



Stadtratssitzung

Donnerstag, 30. Juni 2005, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 14 vom 19. Mai 2005, Nr. 15 vom 26. Mai 2005)	---
2. Dringliche Motion Simon Röthlisberger (JA!): Studie über Kulturraum PROGR (PRD: Tschäppät)	05.000189
3. Schlachthof (Stauffacherstrasse 80-98): Kredit und Abgabe von Land im Baurecht (Abstimmungsbotschaft) (FSU: Wyss/FPI: Wasserfallen)	05.000088
4. Ersatzanschaffung eines Lastwagens mit Kran und Greifer; Kredit (PVS: Imhof/TVS: Rytz)	05.000086
5. Motion Natalie Imboden (GB): Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen in der Stadt Bern (TVS: Rytz)	04.000452
6. Motion Fraktion SP/JUSO (Margrit Stucki-Mäder, SP) vom 22. August 2002: Das Gäbelbachtal als städtisches Erholungsgebiet sichern und aufwerten (Punkte 1 + 4); Fristverlängerung (TVS: Rytz)	02.000348
7. Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger/Rolf Schuler, SP): Wohnen im Kleefeld am Stadtbach (TVS: Rytz)	04.000155
8. Motion Fraktion FDP (Mario Imhof): Begegnungszonen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (TVS: Rytz)	04.000460
9. Interpellation Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter): Velofreie Fussgänger-zonen (TVS: Rytz)	04.000395
10. Postulat Simon Röthlisberger (JA!): Offroader-Boom stoppen! (TVS: Rytz)	04.000467

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 20	1049
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	1051
1 Protokollgenehmigung.....	1052
2 Dringliche Motion Simon Röthlisberger (JA!): Studie über Kulturraum PROGR.....	1052
3 Schlachthof (Stauffacherstrasse 80-98): Kredit und Abgabe von Land im Baurecht (Abstimmungsbotschaft).....	1058
4 Ersatzanschaffung eines Lastwagens mit Kran und Greifer; Kredit	1064
5 Motion Natalie Imboden (GB): Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen in der Stadt Bern	1065

6	Motion Fraktion SP/JUSO (Margrit Stucki-Mäder, SP): vom 22. August 2002: Das Gäbelbachtal als städtisches Erholungsgebiet sichern und aufwerten (Punkte 1 + 4); Fristverlängerung.....	1071
	Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 21.55 Uhr	1072
7	Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger/Rolf Schuler, SP): Wohnen im Kleefeld am Stadtbach	1073
8	Motion Fraktion FDP (Mario Imhof): Begegnungszonen im Bereich des öffentlichen Verkehrs.....	1078
9	Interpellation Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter): Velofreie Fussgängerzonen.....	1082
10	Postulat Simon Röthlisberger (JA!): Offroader-Boom stoppen!	1084

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzender

Präsident Philippe Müller

Anwesend

Hans Peter Aeberhard
 Michael Aebersold
 Raymond Anliker
 Carolina Aragón
 Gabriela Bader-Rohner
 Giovanna Battagliero
 Christof Berger
 Peter Bernasconi
 Dieter Beyeler
 Margrith Beyeler-Graf
 Markus Blatter
 Sibylle Burger-Bono
 Conradin Conzetti
 Dolores Dana
 Myriam Duc
 Martina Dvoracek
 Andreas Flückiger
 Urs Frieden
 Verena Furrer-Lehmann
 Karin Gasser
 Simon Glauser
 Thomas Göttin

Beat Gubser
 Ueli Haudenschild
 Erich J. Hess
 Beni Hirt
 Stephan Hügli-Schaad
 Natalie Imboden
 Mario Imhof
 Ueli Jaisli
 Daniele Jenni
 Stefan Jordi
 Sarah Kämpf
 Daniel Kast
 Rudolf Keller
 Peter Künzler
 Claudia Kuster
 Annette Lehmann
 Daniel Lerch
 Liselotte Lüscher
 Corinne Mathieu
 Patrizia Mordini
 Erik Mozsa
 Christoph Müller

Reto Nause
 Nadia Omar
 Simon Röthlisberger
 Erich Ryter
 Hasim Sancar
 Franziska Schnyder
 Beat Schori
 Rolf Schuler
 Miriam Schwarz
 Ernst Stauffer
 Barbara Streit-Stettler
 Ueli Stückelberger
 Béatrice Stucki
 Margrit Thomet
 Gisela Vollmer
 Christian Wasserfallen
 Catherine Weber
 Anne Wegmüller
 Thomas Weil
 Sandra Wyss
 Maya Widmer
 Andreas Zysset

Entschuldigt

Rania Bahnan Buechi
 Thomas Balmer
 Peter Bühler
 Anna Coninx
 Karin Feuz-Ramseyer

Rudolf Friedli
 Jacqueline Gafner Wasem
 Andreas Krummen
 Anna Magdalena Linder

Lydia Riesen-Welz
 Heinz Rub
 Martin Trachsel
 Beat Zobrist

Vertretung Gemeinderat

Alexander Tschäppät PRD

Regula Rytz TVS

Kurt Wasserfallen FPI

Entschuldigt

Barbara Hayoz SUE

Edith Olibet BSS

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

1 Protokollgenehmigung

Das Protokoll Nr. 14 vom 19. Mai 2005 wird mit folgenden Änderungen genehmigt: Votum Ernst Stauffer (ARP), Traktandum 3, S. 706, die Aussage des zweiten Absatzes muss wie folgt korrigiert werden: **Eigentlich heisst es: Wie der Vater so der Sohn. Doch diese Aussage trifft im diesem Fall nicht zu. Der Vater des Motionärs war im jungen Bern als sehr sozial denkender Stadtrat und Arzt bekannt. Der Motionär und Sohn ist Mitglied der Volkspartei und will nun die Ombudsstelle abschaffen. Anscheinend ist der Sohn nicht so sozial.**

Votum Gabriela Bader (GFL), Traktandum 6, S. 718, fünfte Zeile: **75'000m³**.

Das Protokoll Nr. 15 vom 26. Mai 2005 wird mit folgenden Änderungen genehmigt: Votum Beat Gubser (EVP), Traktandum 11, S. 811, zweiter Absatz: **Verdrehung** der Schöpfungsordnung...

Letzter Satz des Votums fehlt: ...möglich ist. **Dies würde ein solides Fundament für eine echte Identität und ein erfüllendes Sexualleben legen und den Jugendlichen viele Probleme in ihrem Leben ersparen.**

Der Rat bedankt sich bei den Protokollführenden.

2 Dringliche Motion Simon Röthlisberger (JA!): Studie über Kulturraum PROGR

Geschäftsnummer 05.000189 / 05/103

Das im PROGR entstandene Zentrum für Kulturproduktion hat innerhalb kürzester Zeit einen hohen Bekanntheitsgrad und Anerkennung weit über die Stadtgrenzen hinaus erlangt. Ganz offensichtlich ist es etwas Einzigartiges, dass zentral, in einem einzigen Haus vereint, Kulturschaffenden Raum für ihre Arbeit bereitgestellt wird.

Am 25. November 2004 hat die Junge Alternative JA! bereits einen Vorstoss eingereicht, der Alternativlösungen für die Kulturräume fordert, sollte die Abteilung für Gegenwartskunst im heutigen PROGR eingerichtet werden. Die Abteilung für Gegenwartskunst ist inzwischen kein Thema mehr, aber es herrscht Einigkeit darüber, dass über die zukünftige Nutzung des PROGRs diskutiert werden muss. Uneinigkeit und Unklarheit ist hingegen auszumachen, wenn es um die Frage geht, ob und wie viel Raum für Kulturproduktion (Ateliers und Ausstellungsraum) die Stadt Bern erhalten und neu schaffen soll.

Als wesentliche Grundlage – für die Entscheidungsfindung, was mit dem PROGR und dem heute darin untergebrachten Zentrum für Kulturproduktion geschehen soll und wie eine allfällige Alternativlösung an einem andern Standort aussehen kann – wird der Gemeinderat aufgefordert: Eine Studie bei unabhängigen Expertinnen und Experten in Auftrag zu geben, die die Bedeutung des PROGRs als Zentrum für Kulturproduktion analysieren und gleichzeitig aufzeigen, in welchem Ausmass kulturell nicht-kommerzielle Räumlichkeiten (Schwerpunkt günstige Ateliers und Ausstellungsmöglichkeiten) in der Stadt Bern gefragt sind. Soweit der Gegenstand der Motion im Bereich der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Begründung der Dringlichkeit:

Die hängigen parlamentarischen Vorstösse zum PROGR werden in den kommenden Monaten vom Stadtrat behandelt. Es macht Sinn, alle Vorstösse zusammen als Paket zu behandeln.

Zudem wurde von der Stadt eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die Szenarien für die weitere Nutzung des PROGR ausarbeiten soll. Die Resultate der geforderten Studie werden Auswirkungen auf die Empfehlungen dieser Arbeitsgruppe haben.

Bern, 28. April 2005

Stadtpräsident Alexander Tschäppät beantwortet die Dringliche Motion im Namen des Gemeinderats wie folgt: Tatsächlich hat das Zentrum für Kulturproduktion PROGR in sehr kurzer Zeit weit über Bern hinaus Bekanntheit und Anerkennung als innovative Massnahme der Kulturförderung erlangt. Dazu haben die beteiligten Kulturschaffenden ebenso beigetragen wie die federführenden städtischen Dienststellen (Liegenschaftsverwaltung und Abteilung Kulturelles). Offenkundig hat sich der Entscheid zu Gunsten dieser Zwischennutzung bewährt.

In der heutigen Form bleibt das Zentrum für Kulturproduktion befristet. Der Gemeinderat hat den Auftrag erteilt, für eine definitive Nutzung der Liegenschaft alle möglichen Optionen abzuklären. Die Arbeit ist im Gang. Erste Entscheidungen sollen vor Ende 2005 getroffen werden können.

Die Motion verlangt etwas Selbstverständliches oder etwas Unmögliches. Dass in Bern Bedarf an günstigen Räumlichkeiten für kulturelles Schaffen in beträchtlichem Umfang besteht, ist seit langem bekannt. Dies war einer der Gründe, weshalb die Zwischennutzung im dargelegten Sinn beschlossen worden ist. Für eine Analyse der Bedeutung des PROGR ist es aus Sicht des Gemeinderats nach noch nicht einmal 12 Monaten Betriebszeit zu früh. Zudem erscheint es praktisch unmöglich, den Bedarf an nicht-kommerziellen Räumlichkeiten objektiv zu erfassen – er ist je nach Kostengünstigkeit und nach Anforderung an die Kulturschaffenden, denen er zur Verfügung gestellt werden soll, tendenziell unbegrenzt. Entsprechend ist schwer vorstellbar, dass eine Analyse im Sinne der Motion die Entscheidungsgrundlage für die künftige Nutzung des Gebäudes massgeblich verbessern könnte. Sie würde jedoch Kosten verursachen und Zeit beanspruchen.

Der Gemeinderat sieht aus den dargelegten Gründen keine Notwendigkeit für eine Analyse im geforderten Sinn. Er wird die dem Vorstoss zugrunde liegende Frage jedoch bei der Entscheidungsfindung für die künftige Nutzung sorgfältig prüfen. Und er ist – wie in der Antwort auf das Postulat „Kulturraum schaffen – Ersatz für PROGR“ – ausgeführt, bereit, allfälligen Ersatzbedarf für den PROGR rechtzeitig zu prüfen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 29. Juni 2005

Motionär *Simon Röthlisberger* (JA!): Der PROGR hat innert kurzer Zeit einen extrem hohen Bekanntheitsgrad erlangt. Die Café Bar Turnhalle, der Ausstellungsraum, die Aula und die Ateliers werden sehr rege genutzt. In der Stadt Bern besteht ein grosses Bedürfnis nach günstigem, nicht kommerziellem Kulturraum. Auch der Gemeinderat ist dieser Ansicht.

Der Vorstoss will, dass das Projekt PROGR sorgfältig ausgewertet wird. Es geht nicht darum, sich heute Abend für oder gegen den PROGR auszusprechen. Der grosse Bekanntheitsgrad des Kultur- und Begegnungszentrums sowie der grosse Bedarf nach nicht kommerziellem Kulturraum stehen im Mittelpunkt des Vorstosses. Die Ausstellungsräume oder die Café Bar Turnhalle stellen ein Bindeglied zwischen der Welt der Kulturschaffenden und der der Kulturinteressierten dar. Pikant ist die Aussage, dass das Bedürfnis nach günstigem Kulturraum unermesslich gross sei. Diese Aussage zeigt eine gewisse Konzeptionslosigkeit der Stadt in

diesem Bereich. Zudem kann man sich fragen, ob der Gemeinderat die zeitgenössischen Kulturschaffenden gleich ernst nimmt wie die alten, grossen Meister Berns, die neuerdings sehr viel Aufmerksamkeit erhalten. Der Entscheid über die Zukunft des PROGRs ist ein politischer und um einen adäquaten Entscheid fällen zu können, müssen die nötigen Grundlagen vorhanden sein. Doch der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die von uns geforderte Studie zu teuer sei. Offensichtlich besteht kein Interesse an einer unabhängigen Abklärung. Dabei wird mit einem externen Expertenbericht die nötige Objektivierung der Situation erreicht. Die Sichtweise der Expertinnen und Experten bezüglich der städtischen Finanzen und anderen politischen Interessen ist distanziert und unabhängig.

Kultur braucht Raum und wer Kultur ermöglichen will, der muss den nötigen Raum zur Verfügung stellen. Obwohl die Zukunft des PROGRs unsicher ist, ist das Kulturzentrum für viele bereits zu einem festen Bestandteil Berns geworden. Ich wandle die Motion in ein Postulat um und bitte den Rat, dieses zu überweisen.

Fraktionserklärungen

Christoph Müller (FDP) für die FDP-Fraktion: Kultur spielt eine immer wichtigere Rolle im Städtemarketing. Im PROGR sind viele nennens- und aner kennenswerte Projekte verwirklicht worden. Doch obwohl unsere Fraktion Kultur sehr schätzt und ihren grossen Wert anerkennt, lehnen wir den Vorstoss sowohl als Motion als auch als Postulat ab.

Das Projekt PROGR ist im Rahmen des Konzepts „Gegenwart“ auf Grund einer Privatinitiative entstanden. Eine Vielzahl von vorwiegend privat finanzierten, zeitgenössischen Kulturprojekten hätten im PROGR verwirklicht werden sollen. Doch das ursprüngliche Konzept wurde aufgegeben. Nun wird ein zum Kunstmuseum gehörender Trakt für zeitgenössische Kunst erstellt. Die Verhandlungen zwischen den städtischen Instanzen und dem Sponsor Hansjörg Wyss sind zu einem erfolgreichen Abschluss gekommen. Das ist grundsätzlich sehr erfreulich, doch es ist davon auszugehen, dass auch dieses Projekt versteckte finanzielle Risiken aufweist. Zudem möchte ich an die bestehenden finanziellen Belastungen durch die Dampfzentrale, das Paul-Klee-Zentrum etc. erinnern. Die Wirtschaftsprognosen, und damit verbunden die Steuererträge sowie die Stadtfinanzen, sind alles andere als rosig. Solange die bestehenden Hypothesen nicht konsolidiert sind und sich die Finanzlage nicht verbessert hat, kann sich die Stadt keine neuen Abenteuer leisten. Die Hilfe der Stadt war zur Überbrückung bis zur Realisierung des Konzepts „Gegenwart“ geplant. Wie vorab erwähnt, das Projekt „Gegenwart“ existiert nicht mehr und die Stadt muss nun das Beste aus der Situation machen. Da bereits Abklärungen bezüglich eines Kulturkonzepts generell und zum PROGR im Speziellen am Laufen sind, braucht es keine weiteren Massnahmen.

Stefan Jordi (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Vor rund einem Jahr hat die Stadt die Zwischenutzung des Progymnasiums ermöglicht. Viele Künstlerinnen und Künstler haben die Gelegenheit ergriffen und ein Kulturzentrum geschaffen, das den Namen Kultur auch wirklich verdient. Hinter dem Projekt steckt sehr viel Eigeninitiative und ein grosses Engagement der Künstlerinnen und Künstler. Wir begrüssen es, dass der Gemeinderat in den Legislaturrichtlinien bereits eine wichtige Entscheidung vorweggenommen hat. Das Zentrum für Kulturproduktion wird nicht bis Mitte 2006, sondern bis zur Sanierung des Gebäudes weitergeführt. In seiner Antwort weist der Gemeinderat darauf hin, dass Abklärungen über eine mögliche zukünftige Nutzung am Laufen sind.

Die von den Motionärinnen und Motionären geforderte Studie verlangt zwei Sachen: Sie soll die Bedeutung des PROGRs als Zentrum für Kulturproduktion analysieren und gleichzeitig aufzeigen, in welchem Ausmass kulturell nicht-kommerzielle Räumlichkeiten in der Stadt Bern gefragt sind. Für die erste Forderung ist keine umfassende Studie nötig, da man knapp ein

Jahr nach der Eröffnung die grosse Bedeutung des Zentrums bereits erahnen kann. Das Zentrum hat sich in der Berner Kulturlandschaft etabliert und sich einen Namen geschaffen. Die zweite Frage ist wesentlich interessanter. Die SP/JUSO-Fraktion wird v.a. auf Grund dieses Punktes die in ein Postulat umgewandelte Motion unterstützen. Die Aussage des Gemeinderats, der Bedarf an nicht kommerziellem Kulturraum sei quasi unbegrenzt, ist eine Floskel. Die effektive Nachfrage nach Räumlichkeiten ist zu überprüfen, denn zeitgenössisches Kulturschaffen muss unterstützt werden. Wir freuen uns, dass der Gemeinderat die Bedürfnisse anscheinend bereits kennt. Das wird es ihm erleichtern, einen umfassenden Postulatsbericht – evtl. basierend auf einer von externen Expertinnen und Experten erstellten Studie – der Öffentlichkeit vorzulegen. Wir denken, dass die optimalste Lösung eine Mischnutzung des Gebäudes wäre. Ein Teil der Räume ist kommerziell zu betreiben, so dass die Sanierungskosten für das Gebäude in einem verantwortbaren Rahmen bleiben. Doch die verbleibenden Räumlichkeiten sollen wie bis anhin den Kulturschaffenden zur Verfügung gestellt werden.

Verena Furrer-Lehmann (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Als erstes gratuliere ich dem Gemeinderat für seine Idee, während der Zwischennutzungsphase ein Kulturzentrum einzurichten. Diese Idee stammt von ihm und nicht etwa von den Kunstschaffenden selbst. Erwähnenswert ist auch, dass die Verwaltung unbürokratisch, flexibel und schnell reagierte und so das Projekt ermöglichte. Doch auch die Künstlerinnen und Künstler haben sehr viel investiert. Das Projekt ist einmalig, neu, spontan aber auch zeitlich befristet. Es hat unter den Kulturschaffenden Kreativität, Aktivität, Spontanität, Zusammengehörigkeitsgefühl und Synergien ausgelöst. Und der Bevölkerung ist bewusst geworden, dass Bern über junge, talentierte und aktive Künstlerinnen und Künstler verfügt.

Die Motion will, dass externe Expertinnen oder Experten eine Studie über etwas schon Bekanntes erstellen. Es ist offensichtlich, dass das Bedürfnis nach einem solchen Zentrum besteht und es ist klar, dass der Bedarf nach günstigen Räumen vorhanden ist. Doch wäre das Projekt nicht befristet, sondern institutionalisiert, dann verlöre es wahrscheinlich viel von seinem Reiz. Die aktuelle Situation verlangt eine politische Entscheidung und nicht eine externe Studie. Welche Bedeutung hat die Gegenwartskunst? Welcher Teil dieser Kulturszene muss gefördert und durch öffentliche Mittel unterstützt werden? Events, Fun- und Unterhaltungsveranstaltungen sind Teil dieser Szene. Diese Veranstaltungen müssen aber nicht speziell gefördert und subventioniert werden. Wie vorab erwähnt, die Gegenwartskultur bildet eine aktive Szene. Seit kurzem ist bekannt, dass das Kunstmuseum einen der zeitgenössischen Kunst dienenden Neubau erhält. Dieser soll Atelierräume zur Verfügung stellen und man plant „Artists in Residence“ anzusiedeln. Zudem zeigen auch die Kunsthalle und das Zentrum Paul Klee zeitgenössische Kunst und Kultur.

Da der Gemeinderat im Rahmen eines SP-Vorstosses einen eingehenden Prüfungsbericht erstellen wird, lehnen wir sowohl die Motion als auch das Postulat ab. Ausserdem ist es bedauerlich, dass mit der heutigen Diskussion bereits ein Teil der Gesamtdebatte vorweg genommen wird. Denn die Leitlinien des Gemeinderats bezüglich der Zukunft des PROGRs sind in Vorbereitung und der Kanton ist dabei, ein Kulturkonzept zu erstellen. Wir werden also die Möglichkeit haben, in einem grösseren Rahmen über Kultur generell und den PROGR im Speziellen zu debattieren. Zudem werden zur Zeit die Nachfolgeregelungen für die RKK-Kulturverträge ausgehandelt.

Margrit Thomet (SVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Unsere Fraktion hat am 20. Januar 2005 eine Interpellation eingereicht. Wir fordern eine klare Strategie bezüglich der zukünftigen Nutzung des PROGRs. Die Stadt braucht eine wirtschaftliche und finanziell tragbare Lösung. Das Kulturbudget mit den Leistungsverträgen und die zahlreichen durch den Gemeinderat gewährten direkten Zuschüsse reizen die finanziellen Möglichkeiten der Stadt im Kulturbereich total

aus. Die vorliegende Motionsforderung verlangt, dass eine durch unabhängige Expertinnen und Experten erstellte Studie die Bedeutung des PROGRs als Kulturzentrum analysiert und die Nachfrage nach nicht kommerziellen Räumlichkeiten herausarbeitet. Mit grösster Sicherheit werden die Beauftragten, die selber im Kulturbereich tätig sind, zum Schluss kommen, dass die heutige Nutzung des PROGRs einem grossen Bedürfnis entspreche und der PROGR in seiner jetzigen Form für die Stadt sehr wichtig sei. Doch es ist bestimmt nicht Aufgabe der Stadt, allen Kulturschaffenden günstige Räume zur Verfügung zu stellen. Ausserdem stimmen wir der Aussage des Gemeinderats, man könnte unendlich viele Räumlichkeiten bereitstellen und die Nachfrage wäre nie gesättigt, zu. Folglich ist die Studie unnötig, zudem ist das Ergebnis voraussehbar und nicht neutral. Der Gemeinderat muss zu seiner Aussage stehen, die er zur kulturellen Nutzung des PROGRs gemacht hat. Er hat deutlich festgehalten, dass die Nutzung vorübergehend sei. Das Projekt sei wegen den anstehenden Sanierungskosten von gut 20 Mio. Franken längerfristig nicht tragbar. Es ist immer dasselbe, reicht man der alternativen Kunstszene den kleinen Finger, so will sie die ganze Hand. Ich erinnere daran, dass in der Stadt bereits zahlreiche Institutionen für zeitgenössische Kunst existieren. Zudem verlangen der hohe Gebäudewert und der hohe Landpreis eine gewerbliche Nutzung, vielleicht gemischt mit einem gewissen Anteil an Wohnnutzung. Nur so kann die bevorstehende Sanierung und der anschliessende Unterhalt sichergestellt und finanziert werden. Wir lehnen sowohl die Motion als auch ein Postulat ab.

Einzelvoten

Christof Berger (SP): Ursprünglich wollte das Kunstmuseum eine Abteilung für Gegenwartskunst im PROGR einrichten. Basierend auf dieser Grundidee ist aus dem Ort ein Zentrum für Kultur- und Kunstproduktion entstanden. Nun wird aber das Projekt anders umgesetzt und der PROGR resp. die Zwischennutzung steht plötzlich konzeptionslos da. Die Idee, gelebte Kultur und Kunstproduktion unter einem Dach im Rahmen eines musealen Konzepts zu vereinen, finde ich nach wie vor zukunftssträchtig. Ein Teil dieser Idee hätte mit dem alten Projekt garantiert umgesetzt werden können. Da kein umfassendes Kulturkonzept vorliegt, droht diese Verbindung mit der neuen Lösung, einem Anbau am Aarehang, verloren zu gehen.

Mit der Setzung der neuen Legislaturziele spricht sich der Gemeinderat für die Kultur aus. Ein Kulturkonzept beinhaltet jedoch mehr, als die blosser Auflistung von Zutaten. Will Bern eine Kulturstadt sein, dann muss das für die Ankommenden bereits am Bahnhof spürbar sein. Die verschiedenen Institutionen dürfen nicht in den eigenen vier Wänden verharren, sie müssen ihre Kunst und Kultur sichtbar machen und auf die Strasse gehen. Ob das Zentrum für Kulturproduktion langfristig im PROGR einquartiert bleibt oder ob eine andere Lösung gefunden wird, ist sekundär. Nicht alle bedeutenden Institutionen und Einrichtungen müssen auf der Aarehalbinsel zu finden sein. Eine ausschliesslich auf das Zentrum ausgerichtete Stadtplanung ist falsch.

Wichtig ist, dass ein realisierbares Gesamtkonzept erarbeitet wird. Es kann nicht angehen, dass aus finanziellen Gründen immer wieder Teilprojekte gestrichen werden. Die gelebte Kulturproduktion muss das konservierende Element ergänzen, nur so entsteht ein Mix, welcher das Label „Kulturstadt“ verdient. Es ist nicht die Meinung, dass die Stadt immer mehr Mittel in die Kultur investiert, denn ihre finanziellen Ressourcen sind beschränkt. Zudem kann Bern nicht wie Basel auf die Unterstützung zahlreicher Mäzene zurückgreifen. Deshalb ist es wichtig, dass das vorhandene Geld sinnvoll eingesetzt wird, so dass ein Teil davon wieder in die Stadtkasse zurückfliesst. Es gilt zu bedenken, dass ein in ein bestimmtes Projekt investierter Franken seine Früchte nicht unbedingt am gleichen Ort abwerfen muss.

Es ist sinnvoll, heute über den PROGR zu diskutieren, denn sein Konzept ist zu einem unverzichtbaren Teil des Berner Gesamtkulturkonzepts geworden. Es darf auf keinen Fall gesche-

hen, dass nach Ablauf der Zwischennutzung das Konzept vergessen geht und das Projekt abgebrochen wird. Dadurch kämen auch die restlichen Kulturinstitutionen zu schaden.

Daniel Kast (CVP): Das Schaffen von Arbeitsplätzen hat für die CVP Priorität. Der PROGR ist ideal gelegen. Wir fordern die Vermietung oder den Verkauf an Private. Damit die Stadt Räumlichkeiten für nicht-kommerzielle, zeitgenössische Kultur anbieten kann, haben wir den Umbau der Reithalle unterstützt. Damit die Reithalle ihre Funktion wahrzunehmen kann, sollten die Verantwortlichen darauf achten, dass ihre Räumlichkeiten weniger von dubiosen, politischen Aktivisten benutzt werden. Zum Glück ist man dabei, diese Misszustände zu beheben. Eine gemischte Nutzung des PROGRs, in den unteren Etagen Kultur und in den oberen Stöcken Büros, können wir uns durchaus vorstellen. Wir sehen in dieser Möglichkeit eine interessante Kombination, die auch abends Leben in die Gebäude bringt. Wichtig ist, dass die Nutzung kostenneutral ist. Jedes Jahr wird in Bern eine neue Kulturinstitution aus dem Boden gestampft, die von der Stadt unterstützt wird, obwohl die Stadt sich das nicht leisten kann. Wir lehnen die in ein Postulat umgewandelte Motion ab.

Daniele Jenni (GBP): Es gibt bekanntlich einen Unterschied zwischen einer Erkenntnis haben und nach dieser zu handeln. Ich hätte es begrüsst, wenn der Vorstoss nicht umgewandelt worden wäre. Ich denke, dass eine Studie dem Gemeinderat die nötigen Informationen für eine gute Entscheidung liefern würde. Der Bedarf an nicht kommerziellen Räumlichkeiten ist gross und die Stadt sollte diesem Bedürfnis entsprechen und deshalb müsste der PROGR auch in Zukunft als Kulturzentrum genutzt werden können. Doch der Gemeinderat möchte lieber nicht zu viele Abklärungen treffen und über die zukünftige Nutzung keine Auskunft geben. Ich habe das Gefühl, dass der Gemeinderat den PROGR in ein profitables Objekt umwandeln will. Einmal mehr sollen die guten Steuerzahlerinnen und Steuerzahler durch den Bau von Wohnungen und Büros angelockt werden. Doch Büros tragen nicht zur Belebung der Stadt bei. Zudem bin ich sicher, dass viele Bürgerinnen und Bürger mit der Verdrängung des Kulturzentrums PROGR nicht einverstanden wären. Sie wollen keine neuen, teuren, unbelebten Orte. Die Beibehaltung einer ähnlichen Nutzung ist ein Bedürfnis und eine Studie könnte den Gemeinderat davon überzeugen, im gleichen Sinne wie jetzt weiter zu fahren. Es kann nicht angehen, dass der Wunsch nach einer lebendigen Stadt einmal mehr im Keim erstickt wird. Ich stimme dem Postulat zu.

Stadtpräsident *Alexander Tschäppät*: Das Konzept der Zwischennutzung wird an verschiedenen Orten der Stadt angewendet und ist Resultat eines gesunden Kulturverständnisses des Gemeinderats und keine Folge einer Initiative von Kulturschaffenden. Es ist falsch zu glauben, dass aktuelle und spannenden Zwischennutzungen auch in 20 oder 30 Jahren noch gleich interessant sind. Bleibt immer alles beim Alten, dann führt das zu einer unproduktiven Trägheit der Szene oder des Lebens allgemein. Eine zeitliche Beschränkung kann kreativitätsfördernd sein und zu einer Belebung von festgefahrenen Situationen führen. Der Gemeinderat hat immer betont, dass die jetzige Nutzung des PROGRs eine Zwischenlösung sei. Ob die Aula, das Café, der Hof oder andere Räumlichkeiten weiterhin der kulturellen Nutzung zur Verfügung stehen werden, hat der Gemeinderat immer offen gelassen.

Die Stadt kann nicht nur Wünsche und Forderungen entgegen nehmen, sie muss sie auch finanzieren können. Deshalb ist es nicht angebracht, abschätzig über gute Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zu sprechen. Nur Dank den Steuereinnahmen können Projekte wie der PROGR überhaupt realisiert werden. Der Gemeinderat wird auch in Zukunft dafür sorgen, dass günstige Räumlichkeiten für kulturelle Events zur Verfügung stehen werden. Zudem wird er sich auch weiterhin für Zwischennutzungen einsetzen. Doch werden Zwischennutzungen immer in feste Projekte umgewandelt, dann wird sich schnell niemand mehr für diese zeitlich

beschränkten Lösungen einsetzen. Da der Gemeinderat kulturpolitisch klare Vorstellungen hat, empfiehlt er dem Rat, das Postulat abzulehnen. Wird das Postulat überwiesen, dann wird es zusammen mit den ebenfalls zu diesem Thema eingereichten Vorstössen behandelt werden.

Simon Röthlisberger (JA!): Die GFL/EVP-Fraktion und der Gemeinderat betonen, dass der Reiz des PROGRs durch die zeitliche Beschränkung entstehe. Das Projekt kann mit der Roten Fabrik in Zürich oder mit der Kaserne in Basel verglichen werden. Diese Gebäude mögen eine andere Vorgeschichte haben, aber ihre Nutzung ist ähnlich. Beide Kulturprojekte haben schon über mehrere Jahre hinweg Bestand.

Beschluss

Die in ein Postulat umgewandelte Motion wird vom Rat mit 30 : 28 Stimmen bei 2 Enthaltungen erheblich erklärt.

3 Schlachthof (Stauffacherstrasse 80-98): Kredit und Abgabe von Land im Baurecht (Abstimmungsbotschaft)

Geschäftsnummer 05.000088 / 05/063

Gemeinderatsantrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage betreffend Schlachthof (Stauffacherstrasse 80-98), Abgabe von Land im Baurecht.
- II. Den Stimmberechtigten wird der folgende Antrag zum Beschluss unterbreitet:
 1. Die Stadt Bern stimmt der Abgabe des Grundstücks Bern Grundbuchblatt Nr. 852 (Kreis V) im Baurecht zu.
 2. Die Stadt Bern bewilligt einen Kredit von 20,8 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung des Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik (Aufwendungen gemäss Infrastrukturvertrag vom 17.7.2002, Kredit für Abbruch und Altlastenentsorgung, Zins- und Vermarktungskosten).
 3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt und ermächtigt, die einzelnen Baurechtsverträge abzuschliessen.
- III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Antrag Kommission FSU: S. 7, Abstimmungsbotschaft unter Anlagekosten der Stadt Bern:
Ergänzung: ^{neu} **Diese Kosten sind von der Stadt Bern getragen.**

Antrag Kommission FSU: S. 7, Abstimmungsbotschaft unter Möglicher Verkehrswert der Parzellen:

Zweitletzter Satz streichen.

Letzter Satz: ^{neu} **Auf der Grundlage (...) der zukünftigen Nutzung (Verkehrswert) wird bei der Abgabe der einzelnen Baufelder im Baurecht an Investorinnen und Investoren der Baurechtszins zu berechnen sein.**

Für die Kommission FSU *Sandra Wyss (FDP)*: Die Kommission hat das Geschäft und den Änderungsvorschlag der Abstimmungsbotschaft einstimmig gutgeheissen. Wir debattieren heute über einen Kredit in der Höhe von 20,8 Mio. Franken und über die Anträge zur Abstimmungsbotschaft. Ich bitte den Rat, dem Geschäft zuzustimmen, so dass mit dem Projekt zügig

weitergefahren werden kann. Es ist geplant, das Schlachthof-Areal an der Stauffacherstrasse 80-98 im Jahr 2006 im Baurecht abzugeben. Für die einzelnen Parzellen liegen bereits verschiedene Nutzungsstudien vor. Durch die Abgabe im Baurecht bleibt die Stadt Bern Grundeigentümerin. Der Mietvertrag mit dem Schlachthaus läuft per am 31. Dezember 2005 definitiv aus.

Rechtliche Grundlagen: Im Februar 2003 hat das Volk den Nutzungszonen- und Bauklasseplan ESP Bern-Wankdorf und die Überbauungsordnung angenommen und bei der Abstimmung im November 2003 wurde die Übertragung des Areals vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen gutgeheissen. Zum Kredit: 2,8 Mio. Franken dienen der Ablösung einer Gewerbebeschränkung zugunsten der Burgergemeinde. Bis anhin konnte das Areal nur als Schlachthof genutzt werden. 3,1 Mio. Franken sind für Strassenbeiträge vorgesehen und die Mehrwertabschöpfung beläuft sich 6,3 Mio. Franken. Da man noch nicht genau sagen kann, wie hoch der Anteil an Dienstleistungs- bzw. Gewerbenutzung sein wird, handelt es sich bei den genannten 6,3 Mio. Franken um einen Maximalbetrag. Zudem gilt, dass, wenn auf einer Fläche anstelle einer Gewerbe- neu eine Dienstleistungsnutzung vorgesehen ist, der Stadt 50 Franken pro m² entrichtet werden müssen. Für den Abbruch bestehender Bauten sowie der Entsorgung von Altlasten sind 4,6 Mio. Franken budgetiert und für die Vermarktung, Parzellierung und Verzinsung des Geländes sind 4 Mio. Franken vorgesehen.

Zu den Anträgen: In der Abstimmungsbotschaft wird auf Seite 7 ein inkorrektter Zusammenhang zwischen der Anlagebuchhaltung der Stadt und dem Verkehrswert der Parzellen geschaffen. Der Baurechtszins wird auf dem zukünftigen Wert basieren und nicht auf dem jetzigen. Der Wert des Grundstücks hängt von der zukünftigen Nutzung ab. Der aktuelle Verkehrswert ist zweifelsohne viel höher als der in der Buchhaltung aufgeführte.

Mit der Umnutzung des Areals entsteht eine zusammenhängende Fläche von rund 60'000m². Die geplante Abgabe der Baufelder im Baurecht ermöglicht die Erstellung von ca. 85'000m² Bruttogeschossfläche, die in erster Linie für Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe vorgesehen ist. Das Projekt schafft Arbeitsplätze und holt neue gute Steuerzahlerinnen und -zahler nach Bern. Die bereits bestehende rechtsgültige Überbauungsordnung wird die Suche nach Investorinnen und Investoren vereinfachen. Die Kommission bittet den Rat, dem Geschäft zuzustimmen. Die FDP-Fraktion schliesst sich der Meinung der Kommission an.

Fraktionserklärungen

Thomas Weil (SVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Wir schliessen uns der Meinung der Kommission an und werden sowohl das Geschäft als auch die Anträge zur Änderung der Abstimmungsbotschaft unterstützen.

Der Betrieb des Schlachthofs wird auf Ende 2005 definitiv eingestellt und deshalb kann und soll das Areal für neue Nutzungen bereitgestellt werden. Bedeutende Voraussetzungen, wie die Übertragung vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen oder die Bewilligung eines Kredits für Infrastrukturmassnahmen sind vom Volk bereits bewilligt worden. Die Abgabe im Baurecht wird vom Gemeinderat und von der Betriebskommission des Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik plausibel und nachvollziehbar begründet. Es ist sinnvoll, das Geschäft in der vorliegenden Form dem Volk zur Abstimmung vorzulegen, so dass die Realisierung so schnell wie möglich umgesetzt werden kann. Das Geschäft dient der Förderung der Wirtschaft und sollte, selbst wenn noch einzelne Streitpunkte vorliegen, nicht als Ganzes bestritten werden. Wir debattieren heute über die Höhe des benötigten Kredits. Da sich dieser auf 20,8 Mio. Franken beläuft, muss das Stimmvolk schlussendlich darüber befinden.

Unter all den positiven Aspekten gibt es aber auch Unsicherheitsfaktoren. Leider können keine genauen Angaben über den Verkaufserlös bzw. über den künftigen Baurechtszins gemacht werden. Wir sind jedoch zuversichtlich und werden das Geschäft unterstützen. Vielleicht müs-

sen in der Abstimmungsbotschaft noch einige kleine Korrekturen vorgenommen werden, doch das Geschäft ist wirtschaftsfreundlich und die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben ihre Zustimmung zu wichtigen Planungsschritten bereits gegeben. Der Volkswille muss nun umgesetzt werden.

Franziska Schnyder (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Unsere Fraktion unterstützt die Abgabe des Schlachthof-Areals im Baurecht und hofft, dass auch weitere Grundstücke der Stadt Bern nicht verkauft, sondern im Baurecht abgegeben werden, so dass die Stadt Grundeigentümerin bleibt.

Der Volkbeschluss vom 9. Februar 2003 ermöglichte die Umzonung des Grundstücks aus der Industrie- und Gewerbezone in die Geschäfts- und Gewerbezone und am 30. November hat das Volk der Übertragung des Areals aus dem Verwaltung- ins Finanzvermögen zugestimmt. Die heutige Vorlage soll nun das Areal der gewerblichen Nutzung zuführen. Doch der Stadt Bern fehlen nicht grundsätzlich Arbeitsplätze für Pendlerinnen und Pendler, sondern attraktive Wohnungen für gute Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Gemäss Bauordnung ist in einer Geschäfts- und Gewerbezone die Wohnnutzung zulässig. Grundsätzlich sollte es in einer Stadt keine Zonen geben, die nicht einen Wohnanteil von mindestens 20% aufweisen. Soziale Kontrolle und Belebung des Quartiers v.a. in der Nacht sind nur möglich, wenn Wohnungen vorhanden sind. In den obersten Stockwerken der Gewerbeliegenschaften können ohne weiteres attraktive Wohnungen gebaut werden. Denn ohne Wohnnutzung wird das Schlachthof-Areal zur Geisterstadt mit einer hohen Kriminalitätsrate verkommen und die Ausgaben für die Wahrung der Sicherheit werden sehr hoch sein. Trotz diesen Bedenken, werden wir der Abgabe des Areals im Baurecht und den Anträgen zur Änderung der Abstimmungsbotschaft zustimmen.

Corinne Mathieu (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Unsere Fraktion stimmt dem Geschäft aus folgenden Gründen zu: Mit der geplanten Umnutzung des Schlachthof-Areals in eine Gewerbe- und Dienstleistungszone wird ein weiterer Teil der Umsetzung ESP Wankdorf realisiert. Das Land wird nicht verkauft, sondern im Baurecht abgegeben. Die Stadt bleibt Eigentümerin und nach dem Heimfall – meistens nach 60 Jahren – gehen die Nutzungsrechte und die darauf stehenden Gebäude an die Stadt als Grundeigentümerin zurück. Wir begrüssen es, dass im Rahmen eines Masterplans gestalterische Vorgaben, wie die Definierung von gewissen Bebauungsstrukturen und Anbaulinien, gemacht worden sind. Trotz diesen Massnahmen ist der Gestaltungsraum immer noch angemessen gross, um auf die Bedürfnisse der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer einzugehen. Unserer Fraktion ist es wichtig, dass bei der Vergabe der Parzellen auf eine gute Aufteilung zwischen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben geachtet wird. Im Allgemeinen wird mit einem Ertrag von 60 Mio. Franken gerechnet. Diese Prognose stützt sich auf den hohen Erschliessungsgrad, denn kaum ein anderer Standort ist so gut erschlossen wie der ESP Wankdorf. Doch auf die Baurechtszinsen wirken verschiedene, u.a. auch veränderliche Faktoren wie die Wirtschaftslage, die Nachfrage nach Bauland für Dienstleistungszentren sowie das in der Region Bern vorhandene Angebot an überbaubaren Flächen und Leerständen in bestehenden Objekten ein. Deshalb erscheint uns die Prognose von 60 Mio. Franken sehr optimistisch. Es stellt sich die Frage, ob die Qualität des Standorts durch eine grosse Nachfrage bestätigt wird und ob die Nachfrage genügend gross ist, um eine preisfördernde Wirkung auszulösen. Auch wenn der ESP Wankdorf zur Zeit boomt, möchten wir vor einer Euphorie warnen. Momentan sind noch keine potentiellen Nutzerinnen und Nutzer in Sicht. Swisscom Mobile, die bis anhin einzig ernsthafte Interessentin, hat sich schlussendlich für den Standort Köniz entschieden. Zudem ist zu hoffen, dass sich die Geschichte „Bern Brünnen“ nicht wiederholt. Trotz grossen Werbeanstrengungen blieb der Erfolg in Bern Brünnen bis heute aus. Es ist uns klar, dass die geplante Nutzung des Schlachthof-Areals

eine andere ist. Ausserdem stellt sich die Frage, ob die anhaltende Verlagerung von Gewerbe, Schulen, Dienstleistungen und seit neustem auch Kultur an den Stadtrand wirklich begrüssenswert ist.

Barbara Streit-Stettler (EVP) für die GFL/EVP-Fraktion: Das Schlachthof-Areal ist ein wichtiger Teil des ESP Wankdorfs. Da der Standort mit rund 30 anderen Entwicklungsstandorten im Kanton in Konkurrenz steht, ist es wichtig zu signalisieren, dass die Stadt die verschiedenen Teilprojekte des ESP Wankdorfs möglichst rasch umsetzen will. Mit der Umzonung des Schlachthof-Areals und der geplanten Abgabe im Baurecht stellt die Stadt ein grosses Stück Bauland zur Verfügung. Unternehmen können sich ansiedeln und es werden neue Arbeitsplätze geschaffen. Unsere Fraktion stimmt der Vorlage aber nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus ökologischen Gründen zu. Der ESP Wankdorf ist bezüglich der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel der am besten erschlossene Standort im Kanton Bern. Auf dem Schlachthof-Areal können folglich sehr viele Arbeitsplätze angesiedelt werden, ohne dass es zu einem grossen zusätzlichen Aufkommen an Privatverkehr kommen wird. Bereits bei der Zonenplanung sind flankierende Massnahmen im Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) getroffen worden. So wird der MIV direkt in Richtung Wankdorf-Kreuzung geleitet und so das Suchen nach Schleichwegen in den Quartieren verhindert. Im Gegensatz zum Schermenareal handelt es sich beim Schlachthof-Areal nicht um eine Überbauung einer grünen Wiese. Das Gelände ist bis anhin bereits gewerblich genutzt worden und deshalb ist es sinnvoll, ihm wieder eine ähnliche Nutzung zuzuführen. Eines der wichtigsten Argumente, weshalb wir das Geschäft unterstützen, ist die Abgabe im Baurecht. Anders als die z.T. kleinen und sanierungsbedürftigen Liegenschaften, darf dieses grosse, gute erschlossene Grundstück nicht verkauft werden. Der Rat hat wenig Einfluss, ob für das Bauland schnell Interessentinnen und Interessenten gefunden werden können. Doch durch das ungewöhnlich rasche behandeln des Geschäftes, setzt er ein klares Zeichen für einen nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftsstandort. Es ist wichtig, dem Geschäft heute Abend zuzustimmen.

Einzelvoten

Beat Schori (SVP): Es ist gut, dass der Gemeinderat Bauland zur Verfügung stellt. Leider fehlt mir der Glaube an eine erfolgreiche Umsetzung. In der Agglomeration Bern gibt es rund 355'000m² Bauland und in der Stadt Bern existieren noch weitere Entwicklungsschwerpunkte, so zum Beispiel Ausserholligen. Dort stehen ca. 30'000m² Fläche für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe bereit. Es handelt sich folglich um ein sehr ähnliches Projekt. Man sollte sich deshalb überlegen, ob es sinnvoll wäre, im Schlachthofareal Wohnungen zu erstellen.

Fragen und Bemerkungen an den Gemeinderat: Sind die budgetierten 4,6 Mio. Franken für die Altlastenentsorgung ausreichend? Gibt es Studien, die diese Zahlen bestätigen? Wie gross werden die Zinseinnahmen der Stadt sein? Ich bin der Meinung, dass Parzellen nach Abgabe im Baurecht normalerweise bis zu 90 Jahren und nicht wie im Vortrag erwähnt 50 bis 60 Jahre benützt werden können. Investorinnen und Investoren könnten durch diese Kürzung von einem Zuzug nach Bern abgehalten werden. Zudem hat es einen Fehler im Vortrag. Auf S. 5: „Ablösung Gewerbebeschränkung“ ist von 2,8 Mio. Franken die Rede und auf der S. 6 von 3,1 Mio. Franken. Was stimmt nun? Trotz den Bedenken stimme ich dem Geschäft zu.

Gisela Vollmer (SP): Eigentlich wollte ich heute Abend einen Rückweisungsantrag stellen. Gemäss Geschäftsordnung Art. 22 Abs. 4 und 5 fällt das Geschäft in die Kompetenz der PVS. Weil das Geschäft so dringlich ist, hat das Büro des Stadtrats entschieden, das Geschäft in der FSU zu belassen. Ich hoffe, dass heute Abend geklärt wird, nach welchen Kriterien Geschäfte in Zukunft zugewiesen werden.

Des Weiteren möchte ich wissen, warum der Masterplan nicht in die Botschaft eingefügt wurde, so dass sich alle ein genaues Bild von der Planung des Schlachthof-Areals machen können? Die Botschaft zeigt lediglich ein Luftbild des Areals. Zudem geht aus der Botschaft nicht hervor, wie die Stadt qualitätssichernde Massnahmen vornehmen will. Eigentlich müssten entlang der Bahnlinie und am S-Bahnhof Architekturwettbewerbe gemacht werden, die zeigen, wie die Qualität des öffentlichen Raums gesichert werden soll.

Stadtratspräsident *Philippe Müller* (FDP): Heute morgen um 11 Uhr habe ich erfahren, dass die Zuteilung des Geschäfts bestritten ist. Deshalb hat das Büro des Stadtrats kurzfristig eine Sitzung einberufen. Die beiden betroffenen Kommissionspräsidenten waren an der Sitzung anwesend. Es wurde einstimmig beschlossen, das Geschäft bei der FSU zu lassen. Gemäss Artikel 14 des Geschäftsreglements liegt es in der Kompetenz des Büros, über die endgültige Zuteilung zu entscheiden.

Peter Künzler (GFL) für das Büro des Stadtrats: Das Argument, dass das Geschäft der PVS hätte zugeteilt werden müssen, stimmt teilweise. Doch das Reglement kann auch anders ausgelegt und Finanzgeschäfte der Finanzkommission zugewiesen werden. Das Büro ist sich jedoch bewusst, dass die gemachte Zuteilung Grund für Konflikte bietet. In Zukunft müssen die Zuteilungskriterien strenger beachtet werden.

Das Geschäft ist fristgerecht vor zwei Wochen an alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier versendet worden. Der Einwand wurde jedoch erst heute Morgen eingereicht. Das Büro ist der Ansicht, dass das späte Einreichen als eine Fristversäumnis angesehen werden kann. Ausserdem fällt die Kommission keinen endgültigen Beschluss, sondern der Stadtrat und schlussendlich das Volk müssen das Geschäft gutheissen.

Für die Kommission PVS *Peter Bernasconi* (SVP): Es stimmt, Fondsgeschäfte fallen grundsätzlich in die Kompetenz der PVS Kommission. Es ist wichtig, dass die Zuteilungskriterien in Zukunft genau beachtet werden.

Zur Dringlichkeit des Geschäfts: Wir sind nicht die einzigen Anbieter von Wirtschaftsstandorten, sondern es herrscht eine grosse Konkurrenz. Deshalb ist es wichtig, das Areal soweit vorzubereiten, damit Baurechtsverträge abgeschlossen werden können. Ist das nicht der Fall, dann liegt ein grosses Stück Land brach und das ist bestimmt nicht vorteilhaft für die Finanzen der Stadt. Zudem ist das vorliegende Geschäft ein Finanzgeschäft und wurde deshalb der FSU zugeteilt. Ich vertraue der Fachkompetenz unserer Finanzkommission und werde die Vorlage unterstützen. Falls das Geschäft zurückgewiesen wird, dann kann der Abstimmungstermin nicht eingehalten werden und es kommt zu einer unnötigen Verzögerung.

Das geltende Umweltgesetz schreibt vor, dass bei Kontaminierung und Verunreinigung der Umwelt der Verursacher für den Schaden aufkommen muss. Für die Altlastenentsorgung und den Abbruch bestehender Bauten sind 4,6 Mio. Franken zu Lasten der Stadt budgetiert. Ich bin jedoch der Meinung, dass es nicht Pflicht der Stadt ist, für die Entsorgung der Altlasten aufzukommen. Der tatsächliche Verursacher muss die Kosten übernehmen.

Sandra Wyss (FDP): Der Masterplan ist der Kommission vorgelegt worden. Es liegen zwei Varianten vor. Erstens kann das Areal mit mehreren kleineren Baukörpern oder zweitens mit einem grossen überbaut werden. Die Wahl hängt von der zukünftigen Nutzung ab und diese ist bis anhin nicht bekannt. Eine Wohnnutzung ist nicht auszuschliessen, eine arealinterne Erschliessung durch eine Buslinie bis zum S-Bahnhof ist vorgesehen.

Die Baurechtszinserträge können auf Grund der ausstehenden Informationen nicht berechnet werden. Die Erträge hängen mit der zukünftigen Nutzung zusammen und diese ist nicht bekannt. Die aufgelisteten 2,8 Mio. Franken sind für die Ablösung der Dienstbarkeit zugunsten

der Burgergemeinde vorgesehen und die 3.1 Mio. Franken sind Beiträge zur Sanierung und Erstellung von Strassen im Rahmen des Infrastrukturvertrags. Mit der Altlastensanierung wurde bereits begonnen und somit ist das Ausmass ungefähr abschätzbar. Auf Grund eines abgeschlossenen Konzessionsvertrages zwischen der Stadt und dem Betreiber des Schlachthofs muss die Stadt für die Altlastensanierung aufkommen. Ich bitte den Rat, das Geschäft nicht zu verzögern, denn Bern ist auf einen guten Wirtschaftsstandort angewiesen.

Beat Schori (SVP): Es kann nicht angehen, dass sich der Stadtrat immer wieder vom Büro des Stadtrats belehren lassen muss. Findet man am Donnerstag einen Einwand, dann darf dieser sehr wohl vorgebracht werden. Ansonsten müssten die genauen Regelungen allen bekannt gegeben werden. Wie vorab erwähnt, enthält der Vortrag einen Fehler. Der zuständige Gemeinderat Kurt Wasserfallen bestätigte mir diese Aussage.

Direktor FPI Kurt Wasserfallen: Ich werde mich zur Auseinandersetzung um die Zuteilung des Geschäfts nicht äussern. Tatsache ist, dass Fondsgeschäfte Finanzgeschäfte sind. Vielleicht sollte dieser Teilbereich der Finanzdirektion der Kommission FSU fix zugeteilt werden. Die allfällige Umteilung liegt in der Kompetenz des Büros des Stadtrats. Ich würde die Umteilung begrüßen.

Das Stimmvolk hat sich bereits zwei Mal positiv zum Schlachthof-Areal geäussert. Das erste Mal im Februar 2003 als die Umzonung in eine Dienstleistungszone gutgeheissen wurde und das zweite Mal im November 2003 bei der Übertragung vom Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen. Das Stimmvolk hat die Richtung klar vorgegeben.

Beim vorliegenden Geschäft handelt es sich um ein Teilprojekt des ESP Wankdorfs. Das Geschäft ist ein sehr Wichtiges, da es um die Schaffung von Arbeitsplätzen und um den Zuzug von finanzkräftigen Firmen, also um gute Steuerzahler geht. Eine Zwischenbemerkung: Selbst wenn die Planung bereits weiter fortgeschritten gewesen wäre, könnte man nicht mit Sicherheit sagen, ob die Swisscom Mobile sich für den Standort Bern entschieden hätte. Ein schnelleres Voranschreiten und Planen war auf Grund des bestehenden Vertrags mit dem Schlachthof nicht möglich. Der Schlachthof wird seinen Betrieb Ende 2005 endgültig einstellen, ein Begehren auf Verlängerung ist vom Gemeinderat abgelehnt worden.

Das Schlachthof-Areal soll nicht verkauft, sondern im Baurecht abgegeben werden. Bei diesem Standort handelt es sich nicht um eine kleine, strategisch unbedeutende Liegenschaft, die die Stadt verkaufen will, sondern um ein ideal gelegenes und gut erschlossenes Gebiet von ca. 60'000m², das für Gewerbe und Dienstleistung genutzt werden soll. Ich hoffe, dass das Geschäft vom Stadtrat befürwortet wird, so dass es im September 2005 zur Abstimmung vorgelegt werden kann. Es gilt schnell zu handeln und den Marktauftritt gut und rechtzeitig zu planen. Ab Mitte 2006 sollen die Parzellen im Baurecht abgegeben werden. Die frühest möglichen Bezugstermine sind für das Jahr 2008 vorgesehen. Der Abbruch von alter aber auch das Erstellen von neuer Infrastruktur ist bereits am Laufen. Im Rahmen der Legislaturrichtlinien hat der Gemeinderat seine Ziele bezüglich dem vorliegenden Geschäft klar bekannt gegeben. Zu den Fragen: Natürlich können Wohnungen im Areal erstellt werden. Doch beim Schlachthof-Areal handelt es sich nicht um ein ideales Wohngebiet. Die SBB-Linie und die Autobahn beeinträchtigen die Wohnqualität. Die Investorinnen und Investoren sind jedoch frei, selbst zu entscheiden. Der Vergleich mit Brünnen darf gezogen werden und ist berechtigt. Doch beim Schlachthof-Areal lassen die aufgestellten Bedingungen den Investorinnen und Investoren viel Spielraum. Zudem gilt keine allgemeine Wettbewerbspflicht auf dem Areal, diese ist nur bei sehr intensiver Nutzung zwingend vorgeschrieben. Es ist wichtig, die Bedürfnisse zukünftiger Unternehmen so gut wie möglich zu berücksichtigen. Die Dauer des Baurechts beträgt üblicherweise 50 bis 60 Jahre. Man könnte die Zeitdauer jedoch auf maximal 99 Jahre erhöhen. Erfahrungsgemäss sind die Investorinnen und Investoren mit den gewährten rund 60

Jahren zufrieden. Die Höhe der Baurechtszinsen können noch nicht genau berechnet werden. Sandra Wyss hat vorab erklärt warum. Die budgetierten 4,6 Mio. Franken zur Altlastensanierung sind auf Grund von Erhebungen auf dieser Höhe festgelegt worden. Natürlich kann es trotz allem vorkommen, dass die Kosten aus irgendeinem nicht voraussehbaren Grund höher ausfallen. Die Kosten müssen von der Stadt übernommen werden, da der Schlachthof während 80 Jahren ein städtischer Betrieb war.

Ich bitte den Rat, dem Geschäft und den Änderungen der Abstimmungsbotschaft zuzustimmen.

Peter Bernasconi (SVP): Ich weiss, dass der Schlachthof ein städtischer Betrieb ist. Mir ist aber nicht bekannt, ob ein Vertrag mit einer Betreibergesellschaft abgeschlossen wurde. Ist das der Fall, dann müsste die Stadt nicht für die Altlastensanierungskosten aufkommen.

Noch eine weitere Frage an den Gemeinderat: Tätigt die Stadt Vorinvestitionen oder besteht für das Land ein Baurechts-Interessent? Ist es richtig und notwendig, dass die Stadt Vorinvestitionen tätigt?

Direktor FPI *Kurt Wasserfallen*: Gewisse Vorinvestitionen müssen getätigt werden. Die Strassen beispielsweise müssen so oder so saniert werden. Die Stadt war immer Eigentümerin des Areals, folglich muss sie für die Sanierungskosten aufkommen.

Beschluss

1. Die redaktionellen Anträge der Kommission FSU zur Abstimmungsbotschaft sind unbestritten und werden stillschweigend überwiesen.
2. Der Rat stimmt dem Antrag des Gemeinderats mit 62 : 0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

4 Ersatzanschaffung eines Lastwagens mit Kran und Greifer; Kredit

Geschäftsnummer 05.000086 / 05/060

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat bewilligt für die Ersatzanschaffung des Lastwagens mit Kran und Greifer für die Stadtgärtnerei einen Kredit von Fr. 350 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5200034 (KST 520500).
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Für die Kommission PVS *Peter Bernasconi* (SVP): Da neue Zahlen vorliegen, muss die PVS weitere Abklärungen vornehmen. **Deshalb stelle ich den Antrag, das Geschäft zur weiteren Bearbeitung an die Kommission PVS zurückzuweisen.** Das Geschäft wird an der ersten Sitzung nach der Sommerpause dem Stadtrat vorgelegt werden.

Beschluss

Der Rat beschliesst mit 56 : 0 Stimmen das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen.

5 **Motion Natalie Imboden (GB): Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen in der Stadt Bern**

Geschäftsnummer 04.000452 / 04/369

Das heutige Verkehrsaufkommen in der Stadt Bern mag niemanden befriedigen. Den einen fehlt es an Auto-Parkplätzen, die anderen fürchten wegen des dominierenden Autoverkehrs berechtigterweise um die Sicherheit ihrer Kinder, die Gesundheit, die Umwelt und das Klima. Bisher stehen dem stockenden Verkehr oder dem Stau – immer noch – in erster Linie hilflose Strassenausbaupläne und damit wiederum die Erhöhung der Kapazität gegenüber. Dass dies weder wirtschaftlich, ökologisch, noch planerisch eine nachhaltige Strategie sein kann, liegt auf der Hand.

Wirksamer ist es, die Lösung dieses Problems an der Quelle zu suchen. Die Kantone Genf und Waadt haben dies erkannt und haben sich vor kurzem zusammengetan, um im Bereich des Arbeitsverkehrs den Privatunternehmen einen Mobilitätsleitfaden (Plan de mobilité d'entreprise) anzubieten. Damit sollen die durch den motorisierten Individualverkehr entstehenden Beeinträchtigungen reduziert werden. In dieser gemeinsamen Broschüre ist Folgendes zu lesen:

„Für die meisten Pendler ist der Arbeitsweg bereits Synonym für Staus, Verspätungen, Stress, Autounfälle und immer höhere Kosten. Dies führt natürlich auch zu einer Belastung der Umwelt und zu einer Verschlechterung der individuellen Lebensqualität. Nur eine abgestimmte Aktion kann diese Schwierigkeiten lösen helfen, d.h. die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Körperschaften und Privatwirtschaft einerseits sowie zwischen Regionen und benachbarten Kantonen andererseits. [...] Die Unternehmen haben die Möglichkeit und in gewisser Weise auch die Pflicht, den Verkehrsfluss, den ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch ihren Pendler- und Berufsverkehr verursachen, zu beeinflussen. Dies erfolgt durch den Anreiz, umweltfreundliche Fahrmöglichkeiten zu nutzen (z.B. öffentliche Verkehrsmittel, Car-Sharing, sanfte Mobilität), und zwar nicht nur, weil die Mobilität für die Unternehmen mit hohen Kosten verbunden ist (Parkplätze, Dienstfahrzeuge usw.), sondern auch, weil die Unternehmen als Wirtschaftskraft eine grosse Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und der Umwelt haben. Vielen Unternehmen ist ihre Energiebilanz ein Anliegen, sie sind sich aber oft nicht bewusst, dass ein beträchtlicher Teil ihrer Schadstoffemissionen dem motorisierten Verkehr ihres Personals anzulasten ist.“

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist auch Bestandteil von Programmen, die von der EU unterstützt werden (vgl. www.mobilitymanagement.be). Es ist ein Instrument, das bereits von vielen privaten Unternehmen genutzt wird, die aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Imagepflege ein Interesse daran haben, solche Mobilitätsstrategien zu entwickeln und zu realisieren. Die Ausarbeitung und Umsetzung eines solchen betrieblichen Mobilitätskonzepts ist in erster Linie Sache der privaten Unternehmen. Die öffentliche Hand kann sie aber für die Thematik sensibilisieren und sie ermutigen, solche Mobilitätskonzepte anzugehen, wie das Beispiel der Kantone Genf und Waadt zeigt. Die Stadt kann ausserdem die Realisierung solcher Mobilitätskonzepte erleichtern, indem sie eine bestimmte Verwaltungsstelle bezeichnet, die dafür zuständig ist, die Unternehmen bei ihrem Unterfangen zu unterstützen, und die sich um die nötige Koordination mit den betroffenen Stellen kümmert.

Der Gemeinderat wird daher beauftragt,

1. koordinierende und fördernde Massnahmen zu ergreifen, um Firmen und Betriebe in der Stadt Bern in ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement zu unterstützen. Dabei ist auch die Zusammenarbeit mit der Region Bern zu suchen;

2. für die verschiedenen Direktionen verwaltungsintern geeignete Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu treffen und mit dem betroffenen Personal auszuarbeiten und umzusetzen.

Bern, 19. August 2004

Antwort des Gemeinderats

Im Stadtentwicklungskonzept (STEK 95) hat der Gemeinderat auch seine Strategie für die Bewältigung des Verkehrs formuliert: *„Die Stadt verfügt mit ihren attraktiven Quartieren und Entwicklungsschwerpunkten über Siedlungsstrukturen, die mit dem öffentlichen Verkehr wirtschaftlich zu erschliessen sind. Die Stadt betreibt ein funktions- und entwicklungsfähiges, sicheres und sparsames Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellt, die Urbanität des öffentlichen Aussenraumes bewahrt und die Umweltanforderung der Bundesgesetzgebung zu erfüllen vermag.“*

Diese Strategie ist im Verkehrskonzept (VK95) weiter konkretisiert worden: Ziel ist die Konzentration von Arbeitsplätzen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes. Weitere Ziele sind Sicherstellung, Ergänzung und Ausgestaltung von Flächen und Achsen für den Fussgängerverkehr, ebenfalls die Förderung des Veloverkehrs. An der Realisierung dieser Ziele wird seither intensiv gearbeitet.

Der Gemeinderat verweist in diesem Zusammenhang z.B. auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren, die Einführung von Tempo 30 und von Begegnungszonen. Zusätzlich werden für verkehrsentensive Vorhaben Haltestellen des öffentlichen Verkehrs errichtet. Aktuelle Beispiele dazu sind die neuen S-Bahn-Haltestellen Wankdorf und Brünnen. Gemäss kantonalem Massnahmenplan zur Reinhaltung der Luft muss das Wachstum des motorisierten Verkehrs begrenzt werden. Aus diesem Grund teilt der Kanton den Gemeinden und Regionen Fahrtenkontingente zu, an die sich auch die Stadt Bern zu halten hat. Der Gemeinderat hat auch einiges zur Förderung des Langsamverkehrs unternommen, insbesondere Strecken zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs mittels Markierungen und spezieller Berücksichtigung vor Signalanlagen verbessert sowie zusätzliche Veloparkplätze erstellt. Der Parkraum für Motorfahrzeuge wird konsequent bewirtschaftet.

Damit ist es gelungen, trotz zunehmender Mobilität die Verkehrszahlen auf dem städtischen Strassennetz konstant zu halten. Dennoch müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, um den Verkehr stadtverträglicher zu machen.

Massnahmen im Sinne der Motion sind mögliche Instrumente zur Zielerreichung. Im Juni 2004 hat der Gemeinderat in einem ersten Schritt die zuständige Verwaltungsdirektion mit der Einrichtung einer Mobilitätsberatung insbesondere zur Förderung des Veloverkehrs beauftragt. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den umziehenden und neu zuziehenden Personen, die ihren Mobilitätsmix in der Regel neu gestalten und für entsprechende Beeinflussung zugänglich sind. Hier wird Mobilitätsberatung mit nachhaltiger Wirkung eingesetzt. Für die Angestellten der Stadt wird das Job-Bäre-Abi eingeführt (Umsetzung Postulat Anliker, SP). Diese Massnahme ist vor allem auch im Hinblick auf ihre Signalwirkung von Bedeutung, denn ein grosser Teil der Mitarbeitenden kommt ohne Motorfahrzeug zur Arbeit. Der Gemeinderat ist bereit, die Anstrengungen in Richtung Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen in der Stadt Bern fortzusetzen. Die Thematik muss jedoch konzeptuell angegangen werden, soll sie professionell behandelt, bedarfsgerecht und wirksam umgesetzt werden. Über ein Konzept kann erst in Kenntnis der Kostenfolgen entschieden werden.

Unter diesen Voraussetzungen muss der Gemeinderat den Vorstoss in Form einer Motion ablehnen. Er ist jedoch bereit, die Anliegen zu prüfen und sie als Postulat entgegenzunehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Motionärin *Natalie Imboden* (GB): Im neuen Legislaturplan des Gemeinderats für die Periode 2005 bis 2008 steht auf Seite 20 unter Indikator Nr. 7: Die Mobilitätsberatung ist eingerichtet. Genau das will unsere Motion. Wir freuen uns, dass der Gemeinderat so schnell auf die Motionsforderungen eingegangen ist und diese erfüllen will. Änderungen im Mobilitätsverhalten können nicht von heute auf morgen realisiert werden und über die Notwendigkeit des Umdenkens muss nicht diskutiert werden. Ich erinnere an die Umweltverschmutzung im Allgemeinen und im Speziellen an die überhöhten Ozonwerte der vergangenen Tage. Die Quelle des Problems muss angegangen und die Gewohnheiten der Autofahrenden durchbrochen werden. Es gilt sie davon zu überzeugen, dass es durchaus attraktive Alternativen gibt. Die Mobilität ist eine klassische Querschnittsaufgabe, denn sie tangiert zahlreiche weitere Bereiche wie die Luftreinhaltung, die Verkehrsplanung etc. Ziel unseres Vorstosses ist die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Unternehmungen. Welche Verkehrsmittel benutzen die Mitarbeitenden, um zur Arbeit zu gelangen? Gibt es umweltfreundlichere Alternativen? Zur Erreichung dieses Ziels können verschiedene Mittel wie Car Sharing, Car Pooling usw. eingesetzt werden. Eine sinnvolle Parkplatzbewirtschaftung und die Sensibilisierung im Gesundheitsbereich tragen ebenfalls zur Erreichung des Ziels bei. Es ist wichtig, dass die Unternehmen das Mobilitätsmanagement ganzheitlich und nicht punktuell angehen. Andere Städte wie Thun und Baden engagieren sich bereits stark zu diesem Thema. Ökologische und ökonomische Überlegungen werden in den Entscheidungsprozess miteinbezogen. Indem der Gemeinderat die Idee der Mobilitätsberatung in seinen Legislaturrichtlinien aufnimmt, zeigt er, dass er das Anliegen ernst nimmt. Es gibt aber auch Unternehmen, die bereits Schritte in die gewünschte Richtung unternommen haben. Rolex, Woolford und andere Grossunternehmen betreiben bereits ein Mobilitätsmanagement. Aus diesem Grund hoffen wir, dass auch die bürgerlichen Parteien dem Anliegen zustimmen werden. Wir wandeln die Motion in ein Postulat um und fordern vom Gemeinderat, dass er im Rahmen des Postulatsberichts aufzeigt, wie er sich die Umsetzung der Aufgabe vorstellt. Wir hoffen auf eine schnelle Umsetzung der Forderung.

Fraktionserklärungen

Ueli Haudenschild (FDP) für die FDP-Fraktion: Mobilitätsmanagement heisst, wie müssen die verschiedenen Verkehrsträger eingesetzt werden, um die Mobilität für die Unternehmen und die Mitarbeitenden optimal zu gestalten. Die Rede ist von den besten Verbindungen, den kürzesten Verbindungswegen und von adäquaten Fahrtzeiten. So definiert ist das Anliegen begrüssenswert. Die Schweizerische Vereinigung von Mittel- und Grossbetrieben hat vor kurzem dargelegt, welche Elemente im Zusammenhang mit den Standorten der Innenstadt von grosser Bedeutung sind. Die gute Erreichbarkeit insbesondere auch für Autofahrende ist ein zentraler Punkt. Natürlich wird abgeklärt, wo individuelle Verkehrsmittel und wo öffentliche Verkehrsmittel das Erreichbarkeitskriterium besser erfüllen. Zu einem guten Management gehört also auch die Klärung der Frage, wo muss ich wem (Mitarbeitende, Kunden) wie viele Parkplätze zur Verfügung stellen.

Ein Antrag bezüglich des Verkehrsmanagements seitens des GBs stimmt uns skeptisch. Geht es um eine tatsächliche Verbesserung der Mobilität wie vorab dargestellt oder geht es um

eine Eindämmung des Verkehrs? Die Konzepte der Linken haben in Bezug auf eine nachhaltige Wirtschaftsstrategie bisher immer versagt. Noch nie wurde die Schaffung von Arbeitsplätzen realisiert und das Wirtschaftswachstum blieb aus (Beispiel: Deutschland).

Der im Oktober 2003 eingereichte Dringliche Vorstoss des GBs „Hände weg von der autophilen Mobilitätsstrategie“ hat gezeigt, welche Anliegen das GB wirklich verfolgt. Deshalb bezweifle ich, dass der vorliegende Vorstoss den Unternehmen und der Wirtschaft dienen soll. Er will bestehende Engpässe zementieren und nicht die vorhandenen Probleme lösen. Es geht darum, den Stau gleichmässig zu verteilen und nicht um den Verkehrsfluss zu fördern. Würden die Motionärinnen und Motionäre von einem umfassenden Verständnis der Mobilität ausgehen, dann müssten sie die regionale Mobilitätsstrategie unterstützen. Die dort vorgeschlagenen Massnahmen haben zum Ziel, die Berner Innenstadt vom Verkehr zu entlasten. Die Bürgerinnen und Bürger sollen Selbstverantwortung übernehmen und nicht bevormundet werden. Wir lehnen den Vorstoss sowohl als Motion als auch als Postulat ab.

Peter Künzler (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Eigentlich ist das Management von Mobilität nichts Neues. Es gibt bereits eine grosse Anzahl von Betrieben, die ein Mobilitätskonzept einsetzen. Zum Teil auch aus eigennützigen Gründen, weil sie Platz für die Produktion oder Büroräumlichkeiten brauchten. Ist ein Unternehmen gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, dann geht die Strategie auf. Wir begrüssen es, dass die Stadt – gerade auch bei den eigenen Betrieben – das Mobilitätsmanagement fördern will. Der Kanton betreibt eine im Beco angesiedelte Fachstelle, die das regionale Mobilitätsmanagement fördert. Die Überweisung der Motion ist folglich nicht nötig. Doch in Form eines Postulats werden wir den Vorstoss unterstützen. Es wäre wünschenswert, wenn die Stadt mit der kantonalen Fachstelle zusammenarbeiten würde.

Zwei Bemerkungen an Ueli Haudenschild: 1. Der Adressat des Mobilitätskonzepts ist die Stadt Bern und nicht die privaten Unternehmungen. 2. Wenn Beamtinnen und Beamten weniger autofahren, dann gibt es auf der Strasse mehr Platz für die Privatwirtschaft.

Ruedi Keller (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Wir unterstützen die Forderungen des vorliegenden Vorstosses. Es ist wichtig, dass in einer Stadt mit einer grossen Zahl an Zupendlern der Verkehr in vernünftige Bahnen gelenkt wird. Die Stadt hat eine wichtige Vorbildfunktion gegenüber den Privatunternehmen bzw. -personen. Viele europäische Städte und Unternehmen (Nokia, Woolfort, Novartis) gehen bereits mit gutem Beispiel voran. Es ist wichtig, dass auch die Stadt Bern ihre Vorbildfunktion wahrnimmt.

Das Mobilitätsmanagement dient der Erreichung von zwei wichtigen Zielen: 1. Die Mobilität soll für alle Betroffenen verträglich, sinnvoll und wirtschaftlich sein. 2. Der Einsatz des städtischen Fahrzeugparks kann optimiert und wirtschaftlicher gestaltet werden. Die Stadt könnte nach der Einführung des Mobilitätsmanagements zusätzliche Dienstleistungen zur Wirtschaftsförderung an Unternehmungen, die ein gutes Mobilitätskonzept haben anbieten. Der Anreiz für andere Betriebe könnte so gezielt erhöht werden.

Ziel des Mobilitätsmanagement ist der wirtschaftlichere Umgang mit der Ressource Mobilität und die Verbesserung der Lebensqualität. Es ist uns ein Anliegen, dass sowohl die Mobilität als auch die Lebensqualität der Stadtbernerinnen und -berner optimal ist. Wir haben kein Interesse an Blechlawinen und hohen Emissionswerten. Gerade an heissen Sommertagen steigen die Ozonwerte immer wieder ins Unermessliche und die Lebensqualität vieler wird erheblich beeinträchtigt. Unsere Fraktion unterstützt das Postulat.

Peter Bernasconi (SVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Im Motionstext heisst es: „Das heutige Verkehrsaufkommen in der Stadt Bern mag niemanden befriedigen. (...) Vielen Unternehmen ist ihre Energiebilanz ein Anliegen, sie sind sich aber oft nicht bewusst, dass ein beträchtli-

cher Teil ihrer Schadstoffemissionen dem motorisierten Verkehr ihres Personals anzulasten ist.“ Das sind Pauschalaussagen. Ich würde gerne wissen, auf welchen Erhebungen diese Aussagen basieren. Des Weiteren heisst es, dass ein kostenoptimierter Einsatz von Ressourcen in der Wirtschaft Standard sei. Alle in der Wirtschaft tätigen wissen, dass jeder Franken wichtig ist und nicht unnötig durch die Gegend gefahren wird, denn die Fahrkosten sind sehr teuer. Auf der Abrechnung eines Handwerkers beispielsweise sind die Fahrkosten im Vergleich mit der eigentlichen Arbeitszeit immer überdurchschnittlich hoch.

Die Motionärinnen und Motionäre fordern, dass die Stadt die Unternehmen der Gemeinde Bern im Bereich der betrieblichen Mobilität unterstützen. Um das zu erreichen, soll die Stadt verwaltungsintern geeignete Massnahmen treffen. Die Aussage, dass die immer grösser werdenden Probleme wie Stau, Verspätung, Stress, Autounfälle etc. und die hohen Kosten nur gemeinsam gelöst werden können, ist richtig. Gemeinden, Kantone, Privatwirtschaft und öffentliche Hand müssen zusammenarbeiten. Nur wenn Wirtschaft und Politik kooperieren, ist es möglich, eine Lösung zu finden.

Zu Punkt 1: Es ist nicht Aufgabe der Stadt, das Mobilitätsmanagement von Privatunternehmen zu unterstützen. Der Stadt fehlt das nötige Know-how. Sie soll im Rahmen einer guten Verkehrspolitik und der Bereitstellung der nötigen Infrastruktur Einfluss auf die Verkehrssteuerung nehmen. Der Antwort des Gemeinderats ist zu entnehmen, dass die Stadt von diesen Möglichkeiten aktiv Gebrauch macht. Leider werden die getroffenen Massnahmen im Nachhinein durch Vorstösse aus dem Lager der rot-grünen wieder in Frage gestellt. Zahlreiche Vorstösse führen oft zu politischen Sachzwängen. Bei der Erschliessung des ESP Wankdorfs wurde darauf geachtet, dass der Verkehr möglichst direkt aus der Stadt geführt wird. Doch nun ist diese optimale Verkehrsplanung durch das Einbringen von Partikularinteressen wieder in Frage gestellt.

Der Gemeinderat schreibt in seiner Antwort: „Die Stadt verfügt mit ihren attraktiven Quartieren und Entwicklungsschwerpunkten über Siedlungsstrukturen, die mit dem öffentlichen Verkehr wirtschaftlich zu erschliessen sind. (...) und die Umweltaforderungen der Bundesgesetzgebung zu erfüllen vermag.“ Das ist eine gewaltige Aussage, doch wir vertrauen dem Gemeinderat und denken, dass die Aussage der Wahrheit entspricht.

Forderung 2: Der Gemeinderat sagt, er sei bereit, das Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen in der Stadt Bern weiterzuführen. Die Motionsforderung wird also bereits umgesetzt. Die SVP/JSVP-Fraktion lehnt beide Punkte der Motion ab. Einem Postulat werden wir gegebenenfalls zustimmen.

Einzelvoten

Motionärin *Natalie Imboden* (GB): Die Haltung der FDP-Fraktion erstaunt mich. Unter Punkt 1 steht, dass eine Zusammenarbeit mit den Betrieben zu prüfen sei. Alle Unternehmen, die sich einen Gewinn durch ein Mobilitätsmanagement versprechen können freiwillig mitmachen. Ich denke, dass diese Forderung sehr wohl wirtschaftsfreundlich ist und zudem ist die Wirtschaft verpflichtet, den Grundsatz der Nachhaltigkeit zu beachten. In einer Broschüre mit Beispielen aus den Kantonen Genf und Waadt wird gezeigt, welche Massnahmen und Möglichkeiten von welchen Firmen ergriffen worden sind, um das Mobilitätsmanagement zu verbessern. Die Unternehmensführungen dieser Firmen wählen wahrscheinlich bürgerlich und nicht links-grün. Die von uns gestellten Forderungen sind auf keinen Fall nur auf unsere Interessen ausgerichtet, sondern dienen auch der Wirtschaft. Ich hoffe, dass die SVP/JSVP-Fraktion unsere in ein Postulat umgewandelte Motion unterstützen wird.

Ueli Haudenschild (FDP): Ich mache Peter Künzler darauf aufmerksam, dass sowohl die städtischen Verwaltungen als auch die privaten Unternehmungen im Motionstext angesprochen werden.

Beim vorliegenden Vorstoss vermissen wir die globale Sichtweise. Es wird ausschliesslich auf Reduktion gesetzt. Geht es um eine bessere Erschliessung, dann sind die links-grünen Parteien nie zu einem Kompromiss bereit und jetzt erwarten sie von uns, dass wir ihre Anliegen unterstützen. Es ist klar, dass es beim ersten Anlauf nur um Empfehlungen geht. Doch sobald das Projekt läuft, werden Vorschriften verlangt werden. Die Stadt hat wichtigere Aufgaben, als die Ausarbeitung eines Mobilitätsmanagementkonzepts für Privatunternehmungen.

Direktorin TVS *Regula Rytz* für den Gemeinderat: Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort, so lautet der Leitsatz einer modernen Mobilitätspolitik und auch des Gemeinderats. Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern geht ebenfalls von diesem Leitsatz aus. Die drei Hauptziele sind vom Kanton und den Gemeinden gemeinsam erarbeitet worden. Sie sollen in den kommenden Jahren unter dem Stichwort Nachhaltigkeit umgesetzt werden. Ziel Nr. 1: Verkehr ist durch gezielte Raumplanungspolitik zu vermeiden. Neue Wohn- und Arbeitszonen sollen sich in den Agglomerationskernen konzentrieren und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Ziel Nr. 2: Der Verkehr ist auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Folgende Massnahmen sind geplant: Die Förderung der kombinierten Mobilität (Herstellung von Mobilitätsketten) und des Fuss- und Veloverkehrs. Zudem soll der öffentliche Verkehr ausgebaut werden. Ziel Nr. 3: Der restliche Verkehr ist verträglicher auszugestalten. D.h. Umlenkung des Durchgangsverkehrs auf Autobahnen und andere Hochleistungsstrassen, Verkehrsberuhigung in den Quartieren etc.

Durch geeignete Massnahmen im Bereich der Raumplanung, der ESP Steuerung, der Optimierung des Angebots von öffentlichen Verkehrsmitteln und durch die Einführung von Begegnungszonen kann der Verkehr auf der Verhältnisebene beeinflusst werden. Finanzielle Anreize wie ein Job-Libero-Abonnement oder eine Mobilitätsberatung ermöglichen es, den Verkehr auf der Verhaltensebene zu beeinflussen. Die beiden Ebenen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Beide sind nötig, um die geplanten Ziele zu erreichen. Die Stadt Bern engagiert sich auf beiden Ebenen. Im Bereich der Verhaltensebene jedoch nur punktuell durch die Aktion „In die Stadt ohne mein Auto“, der Einführung eines Job-Libero-Abonnements sowie durch die Schaffung des Mobility Jackpots. Weil die Stadt auf der Verhältnisebene immer wieder an räumliche und finanzielle Grenzen stösst, will der Gemeinderat nun systematischer und kontinuierlicher Massnahmen der Verhaltensebene zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens einsetzen. Deshalb ist die Einführung einer Mobilitätsberatung ein wichtiger Punkt der neuen Legislaturrichtlinie. Die geplante städtische Beratungsstelle soll gemeinsam mit öffentlichen sowie privaten Unternehmen – Schulen, Sportclubs, Festorganisatorinnen bzw. -organisatoren – Mobilitätsketten und Mobilitätsprobleme analysieren und umweltfreundliche, stadtverträgliche Lösungen erarbeiten. Nicht nur die Stadt Bern debattiert über die Einführung einer Mobilitätsberatung, auch Köniz unternimmt Schritte in dieselbe Richtung. Selbstverständlich werden wir die gemeindegrenzenübergreifende Zusammenarbeit fördern und auch die kantonalen Ressourcen ausnutzen. Der Gemeinderat ist bereit den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen und sich weiter für das Mobilitätsmanagement einzusetzen.

Beschluss

Die in ein Postulat umgewandelte Motion – Mobilitätsmanagement – wird vom Rat mit 42 : 20 Stimmen bei 2 Enthaltungen erheblich erklärt.

6 Motion Fraktion SP/JUSO (Margrit Stucki-Mäder, SP): vom 22. August 2002: Das Gäbelbachtal als städtisches Erholungsgebiet sichern und aufwerten (Punkte 1 + 4); Fristverlängerung

Geschäftsnummer 02.000348 / 05/087

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Fraktion SP/JUSO: Das Gäbelbachtal als städtisches Erholungsgebiet sichern und aufwerten (Ziffern 1 und 4); Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion um zwei Jahre, d.h. bis Mitte Mai 2007, zu.

Beschluss

Die Fristverlängerung der Punkte 1 und 4 der Motion Stucki gilt als unbestritten und wird vom Rat stillschweigend überwiesen.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Philippe Müller*

Die Protokollführerin: *Erica Baumann*

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 21.55 Uhr

Vorsitzender

Präsident Philippe Müller

Anwesend

Hans Peter Aeberhard
Raymond Anliker
Carolina Aragón
Gabriela Bader-Rohner
Giovanna Battagliero
Christof Berger
Peter Bernasconi
Dieter Beyeler
Margrith Beyeler-Graf
Anna Coninx
Conradin Conzetti
Dolores Dana
Myriam Duc
Martina Dvoracek
Andreas Flückiger
Urs Frieden
Verena Furrer-Lehmann
Patrizia Mordini
Erik Mozsa
Christoph Müller
Reto Nause

Karin Gasser
Simon Glauser
Thomas Göttin
Beat Gubser
Ueli Haudenschild
Erich J. Hess
Beni Hirt
Natalie Imboden
Mario Imhof
Ueli Jaisli
Daniele Jenni
Stefan Jordi
Sarah Kämpf
Daniel Kast
Rudolf Keller
Peter Künzler
Claudia Kuster
Annette Lehmann
Daniel Lerch
Liselotte Lüscher
Corinne Mathieu

Nadia Omar
Simon Röthlisberger
Erich Ryter
Hasim Sancar
Franziska Schnyder
Beat Schori
Rolf Schuler
Miriam Schwarz
Ernst Stauffer
Barbara Streit-Stettler
Ueli Stückelberger
Béatrice Stucki
Margrit Thomet
Gisela Vollmer
Christian Wasserfallen
Catherine Weber
Anne Wegmüller
Thomas Weil
Sandra Wyss
Maya Widmer
Andreas Zysset

Entschuldigt

Michael Aebersold
Rania Bahnan Buechi
Thomas Balmer
Markus Blatter
Peter Bühler
Sibylle Burger-Bono

Karin Feuz-Ramseyer
Rudolf Friedli
Jacqueline Gafner Wasem
Stephan Hügli-Schaad
Andreas Krummen

Anna Magdalena Linder
Lydia Riesen-Welz
Heinz Rub
Martin Trachsel
Beat Zobrist

Vertretung Gemeinderat

Regula Rytz TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD
Barbara Hayoz SUE

Edith Olibet BSS

Kurt Wasserfallen FPI

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

7 Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger/Rolf Schuler, SP): Wohnen im Kleefeld am Stadtbach

Geschäftsnummer 04.000155 / 05/016

Das Kleefeld-Quartier im Westen von Bern zählte noch vor zehn Jahren zu den Siedlungen mit einer sehr hohen Wohnqualität. Mit zahlreichen Begegnungs- und Spielmöglichkeiten galt das Quartier lange Jahre als wegweisend und vorbildlich. Dies hat sich in letzter Zeit jedoch stark verändert und die Siedlung verliert zunehmend an Attraktivität. Der Aussenraum wirkt teilweise vernachlässigt und ungepflegt. Die Kinder finden wenig Gelegenheit zum kreativen Spiel. Die früheren Treffpunkte im öffentlichen Raum wirken sowohl für Kinder als auch Jugendliche und Erwachsene wenig einladend und werden daher teilweise wenig genutzt. Die Grünflächen sind im Laufe der Jahre überwachsen und die für das Verweilen gedachten Plätze wenig einladend.

Die Siedlung entspricht nicht mehr den heutigen ökologischen und ästhetischen Anforderungen und Erwartungen an schönes Wohnen. Rund ein Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner haben in den letzten fünf Jahren das Quartier verlassen. Im Quartier wird eine soziale Entmischung befürchtet.

Verschiedene im Kleefeld involvierte Interessengruppen haben im Frühjahr 2002 gemeinsam mit professionellen Planern eine Planungsstudie erstellt. In mehreren Workshops wurden Verbesserungs- und Aufwertungsmassnahmen für das Quartier erarbeitet. Im Spätherbst 2002 hat das beauftragte Büro auf der Basis der Anregungen eine Planungsstudie erstellt.

Als Ergebnis der Studie ist ein Strauss von Aufwertungsmassnahmen entstanden, mit welchen die Lebensqualität im Kleefeld erhalten und verbessert werden kann. Die Grosssiedlungen verfügen im Gegensatz zu herkömmlichen Siedlungen kaum über von der Stadt finanzierten öffentlichen Grund. Viele der aufgeführten Massnahmen betreffen daher nicht öffentlichen, sondern privaten Grund, aber mit öffentlicher Nutzung. Eine (Mit-)Finanzierung der Massnahmen durch die Stadt sollte zumindest teilweise geprüft werden.

Eine zentrale Massnahme betrifft den Stadtbach. Die Aufwertung und naturnahe Gestaltung der städtischen Gewässer liegt im öffentlichen Interesse und betrifft auch städtischen Grund und Boden. Das von der Planungsgruppe vorgelegte Konzept sieht eine natürliche Gestaltung des stark verbauten Böschungsuferes mit Steinen und Bachsaumpflanzungen sowie die Neuschaffung eines grösseren Aufenthaltsbereichs mit teichartiger Ausbuchtung des Stadtbachs zwischen Obermattstrasse 18 und Wangenstrasse 40 vor. Mit der Anbindung an das östlich angrenzende Quartier mittels einer Brücke in der Verlängerung der Weidgasse kann zeitgleich mit der ökologischen Aufwertung des wichtigen Fliessgewässers ein neuer Spiel- und Aufenthaltsbereich von hoher Qualität für das Kleefeld-Quartier geschaffen werden.

Der Gemeinderat wird beauftragt, auf der Basis der von der Quartierbevölkerung unter Mitarbeit der Stadtgärtnerei und des Stadtplanungsamts erstellten Planungsstudie eine Sanierung des Stadtbachs zwischen Jöggiackerstrasse und Statthalterstrasse zu projektieren und einen Kredit für die Umsetzung zu unterbreiten.

Bern, 23. Oktober 2003

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat begrüsst die Initiative der im Kleefeld tätigen Interessengruppen zugunsten einer Aufwertung des Wohnumfelds, wie ihm überhaupt die Verbesserung der Wohnqualität in den Quartieren ein zentrales Anliegen ist. Er wird deshalb prüfen, wie die Stadt die privaten

Bestrebungen unterstützen kann, zumal die Realisierung derartiger Projekte auch den Zielen der Lokalen Agenda 21 entspricht.

Da die Sanierung des Stadtbachs zwischen der Jöggiackerstrasse und der Statthalterstrasse einen Schwerpunkt der vorgesehenen Aufwertungs- und Verbesserungsmaßnahmen darstellt, ist der Gemeinderat bereit, die nötigen Mittel in der mittelfristigen Investitionsplanung zu budgetieren. Gestützt auf die Erfahrungen mit der bereits erfolgten Renaturierung des Stadtbachs in der Wangenmatt wurden die Kosten für das gut 400 m lange Teilstück im Klee-feld auf rund Fr. 410 000.00 geschätzt (ohne eventuelle Werkleitungsverlegungen). Für die Brücke in der Verlängerung der Weidgasse ist mit weiteren ca. Fr. 50 000.00 zu rechnen. Noch nicht beziffern lassen sich aufgrund der Planungsstudie die Kosten eines allfälligen Landerwerbs. Offen ist auch, ob und in welchem Umfang Kantonsbeiträge erwartet werden können.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die Sanierung des Stadtbachs im Abschnitt Jöggiackstrasse-Statthalterstrasse frühestens 2007/2008 möglich sein wird. Vorher lässt sich das Projekt in der mittelfristigen Investitionsplanung nicht unterbringen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.

Fraktionserklärungen

Christoph Müller (FDP): Die Freilegung beziehungsweise die naturnahe Gestaltung eines Fliessgewässers scheint sehr attraktiv zu sein; insbesondere dann, wenn dies unter dem romantischen Titel „Renaturierung“ geschieht. Bei diesem Punkt beginnt unseres Erachtens die Zwiespältigkeit in der Argumentation des vorliegenden Vorstosses. Beim Stadtbach handelt es sich seit je her um einen Nutzkanal zur Speisung der Eh-Gräben in der Altstadt. Die eingesenkte hindernisarme Führung des Wassers ist historisch getreuer und somit kann von einer Renaturierung keine Rede sein. Trotzdem könnte man in gewissen Fällen einer heute als zeitgemäss empfundenen, historisch jedoch nicht getreuen, Gestaltung grundsätzlich Sympathien entgegenbringen. Beim vorliegenden Fall ist dem jedoch nicht so. Das Kleefeld ist eine private Siedlung und damit ist die Gestaltung dieses Geländes Sache der Eigentümerinnen und Eigentümer und nicht der Stadt. Bei der Behauptung, die Siedlung wirke vernachlässigt und ungepflegt, handelt es sich offensichtlich um eine Zweckbehauptung, der wir nicht zustimmen können. Wie alle menschlichen Werke sind auch Siedlungen wechselnder Wertschätzung ausgesetzt. Aber auch hier ist es Sache der Eigentümerinnen und Eigentümer, die Attraktivität und Nutzbarkeit der Siedlung einzuschätzen und entsprechende Massnahmen einzuleiten. Wir sind nicht grundsätzlich gegen Verbesserungsmaßnahmen auf privatem Grund mit öffentlichen Beiträgen. Wir sind jedoch der Meinung, dass für solche Fälle ein Massstab für einen erheblichen Mehrwert angelegt werden muss, welcher für viele Menschen erreichbar ist. Der Stadtbach ist im jetzigen Zustand nicht übermässig unattraktiv, denn er wird von einem Grünstreifen begleitet. Er liegt jedoch in einem völlig peripheren Bereich. Zudem werden Spaziergängerinnen und Spaziergänger durch das aggressive Benehmen vieler Velofahrender von einem beschaulichen Spaziergang entlang des Stadtbaches abgeschreckt. Ich fasse zusammen: Es ist völlig unverhältnismässig, an diesem Ort so viel Geld für so wenig Nutzen zu investieren. Die immer wieder als benachteiligt beklagten Einwohnerinnen und Einwohner von Bern West verdienen glaubwürdigere Lösungen.

Erich Ryter (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Die Art und Weise, wie die Motionäre das Wohnumfeld des Kleefelds darstellen, ist mit Vorsicht zu geniessen. Es ist nicht richtig, dass die hohe Lebensqualität, welche die Siedlung Kleefeld vor zehn Jahren aufgewiesen hat, nun

auf einmal verschwunden sein soll. An der Qualität an sich hat sich im Kleefeld nichts verändert. Es wurden, wie das heute üblich ist, Renovationen in Küche und Bad vorgenommen. Was sich jedoch verändert hat, sind die Ansprüche, welche gegenüber früher gestiegen sind. Wenn die Aussenräume vernachlässigt und ungepflegt erscheinen, so liegt das in erster Linie an denjenigen Personen, welche für den Unterhalt verantwortlich sind. Wie bereits erwähnt, handelt es sich um eine private Siedlung. Wenn Kinder nicht mehr kreativ spielen können, liegt das nicht primär an den Aussenräumen, sondern es mag auch im Zusammenhang mit der externen Kinderbetreuung stehen. Wenn es stimmt, dass in den letzten fünf Jahren rund ein Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner das Quartier verlassen hat, ist das mit Sicherheit nicht wegen der Aussenräume geschehen. Die Gründe sind anderswo zu suchen. Eine soziale Entmischung braucht man nicht zu befürchten, denn sie hat bereits stattgefunden. Aufgrund einer Studie, welche durch so genannt professionelle Planer durchgeführt wurde, hat man offenbar festgestellt, dass die zentrale Frage zur Wohnumfeldverbesserung ihre Lösung in der Renaturierung des Stadtbachs und einer teichähnliche Ausbuchtung findet. Wer jedoch glaubt, mit solchen Massnahmen die Wohnqualität zu verbessern, befindet sich in einem gewaltigen Irrtum. Das ganze Quartier ist nun mal so entstanden, wie es damals in den sechziger Jahren geplant und gebaut wurde. Im Kleefeld wohnen noch heute Leute der ersten Stunde und sind offenbar mit ihrem Wohnumfeld und der Wohnqualität zufrieden. Die Fraktion SVP/JSVP bekämpft Verbesserungen im Wohnumfeld nicht grundsätzlich. Wenn Verbesserungen in sinnvoller Weise vorgenommen werden, sind wir selbstverständlich dafür. Der Gemeinderat möchte die vorliegende Motion entgegennehmen. Dies ist uns völlig unverständlich. Die Kostenschätzungen von knapp einer halben Million Franken stützen sich auf die Erfahrungen mit der bereits erfolgten Renaturierung des Stadtbachs in der Wagenmatt im Jahre 2003. Jenes Gebiet ist jedoch weitaus unproblematischer, um eine Renaturierung vorzunehmen. Machbar ist beinahe alles, es stellt sich jedoch die Frage der Verhältnismässigkeit und der Kosten. Der Gemeinderat macht in seiner Antwort auf eine allfällige Werkleitungsumlegung aufmerksam. Die Kosten, welche dabei entstehen würden, kann der Gemeinderat nach eigenen Angaben noch nicht beziffern. Tatsache ist, dass es im Gebiet der Siedlung Kleefeld sehr viele Werkleitungen gibt. Dies ist wohl der Grund, weshalb sich der Gemeinderat bezüglich einer allgemeinen Kostenschätzung nicht zu weit aus dem Fenster lehnen möchte. In jedem Falle werden die Kosten die vorgenommenen Einschätzungen übersteigen. Der Gemeinderat möchte dieses Vorhaben in die mittelfristige Investitionsplanung aufnehmen und frühestens im Jahre 2008 realisieren. Die Stadt Bern hat ein Unterhaltsdefizit von mehreren Millionen Franken an unseren Verkehrswegen. Es ist ein erklärtes Legislaturziel, dieses Defizit aufzuholen. Wenn der Unterhalt nicht vorgenommen wird, werden sich die damit auflaufenden Kosten vervielfachen. In Anbetracht solcher Fakten ist es völlig unrealistisch, ein solches Projekt nur schon aufzunehmen. Wir sehen keinen Sinn darin, im Kleefeld eine Renaturierung und die Schaffung einer teichähnlichen Ausbuchtung des Stadtbaches vorzunehmen. Kosten und Nutzen gehen dabei weit auseinander. Die Fraktion SVP/JSVP lehnt die vorliegende Motion ab.

Conradin Conzetti (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP sieht Lebensqualität und Sommeridylle ungefähr so wie in einem Gedicht von Paul Gerhard: „Bächlein rauschen in dem Sand und malen sich an ihrem Rand mit schattenreichen Myrten. Kleewiesen wiegen hart dabei und klingen ganz vom Lustgeschrei der Schaf und ihrer Hirten.“ Wir erachten ein rauschendes Bächlein als Beitrag zu einer verbesserten Lebensqualität und werden deshalb die vorliegende Motion unterstützen. Dies jedoch nicht nur aus poetischen Gründen. Eine naturnahe Gestaltung dient real der Flora und Fauna, indem mehr Lebensraum für Pflanzen und Insekten geschaffen wird. Dies liegt unseres Erachtens nicht am Rande des Lebens, sondern gehört zum Leben. Wenn die Umgebung ästhetisch schöner ist, können sich die Men-

schen besser mit ihrem Lebensort und Wohnort identifizieren. Wir hoffen, dass sich die Menschen in der Folge auch mehr um ihre Umgebung kümmern. Wir erachten das vorliegende Projekt im Sinne einer naturnahen Gestaltung und Erhöhung der Lebensqualität im Hinblick auf die Natur als wichtigen symbolischen Beitrag. Wir erachten den Betrag von 450 000 Franken nicht als völlig übertrieben, um diesen kleinen Beitrag zu leisten und werden der vorliegenden Motion deshalb gerne zustimmen.

Motionär *Andreas Flückiger* (SP): Ich möchte dem Gemeinderat für die positive Aufnahme der vorliegenden Motion danken. SVP und FDP sehen auch in diesem Projekt eine weitere Sparmöglichkeit im Bereich der Wohnumfeldverbesserung. Hochhaussiedlungen sind nicht einfach Legebatterien für Steuergelder, sondern es leben Menschen dort, welche zu Recht gewisse Ansprüche haben, die wir entsprechend berücksichtigen müssen. Dem Quartier Kleefeld müssen wir Sorge tragen, denn es hat viele Stärken, aber auch einige Probleme, die es ernst zu nehmen gilt. Siedlungen wie das Kleefeld haben mittlerweile ein gewisses Alter erreicht. Zu Beginn war das Kleefeld unbestritten eine Siedlung mit einer hohen Lebensqualität. Im Laufe der Zeit haben sich jedoch die Bedürfnisse der Menschen gewandelt. Das Kleefeld ist, böse gesagt, etwas abgestiegen. Immerhin ist ein Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner weggezogen, weil diese Menschen andere Wohngegenden bevorzugen. Es sollte nicht sein, dass sich Siedlungen einfach im Laufe der Zeit selber entwerten. Entsprechend muss auch das Gemeinwesen ins Wohnumfeld investieren, damit die Siedlungen ihre gute Qualität beibehalten können, indem man gewisse Mängel ausmerzt. In diesem Sinne ist es wichtig, Gegensteuer zu geben, denn die Gefahr einer sozialen Entmischung besteht und hat vielleicht auch bereits eingesetzt. Die Bewohnerinnen und Bewohner nehmen das Problem ernst, denn sie haben die Herausforderung angenommen und haben sich selber Gedanken gemacht. Eine sehr aktive Gruppe hat eine Planungsstudie durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine Bürgerinitiative im besten Sinne, denn die Initiative ist tatsächlich von den Bürgerinnen und Bürgern ausgegangen. Es wurden gute Ideen und Vorschläge entwickelt. Ein Teil der vorgeschlagenen Massnahmen wird ganz klar von privater Seite realisiert werden müssen, nämlich diejenigen, welche den privaten Raum betreffen. Der Stadtbach befindet sich jedoch nicht im privaten, sondern im öffentlichen Raum. Deshalb kann die Stadt auch eine gewisse Unterstützung leisten. Die Gründe, dass das Kleefeld nicht mehr so attraktiv ist, liegen im Wandel der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner und im Zahn der Zeit, welcher an der Siedlung nagt. Der Stadtbach ist eine Chance für alle, denn die Massnahmen werden nicht nur dem Quartier, sondern dem ganzen Stadtteil zugute kommen. Die Stadtbachsanieierung auf der ganzen Länge ist ein Anliegen von uns allen. Der Stadtbach ist ein Element, welches Bümpliz mit der Stadt Bern verbindet und ist deshalb sehr wichtig. Wir denken auch an eine naturnahe Gestaltung des Moosbaches, sodass er später bis nach Oberbottigen geöffnet werden kann. Damit können die Bewohnerinnen und Bewohner gut ins Naherholungsgebiet gelangen und die Kinder aus Oberbottigen bekommen eine sichere Schulwegverbindung. Dies ist die längerfristige Vision, welche hinter dem Projekt steht. Mit dem Stadtbach kann eine zentrale und wichtige Massnahme, wie sie aus der erwähnten Studie hervorgeht, für das Kleefeld realisiert werden und gleichzeitig tut man für den ganzen Stadtteil etwas Gutes. Es ist nicht fair, wenn man gegenüber den Bedürfnissen der Leute im Kleefeld gleichgültig ist und die Kosten für zu hoch erachtet. Die Bevölkerung hat sich grosse Mühe gegeben und hat in ihrer Freizeit gute Ideen entwickelt. Es wäre reichlich seltsam, gerade in diesem Quartier, wo viele Menschen ohnehin nicht über viel Geld verfügen, die Sparbremse zu ziehen. Wir müssen hier ein Zeichen setzen.

Einzelvoten

Dieter Beyeler (SD): Ich bin als Bewohner des Kleefelds mit der vorliegenden Motion überhaupt nicht einverstanden. Gerade für Kinder ist das Kleefeld ein ausgesprochen attraktiver Ort mit weiten Grünflächen zwischen den Häusern und vielfältigen Spielmöglichkeiten, welche täglich genutzt werden. Die erwähnte soziale Entmischung findet im Kleefeld bereits seit Jahren statt und hat nichts mit der Siedlung an und für sich zu tun. Die Gründe hierfür sind vergleichbar mit denjenigen, welche im Untermattquartier zu einer sozialen Entmischung geführt haben. Was möchte man mit diesem Projekt aufwerten? Es ist nicht Aufgabe der Stadt, sich in Angelegenheiten auf privatem Grund einzumischen. Vor allem dann nicht, wenn für die Realisierung dieses Projekts andernorts wichtige finanzielle Mittel entzogen werden müssen. Ich werde die vorliegende Motion ablehnen.

Daniel Lerch (CVP): Ich bin zwar nicht Bewohner, aber doch ein sehr guter Kenner des Kleefeld-Quartiers. Die Argumentation, man wolle das Wohnumfeld verbessern, indem ein Bach, welcher am Rande der Siedlung verläuft, geöffnet beziehungsweise renaturiert wird, ist nicht ganz richtig. Das Gebiet im Kleefeld ist sehr schön angelegt und befindet sich am Waldrand. Der ganze Wald steht zum Spielen zur Verfügung, es gibt einen Robinson-Spielplatz, einen Teich, in dem die Kinder baden können und die ganze Infrastruktur zum Spielen ist ausgezeichnet. Unter diesem Aspekt handelt es sich eigentlich um eine Traumsiedlung, aber dennoch hat ein grosser Wechsel stattgefunden. Es wurden Wohnungen saniert und Eigentumswohnungen daraus gemacht. Es gibt verschiedene Gründe für den Wegzug der Leute und die soziale Entmischung. Das Quartier wird gestempelt als Quartier, welches an Wert verliert. Der Hauptgrund liegt mit Sicherheit nicht im Stadtbach, welcher nun zwischen einer Strasse und einem Fussweg etwas breiter werden soll. Für diese Verbreiterung braucht man auch Privatgrund. Die Siedlung sollte meines Erachtens anderweitig verbessert werden. Andere Überbauungen wie beispielsweise Weidmatt, welche dringender auf Verbesserungen angewiesen wären, haben leider keine Mäzene, welche sich für sie einsetzen und die Stadt hat für diese Quartiere kein Geld. Aus diesem Grund lehne ich die vorliegende Motion ab.

Erich Ryter (SVP): Wie das Votum von Dieter Beyeler gezeigt hat, nehmen die Bewohnerinnen und Bewohner die Situation im Kleefeld nicht so wahr, wie der Motionär Andreas Flückiger es nun dargestellt hat. Die SVP ist für Wohnumfeldverbesserungen an Orten, wo sie sinnvoll sind. Im Kleefeld macht es keinen Sinn und ausser denjenigen, welche die Studie in Auftrag gegeben haben, sind auch die Bewohnerinnen und Bewohner des Kleefeldes dieser Meinung.

Rolf Schuler (SP): Wohnumfeldverbesserung war Thema bei der Veranstaltung einer so genannten Zukunftswerkstatt, welche die Kirchgemeinde Bümpliz im Kleehaus durchgeführt hat. Bei dieser Veranstaltung ist ganz klar zum Ausdruck gekommen, dass die Umgebung vom Kleefeld, wo ich selber wohne, verbessert werden muss. Die Unterstellung der Bürgerlichen, die Verbesserung der Bachführung sei im Quartier nicht abgestützt, ist unrichtig und entbehrt jeglicher messbarer Grundlage. Auch die Behauptung, dass die Gegend vom Rehhaghölzli von aggressiven Velofahrerinnen und -fahrern beherrscht werde, die es den Spaziergängerinnen und Spaziergänger verunmöglichen, ruhig spazieren zu gehen, ist nicht richtig. Ich fahre jeweils selber mit meinem Dreiradvelo durch die Rehhagstrasse und habe noch nie eine derartige Beobachtung gemacht. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass unser Vorstoss eine Steigerung der Lebensqualität für das Kleefeld bedeutet, welcher bei der Bevölkerung eine breite Akzeptanz findet. Unser Vorstoss hat ausserhalb der bürgerlichen Fraktionen des

Stadtrats und den Schweizer Demokraten meines Wissens noch keine Opposition zustande gebracht.

Margrit Thomet (SVP): Ich möchte etwas berichtigen. Andreas Flückiger hat die Renaturierung des Moosbaches erwähnt und hat betont, wie wichtig dies für die Schulwegsicherung für die Kinder aus Oberbottigen sei. Wenn er jedoch informiert wäre, hätte er das nicht gesagt. Der Schulweg Oberbottigen wird niemals entlang des Moosbaches verlaufen, denn dahingehende Überprüfungen haben gezeigt, dass dies für die Kinder viel zu gefährlich wäre. Der neue Schulweg wird an der Strasse entlanggehen, welche nach Bottigen führt. Entsprechend ist es eine total falsche Aussage, wenn Renaturierung des Moosbaches und der Schulweg in Zusammenhang gebracht werden.

Andreas Flückiger (SP): Das vorliegende Anliegen wurde seitens des Quartiers an mich herangetragen. Ich war an der Vernissage, wo die Projekte vorgestellt wurden. Der Stadtbach ist ein Element aus einem Strauss von Massnahmen und ich fand dieses Projekt gut. Wie gesagt könnte man in den Fällen, wo sich die Interessen der Stadt mit denjenigen der Siedlung treffen, gemeinsam etwas realisieren. Es könnten beide Seiten davon profitieren. Zum Moosbach: Die Frage nach dem Schulweg ist ein alter Streit. Es ist klar, dass man den Moosbach aufgrund der regen Bautätigkeit in Bottigen öffnen müssen. Das Projekt befindet sich schon seit längerer Zeit in Vorbereitung. Weil der Moosbach geöffnet wird, braucht es auch einen Weg, um Wartungen und Pflege vornehmen zu können. Selbstverständlich wird es einen kombinierten Fuss- und Veloweg geben, welchen zumindest diejenigen Jugendlichen, welche ins Oberstufenschulhaus fahren, benützen werden.

Beschluss

Der Rat überweist die Motion Fraktion SP/JUSO (Flückiger/Schuler) mit 43 : 21 Stimmen.

8 Motion Fraktion FDP (Mario Imhof): Begegnungszonen im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Geschäftsnummer 04.000460 / 05/037

Die Verkehrssituation nach der Abschaffung des „Konfliktgrüns“ bei Lichtsignalen beweist, dass gut gemeinte Vorschläge nach deren Umsetzung neue Probleme schaffen. Änderungen müssen, mit nicht budgetierten Geldern, rückgängig gemacht werden, um den reibungslosen Verkehrsfluss wieder herzustellen (z.B. Laubeggkreuzung).

Um die gleichen Situationen innerhalb der noch zu erstellenden Begegnungszonen, die sich mit dem öffentlichen Verkehr überschneiden, zu verhindern, müssen vorgängig weiterführende Abklärungen betreffend der Nutzung, des Vortrittsrechts usw. gemacht werden. Dies gilt vor allem für Tram, Bus und S-Bahn. Die Fahrer der Busse, Trams und S-Bahnen werden die Fahrpläne nicht mehr einhalten können. Das führt zu unnötigem Stress, welcher durch geeignete Massnahmen verhindert werden muss und kann.

Um nicht nachträglich Kosten zur Anpassung und verärgerte Benutzer des öffentlichen Verkehrs bereits im Vorfeld zu generieren, ist die Situation generell zu überdenken. In diesem Zusammenhang wird der Gemeinderat beauftragt:

1. ein klares Konzept zur Regelung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Begegnungszonen zu erstellen;

2. die Erstellung von Begegnungszonen mit öffentlichem Verkehr zu sistieren, bis das Konzept eingeführt ist.

Bern, 2. September 2004

Antwort des Gemeinderats

Begegnungszonen und der öffentliche Verkehr schliessen einander nicht unter allen Umständen aus. In Burgdorf und Biel (Zentralplatz) beispielsweise haben sich Begegnungszonen bewährt, auch wenn sie durch öffentliche Verkehrsmittel befahren werden. In Bern ist bekanntlich geplant, nach der Gassensanierung in der Unteren Altstadt ebenfalls eine Begegnungszone einzuführen, die von zwei Buslinien (12 und 30) durchquert wird. Die Auswirkungen der tieferen Geschwindigkeit und des Fussgängervortritts auf den öffentlichen Verkehr wurden mit BERNMOBIL bei der Projekterarbeitung eingehend und einvernehmlich diskutiert. Den erforderlichen Kredit hat der Stadtrat bereits bewilligt, und zwar ohne Gegenstimmen. Vorgesehen ist sodann, dass im Bereich des Bahnhofplatzes Bümpliz Süd in diesem Jahr eine Begegnungszone eingeführt werden soll. Hier ist die Buslinie 27 betroffen.

Die meisten der bereits realisierten oder erst projektierten Begegnungszonen in der Stadt Bern liegen jedoch in Wohnquartieren und werden von öV-Linien nicht tangiert. Es besteht auch nicht die Absicht, bei *Begegnungszonen in den Wohnquartieren* vom Grundsatz abzuweichen, denn Kinderspiel und Linienverkehr würden sich nur schlecht vertragen.

Hingegen ist es nach wie vor denkbar, Plätze im Stadtzentrum und in den Quartierzentren sowie Altstadtgassen als Begegnungszonen zu gestalten, obwohl sie vom öffentlichen Verkehr befahren werden. Hier muss im Einzelfall die Bedürfnislage und Zweckmässigkeit genau geprüft werden, bevor ein auf den öV abgestimmtes Projekt erarbeitet werden kann, welches anschliessend vom Kanton zu genehmigen ist. Allenfalls müssten die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs angepasst werden.

Die rechtliche Situation in Begegnungszonen, auch bezüglich des öffentlichen Verkehrs sowie das Bewilligungsverfahren sind im Strassenverkehrsrecht klar geregelt. Es besteht kein Bedarf nach einem zusätzlichen Konzept zur Regelung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Begegnungszonen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Motionär *Mario Imhof* (FDP): Ich habe befürchtet, dass die Antwort des Gemeinderats so ausfallen wird, wie sie nun vorliegt. Der Gemeinderat möchte sich nicht festlegen und auch das Problem nicht sehen, welches die Fahrerinnen und Fahrer von Bussen und Trams haben, die vor allem im Bereich der Begegnungszonen unter Stress leiden. Ich möchte nicht mit einem Fahrzeugführer tauschen, welcher hinter den Kinderwagen herfahren muss, weil diese Vortritt haben. Eine solche Situation ist unbefriedigend und nützt dem öffentlichen Verkehr nichts, denn der ganze Fahrplan gerät durcheinander. Wenn nun beispielsweise eine Reisegruppe herumsteht, muss der Bus warten beziehungsweise hupen, damit der Weg für ihn frei wird. Es gebe scheinbar ein Reglement oder eine Abmachung, welche solche Probleme regelt, ich habe ein solches jedoch noch nie gesehen. In der Spital- und Marktgasse gibt es eine Markierung am Boden in Form einer grünen Linie, welche anzeigt, wo man als Fussgänger sicher ist. Ich erachte dies als sinnvoll. Dies könnte man auch in der Unteren Altstadt realisieren. Der Casinoplatz ist bezüglich Markierungen ein ganz schlechtes Beispiel, denn es gibt absolut keine Markierungen und sehr viele Fussgängerinnen und Fussgänger sind verunsichert und wissen nicht genau, wo sie durchgehen können. Ich verstehe nicht, dass in diesen Begeg-

nungszonen im Bereich des öffentlichen Verkehrs nicht gewisse Markierungen und Vorschriften gemacht werden können, welche sich an gewisse Regeln halten.

Fraktionserklärungen

Thomas Weill (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Wir erachten die vorliegende Motion als sinnvoll und werden sie auch unterstützen, wobei wir in der Fraktion der Ansicht sind, dass das Ganze eher den Charakter eines Postulats hat. Vor allem was das Konzept anbelangt, wäre es besser, es in Postulatform realisieren zu können. Wir überlassen es jedoch dem Motionär, ob er gewillt ist, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Unabhängig vom eidgenössischen Recht ist gerade die Begegnungszone in der Unteren Altstadt ein anschauliches Beispiel dafür, dass eine zusätzliche Regelung für den öffentlichen Verkehr nötig wäre. Kram- und Gerechtigkeitsgasse sind leicht abschüssig und da es einige Brunnen hat, können die schweren Busse nicht so leicht ausweichen. Längere Fahrzeiten werden bei diesem Problem kaum Abhilfe schaffen. Eine Vergleich mit Burgdorf oder Biel ist nicht angebracht, denn dort ist es flach und es befinden sich nicht in dem Ausmasse Brunnen auf der Strasse, denen Busse, welche zudem zwingend an eine Linienführung gebunden sind, müssten ausweichen können. Deshalb wäre ein klares Konzept, zum Beispiel mit Busvortritt, dort angebracht, wo wir Linienverkehr haben wie eben beispielsweise in der Unteren Altstadt. Die Stadt kann dies auch selber einführen, denn es braucht keine Vorschriften seitens des Bundesrechts, welche dem entgegenstehen würden. Es gibt in der Tat etliche Buschauffeure, welche bereits Bedenken bezüglich der Einführung der Begegnungszone Untere Altstadt geäußert haben. Auch bei Tempo 20 kann ein Bus praktisch nicht mehr fahren, wenn Personen auf der Strasse zirkulieren. Glücklicherweise bewegen sich die Leute grösstenteils in den Lauben. Gerade unter diesem Aspekt scheint eine Begegnungszone etwas lächerlich, denn es ist kein grosser Fussgängerstrom auf den Strassen zu erwarten. Eine Korrektur zur Antwort des Gemeinderats: Es hat eine Gegenstimme bei der Kreditbewilligung für diese Begegnungszone gegeben. Wie gesagt unterstützt die Fraktion SVP/JSVP die Motion.

Eric Mozsa (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die vorliegende Motion verlangt die Formulierung eines Konzeptes zwecks Regelung des öffentlichen Verkehrs in den Begegnungszonen und verlangt, zusätzlich vorläufig keine Begegnungszonen mehr mit dem öffentlichen Verkehr einzurichten. Die Fraktion GFL/EVP lehnt den vorliegenden Vorstoss ab. Wir erachten die Kombination von Begegnungszonen und öffentlichem Verkehr nicht in jedem Falle als eine richtige Sache – auf dem Zentralplatz in Biel funktioniert es, an anderen Orten vielleicht aber nicht. Wir lehnen den Vorstoss jedoch deshalb ab, weil wir jetzt keine vorschnellen Schüsse wollen. In der Tat hat man erst sehr wenige Erfahrungen mit der Vermischung von Begegnungszonen und dem öffentlichen Verkehr gesammelt. Der Zentralplatz in Biel erscheint als Ausnahme. Wir konnten uns anlässlich des letztjährigen Stadtratsausfluges davon überzeugen lassen, dass es dort funktioniert. Täglich überqueren 12 000 Fahrzeuge, 5000 bis 6000 Velos und 1200 Busse den Zentralplatz. So ist auf der Internetseite www.begegnungszonen.ch zu lesen: „Trotz relativ hoher Fahrzeugfrequenzen wurde der Zentralplatz zu einer funktionierenden Begegnungszone.“ In der Unteren Altstadt läuft im Moment die Sanierung der Gerechtigkeits- und Kramgasse, wo sich auch touristische Hauptattraktionen befinden. Täglich stehen viele Menschen vor dem Zytglogge-Turm und nach der Sanierung dürften es wohl noch mehr Leute sein. Hier kann es zu Konflikten mit dem öffentlichen Verkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden wie beispielsweise dem motorisierten Verkehr kommen, es muss jedoch nicht. Wir teilen die Ansicht des Gemeinderats, dass hier eine individuelle Beurteilung vorgenommen werden muss, wie es im Falle der Unteren Altstadt auch eingehend geschehen ist. Die zu-

künftigen Erfahrungen in diesem Bereich werden zeigen, ob es funktionieren wird. Das Strassenverkehrsrecht sieht alle Eventualitäten auch für die Begegnungszonen vor. Es braucht hier kein neues Konzept, welches viel Geld kostet. Die Fraktion GFL/EVP lehnt die Motion ab.

Martina Dvoracek (GB) für die Fraktion GB/JA!: Wir haben vor einigen Jahren mit lediglich einer oder zwei Gegenstimmen für eine Begegnungszone in der Unteren Altstadt gestimmt. Auch damals war bereits klar, dass die Busse dennoch dort durchfahren müssen, es waren jedoch keine Zweifel seitens der bürgerlichen Parteien zu vernehmen. Ich denke, wir sollten die Einweihung der Begegnungszone im Jahre 2006 abwarten und wir werden dann sehen, wie der öffentlich Verkehr zusammen mit dem Fussverkehr funktionieren wird. Die Fussgängerinnen und Fussgänger müssen sich zuerst an ihr Vortrittsrecht gewöhnen, aber es wird mit Sicherheit nicht so sein, dass alle Leute auf der Strasse herumstehen und dem Bus eine lange Nase machen werden, sondern das Zusammengehen von öffentlichem Verkehr und Fussverkehr wird harmonisch verlaufen. Auch die Touristinnen und Touristen werden sich an die hiesigen Verhältnisse gewöhnen und anpassen.

Direktorin TVS *Regula Rytz* (GB) für den Gemeinderat: Die meisten der bereits realisierten beziehungsweise projektierten Begegnungszonen der Stadt Bern liegen in Wohnquartieren und werden von Linien des öffentlichen Verkehrs nicht tangiert. Wir werden morgen an einer Pressekonferenz darüber orientieren, wie wir diese Begegnungszonen im Rahmen unserer begrenzten finanziellen Mittel weiterentwickeln und vermehren wollen. Bei der Motion von Mario Imhof geht es um einen andren Typus von Begegnungszonen, nämlich um Begegnungszonen in Quartieren und Stadtzentren mit dichter Nutzung und öffentlichem Verkehr. Wie Burgdorf und Biel zeigen, schliessen diese Begegnungszonen einander nicht unter allen Umständen aus. Dort haben sich Begegnungszonen bewährt, auch wenn sie durch öffentliche Verkehrsmittel befahren werden. Gerade auf dem Zentralplatz in Biel ist die Nutzung sehr dicht. Solche Beispiele geben uns Hoffnung, dass es auch in Bern funktionieren wird. Ende Oktober wird die Begegnungszone Untere Altstadt eröffnet und die Vorfreude darüber ist sehr gross. Die beiden Gassen, welche – wie sie selber sagen – etwas aus der Reihe tanzen, werden dank der Begegnungszonen den neuen und attraktiven Polen an den Stadträndern, dem Wankdorf sowie Schöngrün und Brünnen die Stange halten können. Dies ist für die Stadtentwicklung sehr wichtig. Wir möchten auch in der Unteren Altstadt unbedingt die Qualität halten können, so dass die Leute tagtäglich hierher kommen. Die Begegnungszone stellt hierbei ein wichtiges Element dar. Natürlich muss man sich sehr genau überlegen, wie das Ganze funktionieren soll, wenn man eine solche Begegnungszone mit reger Nutzung durch den öffentlichen Verkehr sowie durch Touristinnen und Touristen einführen möchte. Ich kann sagen, dass man sich das Ganze sehr gut überlegt hat. Bereits in der Projektierungsphase ist man mit Bernmobil zusammen gesessen und hat ausführlich über alle möglichen Auswirkungen diskutiert. Selbst über allfällige Fahrplananpassungen hat man nachgedacht, welche man ins Auge fassen könnte, falls es sich wirklich als grosses Problem herausstellen sollte, dass der Raum übernutzt wird. Zusammen mit den Praktikerinnen und Praktikern von Bernmobil, welche sehr flexibel sind, aber auch einen sehr strengen Job haben, werden wir laufend beobachten, wie sich das Ganze entwickelt. Die Fragestellung der vorliegenden Motion ist absolut berechtigt, aber ich kann klar sagen, dass wir die allfällig eintretende Problematik längst erkannt haben und daran arbeiten, gute Lösungen zu finden, welche für Bernmobil sowie für die Benutzerinnen und Benutzer vom öffentlichen Verkehr funktionieren wird, falls die Probleme wirklich eintreten sollten. Die rechtliche Situation von Begegnungszonen auch bezüglich des öffentlichen Verkehrs und das Bewilligungsverfahren sind im Strassenverkehrsrecht klar geregelt. Deshalb sind wir der Ansicht, dass im Moment kein Bedarf für zusätzliche Konzepte besteht. Wir können garantieren, dass wir die Entwicklung laufend beobachten werden und bereit sind,

allfällige Anpassungen vorzunehmen, falls die Realität dies fordert. Insofern möchte ich Mario Imhof und die Fraktion FDP beruhigen. Wir können die Motion so nicht erfüllen, denn wir befinden und viel zu kurz vor der Realisierung des Ganzen, aber wir werden das in der Motion angesprochenen Problem, welches ein berechtigtes Anliegen darstellt, im Auge behalten.

Einzelvotum

Thomas Weill (SVP): Ich bin Präsident der Innenstadtsektion der SVP und ich weiss mittlerweile von vielen Altstadtgeschäften, die erst jetzt langsam realisieren, was mit der Begegnungszone auf sie zukommen wird. Sie haben wirklich Bedenken bezüglich des öffentlichen Verkehrs. Viele Altstadtgeschäfte haben Angst und einige beabsichtigen bereits, umzuziehen. Die meisten Geschäftsinhaberinnen und -inhaber zeigen weder Freude noch Begeisterung und wissen sehr wenig darüber, was nun eigentlich auf sie zukommen wird.

Mario Imhof (FDP): **Wir wandeln die vorliegende Motion in ein Postulat um.**

Gemeinderätin *Regula Rytz*: Wir hatten gestern Abend eine Informationsveranstaltung für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie für die Geschäftstreibenden in der Unteren Altstadt, welche in einem sehr konstruktiven Klima verlaufen ist. Die Sache sollte umfassend betrachtet werden und es ist klar, dass immer einzelne Leute unzufrieden sind. Rund um die Sanierung finden ganz tolle Events statt und ich habe das Gefühl, dass sehr viele Leute in der Unteren Altstadt dies als Chance gepackt haben, um etwas Neues und ganz Attraktives zu entwickeln. Dies ist immanent wichtig, denn wie gesagt, entstehen an den Rändern der Stadt neue attraktive Zentren und die Untere Altstadt muss sich überlegen, wie sie weiterhin eine attraktive Geschäfts- und Wohnzone bleiben kann. Wir sind überzeugt davon, dass die Begegnungszone als wichtiges Element ihren Beitrag dazu leisten wird.

Beschluss

Der Rat lehnt die in ein Postulat umgewandelte Motion Fraktion FDP mit 20 : 43 Stimmen ab.

9 Interpellation Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter): Velofreie Fussgängerzonen

Geschäftsnummer 04.000395 / 04/321

In immer noch zunehmendem Masse werden Verkehrsräume, die eigentlich ausschliesslich den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten wären, verkehrswidrig von Velofahrenden mit benutzt. Das verunsichert die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die Fussgängerinnen und Fussgänger, in erheblichem Ausmass: Erwähnt seien Trottoirs, neuerdings auch jene der Lorrainebrücke, Lauben und Fussgängerstreifen, so genannte verkehrsfreie Plätze und nicht zuletzt die Aareuferwege, die mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt sind.

Wir bitten den Gemeinderat um Auskunft, was er zu tun gedenkt, um diesen Missstand zu beheben und wie er den Fussgängerinnen und Fussgängern zu ihrem Recht verhelfen will.

Bern, 17. Juni 2004

Antwort des Gemeinderats

Regelwidriges Verkehrsverhalten, vom wem auch immer praktiziert, gefährdet meist andere Verkehrsteilnehmende. Unbestreitbar geschieht dies auch, wenn Velofahrerinnen und Velofahrer die eindeutig den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehaltenen Verkehrsflächen befahren. Der Gemeinderat ist entschieden der Auffassung, dass sich die Velofahrenden an die Verkehrsregeln zu halten haben und dass das Fahrverbot in reinen Fussgängerbereichen durchgesetzt werden muss. Mit der schrittweisen Eliminierung der Unterbestände bei der Stadtpolizei kann und soll die polizeiliche Kontrolltätigkeit künftig intensiviert werden.

Trottoirs/Lauben/Verkehrsfreie Plätze

Trottoirs sind im Grundsatz ausschliesslich den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Gemäss Artikel 65 Absatz 8 der Strassenverkehrs- und Signalisationsverordnung (SSV) können allerdings bei geringen Fussgängerfrequenzen speziell bezeichnete Trottoirabschnitte zur Mitbenützung durch Velos freigegeben werden. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben jedoch auch auf diesen Teilstrecken uneingeschränkten Vortritt.

Für die Kriterien zur Öffnung schwach frequentierter Trottoirabschnitte für den Veloverkehr hat die Schweizerische Velokonferenz in Zusammenarbeit mit dem Fonds für Verkehrssicherheit und weiteren Fachorganisationen in einer Broschüre Leitlinien herausgegeben. Mit dem vom Stadtrat am 21. August 2003 erheblich erklärten Postulat Oskar Balsiger (SP) betreffend „Fuss- und velofreundliches Bern: Fördern der einvernehmlichen Koexistenz auf gemeinsamen Verkehrsflächen des Fuss- und Veloverkehrs“ wurde der Gemeinderat mit der Prüfung der Tauglichkeit verschiedener Trottoirabschnitte für den Mischverkehr beauftragt.

Das Ergebnis der Abklärungen wird demnächst vorliegen und dem Stadtrat zur Kenntnis gebracht werden.

In den Lauben der Altstadt gilt weiterhin ein generelles Fahrverbot.

Fussgängerstreifen

Das Befahren von Fussgängerstreifen mit Velos wird durch die Strassenverkehrsgesetzgebung nicht ausdrücklich verboten. Fussgängerstreifen ermöglichen in vielen Fällen den Velofahrenden ein gefahrloses, indirektes Linksabbiegen. Klar geregelt ist jedoch auch hier das Vortrittsrecht der Fussgängerinnen und Fussgänger. Überdies muss von den Velofahrenden erwartet werden können, dass sie beim Befahren von Fussgängerstreifen Rücksicht walten lassen und insbesondere gegenüber eher unsicheren Fussgängerinnen und Fussgängern genügend Abstand halten.

Aarewege

Schon in seiner Antwort im Stadtrat am 25. März 2004 auf die Interpellation Fraktion GFL/EVP betreffend „Massnahmen für sichere und erholsame Aarewege“ hat der Gemeinderat bestätigt, dass am Fahrverbot festgehalten wird.

Kontrollen

Führt die Polizei Kontrollen im Strassenverkehr durch, hält sie Fehlbare aller Fahrzeugkategorien an. Ihre Kontrolltätigkeit konzentriert sie in erster Linie auf Unfallschwerpunkte. Zusätzliche Kontrollorte bestimmt sie aufgrund eigener Feststellungen sowie Meldungen aus der Bevölkerung. Strassen, Wege und Plätze, auf denen das Velofahren verboten ist, fallen auch darunter und werden regelmässig kontrolliert.

Die Interpellanten sind mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden.

10 Postulat Simon Röthlisberger (JA!): Offroader-Boom stoppen!

Geschäftsnummer 04.000467 / 05/038

Die schweren Geländefahrzeuge nehmen stetig zu. Diese Entwicklung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und des Energieverbrauchs äusserst problematisch. Der Benzinverbrauch könnte stark gesenkt werden, wenn das Gewicht der Fahrzeuge reduziert würde. Das Gewicht, der Energieverbrauch und CO₂-Austoss sind voneinander abhängige Variablen. Durch die grosse Masse, die hohe Bauweise und die steife Konstruktion gefährden schwere Geländefahrzeuge überdurchschnittlich Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Personen in normalen Personenwagen:

- Kinder können schon bei tiefen Geschwindigkeiten tödlich getroffen werden, weil Geländewagen sie genau auf Kopfhöhe treffen.
- Die rechte Fahrbahnhälfte wird für Velofahrerinnen und Velofahrer weiter eingeschränkt. Dies führt zu gefährlichen Überholmanövern oder zum Ausweichen der Velofahrerinnen und Velofahrer auf das Trottoir.
- Gemäss einer Studie der Winterthur Versicherung verursachen Geländefahrzeuge im Vergleich zu Pkws etwa 40% häufiger Schäden an andern Personen oder Fahrzeugen. Von den Geländefahrzeugen geht deshalb eine „alarmierende Fremdgefährdung“ aus (Winterthur Versicherung, 6. Juli 2000; siehe www.4x4.jungegruene.ch).
- Auch die Personen in den Geländefahrzeugen wännen sich in einer Scheinsicherheit: Viele der nach EuroNCAP (European New Car Assessment Programme) getesteten schweren Geländefahrzeuge erreichen wegen der steifen Karosserie schlechtere Ergebnisse als Mittelklassewagen. Zudem ist das Risiko des Überschlagens wegen des hohen Schwerpunktes systembedingt.

Die Junge Alternative JA! ist sich durchaus bewusst, dass der Handlungsspielraum auf städtischer Ebene eingeschränkt ist. Dies kann jedoch kein Grund sein, dem Offroad-Boom tatenlos zuzuschauen und keine Initiative zu ergreifen. Zudem liegen Massnahmen wie Fahrverbote, eingeschränkte Parkiermöglichkeiten und Sensibilisierungskampagnen absolut im Einflussbereich der Stadt. Vorstösse zur Einschränkung von schweren Geländefahrzeugen wurden auch in den Städten Paris, Genf und Zürich eingereicht.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf:

1. Massnahmen (auf rechtlicher Ebene und Kommunikationsarbeit) zur Reduktion schwerer Geländefahrzeuge in der Stadt Bern auszuarbeiten. Nur Nutzfahrzeuge (Marktfahrerinnen und Marktfahrer, Handwerkerinnen und Handwerker usw.) sollen von den Einschränkungen ausgenommen sein.
2. In den Bereichen, in welchen der Handlungsspielraum der Stadt Bern eingeschränkt ist (z.B. Besteuerung nach Gewicht), deponiert der Gemeinderat beim Kanton und Bund die Forderung, mehr Kompetenzen zu erhalten, um die Anzahl schwerer Geländefahrzeuge effektiv verringern zu können.

Bern, 9. September 2004

Postulat Simon Röthlisberger (JA!), Catherine Weber, Doris Schneider, Michael Jordi, Natalie Imboden, Martina Dvoracek, Daniele Jenni, Miriam Schwarz, Ruedi Keller

Antwort des Gemeinderats

Zwischen 1990 und 2002 hat in der Schweiz der Anteil der Allradangetriebenen Personenwagen (4x4) am Gesamtbestand der Personenwagen von ca. 10 auf rund 15% zugenommen. In

dieser Pkw-Kategorie enthalten sind auch die eigentlichen Geländewagen (Offroader) und die gewöhnlichen Personenwagen mit permanentem oder zuschaltbarem Vierradantrieb. Für Offroader existiert keine allgemeingültige Definition.

Im Herbst 2004 reichte die Berner Nationalrätin Evi Allemann im Nationalrat eine Motion mit der Forderung „Offroader-Boom eindämmen“ ein, zu der inzwischen bereits die Stellungnahme des Bundesrats vorliegt. In der Antwort steht u.a. (Auszüge): „Wie der Bundesrat bereits bei der Behandlung anderer Vorstösse mit der gleichen Zielrichtung festgehalten hat, sind die in der Motion aufgeführten Problemkreise (Verbrauch bzw. CO₂-Ausstoss/Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmender) nicht geländefahrzeug- oder SUV-spezifisch (SUV = Sport Utility Vehicles, wie die geländegängigen Fahrzeuge auch genannt werden). Sie hängen vielmehr mit dem allgemein zu beobachtenden Trend nach leistungsstärkeren, schwereren und grösseren Fahrzeugen (z.B. auch Mini-Vans) zusammen (...) Offroad-Fahrzeuge sind bei Kollisionen mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden nicht gefährlicher als beispielsweise die so genannten Familien-Vans. Das Problem bei diesen Fahrzeugen ist die fehlende oder kurze/steile/hohe Fronthaube. (...) Diese Fahrzeuge lassen sich aber aufgrund der geltenden internationalen Verträge zur Beseitigung technischer Handelshemmnisse nicht vom Schweizer Markt fernhalten. Vorgesehen ist deshalb, dass die Schweiz auf internationaler Ebene bei der Schaffung neuer Fahrzeug-Sicherheitsnormen eine aktive Rolle übernimmt.“

Der Gemeinderat stellt die Argumentation des Bundesrats, welcher die Motion Allemann (SP, Bern) ablehnt, nicht in Frage. Er hält es auch nicht für sinnvoll, dass die Stadt Bern bezüglich der Offroader-Fahrzeuge einen eigenen Weg beschreitet. Verkehrsbeschränkungen mit dem Ziel einer Reduktion schwerer Geländefahrzeuge in der Stadt Bern und mit Ausnahmeregelungen für Marktfahrende und Gewerbetreibende im Berufseinsatz wären unter den gegebenen rechtlichen Voraussetzungen in der Praxis kaum umsetzbar (grosser Aufwand bei der Erteilung von Spezialbewilligungen, auch für auswärtige Fahrzeuge, aufwändige Kontrolle, Gefahr des Missbrauchs, etc).

Der Gemeinderat ist bereit, sich bei den zuständigen Behörden dafür einzusetzen, dass auch auf kantonaler und eidgenössischer Ebene geeignete Massnahmen studiert werden. Denkbar wäre etwa eine Erhöhung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern für Offroader-Fahrzeuge.

Antrag

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

Fraktionserklärungen

Christian Wasserfallen (JF) für die Fraktion FDP: Ich bin sehr enttäuscht über den Vorstoss. Die Jungen Grünen präsentieren auf ihrer Homepage die Ergebnisse ihrer guten Recherchearbeit zur Thematik und Problematik von Offroad-Fahrzeugen in den Städten, während hingegen der vorliegende Vorstoss völlig realitätsfremd ist. Das Problem bei diesen Fahrzeugen ist der höhere Schwerpunkt. Mini-Vans, Lieferwagen und Kleinlaster sind jedoch bezüglich Benzinverbrauch und Gewicht in derselben Kategorie und weisen ein ähnliches Gefährdungspotential auf. Es kann also nicht einfach nur die eine Fahrzeugkategorie der Offroader diskriminiert werden. Die Jungen Grünen schlagen vor, dass für Fahrerinnen und Fahrer von Offroadern ein spezielles Fahrtraining angeboten wird. Ich bin der Meinung, dass dies für alle Fahrzeuglenkende von Vorteil wäre, denn viele von ihnen sind in brenzligen Situationen überfordert. Die Jungen Grünen haben sich grosse Mühe gegeben, aus der Diskussion um die Offroad-Fahrzeuge etwas zu machen. Der vorliegende Vorstoss hat jedoch gar kein Fleisch am Knochen und ich bitte darum, die Ideologie beiseite zu lassen und den Vorstoss zurückzuziehen.

Gabriela Bader (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Jungen Grünen haben eine engagierte Kampagne gegen Offroad-Fahrzeuge betrieben. Unter anderem haben sie Aufkleber gemacht mir den Aussprüchen: „Ich saufe für drei.“ „Ich bin auch ein Panzer.“ „Klimaerwärmung – na und ich habe eine Klimaanlage.“ Diese Aussagen bringen in einer zugegebenermassen etwas saloppen Sprache auf den Punkt, was die Studien über Offroad-Fahrzeuge belegen und wofür diese Fahrzeuge auch kritisiert werden. Sie verbrauchen verhältnismässig sehr viel Treibstoff, stossen in der Folge sehr viel CO₂ aus und tragen damit zur Gesundheitsgefährdung, zu einer hohen Ozonbelastung und damit auch zur Klimaerwärmung bei. Zudem sind die Offroad-Fahrzeuge auch gefährlich. Dies wird klar, wenn man mit dem Fahrrad oder als Fussgängerin oder Fussgänger mit Kindern unterwegs ist. Man braucht auch keine Studien zu konsultieren, um wahrzunehmen, dass die Zahl dieser Fahrzeuge zunimmt. Man begegnet ihnen nicht auf dem freien Gelände, wie der Name Geländefahrzeug eigentlich vermuten liesse, sondern in der Stadt, also dort, wo sie eigentlich keinen Sinn machen und auch nichts zu suchen haben. Ich bin mit der Faustregel gross geworden, dass die Freiheit des Einzelnen dort aufhört, wo die Freiheit der anderen tangiert wird. Ich bin der Ansicht, dass der unreflektierte und ungebremste Gebrauch von Offroadern in der Stadt die Freiheit, Gesundheit und Sicherheit der andern tangiert. Da wir dies als störend empfinden, ist die GFL/EVP-Fraktion froh, dass der Gemeinderat die Problematik anerkennt und bereit ist, sich bei den zuständigen kantonalen und eidgenössischen Stellen einzusetzen, so dass die Entwicklung hin zu immer grösseren Geländewagen gestoppt werden kann. Es ist uns klar, dass der Spielraum, über den die Stadt verfügt, nicht sehr gross ist. Dennoch sind wir der Meinung, dass über Informations- und Sensibilisierungskampagnen etwas erreicht werden kann. Zudem sollte über eine Erhöhung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer für diese Kategorie von Fahrzeugen nachgedacht werden. Die Fraktion GFL/EVP wird dem Antrag des Gemeindrats zustimmen und akzeptiert die Stellungnahme als Prüfungsbericht.

Erich Hess (JSVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Der vorliegende Vorstoss wünscht ein Park- und Fahrverbot für Offroad-Fahrzeuge. Der Vorstoss ist Teil einer politischen Kampagne, welche im Bundeshaus ihren Anfang genommen hat und in den Städten Basel, Zürich und Bern einfach kopiert wurde. In Zürich plant man in gewissen Kreisen bereits eine Volksinitiative. Dabei ist der Fall eigentlich klar. Die Fahrzeugkategorien sind bestimmt und können nicht einfach von gewissen Regionalpolitikerinnen und -politikern geändert werden. Ein Geländewagen gehört somit, wie alle anderen Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen Gesamtgewicht, in die Kategorie B. Somit können einem Geländefahrzeug nicht einfach auf städtischer Ebene Beschränkungen auferlegt werden, denn gemäss Strassenverkehrsgesetz müssen alle Fahrzeuge der Kategorie B gleich behandelt werden. Anstatt ein Parkverbot für Offroaders zu fordern, wäre es ehrlicher, die Forderung eines allgemeinen Fahrverbots in der Stadt für alle Autos zu stellen. Man stelle sich folgende Situation vor: Eine Familie aus dem Emmental möchte in die Stadt Bern zum Einkaufen und reist mit ihrem Geländefahrzeug an. Sie dürfte jedoch mit ihrem Fahrzeug nicht parkieren oder allenfalls sogar nicht einmal in die Stadt hineinfahren. Die Stadt Bern sagt damit einer Familie im Klartext, sie soll an einem anderen Ort einkaufen gehen, denn das Gewerbe habe ihr Geld nicht nötig. Wenn sie doch in die Stadt kommen wolle, müsse sie sich ein anderes Auto kaufen. Aber eine Familie braucht nun mal ein grösseres Auto als eine Einzelperson. Der vorliegende Vorstoss ist aus der Sicht der Fraktion SVP/JSVP schlichtweg lächerlich und aufgrund der Bundesgesetzgebungen zum Glück gar nicht umsetzbar. Wir werden diese grüne Forderung klar ablehnen, denn es gibt bereits genügend Gesetze und Vorschriften und die Hetze gegen die Geländewagen ist unverhältnismässig und fehl am Platz. Worin würde der nächste Schritt bestehen? Werden wir nach den Geländefahrzeugen dann auch Motorräder, Sportfahrzeuge, Fahrzeuge der S-Klasse, Klein-

transporter und Cabriolets verbieten? Wenn dies alles noch nicht ausreicht, werden wir allen Personen unter 25 beziehungsweise über 60 verbieten, Auto zu fahren. Am Schluss ist es allen verboten, auf unseren Strassen zu fahren. Die Autofahrenden werden heute bereits genügend zur Kasse gebeten und deshalb bitte ich den Rat, das vorliegende Postulat abzulehnen. Wir brauchen keine links-grüne Bevormundung und die Junge Alternative sollte sich besser einmal überlegen, wieso gerade die ältesten Autos alle mit einem VCS-Kleber drauf herumfahren, denn es handelt sich bei diesen Fahrzeugen um die grössten Drecksschleudern. Es ist einfach, auf den ganz normalen Automobilistinnen und -mobilisten herumzuhacken. Die Stimmberechtigten werden aber hoffentlich bei den nächsten Wahlen solchen Unsinn zu bestrafen wissen.

Postulant *Simon Röthlisberger (JA!)*: Angesichts der hitzigen Diskussion könnte ich mir gar überlegen, das Postulat in eine Motion umzuwandeln. Nach der Anregung, dass man für die Stadt Bern doch besser gleich ein Fahrverbot gefordert hätte, würde ich das vorliegende Postulat als ersten Schritt bezeichnen. Ich möchte zur Familie aus dem Emmental sagen, dass es auch einen öffentlichen Verkehr gibt, mit dem man sehr gut anreisen kann und bei dem auch für eine Grossfamilie genügend Platz vorhanden ist. Die Absurdität von Offroadern kommt ganz sicher in der Stadt zur Geltung; sie sind übergross, übergewichtig und nicht wirklich für den Strassenverkehr, sondern fürs Gelände konzipiert. Wie wir im Vorstoss festgehalten haben, ist der CO₂-Austoss dieser Fahrzeuge massiv grösser. Zudem besteht eine erhöhte Unfallgefahr. Wie eine Studie der Winterthur Versicherung zeigt, sind Unfälle schwerer, welche sich mit Offroadern ereignen. Genauso ist es bei Lieferwagen, wobei diese im Unterschied zu Offroadern mit einem bestimmten Zweck herumfahren. Ich möchte betonen, dass die Junge Alternative aktiv auf nationaler Ebene bei der Kampagne der Jungen Grünen mitgearbeitet hat. Wir haben die Kampagne hier in Bern verfeinert und umgesetzt. Man ist jedoch nicht nur in der Stadt Bern und anderen Städten der Schweiz aktiv gegen Offroader, sondern auch im Ausland. So hat beispielsweise in Paris das Parlament bereits letztes Jahr beschlossen, dass man bei erhöhten Ozonwerten ein Fahrverbot für Offroader erlassen möchte. Der Bürgermeister von London hat sich absolut abschätzig und negativ über Offroader geäussert und auch er würde sie gerne aus London verbannen. Die Junge Alternative und das Grüne Bündnis sind grundsätzlich zufrieden mit der Antwort des Gemeinderats, dass er beim Kanton vorsprechen und die Einführung einer neuen Fahrzeugkategorie für Offroade-Fahrzeuge bewirken möchte. Wir lehnen den Prüfungsbericht jedoch aus folgendem Grund ab und wollen einen neuen Prüfungsbericht: Punkt 1 ist nicht erfüllt. Wir möchten hier konkretere Vorschläge bezüglich der Massnahmen, welche die Stadt zu ergreifen gedenkt. Insbesondere betreffend Information wäre noch einiges möglich. Ich bitte den Rat, unsere Forderung nach einem neuen Prüfungsbericht zu unterstützen.

Einzelvoten

Mario Imhof (FDP): Ich bin der einzige Stadtrat, welcher einen Offroader fährt. Diesen braucht man ja beinahe, um bei den momentanen Strassenverhältnissen in der Stadt Bern überhaupt fahren zu können. Ich habe mir überlegt, ob ich nicht einen Vorstoss machen sollte, der verlangt, Mountainbikes in der Stadt Bern zu verbieten, denn sie gehören ebenfalls nicht in die Stadt. Diese Forderung wäre ein ähnlicher Blödsinn wie die des vorliegenden Postulats.

Dieter Beyeler (SD): Ich möchte nur darauf hinweisen, dass heute jedes Auto über eine Klimaanlage verfügt und dies stellt einen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar. Mario Imhof hat es angetönt, dass zum jetzigen Zeitpunkt ein Offroader das einzige Fahrzeug ist, um die Stadt möglichst störungsfrei durchqueren zu können. Die Nachfrage regelt das Angebot. Der Postu-

lant spricht richtigerweise von einem Boom und jeder Boom findet früher oder später wieder ein Ende. Ich nehme nicht an, dass ihr mit dem Postulat nur einem bestimmten bürgerlichen Berner Grossrat das Parken in der Stadt verderben wollt. Dennoch möchte ich sagen, dass ihr euch mit der ganzen Sache nicht lächerlich machen sollt. Zieht das Postulat zurück, denn es führt zu überhaupt nichts.

Hans Peter Aeberhard (FDP): Auf den ersten Blick könnte man meinen, es handle sich beim vorliegenden Vorstoss um einen Witz. Angesichts der Diskussion wird jedoch klar, dass dem nicht so ist. Wenn es nur um die Offroader ginge, könnte man sagen, es sei ein Witz. Ich fahre selber keinen Offroader, sondern einen Familien-Van. Das Ganze hat jedoch eine tiefere Bedeutung, wenn ein Vorstoss behandelt wird, der Offroader betrifft und wir einmal mehr im Stadtrat EU-Parlaments-Themen behandeln. Der Bundesstaat existiert seit 1848 und er wurde 1874 mit einer neuen Verfassung erneuert. Es gibt zudem eine Bundesgesetzgebung mit Zulassungsverordnungen und Vorschriften zu den technischen Ausrüstungen. In der Zeitung ist vom Cassis du Dijon-Prinzip zu lesen, welches man einführen muss, um in der Schweiz Medikamente aus dem Deutschen Markt verkaufen zu können, ohne dafür den Aufdruck ändern zu müssen. Dann dürfte man dem Rahm in den Verkaufsgestellen auch Sahne sagen. Es geht hierbei um ein ähnliches Thema. Man will nämlich europäische Verkehrszulassungsausrüstungsfragen in der Stadt behandeln und entsprechen Leute, welche ein Fahrzeug besitzen, welches nicht gewissen Vorstellungen entspricht, aus der Stadt verbannen. Es wäre doch viel besser, wenn man um die Stadt einen Perimeter bestimmt, wo Pferdepflicht gilt. Die Stadt richtet entsprechend Pferdestationen ein und jeder, welcher mit dem Auto in die Stadt fährt, wechselt aufs Pferd. Die benötigte Infrastruktur besteht primär darin, den Pferdemist in der Altstadt zu entfernen. Natürlich kann so politisiert werden, aber es ist einfach nicht ehrlich. Es ist eine gefährliche Sache, wenn man mit politischen Vorstössen auf irgendwelche Minderheiten losgeht, welche aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen das Recht haben, ein solches Fahrzeug zu fahren. Wenn man nicht mehr weiss, wie Politik betrieben werden soll, kann man mal überall Rauchverbote verkünden. Als nächstes kann man verbieten, mit Kopfhörern Musik zu hören, denn das verursacht Gehörschäden, dann verbietet man Fastfood und Tageskontaktlinsen, denn das gibt Abfall oder man verbietet zwei Personen, eine Vierzimmerwohnung zu bewohnen. Was mit diesem Postulat geschieht, ist der erste Schritt einer DDR-isierung. In der DDR hat man sich ein Auto bestellt, nach zehn Jahren Warten bekam man ein Kartonauto namens Trabi. Diejenigen welche regiert haben, sind jedoch in riesigen Limousinen durch die Strassen fahren, während sich das Volk mit Kartonwagen begnügen musste. Dies ist die politische Richtung, welche man mit solchen Vorstössen einschlägt. Diejenigen, welche so etwas unterstützen sind mir schöne Demokraten.

Daniel Lerch (CVP): Es gibt Leute, welche neidisch sind auf diejenigen, welche einen Offroader fahren und deshalb ein Verbot für diese Fahrzeuge begrüssen würden. Wenn man unter einem Offroader ein jeepähnliches Fahrzeug versteht, ist es klar, dass diese mehr Benzin verbrauchen. Es fragt sich, wer denn diese Autos braucht. Wie wir gehört haben, machen Offroader etwas mehr als 10% der Personenwagen aus. Von diesen 10% können mit Sicherheit 9% belegen, dass sie dieses Fahrzeug brauchen, sei dies nun geschäftlich oder um einen Wohnwagen zu ziehen. Die Fahrenden fahren übrigens auch solche Fahrzeuge und wenn man ein Fahrverbot für Offroader erlässt, müsste man ihnen erklären, warum sie nicht mehr mit ihrem Fahrzeug in die Stadt fahren dürfen, wo wir doch eigens für sie eine Wohnsiedlung haben aufstellen lassen. Genau an diesem Punkt beginnt das Problem. Wie soll kontrolliert werden, wer das Recht hat, ein solches Auto zu fahren und wer nicht? Wenn ein Handwerker, der ausserhalb der Stadt wohnt, zuerst eine Bewilligung braucht, um für einen Auftrag in die Stadt fahren zu dürfen, kann man dies als Methode zum Schutze des städtischen Gewerbes

bezeichnen, es ist jedoch sicher nicht rechtens. Ich habe letzte Woche gerade von Leuten aus dem Emmental gehört, dass sie nicht mehr in die Stadt fahren wollen, weil sie dort anscheinend nicht erwünscht sind. Hier sollte ein Umdenken stattfinden. Abgesehen davon, ist in Sachen Umweltbelastung der Motorroller ebenfalls wesentlich umweltschädlich. Betreffend Unfallzahlen wissen wir ganz genau, dass das Unfallpotential nicht von den Offroadern, sondern von den überhöhten Geschwindigkeiten und dem Alkohol herrühren. Ich bitte diesen populistischen Vorstoss abzulehnen.

Erich Hess (JSVP): Simon Röthlisberger hat wahrscheinlich noch nie über die Stadtgrenze hinaus gesehen und weiss nicht einmal, wie es im Emmental aussieht. Im Emmental leben viele Menschen etwa eine Viertelstunde vom Bahnhof entfernt. Wenn man Glück hat, fährt jede Stunde ein Zug bis etwa zehn oder halb elf Uhr abends. Es ist unrealistisch, dass eine Familie unter diesen Umständen mit dem öffentlichen Verkehr in die Stadt zum Einkaufen fährt. Ich bin selber im Emmental aufgewachsen und habe somit die Land- sowie auch die Stadtvision. Wie die letzten zwei Wochen gezeigt haben, versagt der öffentliche Verkehr zudem immer mehr.

Direktorin TVS *Regula Rytz* für den Gemeinderat: Die Gemeinde Bern hat 370 Kilometer Strasse in ihrem Besitz, dazu kommen einige Kilometer Kantons- und Nationalstrassen. In Bern ist man deshalb nicht „off the road,, sondern „on the road,, mobil und über die Auswirkungen dieser Mobilität beklagen sich vor allem Menschen, welche „at the road,, wohnen und das sind nicht wenige. Ich bekomme täglich Briefe und Petitionen von Menschen, welche sich über diese Belastungen beklagen und ich bin der Meinung, dass es sich hierbei um ein ernst zu nehmendes Thema handelt und auch der Gemeinderat hat es ernsthaft geprüft. Der Gemeinderat der Stadt Bern ist der Meinung, dass grosse und schwere Geländefahrzeuge, also die so genannten Offroader im urbanen Raum nicht die geeigneten Verkehrsmittel sind. Für eine zukunftsfähige Mobilität müssen wir erreichen, dass am richtigen Ort das richtige Verkehrsmittel benutzt wird. Da für die Strassenverkehrsgesetzgebung und die Motorfahrzeugsteuer nicht die Gemeinde, sondern andere föderalistische Ebenen zuständig sind, ist der Handlungsspielraum für den Gemeinderat klein. Trotzdem sind wir dazu bereit, den vorliegenden Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Wir möchten einerseits bei den Kantons- und Bundesbehörden, welche ebenfalls über das Thema diskutieren, nochmals aufzeigen, welche Probleme aus Sicht der dichten urbanen Räume existieren und dabei insbesondere auf Probleme mit übergrossen Individualverkehrsmitteln, welche nicht für Transporte verwendet werden, hinweisen. Es ist denkbar, beispielsweise bei der Motorfahrzeugsteuer Differenzierungen vorzunehmen. Des Weiteren möchten wir die Offroader-Problematik auch im Rahmen der städtischen Mobilitätsberatung thematisieren und die Wohn- und Arbeitsbevölkerung auf Sicherheits- und Platzprobleme sowie auf die Schadstoffproblematik übergrosser Privatautos hinweisen, welche durch Offroader im dicht bebauten und intensiv genutzten städtischen Raum entstehen. Es geht nicht um eine Diktatur, sondern um ganz klare Informations- und Überzeugungsarbeit, so wie das die Politik eigentlich tun sollte. In diesem Sinne werden wir den Vorstoss als Postulat entgegennehmen.

Beschlüsse

1. Der Rat überweist das Postulat Simon Röthlisberger (JA!) mit 38 : 22 Stimmen.
2. Der Rat genehmigt die Stellungnahme des Gemeinderats als Prüfungsbericht mit 32 : 28 Stimmen.

- Es wurden alle Traktanden zu Ende beraten. -

Es wurden keine Vorstösse eingereicht.

Schluss der Sitzung: 21.45 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Philippe Müller*

Die Protokollführerin: *Adrienne Hochuli*