



Genehmigt am 24. Juni 2004

Protokoll Nr. 15

Stadtratssitzung
Donnerstag, 13. Mai 2004, 17.00 Uhr
Saal Gemeinschaftszentrum Gäbelbach

Traktanden	Geschäftsnummer
1. - Flankierende Massnahmen zum Neubau des Fussballstadions Wankdorf im Wohnquartier Wankdorffeld: Projektänderung Tellstrasse - Motion Fraktion SP (Edith Madl Kubik) vom 25. April 1996: „Ja zum Fussballstadion Wankdorf; Abschreibung (PBV: Stückelberger/PVT: Tschäppät)	316
2. Motion Andreas Hofmann (SP) vom 14. September 1995: Wohnen auf der Tellstrasse; Abschreibung (PBV: Stückelberger/PVT: Tschäppät)	317
3. Motion Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL): Tramkonzept Region Bern statt isoliertes Projekt Tram Bern West; Abschreibung (PBV: Flückiger/PVT: Tschäppät)	01.000198
4. Dringliche Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): „Combino“-Strassenbahnen weisen offenbar gravierende Konstruktionsfehler auf; schaut der Gemeinderat zu, bis sich ein Unfall ereignet oder fordert er BernMobil zu raschem Handeln auf? (PVT: Tschäppät)	04.000292
5. Dringliche Interpellation Margrit Thomet (SVP): Sperrung der Morgenstrasse und Burgunderstrasse mit Pollern – Konzeptlose Verkehrspolitik der Stadt Bern! (PVT: Tschäppät)	04.000261
6. Motion Michael Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz; Fristverlängerung (PVT: Tschäppät)	98.000475
7. Motion Fraktion SP (Oskar Balsiger) vom 29. Mai 1997: „Kinder in der Stadt Bern – Schulhäuser mit sicherem und gesundem Umfeld“; Fristverlängerung (PVT: Tschäppät)	98.000647
8. Postulat Oskar Balsiger (SP): Abstimmen der Vertikalsignalisation auf die Netzstruktur von „Veloland Schweiz“ und „Veloland regional“ (PVT: Tschäppät)	04.000181
9. Postulat Fraktion SP/JUSO (Raymond Anliker, SP): „Job-Bäre-Abi“ für die städtischen Angestellten (PVT: Tschäppät)	04.000182
10. Interpellation Thomas Weil (SVP): Bern 2005 – UNESCO Weltkulturerbe oder Grossbaustelle in der Unteren Altstadt? (PVT: Tschäppät)	04.000196

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 15	663
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.55 Uhr	665
Mitteilung der Präsidentin	666
Persönliche Erklärung	666
1 - Flankierende Massnahmen zum Neubau des Fussballstadions Wankdorf im Wohnquartier Wankdorffeld: Projektänderung Tellstrasse – Motion Fraktion SP (Edith Madl Kubik) von 25. April 1996: „Ja zum Fussballstadion Wankdorf“; Abschreibung.....	666
2 Motion Andreas Hofmann (SP) vom 14. September 1995: Wohnen auf der Tellstrasse; Abschreibung.....	667
6 Motion Michael Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz; Fristverlängerung.....	667
3 Motion Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL): Tramkonzept Region Bern statt isoliertes Tram Bern West; Abschreibung	672
4 Dringliche Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP); „Combino“-Strassenbahnen weisen offenbar gravierende Konstruktionsfehler auf; schaut der Gemeinderat zu, bis sich ein Unfall ereignet oder fordert er Bernmobil zu raschem Handeln auf?	674
5 Dringliche Interpellation Margrit Thomet (SVP): Sperrung der Morgenstrasse und Burgunderstrasse mit Pollern – Konzeptlose Verkehrspolitik der Stadt Bern!	679
7 Motion Fraktion SP (Oskar Balsiger) vom 29. Mai 1997: „Kinder in der Stadt Bern – Schulhäuser mit sicherem und gesundem Umfeld“; Fristverlängerung	686
8 Postulat Oskar Balsiger (SP): Abstimmen der Vertikalsignalisation auf die Netzstruktur von „Veloland Schweiz“ und „Veloland regional“	688
9 Postulat Fraktion SP/JUSO (Raymond Anliker, SP): „Job-Bäre-Abi“ für die städtischen Angestellten	689
10 Interpellation Thomas Weil (SVP): Bern 2005 – UNESCO Weltkulturerbe oder Grossbaustelle in der Unteren Altstadt?	691
Eingänge	694

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.55 Uhr

Vorsitzende

Präsidentin Margrit Stucki-Mäder

Anwesend

Hans Peter Aeberhard	Rolf Häberli	Heinz Rub
Michael Aebersold	Ueli Haudenschild	Erich Ryter
Raymond Anliker	Kurt Hirsbrunner	Annemarie Sancar-Flückiger
Thomas Balmer	Stephan Hügli	Sabine Schärer
Oskar Balsiger	Natalie Imboden	Doris Schneider
Vinzenz Bartlome	Mario Imhof	Beat Schori
Dieter Beyeler	Daniele Jenni	Rolf Schuler
Margrith Beyeler-Graf	Stefan Jordi	Miriam Schwarz
Peter Blaser	German Kalbermatten	Rudolph Schweizer
Jsabelle Blunschy Scheidegger	Rudolf Keller	Sylvia Spring Hunziker
Peter Bühler	Margareta Klein-Meyer	Ernst Stauffer
Anna Coninx	Andreas Krummen	Michael Straub
Conradin Conzetti	Daniel Lerch	Barbara Streit-Stettler
Dolores Dana	Liselotte Lüscher	Ueli Stückelberger
Martina Dvoracek	Markus Lüthi	Béatrice Stucki
Karin Feuz-Ramseyer	Christian Michel	Hans-Ulrich Suter
Andreas Flückiger	Erik Mozsa	Margrit Thomet
Rudolf Friedli	Barbara Mühlheim	Christian Wasserfallen
Verena Furrer-Lehmann	Philippe Müller	Catherine Weber
Jacqueline Gafner Wasem	Rosmarie Okle Zimmermann	Thomas Weil
Hans Ulrich Gränicher	Lydia Riesen	Beat Zobrist
Thomas Göttin	Simon Röthlisberger	Andreas Zysset

Entschuldigt

Christof Berger	Urs Jaberg	Peter Künzler
Peter Bernasconi	Michael Jordi	Corinne Mathieu
Markus Blatter	Daniel Kast	Christoph Müller
Walter Christen	Markus Kiener	Max Suter
Guglielmo Grossi		

Vertretung Gemeinderat

Adrian Guggisberg HSE	Edith Olibet BUI	Alexander Tschäppät PVT
-----------------------	------------------	-------------------------

Entschuldigt

Klaus Baumgartner PRD	Therese Frösch DSO	Kurt Wasserfallen FPI
Ursula Begert DSI		

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

Mitteilung der Präsidentin

Die *Vorsitzende* begrüsst den Stadtrat und die anwesende Quartierbevölkerung herzlich zur Ratssitzung im Quartierzentrum Gäbelbach.

Persönliche Erklärung

Conradin Conzetti (GFL): Da ich mehrmals gefragt wurde, wie man denn ins Gäbelhaus komme, kam ich zum Schluss, dass einige Stadträte zum ersten Mal hier sind. Für mich ist es hier ein Heimauftritt, ich habe in diesem Raum schon oft mit der Kirchgemeinde Suppe gegessen, bin Sitzungen beigewohnt, habe Ausländer- und Solidaritätsfeste gefeiert und Predigten gehalten. Wir fühlen uns hier in Bethlehem nicht als Teil von Bümpliz, sondern als selbständiges Quartier. Vier von zehn Leuten im Stadtteil 6 wohnen in Bethlehem. Es gibt ungefähr 12 700 Einwohnende, das heisst etwa 10% der Stadtbevölkerung. 36% davon kommen aus dem Ausland. Wenn ich richtig gezählt habe, sind im Stadtrat jedoch nur vier Leute aus Bethlehem. Das sind Walter Christen, Jacqueline Gafner, Erich Ryter und ich. Parteipolitisch sind wir ausgesprochen ausgewogen zusammengesetzt. Vier Leute von 80 sind aber nur 5%, deshalb fühlen wir uns sehr untervertreten. Deshalb reichen wir eine Initiative ein und fordern eine Quote „Sieben statt vier aus Bethlehem im Stadtrat“.

Eigentlich ist das Gäbelhaus ein Kirchgemeindehaus. In den späten Sechzigerjahren fanden sowohl die reformierte Kirchgemeinde wie die Gäbelbach Immobilien AG, in der Neuüberbauung könnte man eigentlich eine Kirche bauen, wichtiger wäre aber eine Art Zentrum für Kirche und Quartier. „Kirche für die Stadt“ nannte man das damals, deshalb hat die Kirche auf ein eigenes Haus im Quartier verzichtet und gemeinsam mit der Stadt, den Baugesellschaften und den Bewohnervereinen das Zentrum gegründet. 1971 wurde das Kirchgemeindehaus und Gemeinschaftszentrum eröffnet. So ist es bis heute geblieben, das Gäbelhaus gehört der reformierten Kirche, sie vermietet es der Vereinigung für Beratung, Integrationshilfe und Gemeinwesen (VBG). Die Kirche verzichtet auf die Mieterträge und übernimmt die Nebenkosten, die ungefähr 170 000 Franken jährlich betragen. Die VBG bezahlt die Mitarbeitenden zusammen mit dem Gäbelbachverein und betreibt das Gäbelhausprogramm. Sabine Schärker, die Präsidentin des Vereins, bestätigte mir, dass die Zusammenarbeit sehr gut funktioniere. Zum Umkreis des Hauses gehören Keramikateliers, ein kleiner Tierpark, das Hallenbad und die Bibliothek. Im Haus gibt es Programme mit Kinder- und Jugendarbeit, teilweise auch von der Kirchgemeinde, Lehrlingsarbeit, Kaffee, Alters- und Jassnachmittage, Gottesdienste, Kompost- und Keramikgruppen und neu auch Stadtratssitzungen. Ich freue mich sehr, dass der Stadtrat heute hier ist und heisse ihn herzlich willkommen.

- Die Traktanden Nr. 1, 2 und 6 werden gemeinsam behandelt. -

- 1 - Flankierende Massnahmen zum Neubau des Fussballstadions Wankdorf im Wohnquartier Wankdorffeld: Projektänderung Tellstrasse**
- Motion Fraktion SP (Edith Madl Kubik) von 25. April 1996: „Ja zum Fussballstadion Wankdorf“; Abschreibung

Geschäftsnummer 316

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats betreffend flankierende Massnahmen zum Neubau des Fussballstadions Wankdorf im Wohnquartier Wankdorffeld;

- Projektänderung Tellstrasse und Motion Fraktion SP (Edith Madl Kubik) betreffend „Ja zum Fussballstadion Wankdorf“ vom 25. April 1996.
2. Er genehmigt die beantragte Projektänderung zur Einführung von Tempo 30 auf der Tellstrasse. Vorbehalten bleiben Anpassungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
 3. Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt zulasten des Kredits, den der Stadtrat mit SRB 315 vom 25. November 1999 bewilligt hat.
 4. Die Motion der Fraktion SP (Edith Madl Kubik) betreffend „Ja zum Fussballstadion Wankdorf“ vom 25. April 1996, vom Stadtrat erheblich erklärt am 20. März 1997, wird abgeschrieben.
 5. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

2 Motion Andreas Hofmann (SP) vom 14. September 1995: Wohnen auf der Tellstrasse; Abschreibung

Geschäftsnummer 317

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Andreas Hofmann (SP) vom 14. September 1995 betreffend „Wohnen auf der Tellstrasse“ abzuschreiben.

6 Motion Michael Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz; Fristverlängerung

Geschäftsnummer 98.000475

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Michael Jordi (GB): Quartierschonender Guisanplatz.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung bis Ende 2005 zu.

Ueli Stückelberger (GFL) für die PBV: Ich spreche nur zu Traktanden 1 und 2. Es geht um die flankierenden Massnahmen betreffend öV beim Fussballstadion Wankdorf, vorab um die Änderung der Tellstrasse. Damit verbunden ist die Abschreibung der Motion Hoffmann, die an der Tellstrasse Wohnbauten vorsah. Die Motion Madl, welche flankierende Massnahmen zum Fussballstadion forderte, wurde im April 1996 eingereicht. Wir haben die Motion am 20. März 1997 überwiesen. Ein erster Kredit, der die Motion umsetzte, wurde Ende 1999 beraten. Es ging um den Grossteil der flankierenden Massnahmen. Wir haben alles beschlossen, mit Ausnahme der Tellstrasse. Diese flankierenden Massnahmen sind nun in der Umsetzungsphase. Wir haben den Teil Tellstrasse zurückgewiesen und gefordert, diesen zusammen mit der Motion Hoffmann zu beraten. Heute geht es nur noch um die Tellstrasse. Es sollen neu alle Parkplätze auf dem Tellplatz aufgehoben werden, dagegen werden gleich viele Parkplätze an übrigen Standorten erstellt. Neu soll blaue Zone und Tempo 30 erstellt werden. Das braucht keinen neuen Kredit, denn die Massnahmen sind nicht sehr teuer und können mit dem bestehenden gedeckt werden. Der zweite Teil betrifft eine bestmögliche öV-Erschliessung des Stadions Wankdorf; dieser Teil ist mit der Verlängerung der Linie 20 erfüllt. Die Mehrheit der Kommission findet sinnvoll, die Tellstrasse zu sanieren und Tempo 30 einzuführen. Wenn das Stadion gebaut ist, findet die Kommission es wichtig, auch die Wohnbevölkerung zu schützen, namentlich vor dem Suchverkehr des Stadions. Auch die verbleibenden Parkplätze sollen für die Anwohnenden reserviert bleiben. Die GFL/EVP-Fraktion ist derselben Meinung wie die PBV. Umstritten waren in der Kommission die blaue Zone und Tempo 30.

Die Abschreibung der Motion Hoffmann ist die Folge des ersten Geschäfts. Wenn der Verkehr mit einem Tempo 30-Regime neu gestaltet wird, kann man nicht gleichzeitig Wohnbauten erstellen. Es ist sowohl mit dem Motionär wie auch mit der SP Bern-Nord und der Quartierkommission abgesprochen, dass man im Gegenzug zur Sanierung auf die Umsetzung der Motion Hoffmann verzichtet. Die Kommission empfiehlt, die Motion Madl abzuschreiben, den Anträgen des Gemeinderats zu Traktandum 1 zuzustimmen und die Motion Hoffmann ebenfalls abzuschreiben.

Fraktionserklärungen

Thomas Balmer für die Fraktion FDP: Ich spreche zuerst zu den flankierenden Massnahmen. Der Unterschied zwischen der Stadt und dem Land besteht darin, dass die Häuser direkt an die Strasse angrenzen und die Verkehrsverbindungen einem wirtschaftlichen Zentrum entsprechen. Den Strassen verdanken die Städte ihr Entstehen. An allen Verkehrsknotenpunkten entstanden urbane Zentren mit wirtschaftlichem Potential. Flamatt und Dürnten an der Hauptverkehrsachse prosperierten, Tafers als ehemaliges Zentrum stagnierte. Dass dort immer noch die Verwaltung ist, interessiert nicht. Die Stadt Bern gibt mit solchen Massnahmen ihren Vorteil einer mit gemischter Nutzung durchsetzten Struktur zunehmend auf. Industrie und Gewerbe verlassen die Stadt ganz, Dienstleistungen gehen an die Peripherie und die Stadt selbst verliert nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Einwohner. Die Umsetzung der flankierenden Massnahmen an der Tellstrasse ist eine Selbstbeschränkung und der Verlust eines aktiven urbanen Zentrums. Vermutlich wird es dort so ruhig wie in der Fussgängerzone Bümpliz. Offensichtlich ist das die Absicht der Motionäre und von RGM, die damit jedoch keine einzige Wohnung und kein Arbeitsplatz schaffen, dafür aber Velostreifen, obwohl es dort keine Velofahrer hat. Wir lehnen das Projekt und den Kredit ab, der Abschreibung stimmen wir nicht als erfüllt, sondern als übererfüllt zu.

Zur Motion Hoffmann: Der Vorstoss zu einer Überbauung auf der Tellstrasse war in all den Jahren sicherlich das Unsinnigste, das ich in meiner Zeit als Stadtrat erlebt habe. Es ist das Ergebnis einer Denkweise, die den Verkehr mittels einer quer über die Strasse gebauten Siedlung nicht nur einschränkt, sondern eigentlich blockiert. Es ist eine isolationistische Haltung, die alles Leben, alle Verbindungen und Brücken abbricht und ein Quartier mit einer Mauer absperrt. Selbstverständlich schreiben wir die Motion ab. Es wird Zeit, solch unsinnige Beschäftigung der Verwaltung abubrechen.

Der Fristverlängerung Guisanplatz stimmen wir zu, da die Chance besteht, dass ein künftiger Gemeinderat es besser machen würde.

Für die Fraktion GB/JA!/GPB *Martina Dvoracek* (GB): Die drei Traktanden haben einen sachlichen Zusammenhang. Das Nordquartier droht im Verkehrschaos und dem Parksumpf zu ersticken. Wir müssen Gegensteuer geben. Es gibt folgende Gefahrenquellen: Erstens: Den Annexbetrieb des Fussballstadions, das Einkaufszentrum, den Fachmarkt und die Büros. Da wird Verkehr in grossem Ausmass angezogen. In der Sempachstrasse wurde ein bisschen zurückgebaut, nun mit der Abschreibung der Motion auch in der Tellstrasse. Zudem ist zugesichert, dass der Rasengitterparkplatz auf der Allmend zu Gunsten von neuen Tiefgaragen aufgehoben wird. Wie aber die Verkehrszunahme durch die Kapazitätserweiterung aufgefangen werden soll, ist nicht bekannt. Sollte zu Gunsten des Wankdorf-Coops auch der Breitenrain-Coop aufgehoben werden, würde ein weiteres, unerwünschtes Verkehrsaufkommen entstehen. Eine zweite Gefahrenquelle ist das Fussballstadion Stade de Suisse Wankdorf. Neben den Sportveranstaltungen werden von den Betreibern Konzerte und andere Grossanlässe veranstaltet, die das Stadion rentabel machen sollen. Die Frage ist aber, wie all die Besucher kommen und wohin werden sie gewiesen? Die Gefahrenquelle Nummer 3: Die bestehende

BEA, die gemäss Absichten einen zweiten Frühling erleben soll. Die bisherige Belastung war vor allem an den Ausstellungstagen für die Quartierbevölkerung eine ziemliche Qual. Die vierte Gefahrenquelle ist das Kleemuseum. Ein Teil der Besucherinnen und Besucher wird sicherlich die Anfahrt durch das Nordquartier wählen, was wieder Zusatzverkehr bringt. Die fünfte Gefahrenquelle stellt das neue Eisstadion dar, das 2009 WM-tauglich werden und auch mit weiteren Nutzungen finanziert werden soll. Es bringt noch mehr Besucher und Büros. Die Gefahrenquelle Nummer sechs ist der ESP Wankdorf, der vor allem hinter dem Schlachthof neuen Verkehr bringt. Die letzte Gefahrenquelle ist der geplante Wankdorfkreisel. Er erhöht die Verkehrskapazität nach aussen und innen. Der nächste Engpass am Guisanplatz ist schon absehbar. Unsere Fraktion findet auch, dass ohne Entwicklung und Bewegung nichts geht. Es ist auch klar, dass die Interessen immer abgewogen werden müssen. Bisher wurde jedoch vor allem gebaut und wenig bis gar nicht an den Verkehr und die Quartierbevölkerung gedacht. Damit muss nun Schluss sein. Es braucht eine seriöse Verkehrsschutzplanung. Es ist eine falsche Taktik, wenn die Verantwortlichen des Eisstadions alle Schutzvorhaben auf die lange Bank schieben. Das Parkplatzregime Allmend soll warten, der quartierschonende Guisanplatz soll auch warten. Der Rückbau der Tellstrasse soll nun auf halbem Weg stehen bleiben. Unsere Fraktion will eine gezielte Entwicklung im Wankdorf, wir wollen aber gleichzeitig auch eine Verbesserung des Wohnumfelds und der Wohnqualität für die Quartierbevölkerung. Wir brauchen einen Quartierrichtplan Bern-Nord.

Zur Motion Jordi, den ich hier vertrete: Wir möchten eine Fristverlängerung von nur einem Jahr. Das Projekt Tellstrasse werden wir abschreiben, damit endlich vorwärts gemacht wird. Dann brauchen wir ein Parkierungskonzept Allmend sowie ein Kreiselkonzept Wankdorf, das überarbeitet werden muss und mehr Wert auf den öffentlichen Verkehr gelegt wird. Das wird erst noch billiger. Die Verkehrsschutzmassnahmen für die Quartierstrassen im Nordquartier müssen nun konkret aufgezeigt werden. Jedes künftige Grossprojekt erhält nur Zustimmung aus dem Quartier und sicherlich auch aus dem Stadtrat, wenn die Schutzmassnahmen spätestens mit der Überbauungsordnung auf dem Tisch liegen.

Stefan Jordi (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Ich möchte etwas zur Motion Hoffmann sagen. Diese Motion soll heute vor ihrem zehnjährigen Jubiläum unerfüllt abgeschrieben werden, nachdem endlich im zweiten Anlauf zwei seriöse Projektbeschreibungen vorliegen. Nicht weil sich die Situation geändert hätte oder unsere Fraktion plötzlich dem Grundsatz, heutige überflüssige Verkehrsflächen anderweitig zu nutzen, abgeschworen hätte, stimmen wir der Abschreibung zu. Wir lenken ein, weil wir endlich die gefährliche und unbefriedigende Situation auf der Tellstrasse lösen wollen. Mit dieser Abschreibung sind Massnahmen zur Einführung von Tempo 30 verbunden. Es ist eine Minimalvariante, die zügig umgesetzt werden soll. Der Kompromiss wurde im Dialog ausgehandelt, sogar die lokale SVP hat ihm zugestimmt. Zur Abschreibung der Motion Madl: Auch diese Motion ist nicht mehr die jüngste. Wer den vollen Durchblick über die bereits realisierten, zurückgestellten und zurückgewiesenen Massnahmen haben will, muss sich mit viel Papier herumschlagen. Das hätte eigentlich besser dokumentiert werden können. Für die überwiesenen Punkte 4 und 5 der Motion hat der Stadtrat im November 1999 bloss 785 000 der vorgesehenen 1.324 Mio. Franken bewilligt und den Gemeinderat beauftragt, eine weitere Kreditvorlage für die Massnahmen Tellstrasse zu unterbreiten. Im Gegensatz zum Auftrag des Stadtrats hat der Gemeinderat auf Grund zahlreicher Einsprachen gegen die Neugestaltung des Waldstätterplatzes das Vorhaben zurückgezogen. Da stellt sich die Frage, ob jeweils laute Proteste genügen, um ein überwiesenes Projekt scheitern zu lassen. Unsere Fraktion hofft, dass dies nicht zur Verkehrsplanungspolitik des Gemeinderats wird. Die Quartiermitwirkung berücksichtigt nicht nur einseitige Interessen, sondern sollte alle Interessen mit einbeziehen. Dass die Parkplätze auf dem Waldstätterplatz und den umliegenden Orten Sogwirkung auf den Suchverkehr für Einkaufszentrum und Stadi-

on haben, ist anzunehmen. Ob die Anwohnenden dann noch immer der Ansicht sind, dass dort nichts gemacht werden sollte, sei dahingestellt. Mit dem Verzicht auf diese Massnahme ist der Kredit nicht ganz ausgeschöpft worden. Nun hat der Gemeinderat beschlossen, die Tellstrasse als Kompensation für den Waldstätterplatz auszuführen. Er hätte den Auftrag gehabt, eine separate Vorlage für die Massnahmen Tellstrasse vorzulegen. Diese Massnahmen sind nun wieder Teil der ursprünglichen Motion. Mit den Massnahmen, wie sie heute vorgelegt werden, sind wir grundsätzlich einverstanden.

Der Gemeinderat war ursprünglich der Ansicht, für die flankierenden Massnahmen brauche es 1.3 Mio. Franken. Ein bisschen mehr als die Hälfte soll nun neu genügen. Rechnet der Gemeinderat heute mit einem anderen Verkehrsaufkommen beim Wankdorfstadion? Erachtet er griffige flankierende Massnahmen nicht mehr als notwendig? Wurde die Situation mit NaHa 2 und Einkaufszentrum 1999 falsch eingeschätzt? Oder wird auf Kosten der flankierenden Massnahmen, die Auftrag des Stadtrats waren, gespart? Die 600 000 Franken, die nun nicht mehr auftauchen, könnte man brauchen, um effektiv verkehrsentlastende Massnahmen zu treffen. Wir stellen dazu drei Forderungen: Erstens die Verengung der Einmündung Tellstrasse aus der Rodtmattstrasse, ein so genanntes Tempo 30-Tor; zweitens die zurückgestellte Gestaltung des Tellplatzes und drittens die Verengung der Einmündung Tellstrasse aus der Winkelriedstrasse. Diese Massnahmen müssen selbstverständlich mit dem MIV-Richtplan koordiniert werden. Unsere Fraktion ist trotzdem bereit, die Motion abzuschreiben, damit die unhaltbare Situation zum Wohle der Quartierbevölkerung deblockiert wird. Sie fordert den Gemeinderat aber auf, dem Stadtrat eine neue Kreditvorlage im Umfang der vorgesehenen, nun aber nicht verwendeten Mittel vorzulegen, um ein wirksames Gesamtkonzept flankierende Massnahmen Wankdorfstadion zu verwirklichen. Mit den Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr sind wir einverstanden. Unklar bleibt für uns, ob und welche Massnahmen auf der Sempachstrasse realisiert werden. Da haben wir unterschiedliche Informationen erhalten. Weiter möchten wir wissen, ob alle flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem ESP Wankdorf koordiniert werden. Wie sieht die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton aus, speziell im Projekt Wankdorfkreuzung?

Für die Fraktion SP/JUSO *Andreas Zysset* (SP): Zum Votum von Thomas Balmer: Es wird beim Zuhören klar, dass im Herbst Wahlen sind; doch auch wenn die Verkehrspolitik dogmatisch betrachtet wird, kommt man nicht um die Tatsache herum, dass im Nordquartier 30 000 Menschen leben, die nicht vom Verkehr überrollt werden wollen. Wir haben die Projekte immer mitgetragen, jedoch stets betont, dass die Verkehrsproblematik geregelt werden muss. Das ist sie bis heute nicht. Am Guisanplatz sind die Zeichen sehr widersprüchlich. Das Projekt Wankdorfplatz wurde vom Kanton so dargestellt, dass die Einmündung noch ein bisschen abgerundet wurde, damit der Verkehr noch schneller ins Quartier fliesst. Das kann nicht sein, denn irgendwo fängt das Wohnquartier an. Wenn nun Michael Jordi, vertreten durch Martina Dvoracek, fordert, die Frist nur um ein Jahr zu verlängern, ist das eine Chance. Wenn man das Eisstadion so realisieren will, dass es 2009 WM-tauglich sein soll, muss man sich klar werden, was mit dem Verkehr passieren soll. Das Quartier muss so geschützt werden, dass die Mehrheit, die klar rot-grün ist, damit leben kann. Also ist es im Sinne des Gemeinderats, dass hier möglichst klar wird, wie die Rahmenbedingungen sind. Ich bitte also, den Antrag auf Fristverlängerung auf ein Jahr und nicht auf zwei Jahre zu unterstützen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Unsere Fraktion möchte die beantragte Projektänderung zu den flankierenden Massnahmen nicht genehmigen. Wir finden, diese Änderung geht in eine falsche Richtung, sie führt nämlich genau in das Chaos, das meine Vorrednerinnen und Vorredner beschrieben haben. Es kann nicht sein, dass eine historische, gross angelegte Strasse wie die Tellstrasse in eine Tempo 30-Zone mit doppelten Radstreifen

umfunktioniert wird. Das Nordquartier mit dem ESP Wankdorf soll gleichzeitig so beruhigt werden, dass niemand mehr mit dem Auto dorthin gelangen kann. Wir haben Verständnis, dass grüne Parteien, die alles verhindern wollen, sich entsprechend äussern. Wenn man sich für die Stadtentwicklung einsetzt, dann muss man auch akzeptieren, dass es Leute gibt, die mit dem Auto ins Nordquartier fahren wollen. Also muss auch eine genügende Anzahl Parkplätze bereitgestellt werden, damit die Erreichbarkeit des Quartiers sichergestellt ist. Mit der Vorlage Tellstrasse macht man das Gegenteil. Ich bedaure den Gemeinderat, dass der zu diesem bösen Spiel Ja sagen muss. Es ist auch aus dem Vortrag ersichtlich, dass etwas nicht stimmt. Es wurde ein Projekt Waldstätterplatz vorgelegt, gegen das 39 Einsprachen eingegangen sind. Die Mehrheit der Einsprechenden habe geltend gemacht, zu den Wohnungen gebe es heute schon zuwenig Parkplätze. Der Gemeinderat unterbreitet uns nun eine Vorlage, mit der auf dem Tellplatz weitere 25 Parkplätze aufgehoben werden. Unsere Fraktion lehnt die Vorlage ab, ist aber bereit, die Motion Madl abzuschreiben. Wir werden auch der Abschreibung der Motion Hoffmann zustimmen. Wir sind froh, dass der Gemeinderat zum Schluss gekommen ist, dass es mehr Sinn macht, an Stelle einer Wohnbauvorlage die Strasse weiterhin für den Verkehr aufrecht zu erhalten. Der Fristverlängerung der Motion Jordi stimmen wir im Sinne des Gemeinderats zu. Es wäre eigentlich besser gewesen, wenn der Gemeinderat den Mut gehabt hätte, die Abschreibung der Motion als nicht erfüllbar zu beantragen. Das Verkehrsproblem im Nordquartier ist eine Tatsache, es ist auch sicherlich ein städtisches Quartier mit Leben, Charakter und Charme. Am Rand dieses Quartier gibt es neue, interessante Nutzungen, die auch genutzt werden sollen. Es geht dabei nicht nur um die Förderung des öffentlichen Verkehrs, sondern auch darum, dem Auto entsprechend seinem Status in der Gesellschaft Platz einzuräumen.

Einzelvoten

Stefan Jordi (SP): Eine Information für Hans Ulrich Gränicher: Die lokale SVP hat der Tempo 30-Zone auf der Tellstrasse zugestimmt. Sie hat eingesehen, dass diese Strasse problematisch ist und darauf zu schnell gefahren wird.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät:* Donnerstag für Donnerstag hören wir, dass wir falsche Verkehrs-, Wohnbau- und Planungspolitik betreiben. Ich möchte aber nicht mehr hören, dass sich der Freisinn über die Wohnbaupolitik von RGM beschwert, so lange er im Viererfeld eine Neinparole für eine Überbauung für besser Verdienende beschliesst. Es gibt in dieser Stadt keine Abwanderung; wir könnten massenhaft Wohnungen vermieten und verkaufen. Es gibt nach wie vor ein Ungleichgewicht zwischen Wohnen und Arbeiten in dieser Stadt, das führt nicht nur steuerlich zu Benachteiligungen, sondern auch zu eigentlich ungewollten Pendlerströmen.

Die Allmend war lange Zeit eine Art Abstellplatz für alles Unerwünschte, wie beispielsweise den Schlachthof, die Lastwagenparkplätze und auch den Strassenstrich. Nun hat ein Umdenken stattgefunden, man hat gemerkt, dass Gegensteuer gegeben werden muss. Dieses Umdenken besteht darin, dass die Ängste des Quartiers vor zu viel Verkehr ernst genommen werden. Im Nordquartier geht es darum, eine Balance zu finden zwischen all den Wünschen. Wir wollen den ESP Wankdorf, wir wollen eine Optimierung rund um das Wankdorfstadion. Gleichzeitig müssen wir auch zur Kenntnis nehmen, dass dort sehr viele Leute mit Kindern wohnen, die auch einen Anspruch auf Ruhe, sichere Schulwege und Umfeldverbesserungen haben. Wenn uns diese Balance nicht gelingt, dann wird die Antwort eine Blockade der neuen Projekte sein. Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die aufgegleisten Projekte nur eine Chance haben, wenn das Nordquartier die flankierenden Massnahmen erhält. Es freut mich auch, wenn Einkaufszentren und Events Erfolg haben, doch den Preis sollen nicht die An-

wohnenden zahlen müssen. Da ist die Stadt als Gesamtes aufgefordert, nach Lösungen zu suchen. Daher ist der Rückbau der Tellstrasse ein kleiner Schritt in diese Richtung. Die Geschäfte, wie sie vom Gemeinderat präsentiert werden, sind durchaus akzeptabel. Ich bitte deshalb, den Anträgen zu folgen.

Wir sind daran, die Richtplanung aufzugleisen. Es wird auch dort schwierig sein, die Balance zwischen den verschiedenen Bedürfnissen zu finden. Es ist nicht einfach, einen Konsens zu finden. Wir nehmen die Wünsche der SP entgegen und prüfen sie auf Machbarkeit und Finanzierbarkeit. Zu den Massnahmen auf der Sempachstrasse kann ich nichts sagen, da sie mir im Detail nicht bekannt sind. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton im Bezug auf die Wankdorfkreuzung ist sehr gut. Wir haben auch die Mitwirkung gemeinsam gemacht. Es ist uns bewusst, dass an dieser Kreuzung eine schwierige Situation herrscht, denn einerseits muss sie funktionieren, andererseits ist auch klar, dass der Ausbau eines solchen Kreisels Ängste auslöst. Deshalb nehmen wir die kritischen Voten sehr ernst.

Thomas Balmer (FDP): Ich erlaube mir eine Richtigstellung: Nicht das Viererfeld ist von der Parteiversammlung der FDP abgelehnt worden, sondern der autofreie Teil, weil die Länggasse die Parkplätze nicht stellen will. Seit Jahren verlangen wir Wohnungen für anspruchsvolle Mieter und Käufer. Ich bin froh, dass der Gemeinderat sich unserer Meinung anschliessen konnte.

Beschlüsse

1. Die Nummern 1, 3, 4 und 5 des Gemeinderatsantrags zu Traktandum 1 werden stillschweigend genehmigt.
2. Nummer 2 des Gemeinderatsantrags zu Traktandum 1 wird mit 37 : 29 Stimmen genehmigt.
3. Die Motion Andreas Hoffmann (SP) wird stillschweigend abgeschrieben.
4. Die Frist der Motion Michael Jordi (GB) wird gemäss Antrag Fraktion GB/JA!/GPB mit 36 : 29 Stimmen bis 30. April 2005 verlängert.

3 Motion Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL): Tramkonzept Region Bern statt isoliertes Tram Bern West; Abschreibung

Geschäftsnummer 01.000198

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion Fraktion GFL/EVP vom 10. Mai 2001 abzuschreiben.

Andreas Flückiger (SP) für die PBV: Die regionale Verkehrskonferenz 4 legte Anfangs letztes Jahr das regionale Tramkonzept vor. Es gab eine breite Mitwirkung, in der sich alle betroffenen Gemeinden und im Stadtrat vertretenen Parteien einbringen konnten. Die vorgeschlagenen Massnahmen fanden eine breite Zustimmung. Die Studie befasste sich mit Angebot und Nachfrage, auf eine detaillierte Analyse wurden verschiedene Bausteine entwickelt und konkrete, kurz-, mittel- und langfristige Bausteine geprüft. Genau diese Bausteine haben die Motionäre angeregt: Das Tram Bern West, die Verlängerung der Tramlinie 9 ins Wankdorf, die Verlängerung der Linie 9 nach Kehrsatz, das Tram nach Ostermundigen, die Verbindung der Linie G mit der Linie 5 ins Fischermätteli. Das Tram ins Fischermätteli hat heute zu wenig Passagiere; mit einer Durchmesserlinie von Worb könnte das Tram vor einer Umstellung auf den Bus gerettet werden und gleichzeitig das blaue Bähnli bis zum Hauptbahnhof fahren las-

sen. Als längerfristige Option wurde die Verlängerung der Linie 3 nach Köniz, die Umstellung der Linie 20 auf Trambetrieb, das Tram nach Ostermundigen und die Verlängerung des Trams Bern West bis nach Niederwangen. Die grundsätzlichen Erkenntnisse aus diesem Bericht sind, dass bei entsprechender Nachfrage aus wirtschaftlicher Sicht ein Wechsel von Bus auf Tram gemacht werden sollte. Weiter kam heraus, dass längerfristig eine zweite Tramachse in der Innenstadt ein Thema sein könnte, auch wenn mit dem Tram Bern West die Hauptgasse nur marginal zusätzlich belastet werden. Die technische Belastungsgrenze ist in der Hauptgasse sicher nicht erreicht, es gibt aber auch eine psychologische Grenze. Die Anforderungen der Motion sind mit Ausnahme der längerfristigen Finanzierung erfüllt. Die öV-Konzeption ist aber grundsätzlich eine kantonale Aufgabe und die Kosten der konkreten, kurzfristigen Massnahmen sind ausgewiesen. Deshalb ist die PBV der Meinung, dass auch dieser Aspekt der Motion erfüllt ist. Wir wissen alle, dass mit der Tram-Abstimmung vom 16. Mai 2004 für unsere Stadt sehr viel auf dem Spiel steht. Wenn das Tram abgelehnt wird, ist auch das regionale Tramkonzept weit gehend Makulatur. Die weitere Existenz des Fischermätteli-Trams wäre auch in Frage gestellt. Eine Verlängerung der Linie 9 bis zur S-Bahn-Station Wankdorf wird von der PBV auch begrüsst, wobei sich die Stadt noch Gedanken machen müsste, wie am Wankdorfplatz weiter vorgegangen werden soll. Die Zustimmung zum zweistöckigen Karussell war nicht riesig. Die Kommission beantragt einstimmig die Abschreibung der Motion. Die Fraktion SP/JUSO ist selbstverständlich auch dafür, die Motion abzuschreiben. Wir waren seinerzeit dagegen, sie zu überweisen, weil die öV-Planung Sache des Kantons ist. Nachdem nun die RVK den Auftrag erfüllt hat, den man dem Gemeinderat geben wollte, sind wir sicher auch alle zufrieden.

Fraktionserklärungen

Der Motionär *Ueli Stückelberger* (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich bin froh, dass hier eine Motion abgeschrieben wird, deren Auftrag erfüllt ist. Das Tramkonzept liegt vor, man will Durchmesserlinien machen. Wichtig ist auch, dass im Tramkonzept vorgesehen ist, dass man die Linie 9 möglichst schnell an die S-Bahn-Station Wankdorf anbindet. Ich bin mit dem Gemeinderat zufrieden. Als man die Motion hier diskutierte, wurde sie vom Gemeinderat noch bekämpft. Ich verstand das nicht, bin nun aber froh, dass sie erfüllt ist.

Für die Fraktion FDP *Hans-Ulrich Suter*: Unsere Fraktion stimmt der Abschreibung der Motion zu. Der Auftrag, ein zukunftsgerichtetes Tramkonzept für die Region Bern auszuarbeiten, ist erfüllt. Allerdings ist das seit Anfang 2003 vorliegende Konzept dem Stadtrat nie direkt zur Kenntnis unterbreitet worden. Wir hätten vom Gemeinderat in Ergänzung seines Antrages gerne noch aktuellere Auskünfte zu drei Punkten: 1. Zur RBS-Linie G. Die Verhandlungen über die Abtretung der Linie G an Bernmobil seien noch im Gang. Kürzlich konnte man der Presse entnehmen, dass der RBS-Postautodienst Bern-Fribourg-Solothurn und Bernmobil eine engere Zusammenarbeit prüfen. Sind damit weitere Verzögerungen im Bezug auf die Abtretung verbunden? 2. Das Tram Bern Ost. Ostermundigen stimmt der Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb nur zu, wenn das Tram bis auf die Rüti geführt werden kann. Aus diesem Grund hat Bernmobil zur Bewältigung dieser Endstrecke eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. 3. Die Hauptachse Spitalgasse-Marktgassee. Die Frage der Entlastung der Hauptachse ist noch offen. Eine oder zwei neue Tramlinien könnten wahrscheinlich in diesem Strassenzug nicht mehr geführt werden. Unsere Fraktion ist aber bereit, der Abschreibung zuzustimmen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Unsere Fraktion stimmt der Abschreibung ebenfalls zu. Wir haben aber bezüglich der Konzeptpläne der RVK 4 kein euphori-

sches Gefühl. Nach wie vor geht man in diesem Konzept davon aus, dass sämtliche Tramlinien durch Spital- und Marktgasse geführt werden müssen. Eigentlich müsste man das Gegenteil verlangen und mittel- bis langfristig die Spital- und Marktgasse zu einer echten Fussgängerzone werden lassen, die unserer Bevölkerung dienen. In diesem Konzept ist tatsächlich eine zweite Achse erwähnt, die es langfristig brauchen werde. Sie ist aber so weit weg, dass man von ihr gar nicht spricht. Man spricht von anders gelagerten Wendeschleifen im Bereich Hirschengraben statt um die Heiliggeistkirche. Das ist auch nicht wahnsinnig geschickt, denkt man an die Anzahl der Veranstaltungen in der Innenstadt. Wir fordern den Gemeinderat auf, sich in der RVK 4 dafür einzusetzen, dass man sich langfristig von der Linienführung durch Spital- und Marktgasse trennt und Alternativen in der Innenstadt sucht. Unsere Fraktion findet gleich wie die FDP, dass der Stadtrat gar nie die Gelegenheit hatte, über Tramkonzepte zu diskutieren. Betroffen sind aber unsere Wählerinnen und Wähler. Wir fordern den Gemeinderat auf, dringend entsprechend aktiv zu werden in der Frage der Zentralisierung auf Spital- und Marktgasse.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Die Kritik von SVP und FDP, man habe nichts zum öffentlichen Verkehr zu sagen, ist durchaus legitim. Es ist aber ein Gesetz, das im Grossen Rat mit bürgerlicher Mehrheit beschlossen wurde. Die Stadt zahlt eben dann den Preis dafür. Wir sind finanziell ein bisschen entlastet worden, aber das Sagen hat bezüglich öV nun der Kanton. Wir verhandeln mit den RBS über die Linie G. Zurzeit ist nicht abzusehen, wie die Gespräche herauskommen werden und in welchem Zeitraum die allfällige Übernahme kommen könnte. Tram Bern Ost und Tram Köniz sind beide letzten Endes keine Luxusforderungen, sondern auf dem Tisch, weil die Kapazitätsgrenze beim Bus erreicht ist. Ein Tramprojekt dieser Dimension kann nur in einer mittelfristigen Zeitachse angegangen werden. Es ist richtig, das Bernmobil sich Gedanken macht, wie diese Probleme zu lösen sind. Es wird viel davon abhängen, wie der Kanton am 16. Mai ein solches Projekt erachtet. Ob der Bund auch für ein Tramprojekt Ostermündigen Agglomerationsgelder sprechen würde, ist zum jetzigen Zeitpunkt sehr fraglich. Bezüglich der Tramachse Innenstadt haben wir unsere Hausaufgaben gemacht. Wir sanieren im Bereich Casinoplatz, Bundesplatz, Amthausgasse und Schauplatzgasse auf die Weise, dass eine zweite Tramachse vom Untergrund her möglich wäre. Auch hier ist klar, dass alle Planungen über den Kanton laufen. Wir können sicherlich versuchen, über eine Sondernutzungskonzession unseren Einfluss geltend zu machen. Der Wunsch nach einer Entlastung der Hauptachse ist uns klar, jedoch haben wie die abschliessende Kompetenz nicht. Zu Ueli Stückelberger: Der Gemeinderat wollte die Motion nicht, nun hat er eingeschwenkt. Das beweist doch, dass auch dieser Gemeinderat ab und zu lernfähig ist.

Beschluss

Die Motion wird stillschweigend abgeschrieben.

4 Dringliche Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP); „Combino“-Strassenbahnen weisen offenbar gravierende Konstruktionsfehler auf; schaut der Gemeinderat zu, bis sich ein Unfall ereignet oder fordert er Bernmobil zu raschem Handeln auf?

Geschäftsnummer 04.000292

Nachdem bekannt geworden ist, dass einige Abteilwagen der von Siemens hergestellten „Combino“-Strassenbahnen Risse im Dach aufwiesen, testet der Siemenskonzern seine mo-

dulare Niederflurstrassenbahn. Diese Tests hätten ergeben, dass „bei bestimmten Abnutzungserscheinungen ein Szenario eintreten könnte, dessen Folgen der Siemenskonzern nicht mehr exakt vorausberechnen könne“, wurde eine Siemens-Sprecherin im Spiegel zitiert. Bei Kollisionen liesse sich nicht mehr einwandfrei vorhersagen, wie betroffene Waggonen reagieren. Offenbar bestehen Zweifel an der Dauerfestigkeit des Wagenkastens, die Aluminium-Karosserien gelten als instabil.

Siemens empfiehlt alle Fahrzeuge mit Laufleistungen oberhalb von 120 000 Kilometern vorübergehend ausser Betrieb zu setzen. Von der Stilllegungs-Empfehlung sind verschiedene deutsche Städte aber auch Basel betroffen. Die Berner-Combino-Trams hätten diese Kilometerleistung noch nicht erreicht und müssten voraussichtlich erst Ende 2004 stillgelegt werden. Die Entscheidung, ob die Strassenbahnbetreiber ihre Combino-Züge tatsächlich aus dem Netz nehmen oder nicht, überlässt Siemens den Netzbetreibern. Für alle Berner Tramfahrende ist diese Situation nicht akzeptabel. Nachdem die neuen Trams beim Befahren von Kurven unangenehm schütteln, kommt nun noch das Risiko von Dacheinstürzen hinzu.

Fachleute bezweifeln, ob die Mängel behoben werden können. Mittlerweile wurde ein knapp vierjähriges Combino-Fahrzeug aus Freiburg (D) in Prag zerlegt. Wie es weitergeht ist noch unklar.

Die SVP der Stadt Bern ist über diesen Sachverhalt beunruhigt und fordert den Berner Gemeinderat auf, BernMobil unmissverständlich anzuweisen, unverzüglich zu handeln und auch die Bevölkerung angemessen zu orientieren.

Die Unterzeichnenden bitten den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Seit wann hat der Berner Gemeinderat Kenntnis über die oben beschriebenen Probleme mit den neuen Combino-Strassenbahnzügen?
2. Wird er von der Direktion und dem Verwaltungsrat von BernMobil laufend orientiert, welche Massnahmen getroffen werden?
3. Weshalb setzt BernMobil seine Combino-Fahrzeuge nicht ausser Betrieb und fährt wieder vermehrt mit älteren Gelenktrams?
4. Waren die Risiken mit den möglichen Ermüdungsbrüchen, Rissen und der instabilen Aluminium-Karosserie bereits bei der Auslieferung der Combinos bekannt?
5. Wann fordert der Berner Gemeinderat BernMobil zum Handeln auf?
6. Welche Konsequenzen und Auswirkungen hat das Combino-Debakel auf das Projekt Tram Bern West?

Bern, 22. April 2004

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* beantwortet die Fragen im Namen des Gemeinderats wie folgt: Seit dem 1. Januar 1998 sind die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (Bernmobil) aus der Stadtverwaltung ausgegliedert und als selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt operativ unabhängig. Der Gemeinderat übt gemäss Anstaltsreglement die Funktion eines Aufsichtsorgans aus und kontrolliert, dass die Unternehmung Bernmobil ihren Leistungsauftrag erfüllt. Der Gemeinderat hat keinerlei Anzeichen festgestellt, dass Bernmobil diesen Leistungsauftrag nicht erfüllen würde. Die gestellten Fragen beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

Zu Frage 1: Seit die Medien über die aufgetretenen Probleme berichtet haben.

Zu Frage 2: Ja.

Zu Frage 3: Bernmobil hat keinen Grund, die Combino-Fahrzeuge ausser Betrieb zu setzen, denn die Berner Combinos weisen keine Schäden auf. Siemens überprüft die Fahrzeuge periodisch. Ab einem Kilometerstand von 120 000 Kilometern wird Siemens die Combinos einer eingehenden Prüfung unterziehen. Diese Marke wird das erste Berner Combino im Dezember 2004 erreichen.

Zu Frage 4: Bernmobil ist erstmals im August 2003 durch die Herstellerin über die Schäden an den Wagenkästen von Combino-Fahrzeugen orientiert worden. Zu diesem Zeitpunkt waren in Bern bereits acht Fahrzeuge des Typs Combino Advanced in Betrieb. Das erste Berner Combino wurde am 19. Dezember 2002 eingeweiht; es steht seit Februar 2003 in Betrieb.

Zu Frage 5: Der Gemeinderat sah und sieht sich nicht veranlasst, in irgendeiner Weise bei der Direktion von Bernmobil zu intervenieren.

Zu Frage 6: Auf das Projekt Tram Bern West haben die beim Combino aufgetretenen Konstruktionsmängel keine Auswirkungen. Falls die Stimmberechtigten des Kantons Bern das Infrastrukturprojekt Tram Bern West am 16. Mai gutheissen, wird Bernmobil für den Betrieb der neuen Linien auch neue Tramfahrzeuge beschaffen müssen. Zu diesem Zweck wird eine öffentliche Ausschreibung gemäss GATT/WTO-Normen stattfinden. Aufgrund der eingegangenen Offerten wird sich Bernmobil für den geeigneten Tramtypus entscheiden.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Fraktionserklärungen

Der Interpellant *Hans Ulrich Gränicher* (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Ich stelle fest, dass der Gemeinderat es sich ein bisschen zu leicht macht. Es ist klar, dass die Zuständigkeit zur Beschaffung von Trams zur Erbringung der Leistungen bei Bernmobil und nicht beim Gemeinderat liegt. Deshalb sind die Fragen auch entsprechend formuliert worden. Die Combinos sind die ersten Trams, die durchgehend mit Niederflurtechnologie funktionieren. An Stelle der Drehgestelle, die in der Kurve entsprechend reagieren, hat das Combino einen fest verbundenen Wagenkasten mit entsprechenden Radkonstruktionen. Das bewirkt die teilweise als unangenehm empfundene Kurvenfahrt, da sich der Wagenkasten schlagartig auf den Kurvenradius einstellt. Es ist ein geniales Konzept mit einem Nachteil: Die ganze Karosserie wird dadurch extrem beansprucht. Wir wissen, dass eine Tramkomposition etwa 30 Jahre in Betrieb ist und seine Dienste zuverlässig erfüllt. Bei dieser Leichtkonstruktion aus Aluminium mit vielen Elementen auf dem Dach wird das voraussichtlich nie der Fall sein. Die Trams werden rasch ein böses Alter erreichen; das ist daraus ersichtlich, dass Siemens den 14 Städten, welche das Combino gekauft haben, empfiehlt, die Strassenbahnzüge bereits nach 120 000 Kilometern aus dem Verkehr zu ziehen. Das hat die Stadt Basel gemacht und hat nun zu wenig Trams. Bernmobil gibt fünf alte Gelenktrams nach Basel, damit die Basler ihre Leistungen erfüllen können, während wir mit den risikoreichen Combinos quer durch die Stadt fahren müssen. Da müsste sich der Gemeinderat ernsthafter für die Sicherheit der Berner Bevölkerung einsetzen. Siemens hat erkannt, dass ein Problem besteht. Aus meinem Interpellationstext ist zu entnehmen, dass sich verschiedene Leute von Siemens sehr kritisch zu ihrem eigenen Produkt äussern. Der Siemens-Konzern hat mittlerweile Rückstellungen für die Nachbesserung der Combinos gemacht. Siemens ist sich auch bewusst, dass etwas getan werden muss. Sie haben ein Tram aus Freiburg in Breisgau, das mittlerweile knapp vierjährig ist, in ihr Werk nach Prag verschoben und es vollständig zerlegt, um herauszufinden, welche Schwachstellen zu beheben sind. Das sollte zu denken geben. Daher ist es nur richtig, dass sich der Stadtrat mit dieser Frage auseinandersetzt und den Gemeinderat – und insbesondere Alexander Tschäppät als Verwaltungsratspräsident von Bernmobil – auffordert, sich bei Bernmobil dieser Problematik bewusst zu werden. Ich nehme gerne zur Kenntnis, dass es keine Auswirkungen auf das Tram Bern West hat. Noch vor einem halben Jahr warb der Berner Gemeinderat mit Flyern für das Tram Bern West, mitten auf dem Bild war ein Combino abgebildet. Wenn das Tram dann nach Bern West fährt, werden es nicht mehr Combinos sein, sondern vielleicht ein bisschen stabilere Konstruktionen.

Rolf Schuler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Combinos ermöglichen Menschen mit Behinderungen die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmitteln in unserer Stadt. Sie tragen zur besseren Integration dieser Bevölkerungsgruppe bei. Wie der Presse unmissverständlich zu entnehmen war, sind bei den hiesigen Fahrzeugen auf Grund ihrer momentanen Kilometerzahlen keine vergleichbaren Schäden wie in Basel zum Vorschein gekommen. Die Idee, wegen des Sachverhalts in Basel wieder vermehrt ältere Gelenktrams einzusetzen, lehnt unsere Fraktion strikte ab. Zu viele Bernerinnen und Berner wären dadurch von der Nutzung der Trams ausgeschlossen. Die Teilnahme am öffentlichen Leben würde ihnen damit erschwert oder gar verunmöglicht.

Michael Aebersold (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Uns freut, dass sich die Fraktion SVP/JSVP um den öffentlichen Verkehr kümmert und beunruhigt ist, wenn es ihm nicht so gut geht. Ich möchte zurückweisen, dass es sich der Gemeinderat zu leicht gemacht hat und eher fragen, ob die Fraktion SVP/JSVP es sich zu einfach gemacht hat. Bernmobil hat offen und transparent informiert. Siemens hat ebenfalls frühzeitig informiert und kommt für die Schäden respektive Nachbesserungen vollumfänglich auf. Der öV in Bern funktioniert, die Combinos zirkulieren. Es hat kein Grounding gegeben; auch ich fahre gerne in den Combinos.

Die Medien sind die Hauptquelle der Interpellation. Es ist bekannt, dass Basel bereits am 12. März 2004 die 28 Trams aus dem Verkehr hat ziehen müssen. In der NZZ konnte man am 19. März lesen, dass neun Combinos wieder im Einsatz sind. Das Combino-Problem schwappte dann auch nach Bern; in der BZ konnte man bereits am 10. April lesen, dass alle Combinos überprüft werden sollten, aber auch, dass Siemens die Kunden bereits Mitte März avisiert hatte. Am 17. April berichteten Bund wie BZ umfassend, dass die Trams saniert werden müssen und Siemens für die Kosten aufkommt. Bernmobil entschied sich 1999 für diese Trams. Die Auswahl ist immer schwierig, die Reaktion von Siemens zeigt doch, dass der Entscheid gar nicht so schlecht war. Es wird eine neue Ausschreibung geben, ob das Ergebnis besser ist, kann man nicht wissen. Die Hauptsache ist, dass die Probleme behoben werden. Bernmobil ist am 6. April gemeinsam mit Siemens vor die Medien getreten und hat am 7. April umfassend informiert. Da konnte man lesen, dass in Bern keine Schäden aufgetaucht seien. Es sind nicht dieselben Tramtypen wie in Basel, sie werden regelmässig überprüft und eine globale Sanierung ist vorgesehen. Die Lebensdauer von 35 Jahren soll sichergestellt sein, sonst müsste der Hersteller dafür aufkommen. Das Problem war seit Mitte März bekannt, deshalb erstaunt es schon, dass die SVP am 22. April mit einer dringlichen Interpellation kommt.

Beim Tram Bern West ist die Sache nicht so einfach. Wir stellen uns die Frage, ob bei diesem Projekt gleich unseriös argumentiert wird, um es zu bekämpfen.

Für die Fraktion GFL/EVP *Conradin Conzetti* (GFL): Auch unsere Fraktion war erst beunruhigt, wir sind aber nicht alarmiert. Offensichtlich ist, dass das Combino vielleicht nicht ganz ausgereift ist. Der Kurvenkauf ist nicht immer ideal. Wenn es wirklich Ermüdungsrisse beim Aufbau gibt, stellt das schon ein Problem dar. Das fördert das Vertrauen in die moderne Technik nicht wirklich. Man kann sich fragen, ob bei dieser Beschaffungsentscheid vielleicht der tiefere Preis eine Rolle gespielt hat und ob Sparen in diesem Zusammenhang günstig ist. Die Frage ist ja, wie es sich mit diesen Trams nach 120 000 Kilometern verhält. Bernmobil hat am 7. und am 19. April informiert. Die Wagen würden laufend geprüft und bei Unsicherheiten sofort Massnahmen ergriffen. Mittelfristig müssten Sanierungen in Angriff genommen werden, deren Kosten Siemens tragen würde. Vorläufig trauen wir diesen Informationen, wenn auch mit skeptischem Blick.

Catherine Weber (GB) für die Fraktion GB/JA!/GPB: Per 1. Januar 1999 wurden die Städtischen Verkehrsbetriebe eine selbständige, öffentlich-rechtliche Anstalt im Besitz der Stadt Bern. Der Stadtrat hat sich dabei fast vollständig aus jeglicher Aufsichts- oder Kontrollfunktion ausgehebelt. Es gibt in diesem Reglement gerade einen Artikel, der vorsieht, dass der Gemeinderat den Stadtrat orientieren muss, wenn bei Bernmobil etwas schlecht läuft. Das Combinodebaker hätte wohl auch bei mehr Einflussnahme durch die Legislative nicht verhindert werden können. Vielleicht hätte man jedoch rechtzeitig die richtigen Fragen stellen und sich kritisch in die Kaufabsichten einmischen können. Bereits 1997 war öffentlich bekannt, dass mit den Combinos einiges im Argen liegt. Verschiedene Städte klagten damals über diesen Tramtypus. Man kann also die Frage stellen, ob der Verwaltungsrat sich genügend über Vor- und Nachteile des Combinos informiert hat. Man hätte auch gegenüber dem Grosskonzern Siemens ein wenig skeptischer sein können. Die Firma stieg Anfangs der Neunziger aus rein wirtschaftlichen Gründen ins Tramgeschäft ein, ohne Erfahrungen in diesem Segment vorzuweisen. Mit dem Kauf von Konkurrenzfirmen mit langjähriger Erfahrung wie Adtranz beherrscht Siemens heute einen grossen Teil des Marktes, jedoch nicht die notwendige Technik. Die Combinos sind nun aber gekauft, sie fahren; deshalb müssen wir dem Direktor von Bernmobil glauben, dass allfällige Reparaturen und Folgekosten von Siemens getragen werden. Vorläufig fahren die Trams und haben ja auch nicht nur Nachteile. Es ist eigentlich sensationell, dass Leute im Rollstuhl selbständig ein- und aussteigen können. Die möglichen Gefahren sind weniger erfreulich und müssen behoben werden. Am 3. Mai gab es einen interessanten Leserbrief: Der Verfasser ist Bauingenieur und empfiehlt, das Problem beim Gleisbau zu lösen. Wenn so genannte Übergangsbogen in die Geleise eingebaut würden, könnte das Tram sanft in Kurven fahren. Damit wäre schon einiges an Gefahrenpotential aufgehoben. Die Frage stellt sich, ob der Verwaltungsrat von Bernmobil auch diesbezüglich schon Überlegungen gemacht hat. Auch in naher Zukunft wird es viele Fragen rund um die Combinos und auch um Bernmobil geben, wobei die Stadt eine Mitverantwortung übernehmen muss. Wir haben deshalb heute eine Motion eingereicht, um ein kleines Stück der verloren gegangenen Kontroll- und Aufsichtspflicht in den Stadtrat zurückzuholen. Zusätzlich möchten wir die BAK auffordern, sich bezüglich Bernmobil und weiteren Combino-Massnahmen einzumischen. Der Gemeinderat ist verpflichtet, den Stadtrat über Massnahmen zu orientieren, wenn Bernmobil den Leistungsauftrag überschreitet oder in anderer Weise nicht oder schlecht erfüllt. Das ist hier der Fall. Eigentlich hätte der Gemeinderat den Stadtrat von sich aus informieren sollen. Die BAK ist gefordert, vom Gemeinderat vertiefte Auskunft zu verlangen, beispielsweise über die Verträge mit Siemens und die Beschlüsse des Verwaltungsrats. Danach soll sie den Stadtrat über weitere Massnahmen auf dem Laufenden halten. Zuverlässigkeit und Sicherheit des öffentlichen Verkehrs gehen uns alle etwas an.

Für die Fraktion FDP *Hans-Ulrich Suter*: Bernmobil hat frühzeitig über die Probleme mit den Combinos informiert, wobei in Bern auf Grund der Neuheit der Trams noch keine Schäden aufgetreten sind. Die Frage 3 ist eine Art Witz. Man sah am Beispiel Basel und Freiburg im Breisgau, dass die Schäden erst nach einer gewissen Kilometerleistung auftreten können. In Basel war es eine vorsorgliche Stilllegung, sie wissen bis heute noch nicht, ob wirklich die schweren Dachlasten die Ursache der Probleme sind. Wir haben ein Interesse daran, dass unsere Combinos, die einen Gelenkteil weniger als in Basel aufweisen, möglichst bald in den Bereich der 120 000 Kilometer kommen, um feststellen zu können, ob sie tatsächlich dieselben Probleme aufweisen. Unsere Fraktion hat zu diesem Thema auch eine Interpellation eingereicht, da es darum geht, den Betrieb in jedem Fall sicher zu stellen. Uns würde interessieren, ob die Trams, die nun nach Basel gegeben wurden, im Falle eines Engpasses in Bern wieder zurückgefordert werden könnten.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Der Gemeinderat nimmt die Schäden, die an den Combinos aufgetreten sind, sehr ernst. Weshalb stellte man damals die Fragen nicht, wenn man heute alles besser weiss? Es können sich nicht alle Städte bei der Evaluation so getäuscht haben, dass man Bernmobil nun einfach fehlende Sorgfalt vorwerfen könnte. Es ist klar, dass man nun auf verschiedensten Ebenen diesen Mängeln entgegenwirken muss. Der Geleisebau ist sicher eine Möglichkeit; gewisse Kurven sind aber nicht einfach so zu verändern. Auch der Untergrund ist nicht einfach so umzubauen. Man muss nicht meinen, es gäbe einfache und günstige Lösungen, diese Probleme zu beheben. Für Siemens ist es ein Prestigeobjekt, deshalb prüfen sie auch mit Volldampf die Behebung der Probleme. Man prüft im Bereich der Räder und der Federungen. Es ist letztlich auch ein Schaden für die Firma und den Industriestandort Deutschland generell. Bernmobil ist in eine öffentlich-rechtliche Anstalt ausgelagert worden, daher gilt es nun auch, die Spielregeln zu respektieren. Der Gemeinderat hat als Aufsichtsbehörde mit Einsitz im Verwaltungsrat eine Aufgabe, doch er wird sich hüten, den operativen und den strategischen Teil miteinander zu vermischen.

Der Interpellant ist mit der Antwort teilweise zufrieden.

5 Dringliche Interpellation Margrit Thomet (SVP): Sperrung der Morgenstrasse und Burgunderstrasse mit Pollern – Konzeptlose Verkehrspolitik der Stadt Bern!

Geschäftsnummer 04.000261

In einer Medienmitteilung aus dem Gemeinderat wird die Verkehrsberuhigung der Morgenstrasse und der Burgunderstrasse angekündigt. Unter dem Motto Lärmsanierung Morgenstrasse sollen nun in der Morgenstrasse und der Burgunderstrasse Poller errichtet werden um den Durchgangsverkehr zu verunmöglichen.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass damit der Verkehr nur auf andere Strassen verdrängt wird. Deshalb will er auch die Kreuzung Morgenstrasse/Bümplizstrasse baulich anpassen, d.h. verengen. Ein sogenannter Kleinkreisel soll errichtet werden.

Die Erfahrungen zeigen und der Gemeinderat stellt dies auch in seiner Medienmitteilung fest, dass Sperrungen nur eine unangenehme Verkehrsverlagerung mit sich bringen.

Mit dieser Massnahme wird die Bümplizstrasse mit täglich 3 500 Fahrzeugen mehr belastet, ausgerechnet an der Strasse, wo sich ein Schulhaus, Kindergarten und ein Altersheim befinden. Es ist ein Affront für die Bewohnerinnen und Bewohner der Bümplizstrasse, die keine so aktiven Lobbyisten des Stadtrats haben wie die Morgenstrasse.

Auch ein Fussgängerstreifen im Bereich des Schulhauses reduziert die sehr erhöhte Unfallgefahr nicht. Mit dieser unverständlichen und kurzsichtigen Verkehrsmassnahme werden die Schwächsten unserer Gesellschaft betroffen, nämlich die Kinder und die ältere Generation.

Deshalb möchten wir folgende Fragen stellen:

1. Findet der Gemeinderat die geschilderten Massnahmen fair gegenüber den Bewohnerinnen und Bewohnern der Bümplizstrasse, die vom Mehrverkehr nicht erfreut sind?
2. Wie geht der Gemeinderat mit den vielen unzufriedenen und entrüsteten öffentlichen Äusserungen der Betroffenen um?
3. Findet der Gemeinderat nicht auch, dass solche Massnahmen den Verkehr nicht vermindern, sondern verdrängen und überhaupt keinen „Erziehungseffekt“ haben?
4. Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass er mit dieser Massnahme einmal mehr viele Gewerbetreibende schikaniert?

5. Widerspricht dieses Vorgehen nicht dem Konzept Schulwegsicherung, wenn an einem Schulhaus vorbei vorsätzlich Mehrverkehr durchgeleitet wird, auch wenn ein zusätzlicher Fussgängerstreifen geschaffen wird?
6. Widerspricht diese Verkehrsverdrängungsmassnahme zu Lasten von alten Leuten nicht den Vorgaben des Alterskonzepts des Gemeinderats?
7. Welche Strassen in Bümpliz sind für ein flüssiges Abwickeln des Verkehrs ohne Schikanen noch vorgesehen?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Sperrung der Morgenstrasse soll im nächsten Monat ausgeführt werden.

Bern, 25. März 2004

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* beantwortet die Fragen im Namen des Gemeinderats wie folgt: Das vom Gemeinderat am 10. März 2004 genehmigte Projekt „Lärmsanierung Morgenstrasse im Abschnitt Bümplizstrasse – Bernstrasse“ stützt sich auf den gesetzlichen Auftrag aus der eidgenössischen Lärmschutzverordnung, auf das Stadtentwicklungskonzept STEK 95 und auf das städtische Lärmsanierungskonzept. Grundlage für die Priorisierung der zu treffenden Lärmschutzmassnahmen bildet die Gliederung des Strassennetzes in Basis-, Übergangs- und Quartierstrassen. Die Morgenstrasse gehört zum Quartiernetz, die Bümplizstrasse zum Übergangsnetz. An beiden Strassen ist der Lärmschutz – wenn auch in unterschiedlicher Priorität – mit Massnahmen „an der Quelle“ zu gewährleisten, d.h. in erster Linie durch Temporeduktion und Verkehrsverlagerungen auf das Basisnetz.

Mit SRB 076 vom 17. Februar 2000 erteilte der Stadtrat dem Gemeinderat den Auftrag, u.a. für die Morgenstrasse ein Lärmsanierungsprojekt auszuarbeiten. Die im betreffenden Vortrag den Stadtrat erwähnten Massnahmen (Dosierung, Einbahnstrasse) erwiesen sich in der Folge aber als nicht zweckmässig beziehungsweise nicht genügend wirksam. Deshalb hat der Gemeinderat nun die zusammen mit der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB) erarbeitete Variante mit den Sperrungen beschlossen. Diese Sperrungen in der Morgen- und in der Burgunderstrasse werden mit Sicherheit nicht bereits im April 2004 ausgeführt, da sie zuerst noch publiziert werden müssen. Nach Lage der Dinge ist mit Einsparungen zu rechnen, deren Behandlung einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Weiter gilt es zu präzisieren, dass die Kreuzung Morgenstrasse/Bümplizstrasse nicht verengt wird; vielmehr werden mit der Einführung des Kreisverkehrs in erster Linie Konflikte zwischen abbiegenden Velos und Lastwagen eliminiert. Das Verkehrsaufkommen an diesem Knoten wird voraussichtlich abnehmen, da die Morgenstrasse als Durchfahrtsachse an Attraktivität verliert.

Die Sperrungen werden auch nicht, wie in der Interpellation beschrieben, «...*nur eine unangenehme Verkehrsverlagerung mit sich bringen...*», sondern in erster Linie die Anwohnerinnen und Anwohner der Morgen- und der Burgunderstrasse vor den negativen Auswirkungen des quartierfremden motorisierten Individualverkehrs schützen. Der prognostizierte Mehrverkehr auf der Bümplizstrasse beträgt nicht, wie in der Interpellation behauptet wird, 3 500 Fahrten pro Tag (was ungefähr der heutigen Verkehrsbelastung auf der Morgenstrasse entspräche), sondern ca. 2 800 Fahrten. Diese Zusatzbelastung setzt sich zusammen aus ca. 500 Fahrten Ziel-/Quell-Verkehr und aus ca. 2 300 Fahrten Durchgangsverkehr. Es ist vorgesehen, mit Verkehrszählungen diese Prognose zu überprüfen und allenfalls nötige Massnahmen zu ergreifen.

Zu den Fragen 1 und 2: Gegenfrage: Wäre es fair, ein homogenes Wohnquartier weiterhin mit Fremdverkehr zu belasten, um ein Quartierzentrum und das übergeordnete Strassennetz entlasten zu können? Der Gemeinderat nimmt sowohl die Anliegen der heute vom Verkehr auf der Morgenstrasse Betroffenen als auch die Anliegen derjenigen ernst, die allenfalls Auswir-

kungen der jetzt vorgesehenen Lärmsanierungsmassnahmen zu spüren bekommen könnten. Er will deshalb in zweckmässigen und finanzierbaren Etappen Verbesserungen auf der Grundlage der eingangs erwähnten Konzepte (STEK, Lärmsanierungskonzept) realisieren. Während nun vorerst die Lärmsituation an der Morgenstrasse und die Querungsmöglichkeiten der Bümplizstrasse verbessert werden, wird der nächste Schritt dem Schulhaus- und dem Altersheimumfeld gelten, z.B. mit der Einführung von Tempo 30 auf der Bümplizstrasse. Eine entsprechende Projektidee wurde bereits mit der QBB diskutiert und ist dort auf grundsätzliche Zustimmung gestossen. Für bestimmte Einzelprobleme konnte jedoch noch kein Konsens gefunden werden; deshalb hat die QBB einer Entkopplung der Vorhaben zugestimmt.

Zu Frage 3: Einerseits kann es im vorliegenden Projekt gar nicht darum gehen, den Verkehr zu vermindern, sondern ihn auf einigen wenigen Achsen zu bündeln mit dem Ziel, die gesetzlich vorgeschriebenen, kostspieligen Lärmschutzmassnahmen auf diese Achsen beschränken zu können. Andererseits veranlasst das Unterbrechen von beliebten Schleichverkehrswegen durch Wohnquartiere Fahrzeuglenkende erfahrungsgemäss durchaus zum Überdenken alter Gewohnheiten. Es kann deshalb angenommen werden, dass Fahrten künftig statt über die Morgenstrasse über die Autobahn oder über die Freiburgstrasse führen werden.

Zu Frage 4: Alle Betriebe im Quartier sind auch weiterhin über kurze Wege gut erreichbar. Die Morgen- und die Burgunderstrasse werden nicht auf ihrer ganzen Länge gesperrt, sondern nur je an einem Ort unterbrochen. Für den Veloverkehr sowie für Unterhalts- und Notfallfahrzeuge sind die Sperren passierbar. Ihre versetzte Anordnung, die auf eine Anregung der QBB zurückgeht, ermöglicht es auch, weiterhin alle Orte im Quartier Höhe direkt zu erreichen. Es kann deshalb keine Rede davon sein, dass mit den vorgesehenen Massnahmen die Gewerbe Treibenden schikaniert werden.

Zu Frage 5: Ausser der Schulanlage Bümpliz befinden sich zwischen Morgenstrasse und Burgunderstrasse die Primarschule Höhe und im Bereich Burgunderstrasse/Benteliweg Kindergärten und eine Kindertagesstätte. Das Problem der Schulwegsicherheit lässt sich daher nicht auf das unmittelbare Umfeld der Bümplizstrasse reduzieren. Insbesondere auf stark befahrenen Quartierstrassen wie der Morgenstrasse ist es schwierig, den quartierfremden Fahrverkehr genügend deutlich auf die zahlreichen Wegbeziehungen der Kinder aufmerksam zu machen. Demgegenüber sind die Schulanlage Bümpliz und deren Zugänge im Strassenraum gut erkennbar. Das vorliegende Projekt trägt deshalb mit der Verkehrsentlastung an der Morgenstrasse und an der Burgunderstrasse sowie den Massnahmen an der Bümplizstrasse insgesamt zur Verbesserung der Schulwegsicherheit bei.

Zu Frage 6: Die Massnahmen an der Bümplizstrasse und im Wohnquartier Höhe sind auch für ältere Leute von Nutzen. Insofern kann nicht behauptet werden, der Gemeinderat handle mit den bereits beschlossenen und den noch bevorstehenden, dem Schulhaus- und dem Altersheimumfeld geltenden Massnahmen gegen die Grundsätze des Alterskonzepts.

Zu Frage 7: Das Verkehrskonzept zum Stadtentwicklungskonzept 1995 sieht in Bümpliz-Bethlehem ein Basisnetz vor, das im Wesentlichen aus den Autobahnen (die einen massgebenden Teil des Bümplizer Verkehrs übernehmen) sowie aus den Achsen Bethlehemstrasse – Eymattstrasse, Bernstrasse – Bottigenstrasse, Freiburgstrasse, Hallmattstrasse, Neue Murtenstrasse und Umfahrung Niederbottigen – Moosweg besteht. Das Übergangsnetz bilden die Achsen Morgenstrasse West – Bümplizstrasse (zwischen Morgen- und Bernstrasse), Brünenstrasse Süd – Bümplizstrasse (zwischen Brünen- und Murtenstrasse), Waldmannstrasse und Murtenstrasse (zwischen Weyermannshaus und Waldmannstrasse). Der Entwurf zum Richtplan für den motorisierten Individualverkehr sieht gewisse Änderungen an diesem Konzept vor, die aber keinen Einfluss auf das vorliegende Projekt haben. Die öffentliche Mitwirkung für den Richtplan MIV wird im Herbst 2004 stattfinden.

Der Gemeinderat erachtet im Übrigen Tempobeschränkungen nicht als Schikane; sie stehen auch nicht einer flüssigen Abwicklung des Verkehrs entgegen. Allerdings kann es nicht angehen, den Verkehr überall hindernisfrei zirkulieren lassen – ohne Rücksicht auf Wohnqualität, Immissionsschutz und Verkehrssicherheit.

- Auf Antrag der Interpellantin beschliesst der Rat Diskussion. -

Die Interpellantin *Margrit Thomet* (SVP): Die Antwort befriedigt mich nicht voll. Gegen sinnvolle Verkehrsberuhigung hat die Bevölkerung sicher nichts und gegen Tempo 30 ist der Vorstoss auch nicht. Es geht um die Poller. Was an der Morgen- und Burgunderstrasse passiert, ist ein Schwarzpeterspiel. Die Ankündigung der Sperrung dieser Strassen mittels Pollern hat in den angrenzenden Wohngebieten eine Welle der Entrüstung ausgelöst. Die Morgen- und die parallel verlaufende Burgunderstrasse sind bereits mit Tempo 30, Schwellen, versetzten Parkplätzen und baulichen Massnahmen verkehrsberuhigt worden. Es ist gegenüber der Bevölkerung der anderen Quartiere nicht fair, wenn dort nun zusätzlich eine Nulltoleranz herrscht. Der Verkehr wird zu Lasten anderer Strassen verschoben. Die Lärmsanierung ist vollbracht; wenn nun Alexander Tschäppät sagt, sie sei noch ungenügend, wären all diese Verkehrsberuhigungen und Lärmsanierungen in der Stadt noch ungenügend. Es ist zynisch, wenn sich nun der Gemeinderat und die Verantwortlichen der Verkehrsplanung mit den 1995 beschlossenen Stadtentwicklungskonzept entschuldigen und sagen, eine Sperrung sei bereits dort vorgesehen und das längerfristige Ziel sei die Entlastung von Bümpliz vom Durchgangsverkehr. Das Ziel kann der Gemeinderat festlegen; doch hier sprechen wir über die Umsetzung, die für alle erträglich sein muss. Die Auswirkungen des eingeschlagenen Wegs sind verheerend. Die betroffenen Gewerbe Treibenden werden weniger gut erreichbar sein, was für den Geschäftsgang negativ sein wird. Die Behörde vertritt immer eine Wohnpolitik mit gemischten Nutzungszonen, verunmöglichen diese jedoch mit Blockaden durch Pollern. Deshalb sind Sperrungen in gemischten Zonen nicht vertretbar. Der verantwortliche Gemeinderat nimmt die Interessen nicht aller Betroffenen wahr, sondern nur von Gruppen, die politisch sehr aktiv sind. Diese Gruppierungen sind nicht repräsentativ. Auch die QBB macht eine Salamtaktik, indem sie die verschiedenen Massnahmen trennt. Der zu erwartende Umlageungsverkehr wird sich hauptsächlich auf Bümpliz- und Bernstrasse verlagern. Statthalter- und Freiburgstrasse werden ebenfalls vom Mehrverkehr betroffen sein. Die Bernstrasse, die mit dem Trassee vom Tram Bern West zusätzlich belastet werden soll, wird kaum mehr Verkehr aufnehmen können. Ebenfalls absurd ist die Verkehrsverdrängung auf die Bümplizstrasse, an der sich Schulhäuser, Kindergarten und Altersheim befinden. An diesen neuralgischen Punkten vorbei darf nicht absichtlich Mehrverkehr gelenkt werden. Sonst widerspricht diese Massnahme der Schulwegsicherung und dem Alterskonzept. Die Anwohnenden an all den genannten Strassen haben dasselbe Recht wie diejenigen an der Morgen- und Burgunderstrasse. Die Anwohnenden an der Freiburgstrasse sind auch schon aktiv geworden und sammeln Unterschriften, weil sie schon heute unter den negativen Auswirkungen der Verkehrsberuhigung zu leiden haben. Wie viele Strassen will der Gemeinderat noch mit Pollern versehen?

Den negativen Dominoeffekt dieser Verkehrsverdrängungspolitik könnte sich der Gemeinderat ersparen. In den flankierenden Massnahmen der Überbauung Brünnen ist die Umfahrung Niederbottigen mit der sogenannten Spange vorgesehen. Diese Spange wird nicht nur den Mehrverkehr aufnehmen, sondern auch einen Teil des heutigen Durchgangsverkehrs in Bümpliz. Weshalb wird diese Entlastung nicht abgewartet? Und weshalb wird nun diese sinnlose Verdrängungspolitik so forciert? Der Gemeinderat und die Gruppierung „IG Südquartier ohne Durchgangsverkehr“ sollen warten, bis das notwendige Strassenkonzept mit der Überbauung Brünnen erstellt ist. Eine Verkehrsentslastung, die rasch umsetzbar ist, würde eine gute Signalisation bringen, damit wenn möglich die Autobahn benutzt wird. Dieses Anliegen wurde im

Stadtrat schon diskutiert. Es ist also unsinnig, die Verkehrsberuhigung in Bümpliz mit dieser Salomitaktik so anzugehen und mit der Polleritis eine Strasse nach der anderen zu sperren. Daneben muss Bümpliz auch mit dem MIV gut erreichbar sein, damit dieser Stadtteil auch für das Gewerbe attraktiv bleibt. Wenn den Gewerbe Treibenden die lebensnotwendige Infrastruktur entzogen wird, gehen sie zu Grunde oder ziehen um. Wir bitten also den Gemeinderat, auf den Entscheid der Schliessung der Morgen- und Burgunderstrasse zurückzukommen, damit diese Verdrängungspolitik zu Lasten anderer korrigiert werden kann. Die 1300 Unterschriften müssen ernst genommen werden. Die Petition gegen die rücksichtslose Schliessung der Morgen- und Burgunderstrasse zeigt nur die Spitze des Eisberges der Unzufriedenheit und Enttäuschung der betroffenen Bevölkerung. Wir bitten den Gemeinderat, das Gesamtwohl der Bevölkerung im Auge zu behalten.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion FDP *Rolf Häberli*: Bekanntlich ist die Umgebung der Burgunderstrasse ein ausschliessliches Wohngebiet. Für die vordere Morgenstrasse trifft dies auch zum grössten Teil zu. Aus diesem Grund sind die erwähnten Gebiete mit blauer Zone belegt, mit einem Fahrverbot für Lastwagen und mit wechselseitig angelegten Parkplätzen. Zudem hat es an der Kreuzung Morgen- und Statthalterstrasse eine Schwelle. Die bisherigen Verkehrsschutzmassnahmen genügen zum Schutz der Anwohnenden. Weitere Massnahmen lehnt unsere Fraktion ab, denn sie sind unnötig. Die hintere Morgenstrasse ist ein vorwiegendes Industriegebiet mit teilweise internationalen Firmen, die angewiesen auf Besucher und Vertreter sind. Die vorgesehenen Poller sind eine Verkehrsblockierung, die nur eine unerwünschte Verkehrsverlagerung erwirkt, das Problem jedoch nicht löst. Die Idee der Erstellung von Pollern entspricht einer kurzsichtigen, rein egoistischen Politik. Sollte sie auf alle Quartierstrassen übergehen, erleben wir demnächst einen Verkehrskollaps.

Der schmale und enge Niederbottigenweg, auf dem stellenweise zwei Personenwagen nicht kreuzen können, wird seit mehr als 20 Jahren als Autobahnzubringer missbraucht. Dort sollte man Poller erstellen und nicht an der Morgen- und Burgunderstrasse.

Michael Aebersold (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Es ist nicht einfach, zu so etwas Absurdem und Konzeptlosem zu sprechen. Es ist komisch, in der Interpellation von Konzeptlosigkeit zu sprechen und dann zwei Konzepte zu erwähnen, nämlich das STEK und das Lärmschutzkonzept. Man ist vielleicht mit den Inhalten nicht einverstanden, aber es ist falsch, von Konzeptlosigkeit zu sprechen. Das STEK ist ein klares Verkehrskonzept, das den Verkehr auf einige Basisstrassen kanalisieren und die Quartierstrassen vor dem Durchgangsverkehr schützen will. Den Verkehr kann man also einerseits verlagern oder reduzieren. Das zweite Konzept ist der Lärmschutz. Das gibt es nicht nur, weil es so lärmig ist, sondern weil es zuviel Verkehr hat und die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Auch da kann man einerseits dicke Fenster montieren, die immer geschlossen bleiben müssen, oder andererseits wieder den Verkehr reduzieren. Das Konzept der Verkehrsberuhigung im Gebiet Morgen- und Burgunderstrasse hat eine lange Geschichte. Es gibt eine Petition von 1999, die bisher unerwähnt blieb. Ich verweise auf die Diskussionen um die Lärmsanierung und auf die Diskussionen und Konzeptfindungen der zuständigen Direktion mit der QBB. Mit einer Gegenstimme wurde dem Projekt zugestimmt. Auch die Schulen wurden einbezogen. Diese Fragen wurden auch im Rahmen des Entwurfs zum Richtplan 1997 bis 1999 diskutiert. Nun so zu tun, als sei das etwas ganz Neues, nie diskutiert und aus dem Zusammenhang gerissen, zeugt entweder von Unwissenheit oder vom Versuch, etwas nicht richtig darzustellen. Es geht darum, ein Problem zu lösen. 3500 Fahrten gibt es täglich in diesen Quartierstrassen. Zwei Drittel haben kein Ziel und keine Quelle in diesen Strassen. In der Stadt Bern gibt es keinen Stadtteil, der so optimal

ausgelegt ist, um den Durchgangsverkehr auf die Peripherie zu bringen. Ein gutes Verkehrskonzept muss die Wabenlösungen beinhalten. Im Kleinen wird das nun an der Morgen- und Burgunderstrasse getan. Das ist ein Anfang. Bezüglich der Verkehrsreduktion müssen die Leute, die trotzdem durchfahren wollen oder müssen, mit einem Roadpricing zur Kasse gebeten werden. Wir wollen dem Gemeinderat den Rücken stärken, dass er das Projekt so umsetzt, wie es auch in einem demokratischen Prozess unter anderem mit der Quartierkommission festgelegt wurde. Gewisse Dinge könnte man besser machen. Die Konzepte werden immer schrittweise umgesetzt. Es ist wichtig, dass informiert wird, dass es sich eben um einen kleinen Teil eines Ganzen handelt. Diesbezüglich sollte nun der Richtplan fertig werden, damit das Gesamtsystem ersichtlich wird. Wir teilen die Bedenken der Fraktion SVP/JSVP bezüglich Sicherheit. Vor allem die Bürgerlichen waren nicht bereit, weiter gehende Massnahmen umzusetzen. Wir helfen aber gerne mit, die Strassen noch sicherer zu machen.

Für die Fraktion GFL/EVP *Conradin Conzetti* (GFL): Es gehört offenbar zum Verkehrskonzept, dass es Quartierstrassen gibt, die lärmsaniert oder verkehrsberuhigt werden sollen und das es ein Übergangs- und ein Basisnetz gibt. Darum geht es bei der Morgen- und Burgunderstrasse. Deshalb ist unsere Fraktion der Meinung, dass diese Strassen gesperrt werden sollen, wenn die anderen Massnahmen nicht genug Besserungen gebracht haben. Die Empörung so vieler Autofahrer erlaubt den Rückschluss, dass sehr viele Leute tatsächlich durch diese Strassen gefahren sind. Es gehört zum STEK, dass der Verkehr in Basis- und Übergangsnetz gelenkt und dort gesammelt wird. Deshalb verstehe ich nicht, weshalb die SVP das Vorgehen konzeptlos nennt, obwohl ich verstehe, dass ihr das Konzept an sich nicht passt. Wir begrüßen die Petition der Anwohnenden der Morgen- und Burgunderstrasse für die Sperrung und verstehen durchaus, dass es ablehnende Stimmen aus der Nachbarschaft gibt. Wir fragen uns allerdings, wie viele Leute, die nur dort durchfahren, unterschrieben haben. Es könnte sein, dass es Leute gibt, die nun mit dem Velo unterwegs sein oder den Bus nehmen werden. Es ist richtig, dass es flankierende Massnahmen wie Schulwegsicherung, Massnahmen beim Altersheim, Lärmsanierungen und Tempo 30 braucht. Gegen die Sperrung und gegen das Tram Bern West, für die Tieferlegung der Bahn bei der Brünnenstrasse sein: Es gibt bei der SVP offenbar Leute, die den freien Autoverkehr wie bisher wünschen. Das ist nicht mehr überall möglich. Wir danken dem Gemeinderat und bitten, in den Quartieren Strassen zu sperren und auch dabei zu bleiben.

Daniel Lerch (CVP) für die Fraktion CVP/ARP: Ich möchte die Anwesenden einladen, einmal bei mir im Garten einen Kaffee zu trinken. Sie würden entsetzt sein. Nachts fahren Autos mit hoher Geschwindigkeit durch die Freiburgstrasse, machen Vollbremsungen, wenden und kommen in der gleichen Art zurück und verschwinden. Morgens zwischen 7 und 8 Uhr verkehren innerhalb einer Stunde 750 Fahrzeuge. Vor ungefähr einem Jahr reichte ein Bewohner der Freiburgstrasse eine Petition ein, die vermehrte Geschwindigkeitsmessungen verlangte. Der Gemeinderat antwortete, Geschwindigkeitsmessungen seien an der Freiburgstrasse beliebt, weil dort viele Übertretungen passierten. Ich wohne seit 20 Jahren dort und habe noch nie eine Kontrolle gesehen. Sie scheinen in der Industriezone stattzufinden. Und nun soll die Strasse, damit andere Privilegierte, die schon Zone 30 erhalten haben, noch mehr Verkehr übernehmen, frei nach dem Satz „Wer da hat, dem wird gegeben und wer nicht hat, dem wird noch genommen, was er hat“. Ich habe Verständnis, dass sich die Bewohner von Niederbottigen wehren, denn niemand kann sagen, ob der bereits unhaltbare Zustand dort sich noch verschlimmert.

Unsere Bedenken, die wir an verschiedenen Anlässen weitergaben, wurden wohl überhört. Wir seien Verhinderer, wurde mir vorgeworfen. Der Leist wurde angegriffen, weil er keine klare Stellung beziehe. Das Leistgebiet umfasst das Gebiet von der Bottigenstrasse bis zur

Weidmatt, von Kleefeld bis zur Bernstrasse. Wir können nicht Partei ergreifen für jemanden, damit andere die Folgen tragen müssen. Deshalb hat der Leist keine Haltung einnehmen wollen. Der QBB-Präsident hat mir gesagt, sie hätten auch nie Stellung genommen. Der Leist hat aber verschiedene Forderungen an den Gemeinderat gestellt: Eine bessere Signalisation zur Autobahn, Ausbau der Westtangente Moosweg-Umfahrung Niederbottigen, Lärmschutzmassnahmen bei Strassen, die nicht verkehrsberuhigt werden können, vermehrte Geschwindigkeitskontrollen. All das wird auf die lange Bank geschoben. Wir haben uns eingesetzt, dass der Lastwagenverkehr des Industriegebiets nicht durch die Burgunderstrasse fährt. Der Leist tut auch etwas, er fragt sich einfach, wo bei der Schliessung Morgenstrasse der Grundsatz der Gleichberechtigung bleibt. Wir sehen eher die Absicht, uns durch die Schliessung mehr zu belästigen, damit wir beim weiteren Vorgehen zustimmen. Wer am Abend und am Wochenende durch die Morgenstrasse geht, ist überrascht, wie ruhig die Strasse ist. Seit der Einführung von Tempo 30 ist sie wesentlich ruhiger geworden, aber die Erwartungen der Anwohnenden wurden nicht erfüllt. Wenn bei der Verkehrszählung eine seriöse Umfrage erhoben worden wäre, weshalb die Leute durchfahren, hätte man gemerkt, dass sich im Weyermannshaus und auch an der Morgenstrasse ein Industriegebiet befindet und dort Leute arbeiten. Es ist also mehrheitlich Quellverkehr. Eine Schliessung der Burgunderstrasse gibt uns nicht mehr Verkehr. Andreas Flückiger sprach letzten Donnerstag von Verkehrsmaschinen. Er vergisst aber, dass gerade die Gewerkschaften durch die Autoindustrie stark geworden sind. Vor noch nicht langer Zeit hatte die SP die Devise „Jedem Arbeiter sein Auto“. Der Verkehr lässt sich heute nicht mehr propagieren, deshalb wird negative Politik betrieben. Mit dem Auto ist man heute dabei, das ist vor allem bei den Jungen so. Da müsste angesetzt werden. Angesichts des Wählerpotentials von Rot-Grün sollte es eigentlich schon lange weniger Verkehr geben. Deshalb stellen wir die oben genannten Forderungen an den Gemeinderat.

Für die Fraktion GB/JA!/GPB *Daniele Jenni* (GPB): In einem Punkt geben wir Margrit Thomet recht. Sie fragt, ob die Anwohnenden der Morgen- und Burgunderstrasse nicht dieselben Rechte haben wie diejenigen der Bümplizstrasse. Sie haben dasselbe Recht auf Verkehrsberuhigung. Das Problem ist, dass sich der Gemeinderat hat veranlassen lassen, die Teile eines gemeinsamen Konzepts zu trennen. Das ist unglücklich und deshalb verständlich, dass es an der Bümplizstrasse teilweise auch so empfunden wird. Es ist richtig, wenn an Morgen- und Burgunderstrasse der Verkehr beruhigt wird. In der jetzigen Situation dort zurückzukehren, wäre daneben. Aber es wäre wünschenswert, wenn nun die Gelegenheit wahrgenommen und das Getrennte wieder zusammengefügt würde; nämlich der Einbezug der Bümplizstrasse in das Konzept. Wenn das nun getan wird, liesse sich der nun entstandene Konflikt zwischen den Leuten lösen. Solche Konflikte lassen sich nur mit einer Verkehrsberuhigung, die das ganze Gebiet umfasst, lösen. Wir wünschen, dass der Gemeinderat in diese Richtung weiter geht. So kann nicht behauptet werden, der Verkehr belaste wegen der Massnahmen andere Orte mehr.

Einzelvoten

Rolf Schuler (SP): Ich möchte mich zur Situation der im Vorstoss despektierlich „Schwächste“ genannten, nämlich der Kinder und der älteren Leute, äussern. Nicht das Lobbying an der Morgenstrasse ist ein Affront, sondern die Behauptung von Margrit Thomet und ihren Mitinterpellanten, dass Kinder, Jugendliche und ältere Menschen generell als die Schwächsten unserer Gesellschaft bezeichnet werden. Das minimiert den Respekt vor diesen Mitbürgerinnen und Mitbürgern, die teilweise ein Leben lang harte Arbeit geleistet und Steuern bezahlt haben. Die Aussage der Interpellation, dass ein Fussgängerstreifen im Bereich des Schulhauses die erhöhte Unfallgefahr nicht reduziere, entbehrt jeder statistischen Grundlage. Vielmehr

ermuntert eine solche Aussage zum Ignorieren der Verkehrsregeln. Zu einer menschenverträglichen Verkehrspolitik gehört auch der öffentliche Verkehr. Das Tram Bern West trägt zu einer besseren Mobilität und einem umweltverträglichen Verkehr bei. Die Behauptung der Interpellantin, das Tram Bern West belaste die Bernstrasse mehr, ist nicht richtig. Die Entlastung der Bernstrasse ist vielmehr ein weiterer positiver Aspekt des Trams Bern West.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Es kann für den Gemeinderat keine Politik sein, zu schauen, wer wie viele Unterschriften sammelt und das einer anderen Organisation gegenüberstellt. Von einer Regierung kann man nicht erwarten, dass sie sich von solchen emotionalen Unterschriftensammlungen leiten lässt. Man muss alle Unterschriftensammlungen ernst nehmen. Das hat der Gemeinderat von Anfang an gewollt. Wir haben nie beabsichtigt, Morgen- und Burgunderstrasse isoliert zu beruhigen, sondern eine gesamte Verkehrsberuhigung. Nicht zuletzt wegen der Bürgerlichen war es nicht möglich, dieser Gesamtlösung zum Durchbruch zu verhelfen. Deshalb hat man sich auf dasjenige, das in der Quartierkommission einen Konsens gefunden hat, beschränkt. Die QBB ist die offizielle Ansprechpartnerin des Gemeinderats. Ich teile die Meinung von Daniele Jenni, dass die Massnahmen weiter gehen müssen. An der Bümplizstrasse und im Umfeld von Altersheim und Schulen muss geschaut werden, welche Massnahmen dort möglich sind. Es gibt vielleicht nicht nur Umlagerungen, sondern auch Leute, die umdenken und andere Wege benutzen. Der Gemeinderat muss beide Seiten ernst nehmen, er kann sich aber von Unterschriftensammlungen nicht beeinflussen lassen. Er muss einer gesamthaften Verkehrspolitik folgen, die er in seiner Richtlinienplanung bekannt gibt. Das Ganze ist keine parteipolitische Diskussion. Es ist eine Quartierproblematik, deshalb muss das Quartier gemeinsam versuchen, weitere Lösungen anzugehen, um den unerwünschten Durchgangsverkehr in Griff zu bekommen. Wenn alle Parteien versuchen, gemeinsam Lösungen zu finden, wird es nicht nur an der Morgen- und Burgunderstrasse bezüglich Wohnqualität besser, sondern auch an einer Freiburg-, Bümpliz- oder Schlosstrasse.

Daniel Lerch (CVP): Der Gemeinderat sollte sich nicht beeinflussen lassen. Man hat aber immerhin 500 Unterschriften für die Schliessung der Burgunderstrasse gesammelt. Es ist unverständlich, weshalb dieser Vorstoss überhaupt so ernst genommen wurde. Sollte man nicht die Glockenstrasse zuerst in Zone 30 umwandeln? Das ist die Schulstrasse. Der Gemeinderat soll nicht ignorieren, dass es in der Weidmatt etwa 800 Einwohnende und über 100 Kinder hat. Auch die haben ein Recht auf ein bisschen Wohnlichkeit. Uns vertröstete man immer wieder mit Lärmschutzmassnahmen; bis jetzt ist nichts passiert.

Die Interpellantin ist mit der Antwort nicht zufrieden.

7 Motion Fraktion SP (Oskar Balsiger) vom 29. Mai 1997: „Kinder in der Stadt Bern – Schulhäuser mit sicherem und gesundem Umfeld“; Fristverlängerung

Geschäftsnummer 98.000647

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Frist für die Erfüllung der Motion bis Ende 2005 zu verlängern.

Fraktionserklärungen

Der Motionär *Oskar Balsiger* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Motion entstand aus einer Situation Anfangs 90er-Jahre. Man wollte die Politik bezüglich eines gesunden und sicheren

Umfelds der Schulhäuser in geordnete Bahnen bringen und verhindern, dass es zu Ungleichbehandlungen kommt. Mit einer erheblichen Verspätung konnten wir am 16. Mai 2002 einen ersten Bericht des Gemeinderats entgegen nehmen. Wir haben ihn zurückgewiesen und die Frist bis Ende dieses Jahres verlängert. Der Gemeinderat legt uns heute einen Bericht vor und verlangt noch einmal eine Verlängerung. Unsere Fraktion steht dieser Verlängerung wohlwollend gegenüber. Wir berücksichtigen, dass der Gemeinderat dem Auftrag, den wir ihm 2002 gegeben haben, nachgelebt hat und sehen ein, dass dieser Prozess Zeit fordert. Wir sind aber der Meinung, dass nun Schwung in die Sache kommen sollte und Ende 2005 keine weitere Verlängerung diskutiert werden sollte. Wir möchten darauf hinweisen, dass nach dem Bericht des Gemeinderats die konzeptionellen Arbeiten bezüglich Verkehrssicherheit vorangetrieben werden. Die Bereiche Gesundheit und Lärmschutz wurden offenbar bisher nicht behandelt. Wir erwarten, dass Ende 2005 diese Aspekte auch behandelt sein werden.

Doris Schneider (GB) für die Fraktion GB/JA!/GPB: Ein sicheres Umfeld, Schulwegsicherung und die Einhaltung der Lärmgrenzwerte sind die verbindlichen Forderungen der Motion Balsiger. Sie hat in den letzten 7 Jahren erreicht, dass alle Schulhäuser überprüft worden sind. Vor zwei Jahren, bei der ersten Diskussion über die Ergebnisse, war ich PVK-Referentin. Die Kommission betonte damals, dass es sich um eine schwergewichtige Motion handle. Es geht um zahlreiche Massnahmen; ein grosser Handlungsbedarf wurde festgestellt. So werden zum Beispiel bei 6 Kindergärten und 13 Schulen die Lärmgrenzwerte überschritten. Lärm macht krank; Schulkinder in einer krank machenden Umgebung zu erziehen, darf nicht sein. Ich vermisse die Thematisierung der Gesundheit und hoffe, dass die Lärmprobleme im kommenden Konzept berücksichtigt werden. Wir unterstützen die Fristverlängerung, um eine verbindliche Zeitangabe zu erhalten. Das heisst aber nicht, dass nach den Wahlen die aufwändige Motion schnell abgeschrieben werden kann.

Mit der Motion Balsiger sollte immer auch die Motion Aeppli traktandiert werden. Das hat der Stadtrat am 27. April 2000 beschlossen. Die Motion Aeppli behandelt konkret die Situation des Kirchenfeldschulhauses. Ich hätte gerne spätestens im Jahr 2005 auch Auskunft über die Motion Aeppli.

Im Galgenfeld wirkt seit Jahren eine Elternpatrouille, um ihren Kindern einen sicheren Übergang zu garantieren. Wie sieht die überdirektionale Zusammenarbeit mit diesem Elternrat aus? Vielleicht erhalten wir auch darüber in einem Jahr Antwort.

German Kalbermatten (CVP) für die Fraktion CVP/ARP: Unsere Fraktion hat sich immer für sichere Schulwege und ein sicheres Umfeld bei Schulhäusern eingesetzt. Es ist viel in die Sicherheit investiert worden; das ist gut angelegtes Steuergeld. Es muss auch noch einiges getan werden, aber bitte nicht erst morgen. Es braucht nicht immer neue Konzepte. Wir verlangen, dass die Motion endlich umgesetzt wird und stimmen deshalb der Fristverlängerung nicht zu.

Beschluss

Die Frist wird mit 48 : 5 Stimmen bei einigen Enthaltungen bis Ende 2005 verlängert.

8 Postulat Oskar Balsiger (SP): Abstimmen der Vertikalsignalisation auf die Netzstruktur von „Veloland Schweiz“ und „Veloland regional“

Geschäftsnummer 04.000181

1991 legte der Kanton aus Anlass der Jubiläumsfeierlichkeiten 800 Jahre Bern den Grundstein für ein kantonsweites Veloroutennetz. Seither existieren Velorouten, welche die Stadt von Stadtrand zu Stadtrand durchdringen. Im Verlauf der Zeit erfuhr dieses kantonale Netz diverse Ergänzungen. 1998 hob die Stiftung Veloland Schweiz die Schweizer Radwanderwege (SRWW) aus der Taufe. Dabei wurde die kant. Velowanderroute Nr. 1 (Thun–Bern–Aarberg–Biel) als Bestandteil von Veloland Schweiz zur Aare-Route Nr. 8 der Schweizer Radwanderwege aufklassiert. 2002 finanzierte die Expo 02 ein sich auf die vier Kantone BE, NE, VD und FR erstreckendes Projekt HPM Expo 02 (HPM = Human Powered Mobility). Die Expo-Kantone und die Stiftung Veloland Schweiz kamen überein, Routen, welche von Kantonen erstellt und mit Unterstützung des Kantons unterhalten werden, unter dem Begriff „regionale Routen“ zusammenzufassen und mit zweistelligen Nummern zu kennzeichnen. Die Kantone FR und BE nahmen das Projekt HPM Expo 02 zum Anlass, die Kennzeichnung aller kantonalen Routen auf zweistellige Nummern umzustellen und die Ausschilderung der Veloverbindung Bern-Neuchâtel (Route Nr. 94) in die Wege zu leiten. Heute wird die Stadt Bern von folgenden Velorouten durchquert:

Veloland Schweiz:

Aare-Route Nr. 8 (Grimsel-Interlaken-*Thun-Bern-Aarberg-Biel*-Zusammenfluss Aare/Rhein)

Veloland regional:

Nr. 94: Neuchâtel NE-*Ins-Kerzers FR-Bern-Konolfingen-Huttwil-Sursee* LU

Nr. 74: *Wimmis-Belp-Bern-Schwarzenburg-Bulle* FR-Broyetal

Nr. 64: *Spiez/Wimmis-SBB-Brücke Uttigen-Bern Ost-Biel-Sonceboz-Moutier*

Nr. 34: *Estavayer-le-lac FR-Payerne VD-Laupen-Bern-Olten* SO

Die Fernziele der die Stadt Bern verlassenden Routendestinationen sind:

- Thun Münsingen (SRWW Nr. 8)
- Langnau (Veloland regional Nr. 94)
- Olten (Veloland regional Nr. 34)
- Biel (Veloland regional Nr. 64)
- Aarberg (SRWW Nr. 8)
- Neuchâtel (Veloland regional Nr. 94)
- Laupen Murten (Veloland regional Nr. 34)
- Schwarzenburg Köniz (Veloland regional Nr. 74)
- Thun Belp (Veloland regional Nr. 74)

Seit es die Velowanderrouten gibt, wurde die rote Wegweisung „Empfohlene Route für Radfahrer“ in der Stadt Bern gelegentlich punktuell, nicht jedoch umfassend überprüft und angepasst.

Unbefriedigend gelöst sind:

1. Lückenhafte Adaption lokaler Ziele auf die übergeordnete Struktur.
2. Abschnittweise zu verwinkelte Führung übergeordneter Routen.
3. Fehlende oder zu komplizierte Ausschilderung wichtiger Destinationen, wenn keine übergeordnete Velowanderroute dorthin führt, z.B. sind die Ausfahrten Richtung „Fribourg“ und „Ostermundigen“ (Worbental) für Ortsunkundige nahezu unauffindbar!
4. Fehlende oder unverständlich markierte Tangentialverbindungen im Westen (Köniz-Bümpliz-Wohlen) und Süden Berns (Muri/Wabern-Bümpliz-Fribourg/Laupen/Murten)

Der Gemeinderat wird deshalb ersucht, die roten Wegweiser „Empfohlene Route für Radfahrer“ für den Lokalbereich umfassend zu überprüfen und auf das Konzept der übergeordneten Fernziele abzustimmen, Unnötiges „auszumisten“, wo sinnvoll und nötig Ergänzungen vorzunehmen oder die Routenführung zu straffen.

Bern, 11. September 2003

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat ist bereit, im Hinblick auf die Vereinheitlichung der Wegweisung das innerstädtische Velo-Beschilderungssystem anzupassen, d.h. die roten Wegweiser "Empfohlene Route für Radfahrer" für den Lokalbereich umfassend zu überprüfen und auf das kantonale Konzept der übergeordneten Fernziele abzustimmen, dabei Unnötiges zu entfernen und allenfalls Ergänzungen anzubringen.

Antrag

Dem Stadtrat wird beantragt, das Postulat erheblich zu erklären.

Beschluss

Das Postulat wird stillschweigend überwiesen.

9 Postulat Fraktion SP/JUSO (Raymond Anliker, SP): „Job-Bäre-Abi“ für die städtischen Angestellten

Geschäftsnummer 04.000182

Letzte Woche informierte die Firma RTC AG (Bern-Liebefeld) darüber, dass sie mit dem Tarifverbund Bern einen Vertrag zur Abgabe von verbilligten BäreAbis an die Angestellten abgeschlossen hat, sogenannten „Job-BäreAbis“. Die Idee ist bestechend einfach: Wer sich zum Kauf eines BäreAbis entschliesst, erhält dieses rund 25% günstiger. Die Preisdifferenz übernimmt der Tarifverbund Bern. Auch wer bereits im Besitz eines Abonnements ist, profitiert von der Preisvergünstigung. In diesem Fall übernimmt die Firma die Preisdifferenz. Die Rückmeldungen seitens des Personals sind erfreulich, das Unternehmen seinerseits leistet einen wichtigen Beitrag an eine nachhaltige und umweltgerechte Mobilität seiner Angestellten. Ähnliche Modelle werden übrigens seit einigen Jahren in verschiedenen Schweizer Regionen und Städten praktiziert.

Die Stadt Bern leidet nachgewiesenermassen unter dem Pendlerverkehr. Mit über 3000 Angestellten ist die Stadtverwaltung eine der grösseren Arbeitgeberinnen in Bern. Die Arbeitsorte der Stadtverwaltung sind – von wenigen Ausnahmen abgesehen – allesamt bestens durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen. Es liegt deshalb auf der Hand, dass sich auch die Stadt Bern für eine nachhaltige Mobilität engagiert und ihre Angestellten zum Kauf eines „Job-BäreAbis“ motiviert. Mit dieser einfachen und verhältnismässig kostengünstigen Massnahme kann sehr direkt das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Das Interesse der Transportunternehmungen im Tarifverbund Bern an solchen Vereinbarungen ist sehr gross.

Aus den dargelegten Gründen wird der Gemeinderat gebeten:

1. Mit dem Tarifverbund Bern („BäreAbi“) einen Vertrag zur Abgabe von vergünstigten „Job-BäreAbis“ für städtische Angestellte abzuschliessen.

2. Bei den Sozialpartnergesprächen, Firmenbesuchen und über das Wirtschaftsamt die Idee des „Job-BäreAbis“ bei Unternehmungen mit Sitz in Bern zu propagieren.
3. Die kantonalen und eidgenössischen Behörden aufzufordern, beim „Job-BäreAbi“ ebenfalls mitzumachen.

Bern, 18. September 2003

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat teilt grundsätzlich die im Postulat vertretene Auffassung, dass mit der Einführung des Job-BäreAbis für die städtischen Angestellten in verschiedener Hinsicht positive Auswirkungen zu erzielen wären. Zum einen könnte sich die Stadt Bern in der Öffentlichkeit und auf dem Arbeitsmarkt als umweltbewusste Arbeitgeberin profilieren, die nicht nur von umweltfreundlichem Verhalten spricht, sondern solches Verhalten im Sinne der lokalen Agenda 21 auch konkret fördert. Zum andern könnte tatsächlich ein Umsteigeeffekt bewirkt werden. Schliesslich könnte die Stadt auch ein positives Signal für ihr Personal aussenden, wenn sie diese Vergünstigung anböte.

Zu den einzelnen Punkten des Postulats nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1: Das Personalamt hat das neue Angebot des Job-BäreAbis zum Anlass genommen die stadt-eigene Anstalt Bernmobil, Partnerin im Tarifverbund Bern BäreAbi, zu kontaktieren und bei ihr eine entsprechende Offerte einzuholen. Diese Offerte liegt inzwischen vor. Bevor der Gemeinderat entscheiden kann, ob auf die Offerte einzutreten sei, sind allerdings noch einige Detailfragen personalrechtlicher Natur abzuklären.

Zu Punkt 2: Die im Vergleich zu anderen Städten guten Verhältnisse im Individualverkehr und die ausgezeichnete öV-Erschliessung von Stadt und Region sind wichtige Argumente, die für den Wirtschaftsstandort Bern sprechen. Die Erhaltung oder Verbesserung dieser Standortqualität ist deshalb im Interesse aller Beteiligten. Der Gemeinderat ist bereit, die Vertreter und Vertreterinnen der regionalen Verbände anlässlich eines der nächsten Sozialpartnergespräche über das Angebot Job-BäreAbi zu informieren. Das Wirtschaftsamt wird ferner in seinem Newsletter, der an rund 7000 Firmen und Institutionen geht sowie im Rahmen seiner Kontaktgespräche auf das Job-BäreAbi hinweisen.

Zu Punkt 3: Sofern tatsächlich das Job-BäreAbi für die städtischen Angestellten eingeführt werden kann, ist der Gemeinderat bereit, diese Massnahme den kantonalen und eidgenössischen Behörden zur Nachahmung zu empfehlen, beispielsweise im Rahmen der Konferenz der Personalleiterinnen und -leiter der öffentlichen Verwaltungen.

Antrag

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

Fraktionserklärungen

Erich Ryter (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Die Firma RTC im Liebefeld hat mit dieser Aktion den Angestellten gegenüber eine nette Geste gemacht, sie bezahlt es selbst. Wie lange sie das kann und will, ist nicht bekannt. Solche Aktionen sind nicht neu. Nun will der Postulant prüfen lassen, ob eine Vergünstigung des „Bäre-Abis“ für das städtische Personal möglich wäre. Die Prüfung der Kosten ist offensichtlich für ihn nicht relevant, für unsere Fraktion jedoch schon. Wir sind der Meinung, dass öffentliche Gelder für solche Aktionen nicht benutzt werden dürfen. Der Postulant meint zu wissen, dass ein grosser Teil des städtischen Verwaltungspersonals den Arbeitsweg nicht per öV zurücklegt. Wenn das so ist, ist die Motivation zum Umsteigen nicht mit einer Massnahme zu fördern, welche ein Sponsoring durch die öf-

fentliche Hand zur Folge hat. Wir lehnen das Postulat ab. Es ist nicht die Aufgabe des Gemeinderats Verkaufsförderung zu betreiben.

Der Postulant *Raymond Anliker* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Fünf Franken monatlich pro Angestellten oder Angestellte für eine nachhaltige Mobilität scheint mir verantwortbar und ein Ziel, das der Gemeinderat als Arbeitgeber verfolgen kann. Ich weiss nicht, was gegen ein erfolgreiches Projekt, das von Wirtschaftskreisen gemeinsam mit der öffentlichen Hand realisiert wird, spricht, wenn man dazu beitragen kann, einen Umsteigeeffekt in Gang zu setzen. Der Vertrag kann über ein, zwei oder drei Jahre abgeschlossen werden. Es ist gut investiertes Geld in die nachhaltige Mobilität; deshalb bitte ich, dem Postulat zuzustimmen.

Beschluss

Das Postulat wird mit 30 : 22 Stimmen bei 2 Enthaltungen überwiesen.

10 Interpellation Thomas Weil (SVP): Bern 2005 – UNESCO Weltkulturerbe oder Grossbaustelle in der Unteren Altstadt?

Geschäftsnummer 04.000196

Im Jahr 2005 werden wegen des Eröffnungsspiels im Wankdorfstadion, der Eröffnung des Kleezentrums und den Feiern zum Albert Einstein Jahr sowie weiteren Sonderausstellungen in den Museen mehr Touristen nach Bern kommen als je zuvor. Auch der Direktor von Bern Tourismus betrachtet dieses Ereignis als einzigartige Werbepattform für die Stadt. Allein im Kleezentrum werden im Eröffnungsjahr rund 200 000 Besucher und Besucherinnen erwartet. Gesamthaft ist mit einem nicht abschätzbaren Touristenstrom zu rechnen. Es bietet sich eine einmalige Vermarktungsmöglichkeit für Bern.

Diese Chance sollte eigentlich genutzt werden. Offenbar ist aber das Timing des Gemeinderats so eingestellt, dass gerade in dieser Zeit die Kram- und Gerechtigkeitsgasse saniert werden müssen. Die Touristen müssen dann vom Zytglogge bis zum Bärengraben eine Grossbaustelle überqueren.

In diesem Zusammenhang wird der Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Warum muss ausgerechnet das Kernstück der Berner Innenstadt (Kram- und Gerechtigkeitsgasse) in einem derart wichtigen Jahr saniert werden?
2. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass aufgrund erhöhter Touristenzahlen für das Jahr 2005 auch das Gewerbe in der Unteren Altstadt profitieren würde, sofern dort nicht nur Baulärm und Schutt zu erwarten sind?
3. Hat der Gemeinderat sich über mögliche Umsatzeinbussen Gedanken gemacht? Wenn ja, gibt es ein Konzept zur Verhinderung von Umsatzeinbussen?
4. Mit welchen Massnahmen gedenkt der Gemeinderat, die Attraktivität der Unteren Altstadt während der Bauphasen zu gewährleisten? Kann überhaupt in dieser Zeit Werbung gemacht werden in diesem Stadtteil (Reklameplakate, etc.)?
5. Wie sehen die zu erwartenden Bauzeiten aus? Erfolgt nicht eine unzumutbare Belastung für die Innenstadtbevölkerung?

Bern, 20. November 2003

Antwort des Gemeinderats

Die Gesamtanierung der Kramgasse und der Gerechtigkeitsgasse gemäss dem vom Stadtrat am 4. Dezember 2003 genehmigten Projekt wird vor allem dadurch ausgelöst, dass der Strassenkörper in einem schlechten Zustand ist und die im Untergrund der beiden Gassen verlegten Gas- und Wasserleitungen das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben.

Zu Frage 1: 1999/2000 wurden nach einer Überprüfung des Gefahrenpotenzials der alten Gasleitungen bereits provisorische Sicherungsmassnahmen ausgeführt, damit die nötige Zeit für die Erarbeitung eines Gesamterneuerungsprojekts gewonnen werden konnte. Länger als bis 2005 dürfen die definitiven Sanierungsmassnahmen nicht mehr aufgeschoben werden.

Die Gassensanierung musste mit Projekten (Sanierung der Lehnenviadukte Postgasshalde/Brunngasshalde, Einführung einer Begegnungszone in der Unteren Altstadt, Erweiterung des Rathausparkings) koordiniert werden, zwischen denen es unmittelbare Abhängigkeiten gibt. Zudem waren bei der Festlegung der Abläufe weitere Vorhaben in der Innenstadt zu berücksichtigen, die aus verschiedenen Gründen nur zeitlich gestaffelt ausgeführt werden können (Erweiterung Casino Parking/Umgestaltung Casinoplatz 2003/2004, Neugestaltung Bundesplatz 2003/2004, Bahnhofplatz/Bubenbergplatz/Christoffelunterführung 2006/2007).

Zu Frage 2: Der Gemeinderat ist sich bewusst und freut sich darüber, dass das Jahr 2005 mit der Eröffnung des Zentrums Paul Klee und des neuen Wankdorf-Stadions sowie mit den Veranstaltungen zum 100-Jahr-Jubiläum der Relativitätstheorie (Einstein 05) zusätzliche Gäste aus aller Welt nach Bern bringen wird. Sie angemessen zu empfangen und ihnen die Stadt von ihren schönsten Seiten zu zeigen, ist eine anspruchsvolle Aufgabe, der sich die öffentlichen und privaten Organisationen und Institutionen gleichermassen stellen müssen. Es wird denn auch an allen Fronten intensiv an den Vorbereitungen für diesen besonderen Sommer 2005 gearbeitet. Dazu gehört die Planung von wirkungsvollen Kommunikationsmassnahmen im Zusammenhang mit der Gassensanierung, u.a. im Blick darauf, dass die Geschäfte und Restaurants in der Unteren Altstadt während der Intensivbauphase keinen Schaden erleiden, sondern von den zu erwartenden höheren Besuchendenfrequenzen profitieren sollen. Im Übrigen ist die Terminkonstellation nicht so ungünstig, wie sie auf den ersten Blick erscheint: Die oben erwähnten Events werden Ende Juni 2005 stattfinden – zu einem Zeitpunkt, in dem die lärm- und staubintensive Phase der Bauarbeiten in den Gassen bereits vorüber sein wird.

Zu Frage 3: Die Gesamtanierung der beiden Gassen wird zwar die Untere Altstadt ohne Zweifel belasten, aber nicht nur: Wie sich bei der Marktgasse gezeigt hat, ist eine Grossbaustelle in der Innenstadt, zumal wenn sie auf beiden Seiten durch die als Zuschauergalerien wirkenden Lauben gesäumt wird, auch eine Publikumsattraktion von magnetischer Wirkung. Insofern müssen die Geschäfte und Restaurationsbetriebe von der Grossbaustelle nicht zwingend Nachteile und Umsatzeinbussen befürchten.

Zu Frage 4: Zurzeit wird die Totalunternehmer-Submission für die Gassensanierung ausgewertet. Die Eingaben enthalten ausser den Kostenofferten und Konzepten für die optimale technische Realisierung des Vorhabens interessante Vorschläge zur Minderung der Belastungen und Immissionen. Zusätzlich wird ein Kommunikationskonzept vorbereitet, das darauf ausgerichtet ist, alle einschlägigen Bedürfnisse der Bauherrschaft, der Betriebe und Einrichtungen in der Unteren Altstadt, der Anwohnenden sowie der Öffentlichkeit zu erfassen und zielgerichtet zu befriedigen. Gespräche über spezielle Anlässe und Aktivitäten haben auch mit den Altstadtleisten bereits stattgefunden. Über die Einzelheiten wird zu gegebener Zeit öffentlich orientiert werden.

Zu Frage 5: Die Kramgasse und die Gerechtigkeitsgasse sind mit ca. 600 m mehr als doppelt so lang wie die in bautechnischer Hinsicht vergleichbare Marktgasse. Ein derart langes und breites Strassenstück im Stadtzentrum in einem Zug und in konzentrierter Bauweise von Grund auf zu erneuern, ist eine äusserst anspruchsvolle Aufgabe, die mannigfaltige Probleme

bezüglich Erschliessung der Baustelle, Logistik, Ver- und Entsorgung der angrenzenden Liegenschaften, Provisorien, Sicherheit, etc. bietet.

Was die zu erwartende Bauzeit und die Bauabläufe betrifft, so gelten nach wie vor die im Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat vom 15. Oktober 2003 enthaltenen Aussagen:

„Die bisherigen Erfahrungen mit ähnlich gelagerten, wenn auch weniger umfangreichen Vorhaben lassen (...) den Schluss zu, dass es möglich sein wird, die Kramgasse und die Gerechtigkeitgasse gleichzeitig in konzentrierter Bauweise innerhalb von ca. 6 Monaten umfassend zu sanieren. Der kritische Punkt für die Einhaltung der Zeitvorgaben liegt vor allem beim Werkleitungsbau und bei den Verkabelungen.“

Die Projektrealisierung soll durch eine Totalunternehmung (TU) erfolgen, die, wie erwähnt, im Rahmen einer Submission bestimmt wird. Die TU übernimmt die Gesamtplanung und Ausführung sowie die Gesamtkoordination. Sie bestimmt mithin auch die Gesamtbauzeit. Dabei sind folgende *maximalen* Vorgaben einzuhalten:

Beginn Vorarbeiten	ab September 2004
Intensivbauphase	April bis September 2005
Fertigstellungsarbeiten	bis Dezember 2005

Aufgrund der vorliegenden TU-Offerten kann davon ausgegangen werden, dass diese Eckdaten nicht überschritten werden. Eventuell ist sogar eine Verkürzung der Bauzeit möglich. Sobald die entsprechenden Entscheide gefallen sind, werden alle Betroffenen und die Öffentlichkeit umfassend orientiert.

Der Interpellant ist mit der Antwort teilweise zufrieden.

- Die Traktanden sind alle zu Ende beraten. -

Eingänge

Es werden eine Motion, ein Dringliches Postulat, ein Postulat und eine Interpellation eingereicht und an den Gemeinderat weiter geleitet, nämlich:

Motion Catherine Weber, Michael Jordi (GB): BERNMOBIL, Combino & Cie.: Im verflixten siebten Jahr der Auslagerung ist es Zeit für mehr Kontrolle durch das Parlament

Am 1. Januar 1998 trat das „Anstaltsreglement der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB)“ in Kraft. Bei diesem quasi ersten grossen Auslagerungsschritt hat sich der Stadtrat eine ernsthafte Aufsichtspflicht vergeben. Artikel 15 (Aufsicht) sieht vor, dass der Gemeinderat die SVB beaufsichtigt und den Stadtrat nur dann über bevorstehende Massnahmen orientiert, wenn die SVB „den ihr erteilten Leistungsauftrag überschreiten oder in anderer Weise nicht oder schlecht erfüllen“.

Zwar ist BERNMOBIL im Gegensatz zu ewb und Stadtbauen nicht im „direkten Besitz“ der Stadt. Trotzdem hat die Stadt – und dabei namentlich der Stadtrat – eine Verantwortung, sowohl was den sicheren und zuverlässigen Betrieb und den Ausbau des Öffentlichen Verkehrsnetzes betrifft als auch bezüglich der Sicherheit gegenüber den Kundinnen und Kunden von Tram und Bus. Auch wenn die Stadt an dem Unternehmen nur indirekt finanziell beteiligt ist, wird BERNMOBIL als städtisches Verkehrsbetriebsunternehmen wahrgenommen, bzw. mit der Stadt identifiziert. Immerhin wählt der Stadtrat die Mitglieder des Verwaltungsrates, davon ein Mitglied des Gemeinderates (einweiteres Mitglied des Gemeinderates bestellt von Amtes wegen das Präsidium und muss nicht vom Stadtrat gewählt werden).

Speziell vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über die Sicherheit der Combino-Trams und den damit verbundenen offenen Fragen zu Risiken, Haftung, Zusatzkosten und Entschädigung bei Ausfall oder Ersatz u.a.m. ist es unabdingbar, dass sich der Stadtrat ein Stück Aufsichtsrecht zurückerobert und damit den Kundinnen und Kunden von BERNMOBIL gegenüber signalisiert, dass er sich nicht vor der Mitverantwortung drückt.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat eine Teilrevision des Anstaltsreglements zu unterbreiten, in welchem ein neuer Artikel ein erweitertes Aufsichtsrecht des Stadtrates regelt (im Besonderen Kenntnisnahme von Geschäftsentwicklung, Investitions- und Finanzplanung, strategischen Zielen und Sicherheitsfragen durch eine zuständige stadträtliche Kommission).

Bern, 13. Mai 2004

Motion Catherine Weber, Michael Jordi (GB), Natalie Imboden, Martina Dvoracek, Simon Röthlisberger, Erik Mozsa, Annemarie Sancar-Flückiger

Dringliches Postulat Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL): Bahnhofplatz: Time-out sinnvoll nutzen und Projekt optimieren

Das Projekt betr. Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist noch nicht vom Gemeinderat z.H. des Stadtrates verabschiedet worden. Faktisch hat die ausstehende Verabschiedung der Vorlage eine Verzögerung des ursprünglichen Fahrplans um mindestens ein halbes Jahr zur Folge: Die GFL/EVP-Fraktion geht davon aus, dass das Projekt aus zeitlichen Gründen nicht mehr dieses Jahr den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt werden kann.

Die GFL/EVP-Fraktion steht grundsätzlich hinter dem Projekt betr. Umgestaltung des Bahnhofplatzes. Eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes und eine gestalterische Aufwertung des ganzen Perimeters sind dringend notwendig.

Die GFL/EVP-Fraktion hinterfragt nicht grundsätzlich die vom Stadtrat getroffenen Eckpunkte wie die Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr auf dem Bahnhofplatz bzw. die Frage des Daches. Würden diese Punkte in Frage gestellt, hätte dies eine Neuprojektierung zur Folge, was zu grossen Verzögerungen führen würde. Dies will die GFL/EVP-Fraktion nicht.

Trotzdem ist die GFL/EVP-Fraktion nicht in allen Punkten vom Projekt überzeugt. Das Projekt ist zu verbessern. Sie ist überzeugt, dass die sich abzeichnende Verzögerung von mindestens einem halben Jahr produktiv genutzt werden kann. Dies ist notwendig, damit das Projekt in wichtigen Punkten so überarbeitet und optimiert werden kann, dass die Akzeptanz des Projekts erhöht wird.

Für die GFL/EVP-Fraktion stehen folgende Punkte im Vordergrund, die nochmals vertieft zu hinterfragen und zu überarbeiten sind:

1. Gestaltung des Bubenbergplatzes: Die bekannte Lösung, die aus einer reinen Verkehrsanlage besteht, überzeugt uns nicht. Es ist eine gestalterisch ansprechende Lösung zu entwickeln.
2. Besserer Projekteinbezug der Kreuzung Schanzenbrücke/Laupenstrasse/Hirschengraben.
3. Platzgestaltung auf dem Bahnhofplatz: Die isolierte öV-Haltestelle für – und nur – die Linie 11 mitten auf dem Platz ist zu überdenken. Der 11er-Bus könnte auch vor dem Schweizerhof (wie die Linie 20 und 21) anhalten.
4. Gestaltung der öV-Führung vor der Heiliggeist-Kirche: Die neue Tramstation darf die Heiliggeistkirche nicht beeinträchtigen.
5. Dach auf dem Bahnhofplatz: Die Dimension und die Lage des geplanten Daches sind zu überprüfen. Es ist auch eine Lösung mit einzelnen Überdeckungen der Wartezonen zu prüfen.

Aus diesen Gründen wird der Gemeinderat gebeten, die Verzögerung aktiv zu nutzen und das Projekt betr. den Bahnhofplatz in den genannten Punkten zu überarbeiten und zu optimieren.

Begründung der Dringlichkeit:

Der Stadtrat sollte noch vor den Herbstferien darüber befinden, welche Bereiche des Projekts aus seiner Sicht es verdienen, überarbeitet zu werden. Nur so kann erreicht werden, dass möglichst keine Zeit verloren geht und die Überarbeitung zügig an die Hand genommen werden kann, damit in der 1. Hälfte des Jahres 2005 die Stimmberechtigten über die Vorlage befinden können.

Bern, 13. Mai 2004

Dringliches Postulat Fraktion GFL/EVP (Ueli Stüchelberger, GFL), Conradin Conzetti, Verena Furrer-Lehmann, Anna Coninx, Barbara Streit-Stettler, Michael Straub

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Postulat Dieter Beyeler, Lydia Riesen (SD): Rauchfreie Jugend unter 18 Jahren

Das Baselland sendet in Kürze, bisher einzigartig in der Schweiz, ein neues Gesetz in die Vernehmlassung: Jugendlichen unter 18 Jahren soll zukünftig der Kauf von Zigaretten nicht mehr gestattet werden. Als flankierende Massnahme sollen die im Freien angebrachten Zigarettenautomaten demontiert werden. Das Verkaufspersonal in Kiosken und Geschäften soll legitimiert werden, in Zweifelsfällen einen Altersausweis verlangen zu dürfen.

Gemäss Umfragen hat das neue Gesetz gute Chancen, beim Parlament von Baselland positiv beurteilt zu werden.

Nach Meinung der Postulanten wäre auch in der Stadt Bern, nebst den bestehenden Antirau-cher-Aktionen, eine solche Präventivoffensive sinnvoll. Die jüngsten Raucherinnen und Rau-cher sind zum Teil kaum zwölf Jahre alt. Überaus stark vertreten sind vor allem die ab sech-zehn Jahre alten Jugendlichen, dabei stark im ansteigen begriffen ist der Frauenanteil mit jetzt bereits deutlich über 30%.

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, ein solches Verbot auch in der Stadt Bern umzusetzen. Insbesondere sollte es auch ein Anliegen sein, beste-hende Raucherzonen in Schulhäusern aufzuheben, Schulhäuser und Schulareale sollen gene-rell als rauchfreie Zonen deklariert werden.

Bern, 13. Mai 2004

Postulat Dieter Beyeler, Lydia Riesen (SD)

Interpellation Catherine Weber, Nathalie Imboden (GB): Lehrstellen-Notstand auch 2004: Was kann die Stadt Bern tun?

Im Postulatsbericht auf unser dringliches Postulat vom 20. März 2003 (Antwort des Gemein-derates vom 28. Mai 2003, im Stadtrat überwiesen am 19. Juni 2003) erklärte sich der Ge-meinderat bereit, auch für 2004 Massnahmen für die zusätzliche Schaffung von Lehrstellen zu ergreifen.

Laut Artikel im „Bund“ vom 8. Mai 2004 wird sich die Situation in den kommenden Jahren noch verschärfen, sodass der Schaffung von zusätzlichen Lehrstellen, Überbrückungspraktika u.a.m. nach wie vor hohe Priorität zukommen muss. Sowohl der Kanton als auch die Wirt-schaft haben dies offensichtlich erkannt, die städtische Verwaltung als vielfältige Arbeitgebe-rin ist aber ebenso erneut gefordert.

Gestützt auf den oben erwähnten Postulatsbericht und auf die aktuelle Situation fragen wir daher den Gemeinderat:

1. Wie viele Lehrstellen insgesamt (neue ab 2004 und bereits früher begonnene) kann die Stadt ab August 2004 anbieten und in welchen Bereichen?
2. Wie viele Lehrstellen insgesamt (neue ab 2004 und bereits früher begonnene) bieten die von der Stadt subventionierten Betriebe an und in welchen Bereichen? Und: sind allenfalls zusätzliche Lehrstellen, Praktikumbstellen oder Schnupperlehrwochen möglich?
3. Wie kann das städtische Wirtschaftsamt diesbezüglich vermehrt und nachhaltiger tätig werden? Gibt es diesbezüglich konkret definierte Aufgaben und Ziele?
4. Was haben die im Postulatsbericht erwähnten Interventionen der städtischen Lehrlingsbe-auftragten bei den kantonalen Behörden erreicht?
5. Ist ein weiterer Ausbau der Angebote des BWB für 2004 geplant, wenn Nein, weshalb nicht, wenn Ja, in welchem Rahmen und in welchen Bereichen?
6. Bestehen Kontakte mit den lokalen Wirtschaftskreisen und welche Resultate sind bereits zu vermelden? Ist die Stadt im kantonalen Projekt mit den Wirtschaftsverbänden „Ge-meinsam für mehr Lehrstellen“ involviert?

Bern, 13. Mai 2004

Motion Catherine Weber, Natalie Imboden (GB), Martina Dvoracek, Annemarie Sancar-Flückiger

Schluss der Sitzung: 19.55 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Margrit Stucki-Mäder*

Die Protokollführerin: *Anna Tschannen*