

Interpellation FDP.Die Liberalen Kőniz

Integration versus Selektion – Wie leistungsorientiert sind unsere Kőnizer Schulen?

Der Gemeinderat wird gebeten die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie steht der Gemeinderat generell zur „Selektion“, d.h. zur Förderung von leistungsstarken Schülerinnen und Schüler?
2. Wie sehen die Förderinstrumente für solche Kinder an den Kőnizer Schulen konkret aus? Wie unterscheiden sie sich zwischen den einzelnen Schulstandorten?
3. In der Antwort des Gemeinderates zur Interpellation 1418 (FDP. Die Liberalen Kőniz) „Strategie des Gemeinderates betreffend Ausbau der Basisstufe“, ist in der Antwort zur Frage 2 unter Integration folgendes zu entnehmen: „Das Basisstufenmodell unterstützt das Konzept der Integration bestens. In diesem Sinne ist es nicht eine zusätzliche Reform aber dennoch ist es wichtiger Bestandteil des laufenden Integrationsprozesses zur möglichst weitgehenden integrativen Schulung aller Kinder“. Ist daraus zu entnehmen, dass man sich von der Selektion begabter und leistungsstarken Schülerinnen und Schüler ganz verabschiedet?
4. Auf welche Erkenntnisse stützt sich der Gemeinderat, dass offenbar integrative Schulmodelle die optimalste Unterrichtsform darstellt, ohne dabei leistungsstarke Schülerinnen und Schüler zu benachteiligen?
5. Wie steht der Gemeinderat generell zum „alters- und niveaudurchmischten Lernen“? In welchen Kőnizer Schulen und in welchem Umfang wird diese Unterrichtsform (ausser Basisstufen) heute bereits praktiziert? Stellt der nach Schuljahrgang orientierte Unterricht noch die Hauptunterrichtsform dar?

Begründung:

Integrative Schulmodelle werden aus rein pädagogischer Sicht immer wieder als das einzig richtige Schulmodell dargestellt, obschon dies inhaltlich nicht richtig nachvollziehbar ist. Es entsteht der Eindruck, dass damit die Förderung von leistungsstarken Schülerinnen und Schüler mittels Selektion in den Hintergrund gerückt wird. So wie leistungsschwächere Kinder gefördert werden müssen, soll die Förderung leistungsstarker Kinder mit gleichen Aufwand und Umfang ebenfalls garantiert sein. Die aktuellen und angedachten neuen Unterrichtsformen müssen in diesem Sinne bildungspolitisch kritisch evaluiert und gegebenenfalls korrigiert werden.

Spiegel, 9.2.2015

Erstunterzeichner
Hans-Peter Kohler

(Handwritten signatures and notes)

[Signature 1] [Signature 2] [Signature 3] [Signature 4] [Signature 5]
 [Signature 6] [Signature 7] [Signature 8] [Signature 9] [Signature 10]
 [Signature 11] [Signature 12] [Signature 13] [Signature 14] [Signature 15]

L. Cuyper

E. P. Cooper

B. B. Baker

~~J. H. H. H.~~

H. H. H.

~~J. H. H.~~

A. H. H.

Interpellation

Sanierung der überschrittenen Lärmgrenzwerte an der Landorfstrasse

An der Landorfstrasse – zwischen Kreisel Weiermatt und Ortsende in Richtung Niederwangen – wurden die Lärmgrenzwerte bei 25 Liegenschaften überschritten. Am 02.05. 2011 beschloss das Parlament u.a. den Bau der „Lärmschutzmauer Weiermatt“. Seit dem Bau (2013) können die Grenzwerte bei 7 Liegenschaften eingehalten werden. Bei den übrigen 18 Liegenschaften werden die Grenzwerte weiterhin überschritten.

Die Gemeinde musste dem Kanton ein „Strassenlärmsanierungskonzept“ vorlegen. Darin sagte sie, dass die Sanierung dieser 18 Liegenschaften hohe Kosten verursachen würde und für den Ortsbildschutz nachteilig wäre. Sie beantragte deshalb, dass sie bezüglich dieser 18 Liegenschaften vom Bau weiterer Lärmschutzwände entlastet wird. Der Antrag wurde am 29.03.2004 vom Kanton als sogenannte Erleichterung genehmigt. Erleichterung bedeutet aber nicht Dispensation von der gesetzlichen Pflicht zur Lärmreduktion; vielmehr verpflichten das Vorsorgeprinzip gemäss Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung zur Reduktion des Lärms an der Quelle. In Frage kommen deshalb der Einbau eines lärmarmen Belags und eine Temporeduktion.

Im bereits sanierten Teil der Landorfstrasse ist zwar ein Belag mit lärmreduzierenden Merkmalen verbaut worden. Im Gespräch mit den Anwohnern lehnte die Gemeinde es aber ab, den von den Anwohnern geforderten, derzeit besten lärmdämmenden Belag einzubauen.

Für eine Temporeduktion sind die früheren, für die Erleichterung massgeblichen Argumente „Kosten“ und „Ortsbild“ nicht stichhaltig. Aus diesem Grund haben die Anwohner per Petition eine Reduktion der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf 40 km/h gefordert. Es handelt sich dabei um eine, einfache, effiziente und kostengünstige Massnahme mit auch mittelfristig erwünschter Wirkung.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Haben sich nach der Erstellung des Könizer Lärmsanierungskonzepts von 2004 wesentliche Änderungen bei der Sanierungsphilosophie ergeben (insbesondere betreffend Tempo 40, Vergleich von Köniz mit anderen Gemeinden)?
2. Gibt es aktuelle Messungen zur Lärmbelastung an der Landorfstrasse, insbesondere im Bereich der neuen Lärmschutzmauer und angrenzend? Wenn ja: Wie ist der Tagesverlauf der Lärmbelastung (z.B. während Morgen-, Abendverkehr); und wie ist der Lärm im Bereich der geplanten Betonplatten zu werten?
3. Ist der Gemeinderat bereit, auf gemeindeeigenen Strasse die im Handel erhältlichen und erprobten lärmindernden Beläge einzusetzen (gemäss Bestenliste des Bundesamtes für Umwelt, u.a. auch solche der Fa. Weibel, Niederwangen)?
4. Wie beurteilen Sie die künftige Lärmbelastung infolge Zunahme beim MIV, insbesondere nach Realisierung der neuen Überbauung Ried bei Niederwangen?
5. Wie gut wird das heutige Tempo 50 eingehalten, insbesondere oberhalb des Kreisels Weiermatt und im Bereich der Radarkontrolle (Auswertung der Geschwindigkeitsübertretungen beim Blechpolizisten Mösliweg)?

Stephie Staub-Muheim, 09.02.2015

Stephie Staub-Muheim *Matthias Riedli* *Rabatt*
B. Tschopp *Th. Tury* *U. Zimmermann* *A. Krag*
U. Müller *F. D. ...* *H. ...*
E. ... *Ch. Rott* *H. ...* *H. ...*

Interfraktionelle Interpellation der „Parlamentariergruppe 3097 Liebefeld“ (Hugo Staub/SP, Vanda Descombes/SP, Philippe Guéra/BDP, Beat Haari/FDP, Christian Roth/SP, Barbara Thür/GLP, Ueli Witsch/BDP) zum Viertelstundentakt der S 6 in Köniz

In der Zeitung «Der Bund» vom 30. November 2014 wurde in einem Artikel über die Einführung des Viertelstundentakts auf der S6 Christian Aebi, Co-Leiter des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr, mit folgender Aussage zitiert: «Der Bund ist der Ansicht, dass die Taktverdichtung bis 2025 nicht möglich ist. Wir sind anderer Meinung.»

Die möglichst rasche Einführung des Viertelstundentakts ist nach der Ablehnung von Tram Region Bern (TRB) wichtiger denn je. Unsicherheiten müssen deshalb rasch ausgeräumt und Verzögerungen mit allen Mitteln vermieden werden. Die Unsicherheiten dürfen sich nicht auf andere Vorhaben übertragen, die nach dem Nein zum TRB entschlossen angegangen werden müssen. Zum Beispiel auf die Attraktivitätssteigerung der S-Bahn-Haltestelle Liebefeld und auf die Langsamverkehrsverbindung vom Neuhausplatz zum Liebefeldpark, mit der auch der Zugang zur S-Bahn-Haltestelle verbessert wird.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wer entscheidet, ob der Viertelstundentakt 2025 eingeführt wird: der Bund oder der Kanton?
2. Der Kanton geht offenbar davon aus, dass zwei Bedingungen erfüllt sein müssen, um den Viertelstundentakt einzuführen: der Hauptbahnhof Bern muss umgebaut sein und die Bahngleise in Holigen müssen entflochten sein. Bis wann sind diese beiden Bedingungen erfüllt?
3. Der Bund geht offenbar davon aus, dass für die Einführung des Viertelstundentakts auch eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit vor Köniz, zum Beispiel ein neues Doppelgleis zwischen Köniz und Liebefeld, realisiert werden muss. Bis wann könnte diese Bedingung erfüllt sein?
4. Ist der Gemeinderat bereit, sich mit allen politischen Mitteln, auch im Grossen Rat, für die schnellst mögliche Einführung des Viertelstundentakts einzusetzen?
5. Ist der Gemeinderat bereit, mit der BLS rasch Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der S-Bahn-Haltestelle Liebefeld umzusetzen?
6. Ist der Gemeinderat bereit, mit der BLS (nochmals) zu prüfen, ob der seit langer Zeit geplante bessere Zugang zur S-Bahn-Haltestelle aus dem Raum Neuhausplatz rascher als bisher angenommen realisiert werden kann?
7. Muss der Bahnhof Köniz für den Viertelstundentakt der S 6 und für zusätzlichen Busse ausgebaut werden?
8. Plant der Gemeinderat im Zusammenhang mit der Entwicklung des S-Bahn-Angebots weitere Massnahmen (z.B. Park&Ride-Angebote, Unterführung Könizstrasse)?

9. Februar 2015

Hugo Staub,

H. Staub	M. G. L.	H. Gysel
V. Descombes	A. Bühring-Trant	M. Keller-Rideli
Ph. Guéra	B. L.	Casimiro
Beat Haari	S. Steiner	A. J. Schlegli
Ch. Roth	U. Witsch	B. B. B.
B. Thür	E. Ad.	F. H.
U. Witsch	U. Witsch	J. Meyer
A. W.	U. Witsch	J. Meyer
A. W.	U. Witsch	J. Meyer

S. Cooper
E. Pierpont

W. J. G.

R. W. M.

~~J. G. M.~~

A. Lang

M. W. G.

H. Hall