle Abstimmungsvariante des Stadtrats obsiegt der Variante von Blaise Kropf mit 58 zu 15 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Thomas Balmer, Oskar Balsiger, Margrith Beyeler, Dieter Beyeler, Peter Blaser, Markus Blatter, Jsabelle Blunschy, Walter Christen, Marie-Louise Durrer, Verena Furrer-Lehmann, Guglielmo Grossi, Adrian Haas, Ueli Haudenschild, Stephan Hügli, Urs Jaberg, German Kalbermatten, Daniel Kast, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Anton Maillard, Mario Marti, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Philippe Müller, Christoph Müller, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Lydia Riesen, Heinz Rub, Ursula Rudin-Vonwil, Erich Ryter, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Rudolph Schweizer, Sylvia Spring Hunziker, Ernst Stauffer, Michael Straub, Barbara

Streit, Ueli Stüchelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Max Suter, Margrit Thomet, Eva von Ballmoos, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Mit Nein stimmen: Peter Bernasconi, Annette Brunner, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Rolf Häberli, Kurt Hirsbrunner, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Blaise Kropf, Doris Schneider, Beat Schori, Peter Sigerist, Catherine Weber

Detailberatung

Anträge PVK zum Beschlussesentwurf für beide Varianten und Plan Verkehrsmassnahmen:
Länggassstrasse: Weglassen von Tempo 40 auf der ganzen Länge; neu Tempo 30 im Abschnitt Falkenplatz–Unitobler.

Bei den vier Begegnungszonen (pro Variante 2) wird in der Legende angegeben, mit wieviel Fz/Tag gerechnet wird.

Sprecherin PVK *Annemarie Lehmann* (FDP): Der erste Antrag der PVK betrifft das Tempo auf der Länggassstrasse. Die PVK schlägt Ihnen vor, statt Tempo 40 auf der ganzen Länggassstrasse, wie der Gemeinderat vorgeschlagen hat, Tempo 30 im Abschnitt Falkenplatz bis Unitobler, und nach Unitobler Tempo 50. Wir haben in der PVK sämtliche Tempovarianten besprochen, wir haben bei Tempo 20 begonnen und sind dann zum Schluss gekommen, dass es schlicht unmöglich ist, da der öffentliche Verkehr und die Postautokurse durch die Strasse fahren. Tempo 30 ist rechtlich und theoretisch möglich; der Vorteil davon ist, dass der Tafelsalat erspart wird, den es brauchen würde, wenn man bei jeder Ausfahrt aus dem Quartier, das ja Tempo 30 hat, auf die Länggassstrasse signalisieren müsste. Es ist wahrscheinlich die realistischste Geschwindigkeit vom Falkenplatz bis zur Unitobler, wegen dem Unibetrieb. Es ist allerdings nicht sicher, ob es vom kantonalen Recht oder vom Kanton genehmigungsfähig ist. Tempo 40 ist das, was der Gemeinderat hat, und Tempo 50 steht nicht zur Diskussion.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Ich möchte bitten, den Antrag der PVK zu unterstützen; er ist nämlich gescheitert, er ist uns so nicht in den Sinn gekommen. Wir dachten mit Tempo 40 etwas Schlaues zu machen, und im nachhinein muss man sagen, dass es wahrscheinlich sauberer, konsequenter und viel verständlicher ist, dass man mit Tempo 50 bis zur Unitobler kommen kann. Dort hat man dann viele Fussgänger, dort macht Tempo 30 Sinn. Dann geht es dann wieder auf Tempo 50. Das bedingt, dass man nicht 30er-, 40er- und 50er-Zonen auf einem kleinen Streckenabschnitt hat. Wir finden also, dass der Antrag der PVK Sinn macht, und ich möchte Sie bitten, den Antrag zu unterstützen. Ich kann vielleicht gerade zu allen Anträgen sagen, dass der Gemeinderat mit den PVK-Anträgen leben kann, und ich bin froh, dass offenbar auch die Fraktionen damit leben können. Alle anderen Anträge lehnt der Gemeinderat ab, weil er eben nicht überladen will.

Beschluss

Der PVK-Antrag Länggassstrasse Weglassen von Tempo 40 wird mit 57 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Peter Bernasconi, Margrith Beyeler, Dieter Beyeler, Peter Blaser, Markus Blatter, Jsabelle Blunschy, Annette Brunner, Walter Christen, Marie-Louise Durrer, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Verena Furrer-Lehmann, Hans Ulrich Gränicher, Guglielmo Grossi, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Daniel Kast, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Philippe Müller, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Lydia Riesen, Heinz Rub, Ursula Rudin-Vonwil, Erich Ryter, Beat Schori, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Rudolph Schweizer, Peter Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Michael Straub, Barbara Streit, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Margrit Thomet, Catherine Weber, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann, Andreas Zysset

Mit Nein stimmen: Thomas Balmer, Urs Jaberg, German Kalbermatten, Anton Maillard, Mario Marti, Christoph Müller, Ernst Stauffer, Hans-Ulrich Suter, Katharina Suter, Max Suter

Der Stimme enthält sich: Adrian Haas

Sprecherin PVK *Annemarie Lehmann* (FDP): Bei beiden Varianten haben wir je zwei Begegnungszonen. Der Antrag der PVK zielt darauf hin, dass man ganz klar in der Legende zu diesen Begegnungszonen sehen kann, wie viele Fahrzeuge pro Tag durch diese Zonen hindurch fahren. Es gibt Transparenz und Offenheit, wenn man sagt, dass bei der Variante B, weil es dort mehr Verkehr hat, mehr Fahrzeuge durch diese Zonen fahren als bei der Variante A. Deshalb hat die PVK dies für einen guten Antrag gehalten, weil er den Stimmbürgern wichtige Informationen gibt. Diese ist also keine materielle Änderung.

Beschluss

Der PVK-Antrag Begegnungszonen Fz/Tag wird mit 71 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Balmer Thomas, Balsiger Oskar, Peter Bernasconi, Margrith Beyeler, Dieter Beyeler, Peter Blaser, Markus Blatter, Jsabelle Blunschy, Annette Brunner, Walter Christen, Marie-Louise Durrer, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Verena Furrer-Lehmann, Hans Ulrich Gränicher, Guglielmo Grossi, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, Stephan Hügli, Natalie Imboden, Urs Jaberg, Daniele Jenni, Michael Jordi, German Kalbermatten, Daniel Kast, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Anton Maillard, Mario Marti, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Christoph Müller, Philippe Müller, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Lydia Riesen, Heinz Rub, Ursula Rudin-Vonwil, Erich Ryter, Doris Schneider, Beat Schori, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Rudolph Schweizer, Peter, Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Ernst Stauffer, Michael Straub, Barbara Streit, Ueli Stückelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Hans-Ulrich Suter, Katharina Suter, Margrit Thomet, Eva von Ballmoos, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Zusatzanträge PVK zu beiden Varianten mit Änderungen auf dem Plan Verkehrsmassnahmen:

Bierhübeliweg, Einmündung in Neubrückstrasse: Die Zu- und Wegfahrt für Velofahrerinnen und Velofahrer von/nach allen Richtungen ist im Rahmen der Detailprojekte einzuplanen (Variante A) bzw. zu projektieren (Variante B).

Der Gemeinderat führt ein Controlling durch betreffend die Überprüfung der anvisierten Ziele in den Bereichen Verkehrsreduktion, Geschwindigkeitsverlangsamung und Lärmbekämpfung insbesondere auf folgenden Strassen: Neubrückstrasse, Henkerbrännli, Länggassstrasse, Stadtbachstrasse, Bühlstrasse und Neufeldstrasse.

Sprecherin PVK *Annemarie Lehmann* (FDP) zum ersten Zusatzantrag: Wir haben festgestellt, dass beim Bierhübeliweg, Einmündung Neubrückstrasse, für die Velofahrer noch keine ideale Lösung vorgesehen ist. Wir wissen aber, dass in diesem ganzen Projekt noch andere Probleme der Länggasse noch nicht gelöst sind. Es gibt sicher noch weitere Dinge, die im Laufe der Planung bei den Detailprojekten geprüft und allenfalls vorgesehen werden müssen. Dieser Vorschlag der PVK ist im Prinzip eine Anregung, eine Art Postulat, diesem Problem während der Planung Beachtung zu schenken. Wir empfehlen, auch das in diesen Antrag hineinzunehmen.

Oskar Balsiger (SP): Ich will nur noch etwas ergänzen: Der Kanton sieht in seinem Projekt Variante Tunnel, nicht Variante ohne Tunnel, eine Überführung von der Wildparkstrasse über die Tiefenaustrasse vor, damit sich dort die Velos Richtung Zollikofen niveaufrei mit dem Verkehr verflechten können. Und die Ausfahrt oben zu gewährleisten ist die logische Konsequenz davon, damit wir eine Verbindung zur Uni haben. Ich danke für die Zustimmung.

Beschluss

Der erste Zusatzantrag der PVK wird nicht bestritten und ist damit genehmigt.

Sprecherin PVK *Annemarie Lehmann* (FDP) zum zweiten Zusatzantrag: Auf Antrag der SP/JUSO hat die PVK einstimmig beschlossen, ein Controlling zu machen, bei dem die avisierten Ziele überprüft werden. Aus unserer Sicht macht das Sinn und eigentlich ist es wünschbar und ich gehe davon aus, dass die Verwaltung dies schon längst tut und Massnahmen trifft; nicht dass man einfach aus dem Bauch heraus handelt und nicht weiss, was dann bewirkt wird. Deshalb sind wir der Meinung, dass man im voraus prüfen sollte, was effektiv für eine Belastung vorhanden ist und was die einzelnen Massnahmen für eine Wirkung haben. Das führt auch dazu, dass man diese Massnahmen allenfalls überprüfen und zur Zielerreichung anpassen kann.

Daniel Kast (CVP): Bei beiden Varianten geht es nach dieser Planung hauptsächlich darum, den Verkehr auf den Hauptachsen zu reduzieren. Dies gibt einen erhöhten Druck auf die Quartierstrassen, vor allem bei der Variante B. Eine einigermaßen befriedigende Lösung konnte für den Quartierteil Moosmatt, also für den Nordwesten des Quartiers, mit diesen Polern, die unserer Meinung nach sehr geschickt gesetzt worden sind, gefunden werden. Bei der Planung war jedoch der Fokus wenig auf den Schleichverkehr in den Quartierstrassen gerichtet, sondern hauptsächlich auf die Hauptverkehrsströme auf die Hauptachse. Im PVK-Antrag ist das unter „insbesondere“ erwähnt, der Schleichverkehr ist nicht erwähnt. Wir möchten diesen zusätzlich hineinbringen.

Michael Aebersold (SP): Es ist ja nicht das erste Mal, dass wir über ein solches Controlling-Instrument sprechen. Punkt 1: Für uns ist es wichtig, dass man den „Ist-Zustand“ bereits auf-

nehmen kann, das heisst, dass dieses Controlling frühzeitig passiert. Punkt 2: Hier taucht die Frage der Systemgrenzen auf: Es ist klar, dass der Perimeter dieser Planung gegeben ist. Wichtig sind jedoch Zufahrt oder Abfluss in und aus dem Perimeter hinaus. Das sollte in diesem Controlling berücksichtigt werden. Punkt 3: Zusammensetzung dieser Controlling-Gruppe: Wir gehen davon aus, dass zum Beispiel die Quartiermitwirkung Länggasse, die ja direkt betroffen ist, dort dabei ist und damit auch sichergestellt ist, dass die Information auch zu den politischen Parteien, zu den Quartierorganisationen und zu weiteren Interessierten fliessen kann. Punkt 4: Annemarie Lehmann hat gesagt, dass es bereits so ein Controlling gebe. Ich weiss nicht, ob dies der Fall ist. Transparenz ist wichtig, so eine Controlling-Gruppe nützt nichts im stillen Kämmerlein. Es muss auch nach aussen kommuniziert werden, was sie macht und welches die Resultate dieses Controllings sind.

Oskar Balsiger (SP): Wir haben zwei Anträge, denjenigen der PVK und den anderen der CVP/ARP. Der Punkt, den jetzt die CVP/ARP hier hineinbringt, ist natürlich ein sehr wichtiger. In der PVK haben wir diesen Punkt gestreift, haben aber gedacht, dass wir ihn nicht im Zusammenhang mit dieser Variantenabstimmung hineinnehmen müssen. Denn im Prinzip läuft in allen Tempo 30-Zonen der Stadt Bern bereits ein Controlling. Und überall machen wir ja, Stichwort KÜL, Veränderungen am Basisnetz, denn man muss die Auswirkungen der Tempo 30-Zonen-Strassen im Auge behalten, damit man dort, wenn nötig, Ausbesserungen machen kann. Und damit wir jetzt abschätzen können, ob wir diesem Antrag zustimmen und die Länggasse gewissermassen von allen anderen Quartieren oder Stadtteilen herausheben sollen, dünkt mich wichtig zu wissen, wie lange dieses Controlling in diesen Tempo 30-Zonen noch läuft. Wenn der Gemeinderat sagt, dass man dann irgendwann mal aufhört, dann müssten wir jetzt dem Antrag der CVP/ARP zustimmen. Aber wenn der Gemeinderat sagt, dass dies eine ständige Aufgabe in diesen Tempo 30-Zonen ist, und dass man dafür sorgen muss, dass kein Schleichverkehr in die Quartiere hineinschwappt, in denen man keinen will, dann finde ich, sollte man die Länggasse nicht anders als einen anderen Stadtteil behandeln, dann sollte man es nicht aufnehmen. Für mich hängt jetzt dies davon ab, wie der Gemeinderat das jetzt beurteilt.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Der Antrag der CVP/ARP macht Sinn, er entspricht eigentlich auch unserem Antrag; mit der Etappierung der Realisierung der einzelnen Massnahmen, damit man auch sieht, was die einzelne Massnahme bringt, um korrigierend eingreifen zu können. Was aber Michael Aebersold gesagt hat, dass man nämlich eine Controlling-Gruppe auf die Beine stellt mit Quartierbewohnern, mit allen Vertretern aus dem Quartier, müssen wir dann anschauen, ob es diese Art des Controllings ist, was hier gemeint war, als die PVK das Geschäft verabschiedete. Wir haben es nicht in diesem Sinne verabschiedet, dass wir dem Gemeinderat den Auftrag geben wollten, eine begleitende Erfahrungsgruppe ins Leben zu rufen mit weiss der Teufel wie vielen Leuten, die mitreden und mitdiskutieren. Dann sind wir wieder am gleichen Ort, wo wir vor Jahren waren und wo Alexander Tschäppät damals gesagt hat, dass er es deblockiert hätte. Das Controlling, so wie es schriftlich vorliegt, findet unsere Zustimmung. Wenn aber das Controlling eine begleitende Erfahrungsgruppe sein soll, dann werden wir es ablehnen müssen.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Wir haben von Anfang an gesagt, dass wir die besten Möglichkeiten für das Quartier wollen, dass wir möglichst vermeiden wollen, dass Schleichverkehr entsteht, dass Verkehr sich falsch durch dieses Quartier bewegt. Dies kann man nur mit der eins zu eins Erprobung machen, und das heisst natürlich gleichzeitig auch, dass man kontrollieren muss, wie sich das bewährt. Deshalb scheinen mir die beiden Anträge durchaus Sinn zu machen, sowohl derjenige der CVP wie auch derjenige der PVK. Bei dem der CVP

kann man sagen, dass im Prinzip bei Tempo 30 das Controlling durch den Kanton generell vorgeschrieben ist. Aber ich würde meinen, dass man sich vielleicht auf einen Kompromiss einigen könnte, dass man einfach den Antrag der PVK annimmt, und die Aufzählung „insbesondere auf folgenden Strassen“ weglässt und hier zur Kenntnis nimmt, dass es klar Aufgabe einer ehrlichen und redlichen Politik ist, dass wenn man die eine oder andere Variante, welche immer es ist, durchführt, dass dann die entsprechenden Kontrollen und allenfalls Fein Anpassungen noch erfolgen. In diesem Sinne würde ich eigentlich beliebt machen, die beiden Variante zusammenzulegen und die Aufzählung der Strassen zu streichen. Dann ist nämlich klar, dass nicht nur die Hauptachsen gemeint sind, und das Controlling muss sich dann eben auch zum Beispiel zur Halenstrasse, wenn man dort Schleichverkehr entdeckt, ausdehnen. Deshalb glaube ich, dass dies vielleicht der Kompromiss wäre, der wahrscheinlich dem politischen Willen des Rats am besten entspricht.

Die Fraktion CVP/ARP zieht ihren Antrag: *Der Gemeinderat führt ein Controlling durch betreffend die Entwicklung des Schleichverkehrs auf den Quartierstrassen*, zu Gunsten des Kompromisses zurück.

Peter Blaser (SP): Mir ist es ein Anliegen, dass diese Strassennamen drin stehen, weil wir dieses Controlling machen wollen. Die Quartierstrassen sollen durch die Sperrungen, die wir haben, entlastet werden. Dort sollte es logischerweise weniger Verkehr geben, und sonst sollte man den Verkehr im üblichen Rahmen messen. Ich finde auch, dass die Frage von Oskar Balsiger nicht beantwortet wurde. Wird das dann für die weiteren Quartiere weitergeführt? Ich würde es nicht für richtig halten, wenn man das Controlling aufgrund des Personalmanagements auf die Länggasse beschränken würde. Es müssten alle gleich behandelt werden. Deshalb habe ich auch Mühe mit dem Antrag der CVP.

Oskar Balsiger (SP): Es geht ein bisschen schnell, man muss sich auch die Zusammenhänge und die Auswirkungen überlegen. Es ist so: Wenn man diese Poller macht, wie wir sie hier in den Plänen haben, und ich gehe davon aus, dass wir diese einsetzen wollen, mit oder ohne Tunnel, damit man den Verkehr kanalisieren kann. Neben diesen Pollern gibt es, wenn Sie den Stadtplan betrachten, eine Reihe kleiner Strassen, ähnlich den Henkeln einer Kaffeetasche, durch die man natürlich so einen Poller umfahren kann via Wohngebiet. Nun ist die Frage: wieviel Netz widerstand braucht es, damit man Quartierstrassen missbraucht, um ein Hindernis zu umfahren? Auch eine Tempo 30-Zone ist ein Hindernis, wenn sie sich auf einer Basisstrasse befindet. Deshalb sollten wir den Antrag der PVK stehenlassen und den der CVP dazu nehmen; doch dieser ist leider zurückgezogen worden. Deshalb müssen wir es, glaube ich, umfassender betrachten und Alexander Tschäppät folgen. Sonst geht es für mich am Schluss nicht auf.

Beschluss

Der Kompromissantrag des Gemeinderats obsiegt demjenigen der PVK mit 52 zu 20 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Peter Blaser, Annette Brunner, Verena Furrer-Lehmann, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Blaise Kropf, Melanie Leskow, Rosmarie Okle Zimmermann, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Miriam Schwarz, Peter Sigerist, Michael Straub, Bar-

bara Streit, Ueli Stückelberger, Margrit Stucki, Béatrice Stucki, Eva von Ballmoos, Catherine Weber

Mit Nein stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Thomas Balmer, Oskar Balsiger, Peter Bernasconi, Margrit Beyeler, Markus Blatter, Jsabelle Blunschy, Walter Christen, Marie-Louise Durrer, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Guglielmo Grossi, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, Stephan Hügli, Urs Jaberg, German Kalbermatten, Daniel Kast, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Anton Maillard, Mario Marti, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Christoph Müller, Philippe Müller, Ruth Rauch, Lydia Riesen, Heinz Rub, Erich Ryter, Beat Schori, Rolf Schuler, Rudolph Schweizer, Sylvia Spring Hunziker, Ernst Stauffer, Max Suter, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Margrit Thomet, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Der Stimme enthalten sich: Dieter Beyeler

Anträge Fraktion GB/JA!/GPB Variante A (Kredit für Massnahmen mit Neufeldtunnel)

1. Plan Verkehrsmassnahmen: Es ist ein Poller A26 an der Bühlstrasse einzusetzen (analog zu B26).
2. Legende Variante A: Die Sperre A21 (Neubrückstrasse) ist als Dauersperre (Poller für öffentliche Dienste versenkbar) auszugestalten (und nicht als Temporärsperre).

Sprecher Fraktion GB/JA!/GPB *Blaise Kropf* (JA!): Zuerst zum Antrag Bühlstrasse: Das Beispiel Bühlstrasse zeigt eindrücklich auf, in welchem Ausmass konkrete Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Rahmen dieses Projektes ausschliesslich vom politischen Willen abhängen. Es ist nicht der Neufeldtunnel an sich, der Verkehrsberuhigung bringt, sondern es sind die ganz konkreten Massnahmen, die jedoch den politischen Willen erfordern. Die Bühlstrasse ist heute mit 8000 Fahrzeugen pro Tag eine viel befahrene und belastete Strasse. Mit der Variante A wird die Bühlstrasse trotz einer gewissen Entlastung eine viel befahrene Basiserschliessungsstrasse bleiben. Bei der Variante B hingegen war der Wille vorhanden, mit einem Poller den Durchgangsverkehr zu unterbinden, die Strasse als Detailerschliessung zu gestalten und so die Belastung auf weit unter 2000 Fahrzeuge pro Tag zu reduzieren. Aus diesem Grund bringt die Variante B gegenüber der Variante A an der Bühlstrasse ganz deutlich wahrnehmbare Vorteile. Wenn dies aber bei der Variante B möglich ist, muss dies beim Bau eines Tunnels, das ist eigentlich ganz klar, um so mehr möglich sein. Es gibt wirklich keinen Grund dafür, weshalb man auf diesen ganz direkt für die Wohnqualität arbeitenden Poller an der Bühlstrasse verzichten sollte. In diesem Sinne bitten wir, diesem Antrag zuzustimmen. Nun zum Antrag Neubrückstrasse: Dieser moderate Antrag stellt für die Fraktion GB/JA!/GPB den ganz zentralen Punkt von Auseinandersetzungen im Rahmen der Detailberatung dieser Variante A dar. Weshalb? Der Lösungsvorschlag des Gemeinderats für die Neubrückstrasse bietet für die Autofahrer und Autofahrerinnen gewissermassen den Fünfer und das Weggli. Zu den Stossverkehrszeiten und zu den Stauzeiten eine schnelle attraktive Tunnelzufahrt in die Innerstadt und tagsüber die beliebige Durchfahrt durch die Neubrückstrasse. Einer solchen Lösung kann man jedoch aus der Sicht einer ökologischen Verkehrspolitik schlichtweg nicht zustimmen. Bei einer Annahme der Variante A wäre die Neubrückstrasse, trotz dem Tunnel, etwa über den Mittag oder am Samstag, Stichwort Einkäufe, einer ganz erheblichen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Genau dort spielt die Attraktivierung mit, die mit dem Bau des Tunnels erreicht wird. Und genau im Sinne der Beteuerungen des Gemeinderats, dass bei der Tunnellösung keine neuen Strassenkapazitäten geschaffen würden, oder dass man keine neuen Strassenkapazitäten schaffen möchte, müsste die dauerhafte

Durchgangssperre hier ein absolutes Muss sein. Ich habe bereits in meinem Votum erwähnt, dass bis vor kurzem ein Verzicht auf die Sperre, zumindest in unserem politischen Lager, schlicht undenkbar gewesen wäre, und gerade auch die SP hat in diesem Bereich viele weiter gehende Massnahmen gefordert. Falls wir heute keine Mehrheit für diesen wirklich moderaten Antrag finden, für diese moderate Verbesserung, dann belasten wir damit die künftige Diskussion über die Verkehrsberuhigung in anderen Quartieren ganz erheblich. Vielleicht werden wir nachher mit dem Gemeinderat über nette Grundsatzvereinbarungen über Wabenlösungen diskutieren können, aber wirklich effektiv etwas bewegen, was dann auch umgesetzt werden kann, das wird viel schwieriger werden. In diesem Zusammenhang kann man ja sagen, dass ich mich nicht wundere, dass die FDP dieser Variante A so zustimmt, weil es ja klar ist, dass sie die Tunnelvariante zu diesem verkehrspolitischen Preis nie und nimmer bekommen. Das ist etwas, dass auf unserer Seite eingesehen werden müsste, und deshalb braucht es hier tatsächlich diese Verbesserung, damit der Tunnel auch den gebührenden, richtigen verkehrspolitischen Preis hat.

Sprecherin PVK *Annemarie Lehmann* (FDP): Ich werde mich zuerst zum ersten Antrag „Poller A26“ äussern: Hier zeigt sich, dass die Variante A und die Variante B nicht ganz gleichwertig sind. Die Variante B braucht einen Poller in der Bühlstrasse, weil eine Schleichverkehrsmöglichkeit bleibt. Hingegen hat die Variante A den Querverkehr mit der Schliessung der Wildparkstrasse ausgeschlossen. Es geht also darum, dass man das Problem des Schleichverkehrs von der Reichenbachstrasse, Querung Inselspital – Tiefenastrasse, mit der Variante A eben bereits behoben hat, und bei der Variante B fehlt es. Dort ist der Verkehr in der Bühlstrasse noch vorhanden, dort braucht es einen Poller, um dies zu vermeiden. Die Variante A braucht diesen Poller nicht. Wir sind der Meinung, dass in der Variante A der Poller in der Bühlstrasse verkehrspolitisch nicht nötig ist; das ist jetzt eines der Dinge, von denen wir in der PVK immer wieder betont haben, dass sie zum Überladen führen würden.

Mit der Sperrung der Wildparkstrasse wird das Lärmschutzproblem bereits gelöst, und man muss einfach wissen, dass mit zusätzlichen Pollern der Verkehr sich wieder verlagern wird und andere Strassen belastet. Wir hätten es nicht im Griff, wenn wir noch zusätzlich Poller setzen würden. Die PVK hat also diesen Antrag des Grünen Bündnisses bereits abgelehnt. Zur Dauersperrung der Neubrückstrasse: Wir müssen wissen, dass es in der Neubrückstrasse noch verschiedene Gewerbebetriebe gibt, die nicht mehr zu ihrem Betrieb fahren könnten. Deshalb hat die PVK auch diesen Antrag bereits abgelehnt. Die Temporärspernung, die vorgesehen ist, gehört zu den zwingenden Verkehrslenkungsmassnahmen, doch eine Dauersperrung hätte Nachteile. Man muss wissen, dass mit der Dauersperrung ein Problem mit dem Busbetrieb entstehen würde, der weiterhin durch diese Neubrückstrasse fahren können müsste. Auch dieser Antrag ist also von der PVK abgelehnt worden.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Hier geht es um sehr entscheidende Veränderungen, die diese Vorlagen gefährden können. Wenn Sie das Titelblatt der Botschaft betrachten, ist im Zentrum die Bühlbrücke als schöne, breite Brücke, die kürzlich renoviert worden ist, und vorne der Inselplatz. Dann kommen Sie in ein Quartier mit Pollern, wo Sie nirgends mehr durchfahren können, es sei denn, Sie seien gute Puzzler oder in einem Labyrinth zu Hause und wüssten, welche Strassen der 30er-Zonen noch die Durchlässigkeit sicherstellen. Diese Poller werden die Ja-Mehrheit beider Vorlagen bei den Stimmbürgern massiv gefährden. Wenn man dem Antrag, so wie ihn die GB/JA!/GPB-Fraktion formuliert, für einen Poller A26 auf der Bühlstrasse zustimmt, dann ist auch die Variante A mit Tunnel gefährdet. Ich beantrage, auf sämtliche Poller zu verzichten, weil diese nicht nötig sind. Wir können auch einzeln darüber abstimmen, das soll dann der Stadtratspräsident entscheiden, aber der schlimmste dieser Poller ist zum Beispiel der Poller A21 bei der Variante A. Dieser ist so von GB/JA!/GPB vorgeschlagen, dass

er als Dauerpoller vorgesehen ist, während er in der gemeinderätlichen Fassung nur zeitlich festgelegt ist. Wir müssen diesen Poller zwingend ablehnen, weil er dazu führt, dass selbst für Notfalleinsätze – wenn man zum Beispiel einen Krankentransport aus dem Gebiet Neubrückstrasse Richtung Lindenhof oder Engeriedspital hat, je nachdem von welcher Seite man kommt, kann man das eine oder andere Spital wählen – die Erreichbarkeit der Spitälern gefährdet ist. Und ich betrachte dies schlichtweg als Schikane und denke, dass der Poller A21 zwingend aus der Vorlage zu streichen ist. Auf die Poller B26 und A26, wie sie jetzt vorgeschlagen sind, ist ebenfalls zu verzichten, weil sie sinnlos sind. Sie verhindern, dass auf der einzigen Strasse eine Entlastung stattfindet, welche die Achse Bahnhof–Bubenberglplatz ein bisschen vom Durchgangsverkehr entlastet und die vielleicht auch Verkehr in das Länggassquartier führt. Ich bitte also, auch diesen Pollern nicht zuzustimmen. Wir beantragen, dass man die ablehnt.

Ueli Stüchelberger (GFL): Unserer Fraktion ist klar, diese Poller sind zwingend. Diese sind ein wesentliches Element beider Vorlagen, damit man zu echten Verkehrsberuhigungen in der Länggasse kommt; darauf kann man ganz sicher nicht verzichten. Wir haben Mühe mit der Haltung der SVP; da werden mündlich einige Anträge formuliert, andere Fraktionen stellen diese schriftlich, damit man sie vor sich hat. Von der SVP gibt es jedoch keinen Antrag, man solle auf die Poller verzichten. Wichtig für uns ist der Neubrückstrasse-Poller A21, aber zuerst möchte ich etwas zum Antrag 1 des Grünen Bündnisses zum A26 an der Bühlstrasse sagen: Materiell habe ich für diesen Antrag Verständnis, doch ich stimme dem Antrag trotzdem nicht zu, weil er das Gefüge der Variante A doch schon ein bisschen durcheinander bringt. Ich denke, dass er verkraftbar wäre, doch ich sehe hier, dass man das System zu stark verändern würde, dass das politische Gleichgewicht stark ins Wanken käme, und das ist dieser Poller A26 nicht wert. Er soll nicht der Punkt werden, von dem es abhängt, ob man der Variante A zustimmt oder nicht. Ganz anders ist es beim Poller A21 an der Neubrückstrasse: Blaise Kropf hat schon richtig gesagt, dass man nicht einen Tunnel wollen, und dann noch trotzdem dort offenlassen kann, damit der Verkehr hineinkommt. Wenn man einen Tunnel will, dann muss die Neubrückstrasse geschlossen werden, dann muss eine echte Verkehrsberuhigung möglich sein, damit nichts durchkommt. Hier habe ich kein Verständnis für die SVP, dass man den nicht will. Ich habe auch wenig Verständnis für die Haltung der CVP, denn entweder ist geschlossen oder eben offen. Ich weiss nicht, was ein rigoroser Ampelbetrieb ist. Dass es irgendwo Stau gibt? Entweder lässt man dort den Verkehr hinein, oder man lässt ihn nicht hinein. Was man diskutieren kann, das sind die Zeiten. Für uns ist es so, wie es der Gemeinderat sagt, mit einer Temporärsperrung, zu wenig; uns ist der Antrag des Grünen Bündnisses, total zu schliessen, lieber, denn die Neubrückstrasse ist immer noch für die Geschäfte erreichbar, die dort sind. Ich sehe aber auch, dass dieser Antrag vielleicht ein bisschen zu weit geht, und darum stellen wir einen Eventualantrag, nur zu gewissen Zeiten zu schliessen: Nachts, wie es der Gemeinderat auch vorschlägt, doch neu auch mittags, damit es dann, wenn man isst, ruhig ist, und, wichtig für uns, samstags und sonntags, wenn man die Lebensqualität geniessen will, wenn man zu Hause ist. Die Temporärstellung soll also einerseits auf zwei Stunden über Mittag, 11.30-13.30 Uhr, und andererseits auf Samstag und Sonntag ausgedehnt werden. Ich glaube, dass wir dies der Länggasse schuldig sind, wenn wir eine Verkehrsberuhigung wollen, und gerade in den Zeiten, in denen man sie nutzen kann. Das ist nicht nur nachts der Fall, sondern auch dann, wenn man frei hat, und das ist weitgehend samstags und sonntags. Ich bitte, entweder dem Antrag des Grünen Bündnisses zuzustimmen und – falls dieser abgelehnt wird – unserem Eventualantrag zuzustimmen, der eine echte Verkehrsberuhigung auf der Neubrückstrasse will, auch samstags und sonntags. Das Argument der Sicherheit ist absolut kein Argument; es ist ein versenkbarer Poller, und es ist klar, dass dies für die öffentlichen Dienste benutzbar ist. Ich reiche diesen Antrag schriftlich ein.

Oskar Balsiger (SP): Die SP möchte die Vorlage des Gemeinderats nicht verändern. Sie geht davon aus, dass ausgedehnte Gespräche mit Quartiervertretern und Quartiervertreterinnen stattgefunden haben und dass ein Eingreifen das austarierte Gleichgewicht der Eingriffe ins Wanken bringen und zusätzlich Gegner der einen oder anderen Vorlage produzieren könnte. Wenn ich den Poller an der Bühlstrasse zuerst behandle, dann muss man sehen, dass er bei der Variante B unerlässlich ist, da man sonst die Verkehrsströme nicht in den Griff bekommt. Bei der Variante A muss man die Argumente suchen, weshalb man ihn machen sollte. Wo das Problem eines grossen Verkehrsdurchflusses im Quartier nicht besteht, wird ein Poller von der Bevölkerung, die im Nahbereich von diesem Hindernis wohnt, nicht mehr begriffen, seien es Wohnende oder Gewerbetreibende. Man würde also mit dem Poller an der Bühlstrasse Gegner der Variante A heraufbeschwören, und dies möchte die SP vermeiden. Die Pollersperre auf der Neubrückstrasse betrachtet die SP als tageszeitabhängige, zweckmässige und geschickte Massnahme, damit der Tunnel der Stadt das bringt, was man von ihm erwartet, nämlich nachts, während der Woche, in den frühen Morgenstunden und in den Abendstunden, wenn alle Pendler in die Stadt hinein- beziehungsweise aus der Stadt fahren, diese aufnehmen. Es ist hingegen wichtig, dass man diesen Poller während der übrigen Zeit versenken kann, weil man sonst dann überschwappenden Verkehr in den kleineren Quartierstrassen akzeptieren müsste, und das wäre auch nicht in Ordnung. Also muss die Neubrückstrasse eine gewisse Sammelfunktion ausserhalb der *rush hours* behalten, damit das Verkehrssystem gut funktioniert. Den Antrag der Fraktion CVP/ARP, die das Handling dieses Pollers in der Neubrückstrasse differenzieren will, wie auch jenen der GFL betrachten wir nicht als sehr geschickt. Er provoziert und löst Diskussionen aus, die wir als nicht nötig befinden. Wenn diese Verkehrsberuhigung dann steht und Besserungen nötig sind, dann ist der Zeitpunkt, mit einem Vorstoss zu kommen und hier im Rat zu diskutieren, wie man mit diesen Pollern umgehen möchte. Ich bitte deshalb im Namen der SP/JUSO-Fraktion jede Veränderung zur Frage „Wo kommen Sperrungen hin?“ und Abweichungen dazu nicht zu akzeptieren, sondern dem Vorschlag des Gemeinderats zu folgen.

Daniel Kast (CVP): Ich habe gerade gemerkt, dass hier wild Anträge gestellt werden, und dass unsere auch betroffen sind. Zuerst zum Poller an der Neufeldstrasse: Da geht es um diese Tassenhenkel, die Herr Balsiger vorhin erwähnt hat. Nördlich der Mittelstrasse gibt es einige Strassen, die gebraucht werden können, um das Quartier von Westen nach Osten zu queren. Es gibt dazu noch Verbindungstrassen von Norden nach Süden, die ermöglichen, sich problemlos durchzuschlängeln. Die Dauersperrung an der Neufeldstrasse wird also elegant umfahren, man wird sie um zwei Häuserblöcke herum umfahren können. Und das wird bestimmt auch gemacht werden, vor allem in der Variante B, da dort der Druck viel grösser ist. Es ist auch nicht möglich, dieses Gebiet absolut dicht zu machen; es braucht dort einen allgemeinen Durchfahrtswiderstand, der den Verkehr zurückhält. Und wir sind der Meinung, dass, wenn Verkehr durchfährt, er dort durchfährt, wo es übersichtlich ist, und das ist nun mal in der Neufeldstrasse.

Zur Temporärspernung an der Neubrückstrasse: Diese Gewerbezone an der Neubrückstrasse lebt von einem grossen Teil Kunden, die mit dem Auto kommen. Ich wohne dort und kann es bezeugen. Die Bäckerin hat mir gesagt, dass sie am Morgen – um die Zeit der völligen Sperrung – 50% des Umsatzes mache, der von Kunden stammt, die mit dem Auto dorthin fahren. Es ist letzte Woche bekannt geworden, dass die Post im Brückfeld zugeht; auch das ist ein Rückschlag für diese Gewerbezone. Dann gibt es zunehmend nachtaktives Gewerbe in diesem Bereich, zum Beispiel beim Bierhübeli, das ist wahrscheinlich bekannt. Dort läuft einiges, und zusätzlich gibt es einen Pizza-Kurier, der bis um 03.00 Uhr offen ist, und die Freier mit ihrem Anhang frequentieren diesen Ort um diese Zeit. Für die Attraktivität der Gewerbezone

in der Neubrückestrasse ist es wichtig, dass auch Leute aus den Aussengemeinden dort einkaufen können. Wir wollen ja mit diesen Vorlagen dieses Quartier attraktiver machen. Und es ist auch Teil der Attraktivität des Quartiers, dass es Leben hat in der Umgebung, dass man täglich einkaufen kann. Und wenn diese Läden zugehen oder etwas dorthin kommt, das man nicht täglich braucht, wie zum Beispiel Sportartikel, dann ist das auch eine Reduktion der Attraktivität des Quartiers.

Wir beantragen darum, dass diese Sperrung zu den Ladenöffnungszeiten auf einen rigorosen Ampelbetrieb umgestellt wird. Und, Ueli Stückelberger, „rigoros“ scheint mir eigentlich klar zu sein, nämlich dass nur die Leute hineinkommen, die dort wirklich etwas zu tun haben.

Blaise Kropf (JA!): Wir haben den Antrag, der von der GFL/EVP-Fraktion präsentiert worden ist, auch angeschaut und uns aber schliesslich entschlossen, einen Antrag zu stellen, der uns vielmehr entspricht, nämlich eine Dauersperrung der Neubrückestrasse, was auch notwendig wäre. Falls es aber dazu dient, dass man wenigstens eine kleine Verbesserung an dieser Neubrückestrasse erreichen kann, sind wir auch bereit unseren Antrag zu Gunsten des Antrages der GFL/EVP zurückzuziehen. Doch eine moderatere Verbesserung als die, welche die GFL/EVP vorgeschlagen hat, gibt es nicht. Das ist wirklich das, was unbedingt nötig ist, und ich bitte darum, diesem Antrag zuzustimmen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Tun Sie nicht so, als ob dieser Poller A21 die einzige Massnahme wäre, die man in der Neubrückestrasse realisieren will. Wenn Sie die Kostenübersicht anschauen, dann reden wir von fast 4,8 Millionen Franken, die man in die Neubrückestrasse/Mittelstrasse investieren will. Diese Pläne haben wir im Entwurf der PVK gesehen, wir haben sie angeschaut. Die Neubrückestrasse wird umgestaltet, den Bierhübeli-Kreisel wird es nicht mehr geben, der Bus hält mitten auf der Strasse; es kommt niemand mehr durch, die Autofahrer sind gezwungen, dem Bus nachzufahren und fahren von einer Station zur anderen, bis dieser Bus bei der Endstation ist. Das ist doch ein absoluter Blödsinn, wenn man eine so beruhigte und umgestaltete Strasse noch mit einem Poller unterbrechen will. Irgendeinmal reicht es, das Fass wird wirklich zum Überlaufen gebracht. Dieser Poller A21 ist eine reine Schikane, er verhindert die direkte Beziehung vom Quartier zum Lindenhofspital, er verhindert aber auch eine Beziehung von der Autobahn her zum Engeriedspital; es geht nicht nur um einen Pizza-Kurier, um Nachtdienst oder sonst irgendwas, sondern es geht letztlich um die ganze Quartier-Erreichbarkeit. Und seien Sie sich bewusst, dass mit diesen 4,8 Millionen Franken, die wir investieren, mit einer Umgestaltung vielmehr erreicht werden kann als mit Schikanen.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Ich möchte Sie bitten, alle diese Anträge abzulehnen und dem Gemeinderat zu folgen. Diese Poller, die wir gewählt haben, bei beiden Varianten, sind nicht einfach Schikanen, um möglichst allen Leuten den Verkehr zu verleiden, sondern sie sind so gewählt, dass sie für jede Variante Sinn machen, dass sie für jede Variante vertretbar sind und dass sie letztlich die Quartierdurchlässigkeit noch ermöglichen. Es ist also falsch, wenn man das Gefühl hat, dass es etwas mit Schikanen zu tun habe. Damit ist auch klar, dass es an der Bühlstrasse für die Nicht-Tunnel-Variante einen Poller braucht, weil man sonst eben den Durchgangsverkehr zwischen Tiefenau und Insel nicht unterbinden kann. Bei der Tunnelvariante braucht es das nicht, weil man die Wildparkstrasse sperren kann. Deshalb hat es auch keinen Sinn, einen Poller vorzusehen, weil dieser nicht mehr verkehrstechnisch notwendig wäre, sondern als Schikane empfunden werden könnte. Dass die CVP/ARP-Fraktion nun auf den Neufeld-Poller verzichten will, geht ins selbe Kapitel. Die Neufeldstrasse ist eben eine Querstrasse zwischen Länggasse und Neubrückestrasse, die als Schleichweg gebraucht werden kann. Das Quartier kann gleichwohl über die Neufeldstrasse angefahren werden, aber

nicht mehr attraktiv, und damit ist es für den unattraktiv, der nicht in das Quartier will, sondern es als Durchgang benützen möchte. Was den Pendler-Poller angeht, wir haben ihn klar so gewählt, dass er dann funktionieren soll, wenn der quartierfremde Pendlerverkehr kommt. Es ist immer diskutabel ist, welche Stunden, bis wann, aber es ist klar ein Konzept dahinter. Wo wir nämlich das Gefühl haben, dass wir den Pendler erreichen, dort sollte der Poller stehen, ansonsten sollte das Quartier durchlässig bleiben können. Und wenn zum Beispiel die CVP mit dem rigorosen Ampelbetrieb erreichen will, dass der Umsatz in der Bäckerei nicht zurückgehen soll, dann kann ich nur sagen, dass die Läden an der Neubrückstrasse wieder gut funktionieren werden, wenn diese Strasse so zurückgebaut wird, dass sie wieder zu einer attraktiven Quartierstrasse wird. Wenn Sie heute schauen, was die Ladenszene an der Neubrückstrasse in den letzten Jahren gemacht hat, dann sehen Sie, dass alles, was an Läden wichtig für das Quartier gewesen wäre, nicht zuletzt wegen dem Verkehr, wegen der unattraktiven Einkaufssituation kaputt gemacht worden ist. Der Rückbau der Neubrückstrasse – und nicht der Glaube, dass wir zu Lasten der Anwohnenden diejenige privilegieren müssten, die am Morgen mit dem Auto Gipfeli holen – wird diesen Läden nach kurzer Zeit Attraktivität bringen.

Zum Antrag der GFL, der noch der einzige Antrag zur Neubrückstrasse ist: Von der politischen Akzeptanz will ich gar nicht sprechen; aber ich denke auch, dass es eine komplizierte Lösung ist, da man stundenweise die Poller versenken und wieder auflassen muss. Es ist klar, es macht Sinn, dass man abends sperrt und man am Morgen wieder versenkt, aber das ist alles. So weiss es jeder und, wenn er es nicht weiss, lernt er es das nächste Mal. Aber wenn wir quasi stundenweise die Poller runter- und auflassen, braucht es relativ viel Öffentlichkeitsarbeit, die meiner Meinung nach wenig Sinn macht. Unserer Meinung nach ist auch die Dauersperrung samstags und sonntags nicht nötig.

Der Versuch, Ihnen mit diesen beiden Varianten ein ausgewogenes System zu präsentieren, bei dem man immer teils dafür, teils dagegen sein kann, beinhaltet natürlich auch, dass man irgendwo nachgibt, da am Schluss nur die praktische Umsetzung zeigen wird, ob die Zeiten, ob die Stunden, ob alles so austariert ist, wie wir uns das vorstellen. Und deshalb würde ich es so laufen lassen, wie es momentan der politische Konsens erlaubt. Zu Hans Ulrich Gräni-cher: Die Sanitätspolizei wird auch in Zukunft, egal auf welchen Poller sie treffen wird, ihn versenken und rechtzeitig retten können. Das ist kein Grund, gegen diese Poller anzutreten. Ich bitte, den Antrag der Fraktion SVP/JSVP über alle Poller abzulehnen, weil das Modell, das wir erarbeitet haben, die Poller vorsieht, die wir für nötig halten, also keine zusätzliche Schikanen beinhaltet. Deshalb bitte ich, dem Gemeinderat in der ganzen Konsequenz zu folgen.

Daniel Kast (CVP): Anhand der Reaktion habe ich gemerkt, dass sowohl Blaise Kropf als auch Alexander Tschäppät das Problem dieser Läden an der Neubrückstrasse nicht ganz begriffen haben. Das Einzugsgebiet dieser Läden ist nicht sehr gross, und es reicht mit den Leuten, die in der Umgebung wohnen, einfach nicht; diese Ladenzone wird verkümmern.

Ueli Stüchelberger (GFL): Einen Satz zu dem moderaten Antrag betreffend den Poller auf der Neubrückstrasse, also Massnahme A21: Sie ist nicht kompliziert, in der oberen Altstadt gibt es wesentlich kompliziertere Regelungen. Es geht hier um eine minime Ausdehnung der Sperrzeiten, die den Mittag und Samstag und Sonntag betrifft. Und ich appelliere an die SP, diesem Antrag zu helfen, da Sie damit auch einer Verkehrsberuhigung auf der Neubrückstrasse samstags und sonntags zum Durchbruch verhelfen können; ich hätte wenig Verständnis, wenn Sie das nicht täten.

Beschlüsse

1. Der Antrag der Fraktion GB/JA!GPB zu Variante A für den Poller A26 an der Bühlstrasse (analog zu B26) wird mit 50 zu 11 bei 10 Enthaltungen abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Annette Brunner, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Blaise Kropf, Melanie Leskow, Doris Schneider, Peter Sigerist, Michael Straub, Catherine Weber, Andreas Zysset

Mit Nein stimmen: Raymond Anliker, Thomas Balmer, Oskar Balsiger, Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Margrith Beyeler, Markus Blatter, Marie-Louise Durrer, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Guglielmo Grossi, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, Stephan Hügli, Urs Jaberg, German Kalbermatten, Daniel Kast, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Anton Maillard, Mario Marti, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Christoph Müller, Philippe Müller, Ruth Rauch, Lydia Riesen, Heinz Rub, Erich Ryter, Beat Schori, Rolf Schuler, Rudolph Schweizer, Sylvia Spring Hunziker, Ernst Stauffer, Barbara Streit, Margrit Stucki, Katharina Suter, Max Suter, Hans-Ulrich Suter, Margrit Thomet, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann

Der Stimme enthalten sich: Michael Aebersold, Peter Blaser, Verena Furrer-Lehmann, Rosmarie Okle Zimmermann, Ursula Rudin-Vonwil, Miriam Schwarz, Ueli Stückelberger, Béatrice Stucki, Eva von Ballmoos, Beat Zobrist

2. Der Antrag der Fraktion CVP/ARP zu Variante A, die Temporärspernung Neubrückestrasse (A21) 6.30 Uhr bis 9.00 Uhr und von 17.00 Uhr bis 18.30 Uhr durch einen rigorosen Ampelbetrieb zu ersetzen, wird mit 38 zu 18 Stimmen bei 15 Enthaltungen abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, German Kalbermatten, Daniel Kast, Anton Maillard, Mario Marti, Christoph Müller, Erich Ryter, Rudolph Schweizer, Ernst Stauffer, Margrit Thomet, Thomas Weil

Mit Nein stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Margrith Beyeler, Peter Blaser, Annette Brunner, Marie-Louise Durrer, Verena Furrer-Lehmann, Guglielmo Grossi, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Peter Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Streit, Ueli Stückelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Der Stimme enthalten sich: Thomas Balmer, Markus Blatter, Adrian Haas, Stephan Hügli, Urs Jaberg, Annemarie Lehmann, Philippe Müller, Lydia Riesen, Heinz Rub, Beat Schori, Michael Straub, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Max Suter, Kurt W. Weyermann

3. Der Antrag des Gemeinderats und der PVK für eine Temporärsperrung von 17.00-09.00 Uhr obsiegt demjenigen der GFL/EVP-Fraktion für eine Temporärsperrung von 17.00-09.00 Uhr, von 11.30-13.30 Uhr und samstags und sonntags mit 51 zu 17 Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Peter Blaser, Annette Brunner, Verena Furrer-Lehmann, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Blaise Kropf, Melanie Leskow, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Peter Sigerist, Michael Straub, Barbara Streit, Ueli Stüchelberger, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Andreas Zysset

Mit Nein stimmen: Raymond Anliker, Thomas Balmer, Oskar Balsiger, Peter Bernasconi, Margrith Beyeler, Dieter Beyeler, Markus Blatter, Marie-Louise Durrer, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Guglielmo Grossi, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, Stefan Hügli, Urs Jaberg, German Kalbermatten, Daniel Kast, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Edith Madl Kubik, Anton Maillard, Mario Marti, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Philippe Müller, Christoph Müller, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Lydia Riesen, Heinz Rub, Erich Ryter, Beat Schori, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Rudolph Schweizer, Sylvia Spring Hunziker, Ernst Stauffer, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Max Suter, Margrit Thomet, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann

Der Stimme enthalten sich: Michael Aebersold, Liselotte Lüscher, Beat Zobrist

4. Der Antrag der CVP/ARP-Fraktion zu Variante A + B, auf die Dauersperrung Neufeldstrasse A22 und B22 zu Gunsten von Durchfahrtserschwerenissen nördlich der Mittelstrasse zwischen Neubrückstrasse und Zähringerstrasse zu verzichten, wird mit 39 zu 23 Stimmen bei 9 Enthaltungen abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, German Kalbermatten, Daniel Kast, Anton Maillard, Mario Marti, Christoph Müller, Lydia Riesen, Erich Ryter, Beat Schori, Rudolph Schweizer, Ernst Stauffer, Katharina Suter, Max Suter, Margrit Thomet, Thomas Weil

Mit Nein stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Margrith Beyeler, Peter Blaser, Annette Brunner, Marie-Louise Durrer, Verena Furrer-Lehmann, Guglielmo Grossi, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Peter Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Michael Straub, Barbara Streit, Ueli Stüchelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Der Stimme enthalten sich: Thomas Balmer, Markus Blatter, Stephan Hügli, Urs Jaberg, Annemarie Lehmann, Philippe Müller, Heinz Rub, Hans-Ulrich Suter, Kurt W. Weyermann

Daniel Kast (CVP): Verzicht auf die Begegnungszone in der Mittelstrasse: Wenn der Tunnel nicht gebaut wird, dann gibt es praktisch keine Reduktion des Verkehrs auf der Mittelstrasse, und das ist eindeutig zuviel Verkehr für eine Begegnungszone. Die Begegnungszone in der Variante B im Gegensatz zu der in der Variante A ist ein Entgegenkommen der PVT gegenüber dem VCS. Auch in der PVT hat man daran gezweifelt, dass diese Begegnungszone überhaupt funktionieren kann. Von mir aus gesehen hat diese Begegnungszone allein den Zweck, dass der VCS die Fiktion von einem verkehrsberuhigten Quartier mit der Variante B aufrechterhalten kann. Hingegen ziehe ich unseren fünften Antrag zurück, weil er in jenem von Hans Ulrich Gränicher enthalten ist, und ich davon ausgehe, dass er ohnehin abgelehnt wird.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Ich möchte der Fairness halber bitten, nicht der Mittelstrasse bei der Variante B etwas zu entziehen. Es ist sicher grosszügig, dass dort, bei relativ viel Verkehr, eine Begegnungszone enthalten ist, doch es ist nicht unmöglich. Burgdorf zeigt, dass es funktionieren kann. Ob es auch bewilligungsfähig ist, wird sich dann zeigen, ob die Verkehrsannahmen genau zutreffen, wird sich zeigen. Doch wir haben versucht, bei beiden Varianten die möglichst optimale Ausgangslage zu präsentieren. Ich gebe zu, dass es eine grosszügige Interpretation zu Gunsten der Nicht-Tunnel-Variante ist, aber das ist ja nicht etwas Schlechtes, wenn man ein bisschen grosszügig miteinander umgeht. Deshalb möchte ich bitten, den Antrag des Gemeinderats anzunehmen.

Beschlüsse

1. Der Antrag der CVP/ARP-Fraktion zu Variante B auf die Begegnungszone in der Mittelstrasse B 31 zu verzichten, wird mit 39 zu 16 Stimmen bei 16 Enthaltungen abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Rolf Häberli, Kurt Hirsbrunner, German Kalbermatten, Daniel Kast, Anton Maillard, Mario Marti, Lydia Riesen, Erich Ryter, Ernst Stauffer, Margrit Thomet, Thomas Weil

Mit Nein stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Margrith Beyeler, Peter Blaser, Annette Brunner, Marie-Louise Durrer, Verena Furrer-Lehmann, Guglielmo Grossi, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Mühlheim, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Peter Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Michael Straub, Barbara Streit, Ueli Stüchelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Der Stimme enthalten sich: Thomas Balmer, Markus Blatter, Adrian Haas, Ueli Haudenschild, Stephan Hügli, Urs Jaberg, Annemarie Lehmann, Philippe Müller, Christoph Müller, Heinz Rub, Beat Schori, Rudolph Schweizer, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Max Suter, Kurt W. Weyermann

2. Der Antrag der Fraktion SVP/JSVP, auf sämtliche Poller (A21-A25 und B21-26) zu verzichten, wird mit 39 zu 25 Stimmen bei 7 Enthaltungen abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Thomas Balmer, Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Adrian Haas, Rolf Häberli, Kurt Hirsbrunner, German Kalbermatten, Daniel Kast, Anton Maillard, Mario Marti, Lydia Riesen, Heinz Rub, Erich Ryter, Beat Schori, Rudolph Schweizer, Ernst Stauffer, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Max Suter, Margrit Thomet, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann

Mit Nein stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Margrith Beyeler, Peter Blaser, Annette Brunner, Marie-Louise Durrer, Verena Furrer-Lehmann, Guglielmo Grossi, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Müllheim, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Peter Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Michael Straub, Barbara Streit, Ueli Stüchelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Beat Zobrist Andreas Zysset

Der Stimme enthalten sich: Markus Blatter, Ueli Haudenschild, Stephan Hügli, Urs Jaberg, Annemarie Lehmann, Philippe Müller, Christoph Müller

Heinz Rub (FDP): Als einer der wenigen Länggässler hier drin, ich wohne dort und verbringe meine Freizeit in der Länggasse, möchte ich doch noch einen Antrag stellen, der beide Varianten betrifft: Die Sperrung der Halenstrasse, B02 respektive A02, steht völlig am falschen Ort. Sehr viele Länggässlerinnen und Länggässler, die joggen gehen, sonst Sport machen wollen oder Leute mit Behinderungen brauchen die Strecke, die in die alte Rennstrecke einbiegt. Dieser Ort ist ein Treffpunkt, und es wäre völlig falsch, das Fahrverbot bereits vor der Autobahnbrücke zu platzieren; es macht dort überhaupt keinen Sinn.

Ich stelle also den Antrag, dem Gemeinderat die Kompetenz zu überlassen, das Fahrverbot dort zu platzieren, wo es Sinn macht, doch nicht zwingend dort, wo es momentan auf den Plänen eingezeichnet ist.

Rudolf Schweizer (SVP): Ich bin jetzt eigentlich froh, dass Heinz Rub diesen Antrag gestellt hat, denn ich kenne diese Ecke auch. Dort befindet sich der bekannte Glasbrunnen-Parkplatz, und dort gehen sehr viele Rentnerinnen und Rentner mit dem Auto hin, er ist ebenfalls Treffpunkt von Joggerinnen und Joggern, in der Nähe sind viele Schulen, und dort geht auch der Veloweg nach Aarberg durch. Man sollte also das Fahrverbot nicht bei diesem Parkplatz platzieren, da dieser Platz für Leute geeignet ist, die in den Wald wandern oder sonst spazieren gehen. Darum sollte man das Verbot nach hinten versetzen und dem Gemeinderat die Kompetenz erteilen, die Beschränkung ab diesem Platz einzuführen. Ich bitte, dem zuzustimmen.

Alexander Tschäppät, Direktor PVT: Wir haben dieses Verbot dort gesetzt, wo es eigentlich die Burgergemeinde wollte. Nicht, dass man stets auf die Burgergemeinde hören müsste, doch sie ist Waldeigentümerin, und wir haben das Verbot so weit nach hinten genommen, wie es nun auf der Karte zu sehen ist. Die Burgergemeinde hat explizit gesagt, dass sie, wenn die Halenstrasse gesperrt wird, diese Parkplätze in ihrem eigenen Wald wieder aufheben möchte, weil sie den Wald als Naherholungsgebiet wieder zurückführen möchte. Deshalb ist dieses Verbot dort platziert. Es befindet sich jedoch nicht ganz vorne, so dass die Zufahrt zum burgerlichen Waldgut und zu einem Teil der Parkplätze noch möglich ist. Doch weiter hinten wollen die Bürger die Parkplätze zurückbauen, falls die Halenstrasse gesperrt werden kann. Deshalb möchte ich bitten, dass man hier der Landeigentümerin folgt, die eben auch die

Waldbesitzerin ist, welche, wenn die Strasse zurückgebaut wird, die Parkplätze auch nicht mehr braucht.

Heinz Rub zieht seinen Antrag zurück.

Antrag der Fraktion SVP/JSVP:

Gestalterische Massnahmen zurückzustellen und fallweise dann zu prüfen, wenn Instandstellungen der Strassenanlagen anstehen und erst dann zu realisieren.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Wir möchten mit diesem Antrag erreichen, dass, wenn zum Beispiel die Variante A mit Tunnel in der Volksabstimmung gewinnt, der Tunnel zuerst gebaut wird. Erst wenn er dann betriebsbereit ist, sollten weitergehende Massnahmen in den Quartieren getroffen werden, und nicht umgekehrt, dass zuerst in den Quartieren beruhigt wird, und dann der Tunnel irgendwann mal in Betrieb genommen wird.

Ueli Stückelberger (GFL): Abgesehen davon, dass ich inhaltlich gegen diesen Antrag bin, finde ich diesen Antrag so unklar, dass er einer Rückweisung gleich kommt. Es ist völlig unklar, was man eigentlich beschliesst. Ich würde vorschlagen, dass man diese Vorlage zurückweist, oder der Antrag muss zurückgezogen werden, weil er unklar ist.

Beschluss

Der Antrag der Fraktion SVP/JSVP, die gestalterischen Massnahmen zurückzustellen und fallweise zu prüfen, wird mit 50 zu 14 Stimmen bei 7 Enthaltungen abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Peter Bernasconi, Dieter Beyeler, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Rolf Häberli, Kurt Hirsbrunner, Lydia Riesen, Erich Ryter, Beat Schori, Rudolph Schweizer, Ernst Stauffer, Margrit Thomet, Thomas Weil

Mit Nein stimmen: Michel Aebersold, Raymond Anliker, Thomas Balmer, Oskar Balsiger, Margrith Beyeler, Peter Blaser, Markus Blatter, Annette Brunner, Marie-Louise Durrer, Verena Furrer-Lehmann, Guglielmo Grossi, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, German Kalbermatten, Daniel Kast, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Anton Maillard, Mario Marti, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Müllheim, Philippe Müller, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Heinz Rub, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Peter Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Michael Staub, Barbara Streit, Ueli Stückelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Katharina Suter, Max Suter, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Der Stimme enthalten sich: Adrian Haas, Ueli Haudenschild, Stephan Hügli, Urs Jaberg, Christoph Müller, Hans-Ulrich Suter, Kurt W. Weyermann

Beschluss

Das Variantenpaket mit den beschlossenen Änderungen, welche die PVK mit dem Einverständnis des Gemeinderats beantragt hat, wird mit 68 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Michael Aebersold, Raymond Anliker, Thomas Balmer, Oskar Balsiger, Peter Bernasconi, Margrith Beyeler, Dieter Beyeler, Peter Blaser, Markus Blatter, Annette Brunner, Marie-Louise Durrer, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Verena Furrer-Lehmann, Guglielmo Grossi, Adrian Haas, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, Stephan Hügli, Natalie Imboden, Urs Jaberg, Michael Jordi, German Kalbermatten, Daniel Kast, Ruedi Keller, Margareta Klein-Meyer, Blaise Kropf, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Edith Madl Kubik, Anton Maillard, Mario Marti, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Barbara Müllheim, Philippe Müller, Christoph Müller, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Lydia Riesen, Heinz Rub, Ursula Rudin-Vonwil, Erich Ryter, Doris Schneider, Beat Schori, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Rudolph Schweizer, Peter Sigerist, Sylvia Spring Hunziker, Ernst Stauffer, Michael Straub, Barbara Streit, Ueli Stückelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Max Suter, Margrit Thomet, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann, Beat Zobrist, Andreas Zysset

Mit Nein stimmen: Rolf Häberli, Daniele Jenni

Der Stimme enthält sich: Hans Ulrich Gränicher

Ursula Rudin-Vonwil (GFL): Die Bewohnerinnen und Bewohner des Länggassquartiers respektive der Neubrückstrasse beklagen sich über das starke Verkehrsaufkommen, über die Lärmbelastung und über die schlechte Luft. Der Ruf nach Verkehrsentslastung ist ebenso laut wie verständlich. So und ähnlich tönt es auch aus anderen Quartieren, und das zu Recht. Wir konnten gerade gestern in der Zeitung lesen, dass die Einwohnerbefragungen in Bern und Zürich ganz klar zeigen, dass der Verkehr unser grösstes Problem ist, und er liegt uns viel mehr am Herzen, beziehungsweise auf dem Magen, als etwa die Sauberkeit oder das Drogenproblem. Darum verlangen wir mehr Lebensqualität in der Stadt, in unsren Quartieren. Wir wollen keine zusätzlichen Strassen, die erfahrungsgemäss mehr Verkehr verursachen. Die Stadt ist nicht nur da, damit sie befahren wird, sondern auch zum Leben, zum Wohnen. Es wäre noch schöner, wenn die Bewohnerinnen und die Bewohner, übrigens auch die Steuerzahlerinnen und die Steuerzahler der Stadt, sich nicht nach den Bedürfnissen der Autofahrer richten müssten, die bei uns zu einem geringeren Teil Steuerzahlende sind. Der Gemeinderat legt uns zwei Varianten der Verkehrsberuhigung vor. Eine unechte, nämlich eine Verkehrsverschiebung, ein Schwarz-Peter-Spiel; das ist die Variante A. Dann noch eine echte, eine Verkehrsberuhigung; das ist die Variante B. Mit der Variante A packt man das Übel nicht an den Wurzeln, sondern man verlagert es temporär in den Untergrund. Irgendwann, das haben Tunnel so an sich, kommt es dann wieder ans Licht. Wie kann man nur so kurzsichtig sein und all diese Millionen in so ein unsinniges, kontraproduktives Projekt stecken wollen? Dass der Bund sich grosszügig an diesem Projekt beteiligen würde, macht es um keinen Deut besser. Ich komme noch zu den Begründungen: Mit der Variante B brauchen wir keine Zeit mehr zu verlieren, es braucht keinen Tunnelbau, wir können sofort damit beginnen. Mit der Variante B haben wir eine echte, nachhaltige Verkehrsberuhigung, die letztlich den Verkehr im ganzen Quartier beruhigt und reduziert. Mit der Variante B kann das Länggassquartier mit den sechs Pollern als Dauersperre bleibend beruhigt werden; der Durchgangsverkehr von Westen nach Osten wird unterbrochen, damit wird der Verkehr im Quartier schon mal reduziert. Mit der Variante B werden nicht andere Quartiere mit mehr Verkehr belastet, das KÜL kann weitergeführt werden und die Innenstadt wird fussgängerfreundlicher. Mit der Variante B werden keine falschen Hoffnungen geweckt. Der vorhandene Verkehr wird entsprechend eingeschränkt

und gelenkt. Die Variante B ist auch kostengünstiger; die 40 Millionen für den Tunnel werden nicht gebraucht. Die Variante B ist schliesslich auf alle Quartiere der Stadt übertragbar und bringt die ersehnte Bewegung in unsere Verkehrspolitik. Alle diese Vorteile sprechen ganz klar dafür, dass man beim Stichtscheid für die Variante B stimmt.

Beschluss

Die Variante A obsiegt der Variante B mit 42 zu 27 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Die Abstimmung erfolgte unter Namensaufruf:

Mit Ja stimmen: Raymond Anliker, Thomas Balmer, Oskar Balsiger, Peter Bernasconi, Margrith Beyeler, Dieter Beyeler, Markus Blatter, Marie-Louise Durrer, Rudolf Friedli, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Guglielmo Grossi, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Kurt Hirsbrunner, Stephan Hügli, Urs Jaberg, German Kalbermatten, Daniel Kast, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Anton Maillard, Mario Marti, Barbara Mühlheim, Philippe Müller, Christoph Müller, Rosmarie Okle Zimmermann, Ruth Rauch, Lydia Riesen, Heinz Rub, Erich Ryter, Beat Schori, Rudolph Schweizer, Sylvia Spring Hunziker, Ernst Stauffer, Katharina Suter, Hans-Ulrich Suter, Max Suter, Margrit Thomet, Thomas Weil, Kurt W. Weyermann

Mit Nein stimmen: Michael Aebersold, Peter Blaser, Annette Brunner, Verena Furrer-Lehmann, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Michael Jordi, Ruedi Keller, Blaise Kropf, Melanie Leskow, Liselotte Lüscher, Irène Marti Anliker, Corinne Mathieu, Ursula Rudin-Vonwil, Doris Schneider, Rolf Schuler, Miriam Schwarz, Peter Sigerist, Michael Straub, Barbara Streit, Ueli Stükelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Eva von Ballmoos, Catherine Weber, Beat Zobrist, Andreas Zysset.

Der Stimme enthalten sich: Margareta Klein-Meyer, Edith Madl Kubik

Die Sitzung wird um 19.10 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Christoph Stalder*

Die Protokollführerin: *Katia Cicoria*