



Stadtratssitzung

Donnerstag, 3. Mai 2007, 17.00 und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 9 vom 15. März 2007 und Nr. 10 vom 22. März 2007)	---
2. TVS; Nachkredite zum Globalbudget 2006 (PVS: Mozsa / TVS: Rytz)	07.000041
3. Motion Ueli Stüchelberger (GFL) vom 12. Juni 1997: Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schermenweg; Abschreibung (PVS: Vollmer / TVS: Rytz)	98.000682
4. Dringliches Postulat Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold/Beat Zobrist, SP): Umbau Bahnhofplatz Bern für Verkehrsabklärungen nutzen (TVS: Rytz)	07.000060
5. Dringliche Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Poller Posse bricht nicht ab (TVS: Rytz)	07.000120
6. Postulat Dieter Beyeler/Lydia Riesen (SD): Rostfrei ist nicht gleich rostfrei (TVS: Rytz)	06.000275
7. Motion Dieter Beyeler/Lydia Riesen (SD): Sicherheit statt Kreisumschiffung mit hohem Gefahrenpotenzial (TVS: Rytz)	06.000212
8. Motion Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Mehr Sicherheit für Kinder auf der Wylerringstrasse! (TVS: Rytz)	06.000252
9. Motion Fraktion SP/JUSO (Rolf Schuler, SP): Zugängige Tram- und Bushaltestellen auch für Fahrgäste von BERNMOBIL mit einem Rollstuhl (TVS: Rytz)	06.000241
10. Postulat Reto Nause (CVP): Somazzistrasse: Tempo 30 (TVS: Rytz)	06.000271
11. Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Thomas Weil, SVP): Fachstelle öffentlicher Verkehr – Misstraut der Gemeinderat dem Fachwissen der Transportunternehmungen, damit er eine eigene Fachstelle einsetzen muss? (TVS: Rytz)	06.000297
12. Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer/Andreas Flückiger, SP): Fussgängerinteressen im Raum Masterplan Bahnhof (TVS: Rytz)	06.000289
13. Interpellation Fraktion GB/JA! (Karin Gasser, GB/Anne Wegmüller, JA!): Städtisches Reklamereglement: Wie wird das kantonale Alkohol- und Tabakwerbverbot in der Stadt Bern umgesetzt? (TVS: Rytz)	06.000329
14. ab 20.30 Uhr: Motion Erich J. Hess (JSVP): Keine Renten für abgetretene Gemeinderatsmitglieder, welche nicht mindestens vier volle Amtsjahre erreichen (FPI: Hayoz)	07.000061
15. Brunnmatt Ost: Übertragung der Parzelle Nr. 162, Kreis 3, vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen der Stadtbauten Bern (FSU: Wyss / FPI: Hayoz)	07.000037

16. Situation bei der Kontakt- und Anlaufstelle für Drogenabhängige / Reitschule: Verstärkung der Sicherheitsmassnahmen; Nachkredit zum Globalbudget 2007 (FSU: Beyeler / SUE: Hügli)	07.000077
17. Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Verkauf des ewb (SUE: Hügli)	06.000278
18. Motion Erich J. Hess (JSVP): Abbau der Überstunden bei der Stadtpolizei (SUE: Hügli)	06.000243
19. Postulat Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL): Umsetzungsbericht zu „Police Bern“ (SUE: Hügli)	06.000246
20. Postulat Fraktion GB/JA! (Karin Gasser/Franziska Schnyder, GB): Wegweisungen: Wie viel kosten sie die öffentliche Hand? (SUE: Hügli)	06.000176
21. Interpellation Susanne Elsener (GFL): Wahrscheinlich kein „Unifestival“ im Von-Roll-Areal: Fragen zur Bewilligungspraxis am konkreten Beispiel des Unifestivals (SUE: Hügli)	06.000272
22. Interpellation Daniele Jenni (GPB): Presseinformationsdienst der Stadtpolizei und SUE-Direktorin: Fragwürdige Praktiken und Behauptungen (SUE: Hügli)	06.000277

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 13	595
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	598
Mitteilung des Präsidenten	599
1 Protokollgenehmigung.....	599
2 TVS; Nachkredite zum Globalbudget 2006.....	599
3 Motion Ueli Stückelberger (GFL) vom 12. Juni 1997: Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schermenweg; Abschreibung.....	600
4 Dringliches Postulat Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold/Beat Zobrist, SP): Umbau Bahnhofplatz Bern für Verkehrsabklärungen nutzen	601
5 Dringliche Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Poller Posse bricht nicht ab.....	605
6 Postulat Dieter Beyeler/Lydia Riesen (SD): Rostfrei ist nicht gleich rostfrei	608
7 Motion Dieter Beyeler/Lydia Riesen (SD): Sicherheit statt Kreisumschiffung mit hohem Gefahrenpotenzial	613
8 Motion Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Mehr Sicherheit für Kinder auf der Wylerringstrasse!.....	617
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.40 Uhr	620
Dringlicherklärung	621
9 Motion Fraktion SP/JUSO (Rolf Schuler, SP): Zugängige Tram- und Bushaltestellen auch für Fahrgäste von BERNMOBIL mit einem Rollstuhl.....	621
10 Postulat Reto Nause (CVP): Somazzistrasse: Tempo 30.....	627
11 Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Thomas Weil, SVP): Fachstelle öffentlicher Verkehr – Misstraut der Gemeinderat dem Fachwissen der Transportunternehmungen, dass er eine eigene Fachstelle einsetzen muss?	629
12 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer/Andreas Flückiger, SP): Fussgängerinteressen im Raum Masterplan Bahnhof.....	631
13 Interpellation Fraktion GB/JA! (Karin Gasser, GB/Anne Wegmüller, JA!): Städtisches Reklamereglement: Wie wird das kantonale Alkohol- und Tabakwerbeverbot in der Stadt Bern umgesetzt?	633

14	Motion Erich J. Hess (JSVP): Keine Renten für abgetretene Gemeinderatsmitglieder, welche nicht mindestens vier volle Amtsjahre erreichen	635
15	Brunnmatt Ost: Übertragung der Parzelle Nr. 162, Kreis 3, vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen der Stadtbauten Bern.....	637
16	Situation bei der Kontakt- und Anlaufsstelle für Drogenabhängige / Reitschule: Verstärkung der Sicherheitsmassnahmen; Nachkredit zum Globalbudget 2007	639
17	Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Verkauf des ewb	644
18	Motion Erich J. Hess (JSVP): Abbau der Überstunden bei der Stadtpolizei	649
19	Postulat Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL): Umsetzungbericht zu „Police Bern“	651
20	Postulat Fraktion GB/JA! (Karin Gasser/Franziska Schnyder, GB): Wegweisungen: Wie viel kosten sie die öffentlichen Hand?	653
	Eingänge	658

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzender

1. Vizepräsident Andreas Zysset

Anwesend

Michael Aebersold
 Cristina Anliker-Mansour
 Gabriela Bader Rohner
 Rania Bahnan Büechi
 Thomas Balmer
 Giovanna Battagliero
 Christof Berger
 Dieter Beyeler
 Margrith Beyeler-Graf
 Manfred Blaser
 Peter Bühler
 Conradin Conzetti
 Myriam Duc
 Susanne Elsener
 Karin Feuz-Ramseyer
 Andreas Flückiger
 Urs Frieden
 Rudolf Friedli
 Verena Furrer-Lehmann
 Jacqueline Gafner Wasem
 Thomas Göttin
 Guglielmo Grossi

Ueli Haudenschild
 Erich J. Hess
 Natalie Imboden
 Mario Imhof
 Ueli Jaisli
 Daniele Jenni
 Stefan Jordi
 Rudolf Keller
 Markus Kiener
 Andreas Krummen
 Peter Künzler
 Claudia Kuster
 Annette Lehmann
 Edith Leibundgut
 Daniel Lerch
 Liselotte Lüscher
 Markus Lüthi
 Ursula Marti
 Corinne Mathieu
 Patrizia Mordini
 Erik Mozsa

Reto Nause
 Simon Röthlisberger
 Pascal Rub
 Hasim Sancar
 Franziska Schnyder
 Beat Schori
 Rolf Schuler
 Miriam Schwarz
 Yves Seydoux
 Hasim Sönmez
 Ernst Stauffer
 Barbara Streit-Stettler
 Martin Trachsel
 Gisela Vollmer
 Christian Wasserfallen
 Anne Wegmüller
 Thomas Weil
 Sandra Wyss
 Rolf Zbinden
 Christoph Zimmerli
 Beat Zobrist

Entschuldigt

Präsident Peter Bernasconi
 Hans Peter Aeberhard
 Stefan Bärtschi
 Dolores Dana
 Anastasia Falkner

Karin Gasser
 Simon Glauser
 Beat Gubser
 Beni Hirt
 Anna Magdalena Linder

Christine Michel
 Philippe Müller
 Nadia Omar
 Lydia Riesen-Welz
 Ueli Stückelberger

Vertretung Gemeinderat

Regula Rytz TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD
 Barbara Hayoz FPI

Stephan Hügli-Schaad SUE

Edith Olibet BSS

Ratssekretariat

Jürg Stampfli, Ratssekretär
 Matthias Uhlmann, Protokoll

Beat Roschi, Ratsweibel
 Umut Akdas, Telefondienst

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann

Mitteilung des Präsidenten

Stadtratsvizepräsident *Andreas Zysset* (SP): Im Ratssekretariat ist aus dem Nordquartier eine Petition zur Aufhebung des neuen Parkplatzregimes im Breitenrain eingetroffen. Sie wurde von 1 330 Personen unterzeichnet, wovon 782 aus der Stadt Bern stammen. Das Büro des Stadtrats wird über das weitere Vorgehen befinden. Es ist für die meisten Anwesenden das erste Mal, dass eine Petition an den Stadtrat gerichtet wird.

1 Protokollgenehmigung

Die Protokolle Nr. 9 vom 15. März 2007 und Nr. 10 vom 22. März 2007 werden stillschweigend mit dem Dank an die Verfassenden genehmigt.

2 TVS; Nachkredite zum Globalbudget 2006

Geschäftsnummer 07.000041 / 07/024

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün; Nachkredite zum Globalbudget 2006.
2. Er erhöht das Globalbudget 2006 des Tiefbauamtes (510) mittels Nachkredit um Fr. 401 546.06 auf Fr. 40 498 301.23.
3. Er erhöht das Globalbudget 2006 der Stadtgärtnerei/Friedhöfe (520/521) mittels Nachkredit um Fr. 508 931.80 auf Fr. 14 360 506.81.

Bern, 14. Februar 2007

Erik Mozsa (GFL) für die Kommission PVS: Im Jahr 2006 wurden in der Direktion TVS Nachkredite im Umfang von rund Fr. 8 400 000.00 beantragt. Für uns sind Nachkredite etwas Unbefriedigendes. Es handelt sich um bereits ausgegebenes Geld, zu dem wir uns nachträglich äussern müssen. Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) dient schon seit längerer Zeit als Sammelbecken für Nachkredite auch von anderen Direktionen. Viele dieser Kredite von insgesamt Fr. 8 400 000.00 wurden bereits bewilligt. Der Stadtrat hat Krediten in der Höhe von Fr. 1 400 000.00 schon zugestimmt. Fr. 6 000 000.00 fielen beim Gemeinderat an und wurden von diesem genehmigt. Der grösste Posten betraf die Aufhebung der Beleuchtungsgebühren aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids, was die Stadt teuer zu stehen kommt. Sie muss nun über Fr. 3 000 000.00 selber aufbringen.

Beim vorliegenden Geschäft geht es nur noch um Fr. 900 000.00, die beim Tiefbauamt und bei der Stadtgärtnerei anzusiedeln sind. Die Nachkredite stehen im Kontext der Stadtbauten Bern (StaBe). Die StaBe verlangt Mieten für diverse Objekte wie kleinste Grünflächen, Parkanlagen etc. Dieser Umstand wurde in der Kommission PVS stark kritisiert. Wir finden es falsch, dass die Stadt einerseits Mieten entrichten muss, die StaBe aber andererseits nichts an die Unterhaltskosten bezahlt. Seitens der Stadtverwaltung wurde uns versichert, dass ab 2008 keine Nachkredite mehr anfallen werden. Der Umfang der von den StaBe der Stadt in Rechnung gestellten Mietkosten kann beziffert werden.

Die Kommission PVS hat dieser Vorlage und damit der Erhöhung des Globalbudgets 2006 für das Tiefbauamt und die Stadtgärtnerei mit 9 : 1 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt. Die Kommission PVS empfiehlt dem Stadtrat, die Nachkredite zu genehmigen.

Fraktionserklärung

Erik Mozsa (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Unsere Fraktion stimmt dem Geschäft zu, obwohl die Situation für uns absurd ist. Es ist komisch, dass die Stadt den StaBe Mietkosten für Objekte ausrichten muss, diese sich aber nicht an den Unterhaltskosten beteiligen. Dieser unnötige Geldfluss muss gestoppt werden. Wir verlangen, dass die Nachkredite in Zukunft gesammelt werden und danach als Kollektiv der Budget- und Aufsichtskommission (BAK) vorgelegt werden. Es könnte sonst der Eindruck entstehen, dass der Stadtrat die Übersicht über die Nachkredite verliert. Das wollen wir nicht.

Beschluss

Der Rat stimmt den Nachkrediten zum Globalbudget 2006 der Direktion TVS zu (34 Ja, 5 Nein, 1 Enthaltung).

3 Motion Ueli Stückelberger (GFL) vom 12. Juni 1997: Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schermenweg; Abschreibung

Geschäftsnummer 98.000682 / 07/011

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben.

Bern, 17. Januar 2007

Antrag Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)

Die Abschreibung der Motion Ueli Stückelberger betreffend Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schermenwald wird abgelehnt; die Frist wird um 2 Jahre verlängert.

Gisela Vollmer (SP) für die Kommission PVS: Die Kommission hat die Abschreibung der Motion mit 8 : 2 Stimmen abgelehnt und stellt den Antrag auf Fristverlängerung um 2 Jahre. Der geforderte Steg ist einerseits im Richtplan enthalten und andererseits handelt es sich um eine alte Forderung, den durchgehenden Grünraum vom Rosengarten zum Bantiger zu erhalten. Wir gehen davon aus, dass sich die Stadt bei der Autobahnlinienführung, die jetzt aufgegeben hat, entsprechend für den Steg einsetzt. Ausserdem sind wir der Meinung, dass spätestens mit der Realisierung der Parkplätze im Schermenareal der Steg zumindest provisorisch erstellt werden muss. Wir gehen davon aus, dass der Steg trotz Wankdorfplatz und Bolligenstrasse gebraucht werden wird, da er zusätzlich zu den anderen beiden Teilgebieten ein weiteres erschliesst. Für die Bauphase zum Wankdorfplatz ist der Steg sehr wichtig, weil man dann nirgends mehr durchkommen wird. Die Kosten wurden diskutiert. Es stimmt, der Steg ist teuer. Fuss- und Velowege werden halt immer teurer je grösser der Strassenausbau ist. Wir meinen, dass der Steg in nächster Zeit unbedingt realisiert werden muss.

Barbara Streit-Stettler (GFL) für den Motionären: Ich spreche stellvertretend für den abwesenden Ueli Stückelberger. Die folgenden Ausführungen gelten ebenso als Fraktionserklärung der GFL/EVP-Fraktion. Der Motionär ist mit dem Antrag der Kommission PVS einverstanden, die Frist für seine Motion um zwei Jahre zu verlängern. Er hat Verständnis dafür, dass sein Anliegen bis jetzt noch nicht umgesetzt werden konnte. Im Wankdorf ist bekanntlich momentan bezüglich Verkehrsplanung vieles im Fluss. Diese Planung muss erst abgeschlossen werden. Wir sind klar der Meinung, dass in einem Raum, wo das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs so gross ist, dem Langsamverkehr mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Wir wollen deshalb, dass die Motion aufrecht erhalten bleibt.

Fraktionserklärung

Stefan Jordi (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Es handelt sich um ein altes Anliegen aus dem Nordquartier. Die Brücke wird nicht billig, aber wenn man bedenkt, wie viel Geld für die Verschiebung der Autobahnanschlüsse ausgegeben wird, ist sie dennoch realisierbar. Die Verhältnisse werden auch mit dem neuen Wankdorfplatz und der Verschiebung der Autobahnzubringer so sein, dass die Brücke benötigt wird. Die im Rahmen der Sanierung des Wankdorfplatzes vorgesehenen provisorischen Massnahmen werden nicht ausreichen. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende werden sehr komplizierte Wege in Kauf nehmen müssen, um vom Schermenwald-Areal auf die Grosse Allmend zu gelangen. Es braucht deshalb die Brücke spätestens dann, wenn die neuen Parkplätze erstellt werden. Die Brücke wird auch den Auto Fahrenden dienen, damit sie von den Parkplätzen besser zur BEAexpo oder in die beiden Stadien gelangen. Die Brücke wird deshalb rasch benötigt.

Zurzeit wird das Agglomerationsprogramm des Bundes im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs diskutiert. Das Projekt dieses Stegs sollte von der Stadt dort eingegeben werden. Die Kostenfrage würde sich dadurch relativieren. Die SP/JUSO-Fraktion ist gegen die Abschreibung der Motion und stimmt der Fristverlängerung zu.

Beschluss

Der Rat lehnt die Abschreibung der Motion ab und stimmt einer Fristverlängerung um 2 Jahre zu (12 Ja, 40 Nein).

4 Dringliches Postulat Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold/Beat Zobrist, SP): Umbau Bahnhofplatz Bern für Verkehrsabklärungen nutzen

Geschäftsnummer 07.000060 / 07/086

Am 29. Januar 2007 beginnt der lang ersehnte Umbau des Bahnhofplatzes. Beispielhaft plant die Stadt Bern die komplexen Bauarbeiten und informiert die Öffentlichkeit frühzeitig über die verschiedenen Etappen. Dazu gehören Arbeiten an zwei Tramwendeschlaufen, die Erstellung neuer Haltestellen für diverse Buslinien, die Sanierung der Christoffelunterführung und als Kernstück ab Mai 2007 der eigentliche Um- oder besser Neubau des Bahnhofplatzes. Vom Mai 2007 bis zur Neueröffnung Ende Mai 2008 wird der Bahnhofplatz für den motorisierten Verkehr gesperrt.

Diese rund einjährige Sperrung entspricht einer Verkehrsvariante, die bereits früher in Studien¹ geprüft und von politischer Seite immer wieder gefordert wurde: der Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Es sei an dieser Stelle darauf hin-

¹ Masterplan Bahnhof Bern, Verkehrsvergleich, Basler&Hofmann 1994.

gewiesen, dass im Rahmen des Öffentlichkeitsforums Bahnhofplatz Bern die Weiterentwicklung des jetzt geplanten Verkehrsregimes mit je einer MIV- und Umweltspur pro Richtung zu einem Platz ohne Durchgangsverkehr 1999 von einer Mehrheit zum Ziel erklärt wurde.

Die einjährige, „autofreie“ Phase soll und muss genutzt werden, um die Auswirkungen einer Sperrung des Bahnhofplatzes auf den MIV (Umwegverhalten, Reduktion des Verkehrs, Verkehrsverlagerungen in die Quartiere und auf die Autobahn) und das Umsteigeverhalten auf den öffentlichen Verkehr zu untersuchen und Grundlagen und belastbare Daten für die Vision „Autofreier Bahnhofplatz“ zu schaffen.

Der Gemeinderat wird aufgefordert, eine Studie zum Verkehrsverhalten während der Umbauphase des Bahnhofplatzes zu erstellen und dem Stadtrat zur Kenntnis zu bringen. Diese Studie soll unter anderem Auskunft geben über:

1. Neuralgische Punkte und Achsen in und um die Stadt sowie den Mehrverkehr in angrenzenden Quartieren (erfassen dieser Stellen, Änderungen im Verkehrsaufkommen, Verkehrslenkungs- und Reduktionsmassnahmen und deren Wirkung);
2. Das Umsteigeverhalten vom MIV auf den öffentlichen Verkehr aufgrund der Sperrung sowie Massnahmen für einen substantiellen und nachhaltigen Umsteigeeffekt auch nach Beendigung des Umbaus des Bahnhofplatzes;
3. Überprüfen der bei Diskussionen über Sperrungen häufig getroffenen Annahme, dass der gesamte „weggesperrte“ MIV einen anderen Weg suchen und auch finden wird. Aus Studien in England ist nämlich bekannt, dass im Durchschnitt 1/4 des MIV verschwindet, weil viele Autofahrten unterlassen werden.

Begründung der Dringlichkeit

Nach der erst kürzlich erfolgten Zustimmung zum Bau des Baldachins wird bereits am 29. Januar 2007 mit den Bauarbeiten begonnen. Ab Mai 2007 wird der Bahnhofplatz für rund ein Jahr für den Verkehr gesperrt. Mit dem vorliegenden Postulat wird eine Studie zu dieser einjährigen Phase verlangt, damit die Zustände vor und nach der Sperrung verglichen werden können. Dazu wird es nötig sein, an bestimmten Punkten schon vor der Sperrung (Mai 2007) gezielte Verkehrszählungen durchzuführen, um den „Vorher-Nachher-Effekt“ zu erfassen.

Bern, 25. Januar und 1. Februar 2007

Direktorin TVS *Regula Rytz* beantwortet das Dringliche Postulat im Namen des Gemeinderats wie folgt: Die Sanierung und Aufwertung des Bahnhofplatzes ist eines der komplexesten Projekte der Stadt Bern. Nach einer langen Phase der Planung und der politischen Diskussion hat nun eine verhältnismässig kurze Phase der Realisierung begonnen. Neben der Sanierung der Infrastruktur sowie einer städtebaulichen und gestalterischen Aufwertung steht die verkehrliche Sanierung im Zentrum des Projekts: Die Fahrflächen sollen zugunsten der mengenmässig klar dominierenden Fussgängerinnen und Fussgänger reduziert, die Anordnung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs optimiert, die Verkehrssicherheit namentlich für den Veloverkehr verbessert sowie die Funktion einer städtischen Hauptverkehrsstrasse mit einer Belastung, wie sie gemäss Volksbeschluss 1997 (kurzfristige Übergangslösung KÜL) anvisiert wurde und heute erreicht ist, gewährleistet werden. Es sind also viele Ziele mit diesem Umbau verbunden.

Für die Jahre der Realisierung der KÜL-Massnahmen hat der Gemeinderat die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen analysieren lassen. Die Untersuchungen haben ergeben, dass der Verkehr auf den Hauptachsen gegen das Stadtzentrum ab-, gegen die Autobahnan-schlüsse dagegen zugenommen hat. Gleichzeitig zeigte sich aber auch, dass schlüssige Zusammenhänge nicht immer einfach herzustellen sind, wird doch das Verkehrsaufkommen von einer Vielzahl von Faktoren wie dem allgemeinen Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und

Bürger, der Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze, des Freizeitverhaltens oder des Tourismus beeinflusst.

Im Hinblick auf die Bauphase am Bahnhofplatz mit der einjährigen Totalsperre für den motorisierten Individualverkehr wurden verschiedene verkehrstechnische Studien durchgeführt. U.a. wurde eine Verkehrsprognose erstellt. Die Phase der Totalsperre wird von einer task force begleitet, die sich aus Vertretern von BERNMOBIL, des Tiefbauamts, der Stadtpolizei, der Verkehrsplanung und beauftragter Planerinnen und Planer zusammensetzt. Die task force nimmt sich allen Belangen des Verkehrs im Zusammenhang mit der Baustelle am Bahnhofplatz (inklusive Auswirkungen auf den Gesamtverkehr) sowie den flankierenden Massnahmen (Umleitungsverkehr) an. Entsprechend wurde ein Konzept für ein Verkehrsmonitoring erarbeitet, das auch die drei konkreten Anliegen des Postulats aufnimmt. Die erforderlichen Referenzerhebungen im Zustand vor der Sperre wurden z.T. bereits im vergangenen Jahr ausgeführt. Das Monitoring wird nach der Umbauphase in einem Bericht zusammengefasst und der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Antrag

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

Fraktionserklärungen

Ueli Haudenschild (FDP) für die FDP-Fraktion: Wir sind mitten in der Umbauphase des Bahnhofplatzes. Ausschlaggebend für den Umbau war die Vorlage, die vom Volk am 5. Juni 2005 inklusive Verkehrsregime angenommen wurde und nicht ein Öffentlichkeitsforum von 1999, wie es im Vorstoss steht. Die FDP hat sich lange intensiv gegen bestimmte Elemente des Projekts eingesetzt. Insbesondere gegen die orthogonale Verkehrsführung. Ebenso haben wir vorgeschlagen, den Platz autofrei zu gestalten, unter erneuter Evaluation des Schanzentunnels inklusive Umfahrungsmöglichkeit. Die FDP hat sich jedoch immer gegen eine komplette Abriegelung der Stadt gewehrt. Genau darum geht es beim vorliegenden Postulat. Die logische Folge einer Sperrung der Durchgangssachse Bahnhof wäre die Sperrung der Durchgangssachsen in den Quartieren, um diese vom Durchgangsverkehr zu verschonen. Am Schluss würde die komplette Sperrung der inneren Altstadt resultieren. Das Volk hat sich für die nun realisierte Lösung entschieden. Dass man nun mitten im Umbau die Änderung der Spielregeln prüfen will, ist ein Affront gegenüber allen, die mitgeholfen haben einen Kompromiss zu finden, gegenüber jenen, die den Volksentscheid inklusive Baldachin gegen ihren eigenen Willen akzeptiert haben und gegenüber jenen, die der Variante zugestimmt haben. Man hätte das Anliegen früher einbringen müssen, statt nun durch die Hintertür mittels Dringlichem Postulat zu versuchen, Dinge, die sich im Kompromiss als nicht mehrheitsfähig erwiesen, doch noch durchzubringen. Es sollen Erhebungen gemacht werden, die vor dem Umbau so nicht vorgesehen waren. Zuerst müssten Daten im neutralen Zustand erhoben werden, damit die Differenz gemessen werden könnte. Es ist nicht möglich mit der nun geforderten Untersuchungsanlage vernünftige vergleichende Aussagen zu machen. Wir bitten den Rat, das Postulat abzulehnen.

Zum Umsteigeeffekt: Im Moment findet kein Umsteigen vom Auto hin zum öffentlichen Verkehr statt, sondern in umgekehrter Richtung. Wege über den Bahnhofplatz, die mit dem öffentlichen Verkehr momentan 50 Minuten in Anspruch nehmen, können mit dem Privatfahrzeug in 10 Minuten zurückgelegt werden. Die Politik der Linken trägt dazu bei, dass immer mehr Leute mit dem Auto ausserhalb der Stadt einkaufen gehen.

Erich J. Hess (JSVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Wir sind gegen diese ewigen Studien. Unter Einsatz von gesundem Menschenverstand muss man zum Schluss kommen, dass der Verkehr

andere Wege finden wird. Ich jedenfalls werde sicher nicht auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, weil der Bahnhofplatz gesperrt ist. Viele andere Auto fahrende werden sich ebenso verhalten. Das wird zu vermehrtem CO₂-Ausstoss führen, was die Linke eigentlich stören müsste. Es ist sinnlos, dass man die Auto fahrenden auch nach der Bahnhofplatz-Renovierung Umwege fahren lassen will. Bereits heute ist man in unserer Stadt gezwungen, an zahlreichen Stellen unnötige Umwege in Kauf zu nehmen. Man würde besser die direkten Wege befahrbar machen, damit wäre allen gedient.

Die geforderte Studie wird wahrscheinlich so angelegt sein, dass sie zum Schluss kommt, der Bahnhofplatz müsse ganz gesperrt werden. Dies würde den Verkehrszustand in der Stadt Bern noch katastrophaler werden lassen. Neulich habe ich gestaunt, als ich am Heck eines Autos einen sehr intelligenten Spruch gelesen habe: „Hängt die Grünen, solange es Bäume hat!“. Ich bitte den Rat, das Postulat abzulehnen.

Urs Frieden (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Unsere Fraktion befürwortet das Postulat und ist über die Antwort des Gemeinderats sehr froh. Für uns ist wichtig, dass man dank der Sperrung des Bahnhofplatzes zu aussagekräftigem Datenmaterial kommt. Diese Zahlen können sonst nur in der Theorie erhoben werden. Wir werden mehr über bevorzugte Um- und Schleichwege, über die Verkehrsverlagerung in die Quartiere und auf die Autobahnen sowie über die Bereitschaft der Leute zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr erfahren. Resultate einer englischen Studie haben gezeigt, dass bei langfristiger Sperrung ein Viertel des motorisierten Individualverkehrs einfach verschwindet. Sollte so etwas auch in Bern eintreten, wäre das für uns als Grüne natürlich erfreulich. Wir erhoffen uns von dieser Studie, dass vermehrt wieder Fakten in die Verkehrsdebatte einfliessen, statt Emotionen und Stimmungsmache.

Michael Aebersold (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Wir danken dem Gemeinderat für die Antwort. Wir haben ein ähnliches Postulat damals im Zusammenhang mit dem Felsenauviadukt eingebracht. Wir sind froh, dass die Stadt bei grossen Bauvorhaben heute quasi automatisch untersucht, wie die Situation vor, während und nach der Bauphase ist. In Zukunft wird es Vorstösse wie den vorliegenden vielleicht gar nicht mehr brauchen. Wir nehmen zur Kenntnis, dass ein Konzept besteht und dass die 3 Punkte aus unserem Postulat aufgenommen wurden. Wir hoffen, dass sie dann auch im Bericht dargestellt werden.

Es handelt sich teilweise um ein verkehrspolitisches Anliegen. Es geht uns um die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie um das Mobilitätsverhalten. In einigen Jahren wird eine Diskussion über weitere Massnahmen stattfinden müssen. Was Ueli Haudenschild gesagt hat, muss ich aber richtig stellen. Von einer Kompromissbereitschaft der FDP in diesem Geschäft konnte keine Rede sein. Entweder hat Ueli Haudenschild das Postulat nicht gelesen, oder er legt es bössartig aus. Wir fordern eine Studie zum Verkehrsverhalten während der Umbauphase des Bahnhofplatzes und nicht mehr. Alles andere, was er uns unterstellt hat, ist unwahr.

Einzelvoten

Christian Wasserfallen (JF): Im Vorstoss taucht die Vision eines autofreien Bahnhofplatzes auf. Von einer Unterstellung kann also diesbezüglich keine Rede sein. Ich habe heute einen Vorstoss ausgearbeitet, der die Verkehrsbefreiung des Bahnhofplatzes mittels einer Tunnel-Lösung zur Diskussion stellt. In 10 bis 15 Jahren wird die Situation verändert sein. Wir müssen deshalb schon heute beginnen, uns über mögliche Lösungen Gedanken zu machen.

Daniel Lerch (CVP): Auf den ersten Blick scheint das Anliegen des Vorstosses sinnvoll. Allerdings müsste man solche Erhebungen überall machen. Der Postulant hat erwähnt, dass man

das bei grossen Projekten immer machen sollte. Man sollte es auch vor und nach der Schliessung der Morgenstrasse/Burgunderstrasse machen.

Aus dem Vorstoss geht das Ziel eines autofreien Bahnhofplatzes hervor. Er sagt indes nichts zu möglichen Alternativen für den Fall, dass die Studie zum Schluss kommt, man könne den Bahnhofplatz nicht schliessen. Aus diesem Grund unterstützt die CVP das Postulat nicht.

Beat Schori (SVP): Wir möchten nicht, dass viele Strassen gesperrt werden. Das führt zu Umwegen und Mehrverkehr. 50 bis 80 Prozent der Einwohnenden der Stadt Bern benutzen schon heute den öffentlichen Verkehr. Es ist unrealistisch zu erwarten, dass noch viel mehr Leute umsteigen werden. Viele sind auf das Auto angewiesen. Die Politik der Linken wird viele grosse Firmen mit zahlreichen Angestellten, die auf das Auto angewiesen sind, vertreiben. Das wirkt sich negativ auf die Steuereinnahmen aus. Im Postulat steht, dass man davon ausgeht, dass die Schliessung des Bahnhofplatzes eine nachhaltige Wirkung erzielen würde. Diesen Effekt bezweifle ich, da eben schon die meisten Leute vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen sind.

Beat Zobrist (SP): Bei den von Beat Schori erwähnten 50 bis 80 Prozent, die den öffentlichen Verkehr benutzen, sind Personen gemeint. Bei den Fahrzeugen sind die Verhältnisse aber umgekehrt. Pro Auto wird meistens nur eine Person befördert. Wir können uns vorstellen, dass die Schliessung des Bahnhofplatzes tatsächlich einen positiven Effekt haben könnte. Weil wir aber nicht sicher sind, wollen wir eben entsprechende Erhebungen machen.

Beat Schori (SVP): Man hätte diese Erhebungen schon viel früher machen sollen. Wenn man heute damit beginnt, werden die Resultate nicht aussagekräftig sein. Heute fahren nicht mehr Viele dort durch. Man nimmt schon jetzt einen Umweg in Kauf. Der Untersuchungszeitraum müsste viel länger sein und die Zeit vor, während und nach der Umbauphase mit einbeziehen.

Direktorin TVS *Regula Rytz:* Ich möchte zu einer gewissen Gelassenheit aufrufen und bitten, von Vorurteilen abzusehen. Wir haben die Zustandserhebung bereits im letzten Jahr durchgeführt. Die Studie wird methodisch korrekt durchgeführt. Die Verkehrsentwicklung ist bei einer so grossen Umleitung für uns im Hinblick auf weitere Verkehrsumleitungen von grossem Interesse. Die Auswertungen werden völlig Ergebnis offen durchgeführt. Wir wollen einfach wissen, ob unsere Vermutungen eintreffen oder nicht. Es sollen daraus für zukünftige Verkehrsumleitungen Lehren gezogen werden. Ich weise weiter darauf hin, dass auch der TCS grosses Interesse an dieser Studie hat. Er hat sich schon bei uns gemeldet. Nach Abschluss des Monitorings werden wir mit dem TCS und allen anderen Interessierten Verkehrsverbänden sehr gerne über die Auswertung diskutieren.

Beschluss

Das Postulat SP/JUSO-Fraktion wird erheblich erklärt (39 Ja, 23 Nein).

- Die Traktanden 5 und 6 werden gemeinsam behandelt. -

5 Dringliche Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Poller Posse bricht nicht ab

Geschäftsnummer 07.000120 / 07/087

Am 19. Oktober 2006 verlangte ich in einer kleinen Umfrage zu den scheinbar nicht enden wollenden Stöpseldrama folgende Auskunft:

1. Wann nimmt die Ouverture endlich ein Ende?
2. Wer ist verantwortlich für diese so genannte Verkehrsberuhigungsmassnahme?
3. Wer bezahlt schlussendlich den offensichtlichen Leerlauf? Die Stadt? Die Ersteller? Oder beide?

Am 16. November 2006 beantwortete Gemeinderätin Rytz meine Fragen unter anderem dahin, dass die Poller seit dem 2. November 2006 funktionsfähig seien und die aufgetretenen Fehler unter Garantie fallen, somit werde der städtische Baukredit nicht belastet. Offenbar glaubte die Gemeinderätin, dass ihre Antwort den Tatsachen entspreche. Ich glaubte dies auch und gab mich mit der Antwort zufrieden.

Dem ist offenbar nicht so, den Medien konnte entnommen werden, dass die Sache mit den – Pollern nicht funktioniert, laut BZ vom 17. März 2007 haben Zeugen beobachtet, wie mindestens ein halbes Dutzend Velofahrer von den hochschnellenden Pollern in die Luft gespickt wurde. Oder in der gleichen BZ vom 17. März 2007 kann der Zeitungsleser oder Leserin neben einer Karikatur mit aufgespiesstem Auto unter anderem folgendes lesen:

Zitat: „Im letzten November wurden in der Hotelgasse ebenfalls Poller installiert. Dort wurde am Donnerstagmorgen die Posse zum Drama, als Ruedi Marti (43) mit seinem Peugeot von einem Pfahl aufgespiesst wurde. Die Ölwanne und der Motor meines Autos sind im Eimer, klagte er gestern. Ich fahre nie mehr über einen versenkten Poller, sagte er. Den Schaden an seinem Auto von 10 000.00 Franken müsse das Tiefbauamt bezahlen, meint Ruedi Marti.“
Ende des Zitats.

Nicht nur Autolenker, sondern auch Velofahrer sind also gefährdet, das gibt zu denken.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, die Poller-Posse sei abubrechen? (Die Strassen wurden ja seinerzeit für den Verkehr gebaut und nicht für Schikanen.)
2. Kann das Verkehrsproblem nicht durch Signalisation gelöst werden?
3. Wer ist für die Schäden verantwortlich?
4. Wer muss letztlich bezahlen?
5. Bleiben die finanziellen Aufwendungen überhaupt noch in der Kompetenz des Gemeinderats oder übersteigen sie den Betrag von 300 000.00 Franken?
6. Was sieht der Gemeinderat für Lösungsmöglichkeiten?

Begründung der Dringlichkeit:

In der Poller-Angelegenheit muss etwas Geschehen, bevor weitere Unfälle passieren.

Bern, 22. März 2007

Direktorin TVS *Regula Rytz* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: In vielen Städten der Schweiz und Europas sind die historischen Stadtzentren verkehrsfrei oder zumindest verkehrsarm, so z.B. in Luzern; Bellinzona, Brig, Zürich, St. Gallen, Lyon, Florenz, Mailand, München, Strassburg usw. Ziel dieser Massnahme ist es, die Innenstädte als Flanierzonen für Fussgängerinnen und insb. Touristen attraktiver und ihre historischen Qualitäten erlebbar zu machen.

Die meisten Städte haben sich bei der Aufwertung ihres historischen Kerns für eine Fussgängerzone entschieden. In Bern, Grenchen oder in Burgdorf wurde mit der „Begegnungszone“ eine mildere Form der Verkehrsberuhigung, nämlich die Koexistenz gewählt: Das historische Zentrum ist zwar für Anwohnende und Berechtigte auch mit dem Auto noch zugänglich, mit Tempo 20 und Fussgängervortritt liegt die Priorität aber ganz klar beim Flanieren und Geniessen. „Nicht verkehrsfrei, aber ruhiger“, hiess das Motto des Konzepts „Begegnungszone Untere Altstadt“, das in einer breiten Partnerschaft von Anwohnenden, Behörden, Gewerbe-

und Leistvertretern vor einigen Jahren erarbeitet und 2005 realisiert wurde. Die Polleranlagen dienen der Umsetzung dieser für die Innenstadt beschlossenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Nötig wurden sie, weil sich zahlreiche Verkehrsteilnehmende nicht an die geltenden Fahrverbote gehalten haben und die Polizei nicht genügend Kapazitäten für regelmässige Kontrollen hat. Die Erfahrung zeigt, dass Veränderungen von Verkehrssituationen – wie die Einführung von Polleranlagen – in einer Anfangsphase regelmässig zu einer gewissen Verunsicherung und zu einer temporären Häufung von Zwischenfällen führen. Dies hat sich leider auch bei der Einführung der Polleranlagen bewahrheitet; seit August 2006 wurden für sämtliche Polleranlagen im öffentlichen Raum (inkl. Zentrum Paul Klee) insgesamt 10 Unfälle polizeilich registriert. Mit ähnlichen Anfangsschwierigkeiten waren auch andere Orte – beispielsweise Köniz, Bellinzona und Brig – konfrontiert, welche vergleichbare Polleranlagen eingeführt haben. Dort fand dies aber offenbar weniger Beachtung in den Medien. Zu berücksichtigen ist zudem, dass für Polleranlagen gilt, was die Erfahrung grundsätzlich für alle Hindernisse im Strassenraum bestätigt: Unfälle können nie mit 100-prozentiger Sicherheit ausgeschlossen werden. Jährlich werden in der Stadt Bern über 150 Selbst- und Schleuderunfälle registriert.

Die Direktionen für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün bzw. für Sicherheit, Umwelt und Energie haben die Situation bei den Polleranlagen eingehend analysiert und dabei auch externe Experten beigezogen. Insbesondere haben sie an der Hotelgasse zwischen dem 16. April (Abend) und dem 19. April (Mittag) 2007 eine Videobeobachtung durchführen lassen. Diese hat gezeigt, dass die Poller zwar technisch einwandfrei funktionieren, die gesamte Verkehrssituation und Information rund um die Polleranlage aber verbessert werden kann und muss. Die zuständigen Stellen haben deshalb in verschiedenen Etappen Verbesserungen eingeführt und überprüfen weitere Massnahmen. Darauf wird im Detail bei der Beantwortung der einzelnen Fragen eingegangen. Die einzelnen Fragen beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

Zu Frage 1: Nein. Die temporäre Sperrung einer Strasse mittels Poller ist keine Schikane; sie wurde vom Stadtrat und den Stimmberechtigten mehrheitlich unterstützt. Eine solche Massnahme wird nur dann nötig und sinnvoll, wenn sich die Verkehrsteilnehmenden nicht an die geltende Signalisation (im Fall der Hotelgasse: Fahrverbot) halten. Sie dient nicht zuletzt der Entlastung der polizeilichen Kontrollorgane.

Zu Frage 2: Nein. Bevor die Polleranlagen an der Hotelgasse, Aarberggasse, Neuengasse und bei der Fussgängerzone Bümpliz aufgestellt wurden, stand dort die entsprechende Signalisation. Diese wurde aber ständig missachtet. Da die Polizei zu wenig Kapazitäten hat, um Fahrverbote mit Zubringerdienst regelmässig zu kontrollieren, können nur bauliche Massnahmen Entlastung bringen.

Zu Frage 3: Die Analyse der erwähnten Videobeobachtung hat gezeigt, dass die Poller technisch einwandfrei funktionieren. Kollisionen mit Pollern sind auf zu nahes Aufschliessen zum vorausfahrenden Fahrzeug sowie auf unangepasste Geschwindigkeit zurückzuführen (in der Hotelgasse gilt Tempo 20). Für die Schäden an den Pollern sowie an den beteiligten Fahrzeugen ist in solchen Fällen grundsätzlich der Lenker bzw. die Lenkerin verantwortlich.

Zu Frage 4: Für die Schäden an den Polleranlagen muss in den genannten Fällen die Versicherung des Verursachers aufkommen. Wenn der Verursacher nicht bekannt ist, bezahlt die Versicherung der Stadt (bei einem Selbstbehalt von Fr. 1 000.00 pro Schadenfall).

Zu Frage 5: Die Polleranlagen wurden über die Kredite für die Umsetzung des Verkehrskommisses Innenstadt sowie für die Einführung der Begegnungszone Untere Altstadt und für die Fussgängerzone Bümpliz finanziert. Sie wurden mit den bisher ergriffenen Massnahmen zur Verbesserung der Signalisation nicht überschritten.

Zu Frage 6: Bereits anfangs April 2007 wurden auf der linken Seite der Poller, bei der Steuerungssäule, in Fahrrichtung Informationstafeln mit einem Hinweissignal aufgestellt. Die kürzlich durchgeführte Videoanalyse hat aber gezeigt, dass die Verkehrssituation rund um die Pol-

ler durch weitere Massnahmen verbessert werden kann und muss. Kurzfristig wurden daher Ende April 2007 folgende Massnahmen realisiert:

- Installation eines zweiten Hinweissignals auch auf der rechten Fahrbahnseite.
- Verbesserung der Bodenmarkierung im Bereich der Polleranlage: Einerseits Vergrösserung des Haltebalkens; andererseits Anbringen einer Bodenmarkierung rund um den Poller.
- Markierung der Poller selber: Diese wurden - wie beim Zentrum Paul Klee - in ihrer ganzen Höhe auf der Vor- und Rückseite mit gelbschwarzer Folie beklebt.
- Anbringen einer Klebefolie auf der Steuersäule in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch mit einem erläuternden Kurztext.

In Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachstellen werden parallel dazu weitere Massnahmen insbesondere für die Polleranlage in der Hotelgasse geprüft. Dabei geht es beispielsweise um eine sinnvolle Voraussignalisation, eine Verbesserung der Lichtsignalisation oder um die Frage, ob das automatische Anheben und Absenken des Pollers bei Velodurchfahrten beibehalten werden soll. Alle diese Abklärungen werden gemeinsam durch die Direktionen SUE und TVS vorgenommen.

6 Postulat Dieter Beyeler/Lydia Riesen (SD): Rostfrei ist nicht gleich rostfrei

Geschäftsnummer 06.000275 / 07/057

Schon im Vorfeld der geplanten versenkbaren Pollerbauten haben sich die Schweizer Demokraten (SD) vehement gegen deren Errichtung gewehrt. Insbesondere wurden die hohen Gestehungskosten sowie die Folgekosten der notwendigen regelmässigen Wartungen kritisiert. Im Stadtrat fanden diese Argumente jedoch leider keine grosse Beachtung.

Mit voreilig versenkten Steuergeldern kaum gebaut und zeitweise funktionsfähig im Einsatz, treten nun schon die ersten grossen Probleme zutage. Die aus eigentlich rostfreiem Stahl hergestellten Poller sind der Korrosion ausgeliefert und boten bereits vor der Inbetriebnahme technische Probleme und Pannen, die zu grossen Verzögerungen führten.

Es kann nicht akzeptiert werden, dass bei leerer Stadtkasse weiterhin Gelder in Projekte investiert werden, die sich durch technische Unausgereiftheit als Fehlinvestitionen erweisen.

Der Gemeinderat wird daher beauftragt, vorläufig für drei Jahre jeglichen Pollerbau und deren Planung zu stoppen (Moratorium).

- In dieser Phase ist zu kontrollieren und sind Erfahrungen zu sammeln, sowohl in technischer als auch in zukünftigen finanziellen Belangen (Unterhalt, Reparaturen).
- Der Gemeinderat wird zudem aufgefordert, Auskunft zu erteilen, ob gegenüber der Herstellerfirma ein Garantieanspruch besteht und dieser geltend gemacht werden kann/wurde und wie lange dieser eventuelle Anspruch besteht.
- Notwendigste, zukünftige Absperrungen sind bis zum Abschluss der geforderten Abklärungen mit den einfachsten und kostengünstigsten Mitteln zu erstellen.

Bern, 19. Oktober 2006

Antwort des Gemeinderats

Die Stadt Bern hat an der Stauffacherstrasse und beim Zentrum Paul Klee diverse versenkbare Poller erstellen lassen. Diese Poller sind seit über einem Jahr in Betrieb und bereiten keinerlei Schwierigkeiten. Probleme hat es aber tatsächlich mit den Pollern an der Aarberger- und der Neuengasse sowie an der Hotelgasse und in der Fussgängerzone Bümpliz gegeben. Diese Probleme sind mittlerweile – ohne Kostenfolge für die Stadt Bern – behoben worden. Der Gemeinderat sieht daher keinen Anlass, ein „Poller-Moratorium“ zu beschliessen.

Zu den einzelnen Punkten des Postulats nimmt er wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Bei den Pollern an der Aarberger- bzw. Neuengasse führten ein personeller Wechsel bei der Lieferfirma, technische Schwierigkeiten bei der elektronischen Steuerung sowie auch Lieferengpässe zu zeitlichen Verzögerungen. Zudem floss während der Bauarbeiten Zementmilch in die Sickerpackung. Diese wurde dadurch verstopft, so dass das Regenwasser nicht mehr abfliessen konnte. Der Mangel ist seit Anfang November 2006 behoben, seither sind die Poller funktionstüchtig und in Betrieb.

An den Pollern Hotelgasse und Fussgängerzone Bümpliz wurden – aufgrund der Erfahrungen aus der Aarberger- und Neuengasse – die Sickerpackungen nochmals überprüft. Die für diese Anlagen gelieferten elektronischen Zugangsschlüssel (Badges) mussten zudem vor der Verteilung an die Berechtigten getestet werden. Dadurch verzögerte sich die definitive Inbetriebnahme der Poller an der Hotelgasse und in der Fussgängerzone Bümpliz bis Anfang Februar. Im Übrigen wird das gleiche Pollersystem in verschiedenen Gemeinden der ganzen Schweiz (Gstaad, Freiburg, Genf, Lugano, Brig etc.) erfolgreich eingesetzt.

Zu Punkt 2: In allen bis jetzt aufgetretenen Störfällen haben die Herstellerfirma und die ausführende Bauunternehmung die entstandenen Schäden anstandslos übernommen. Die Garantie läuft ein Jahr nach Werkabnahme aus.

Zu Punkt 3: Für künftig notwendige Absperrungen stellen versenkbare Poller weiterhin die zweckmässigste und günstigste Lösung dar. Zwar liessen sich die Erstellungskosten mit einer Barrierenlösung geringfügig senken. Erfahrungsgemäss wird aber eine Barriere – unabsichtlich oder mutwillig – häufiger beschädigt als ein Poller. Ausserdem können gerade in der Berner Altstadt auch denkmalpflegerische Überlegungen gegen eine Barriere ins Feld geführt werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 7. März 2007

- Auf Antrag des Interpellanten von Traktandum 5 beschliesst der Rat Diskussion. -

Ernst Stauffer (ARP), Interpellant Traktandum 5: Wie die beschwichtigende Antwort auf meine Interpellation in etwa aussehen wird, konnte ich in den letzten Tagen den Medien entnehmen. So problemlos, wie es der Direktor für Sicherheit, Umwelt und Energie in den Berichterstattungen dargestellt hat, funktionieren die Poller wohl nicht. Trotz allen Behauptungen, dass alles einwandfrei funktioniere, wurden schon verschiedene Nachbesserungen gemacht. Es werden immer andere Städte erwähnt, wo solche Poller angeblich funktionieren. Mir geht es aber eben um die Anlage in Bern. Die Antwort sei vom Gesamtgemeinderat, wird jeweils betont. Regula Rytz hat aber zu den Autos wohl in etwa dieselbe Beziehung, wie ich zu den Computern. Mit Interesse habe ich in der Zeitung gelesen, dass SUE-Direktor Stephan Hügli, der sich früher vehement gegen die Poller ausgesprochen hat, nun plötzlich dafür sei. Die Ansichten scheinen heute je nach Windrichtung zu ändern.

Jeder ist sich selbst der Nächste. Der Präsident der vereinigten Altstadtleiste und Wirt des Restaurants Harmonie, Fritz Gyger, ist der Meinung, man solle die Poller an der Hotelgasse keinesfalls entfernen. Er hat sich bei anderer Gelegenheit auch schon ganz anders geäussert, wenn es ums Autofahren ging. Er hat sich nun gewandelt, da sein Eigeninteresse betroffen ist.

Mir fehlt der Glaube an die eben von Regula Rytz geäusserten Ausführungen. Immer wieder passieren Unfälle, da kann etwas nicht stimmen. Ich frage mich, weshalb man aus dem Fall Köniz, wo die Poller anfänglich auch nicht funktioniert haben, keine Lehren gezogen hat. Ich nehme zur Kenntnis, dass Verbesserungen angebracht wurden. Es kehrt offenbar in dieser Sache erst wieder Ruhe ein, wenn die Poller wieder verschwinden.

Dieter Beyeler (SD), Postulant Traktandum 6: Regula Rytz hat bei ihrer internationalen Aufzählung der Städte mit verkehrsfreier Innenstadt vergessen zu erwähnen, in wie vielen Städten solche Polleranlagen stehen. Wir bedauern den Entscheid des Gemeinderats, auf das geforderte Moratorium nicht einzutreten und haben kein Verständnis dafür. Dies schon allein aufgrund der Tatsache, dass monatlich mindestens ein Unfall passiert. Wir können froh sein, dass bis jetzt noch niemand ernsthaft verletzt wurde. Mein Vorstoss spricht vor allem den technischen Bereich an. Bekanntlich übernimmt die Herstellerfirma nur während des ersten Jahres die volle Garantie. Für anschliessend auftretende Störungen wird die Stadt selber aufkommen müssen. Der Stadtgenieur erklärte, dass die Poller während eines Monats einwandfrei funktionieren müssen. Er schliesst offenbar spätere Störungen aus. Das ist blauäugig. Uns reicht es nicht, dass die Anlagen momentan funktionieren. Das sagt nichts über die zukünftige Zuverlässigkeit aus, worum es eigentlich geht. Bei den Kosten wurden die regelmässigen Wartungsarbeiten (Kosten pro Jahr, pro Anlage für einmal bestehende und geplante Anlagen) bis jetzt weder erwähnt noch eingerechnet. Ich gehe davon aus, dass der Gemeinderat diese Zahlen besitzt und sie uns anschliessend noch präsentiert. Bezüglich der Defektanfälligkeit der Anlagen wäre es interessant zu erfahren, ob der Gemeinderat mit der Herstellerfirma eine Garantieverlängerung ausgehandelt hat, oder ob er dies noch zu tun gedenkt. Die Steuerzahlenden haben das Recht, über diese Kosten ins Bild gesetzt zu werden. Die Anlagen beinhalten neben den rostfreien Pollern auch Elektronik. Im Freien in den Städten besteht Rostanfälligkeit. Rostfreier Stahl ist eben nicht immun gegen Flugrost. Es treten Säurebelastungen, Feinstaubabrieb, starke Temperaturschwankungen und Feuchtigkeit auf. Das ist alles Gift für diese Anlagen. In Interlaken beispielsweise, haben sich die Poller bei hohen Temperaturen selbständig gemacht. Sie fuhren ununterbrochen hoch und runter. Niemand konnte mehr durchfahren. Aus diesen technischen Bedenken begründet sich unsere Motion. Statt etwas Unsicheres in einer Hauruck-Übung durchzuzwängen, sind wir für eine vernünftige Testzeitphase. Über deren Länge kann man diskutieren. Dies sollte aber geschehen, bevor man noch mehr Infotafeln und Videokameras zur Beobachtung der Anlage installiert.

Wir verlangen einen sorgfältigen Umgang mit Steuergeldern und bitten den Rat, dieser kostenfreien Motion zuzustimmen.

Fraktionserklärungen zu Traktanden 5 und 6

Christian Wasserfallen (JF) für die FDP-Fraktion: Der Gemeinderat hebt immer wieder hervor, dass man möglichst wenig Individualverkehr in der Stadt haben will. Die Probleme im Zusammenhang mit der verweigerten Zufahrtsberechtigung für den Fahrdienst des Roten Kreuzes verdeutlichen, dass bei der Umsetzung einer reinen Ideologie nichts Sinnvolles rauskommt. Für uns sind die Poller unnötig, ich habe mich immer dagegen ausgesprochen. Sie sind technisch anfällig und können sowohl für Auto- wie für Velo fahrende eine Gefahr darstellen. Mich erstaunt, dass Daniele Jenni sich noch nicht darüber beklagt hat, dass zur Überwachung Videokameras installiert wurden. Das müsste ihm doch zu denken geben. Regula Rytz hat gesagt, die Poller seien auch dazu da, die Polizeikräfte zu entlasten. Ein technisches Mittel um die Polizei zu entlasten, das wäre doch eine Videokamera im öffentlichen Raum, die Gewaltdelikte eliminiert, auch!

Uns fällt auf, dass in dieser Angelegenheit medial stets Stephan Hügli vorgeschoben wird. Regula Rytz scheint nur für die Beantwortung der Vorstösse im Stadtrat zuständig zu sein. Wir wissen nicht genau, wer nun die Verantwortung für die Poller trägt, gehen aber nicht davon aus, dass es der Gemeinderat unserer Partei ist. Das oberste Ziel muss sein, die Schäden klar zu minimieren und vor allem zu verhindern, dass es zu Personenschäden kommt. Dass die Poller technisch nicht einwandfrei funktionieren zeigt schon die Tatsache, dass man sie mittels Videokameras beobachten musste.

Natalie Imboden (GB) für die GB/JAI-Fraktion: Wir müssen die Problematik rund um die Poller nüchtern betrachten. Wir haben in unserer Stadt Poller, weil die Bevölkerung Ja gesagt hat zur Begegnungszone Untere Altstadt sowie zum Verkehrskompromiss. Deshalb versucht man mit baulichen Massnahmen den Verkehr zu lenken. Ob man das mit Schranken oder mit Pollern macht, ist eigentlich unwesentlich. Offenbar ist es aus ästhetischen Gründen besser, wenn man Poller setzt. Diese bauliche Massnahme hat zum Ziel, dass bestehende Fahrverbote respektiert werden. Selbst der Wirt des Restaurants Harmonie sagt, dass der Durchgangsverkehr der Innenstadt schade. Für uns sind die Poller mit zwei Bedingungen verknüpft: Sie müssen funktionieren und es braucht entsprechende Informationen. Die Stadtverwaltung hat die nötigen Begleitmassnahmen ergriffen.

Rudolf Friedli (JSVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Als ich die ersten Medienberichte zu den nicht funktionierenden Pollern gelesen habe, vermutete ich das Verschulden für die Unfälle bei den Auto- oder Velo fahrenden. Ich habe dann aber mit eigenen Augen gesehen, dass die Anlagen nicht wunschgemäss funktionieren. Ich finde es zwar gut, dass die Stadt diesem Problem nun auf den Grund geht. Die Installation der Kameras hat mich aber erstaunt, und ich frage mich, ob denn dafür eine gesetzliche Grundlage besteht. Als Kameras zur Verbesserung der Sicherheit installiert werden sollten hiess es doch, die gesetzliche Grundlage dafür würde fehlen. Früher hat man die Fahrverbote mit „Zubringerdienst gestattet“ signalisiert, das hat der linken Ratshälfte nun nicht mehr genügt. Ich plädiere weiterhin für diese gute und einfache Signalisation, da es ja offensichtlich nicht möglich ist, die Funktionsfähigkeit der Poller zu gewährleisten. Ich gehe davon aus, dass die Stadt gegenüber der Lieferfirma die Gewährleistungsansprüche durchsetzt und damit zumindest keinen finanziellen Schaden nimmt.

Michael Aebersold (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Das Informationsbedürfnis der Bevölkerung wurde bei der Einführung der Poller wohl unterschätzt. Ich bin aber überzeugt davon, dass die zuständige Direktion die Lehren daraus gezogen hat. Verkehrspolitisch ist die Massnahme richtig. Es geht um Verkehrsreduktion, da nützen Signalisationen nichts. Sie hindern viele Leute nicht daran, Verbotszonen zu befahren. Durchgangsverkehr schadet der Altstadt. Er bringt weder Kundschaft noch Lebensqualität. Dass sich der Wirt des Restaurants Harmonie für das Belassen der Poller vor seinem Restaurant ausspricht, ist verständlich. Es ist legitim, für sein Eigeninteresse zu schauen, man sollte aber die Massnahmen dann auch unterstützen, wenn sie an anderen Orten umgesetzt werden sollen.

Ernst Stauffer rate ich, den Aussagen einer Gemeinderätin mehr Glauben zu schenken, als den Berichterstattungen in Zeitungen. Es sind nun sogar zwei Gemeinderatsmitglieder vor die Medien getreten und ich glaube nicht, dass Stephan Hügli in dieser Angelegenheit vorgeschoben wurde. Ich denke er entscheidet selber, ob er vor die Medien treten will oder nicht. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Barbara Streit-Stettler (EVP) für die GFL/EVP-Fraktion: Obschon sich in den letzten Wochen im Zusammenhang mit den Pollern einige Funktionsstörungen gezeigt haben, stehen wir nach wie vor hinter der Installation dieser Anlagen. Offensichtlich nützen Fahrverbote nichts und

man muss ihnen mit Pollern Achtung verschaffen. Die Bürgerlichen sind sicher mit mir einverstanden, dass die Massnahmen verschärft werden müssen, wenn ein Verbot nicht durchgesetzt werden kann. In anderen Städten im In- und Ausland bewähren sich die Poller seit Jahren. Die Diskussionen erinnern mich an jene, die wir vor einiger Zeit zum geöffneten Stadtbach geführt haben. Dort wurden auch die schlimmsten Befürchtungen hinsichtlich allfälliger Gefahren geäussert. Soweit mir bekannt ist, haben sie sich nicht bewahrheitet. Die Gemüter haben sich beruhigt. In Bern sind die Poller relativ neu und die Funktionsfähigkeit muss noch verbessert werden. Es wurden schon verschiedene Massnahmen getroffen, um die Situation zu verbessern. Wir haben Vertrauen in den Gemeinderat, dass er das Problem in den Griff bekommt. Es sind gleichzeitig auch schon erste positive Auswirkungen sichtbar. Die Gewerbetreibenden freuen sich darüber, dass in ihren Gassen endlich keine Autos mehr zirkulieren. Ebenso sind die Quartierleiste zufrieden. Unsere Fraktion würde es begrüssen, wenn auch in Wohnquartieren Poller installiert würden, damit der Langsamverkehr mehr Raum bekäme und Kinder draussen mehr Freiraum hätten.

Einzelvoten zu Traktanden 5 und 6

Mario Imhof (FDP): Mich stören die Poller zwar, aber sie hindern mich nicht daran, mit meinem Auto dorthin zu fahren, wo ich will. Es werden einzig Umwege generiert, was den Benzinverbrauch erhöht und die Umwelt belastet. Viel gescheiter wäre es, statt der Poller Verbotsschilder zu installieren. Die einfachste Lösung wäre aber eine Barriere. Wie die funktioniert, wäre für alle klar.

Daniele Jenni (GPB): Es freut mich, für einmal festzustellen, dass man mir fehlende Umtriebigkeit vorwirft. In der Politik ist offenbar fast alles möglich. Christian Wasserfallen hat Recht, ich habe mich tatsächlich an der Videoüberwachung der Polleranlagen in der Hotelgasse gestört. Wäre nicht klar gewesen, dass die Intervention nur kurz ist und hätte der Verdacht bestanden, dass die Stadt diese Aktion als Präzedenzfall verwenden will, hätte ich auch dort aus grundsätzlichen Überlegungen interveniert. Ich bin erfreut darüber, dass sich auch Christian Wasserfallen an den Videoüberwachungen stört. Ich hoffe, dass ich auch auf seine Unterstützung werde zählen können, wenn hier im Rat dereinst wieder Reglemente zur Videoüberwachung im öffentlichen Raum behandelt werden.

Direktorin TVS *Regula Rytz* für den Gemeinderat: Zur Frage von Dieter Beyeler: In Brig bestehen die Polleranlagen schon seit 1994. Auch in anderen von mir aufgezählten Städten sind Polleranlagen im Einsatz. Es bestehen auch dort ähnliche Probleme wie bei uns. Wir werden die Polleranlagen demnächst offiziell abnehmen. Dann erst beginnt die Garantiefrist zu laufen. Wir werden mit allen Mitteln dafür sorgen, dass wir all das geltend machen können, was uns zusteht.

Zur Frage von Christian Wasserfallen bezüglich Zuständigkeit: Für die technische Installation ist das Tiefbauamt zuständig, für die Signalisation und Einhaltung der Strassenverkehrs-gesetzgebung die Polizei. Es findet aber eine enge Zusammenarbeit zwischen Polizei, Verkehrsplanung und Tiefbauamt statt.

Ernst Stauffer (ARP): Ich habe seit 30 Jahren den nüchternen Blick hier im Stadtrat. Ich habe erlebt, wie im Rat Strassenbegradigungen und das Entfernen von Bäumen beschlossen wurden. Heute erlebe ich das Gegenteil. Die Retourkutsche kommt immer.

Zu Michael Aebersold, der sagt, ich solle dem Gemeinderat glauben: Das habe ich anlässlich meiner Kleinen Anfrage auch getan. Das Resultat konnten wir nun den Medien entnehmen. Es

traten zahlreiche Probleme auf. Dass nun noch mehr Poller für Wohnquartiere gefordert werden, kann ich fast nicht glauben.

Der Interpellant von Traktandum 5 ist mit der Antwort **nicht zufrieden**.

Beschluss

Das Postulat Beyeler/Riesen (Traktandum 6) wird abgelehnt (23 Ja, 37 Nein).

7 Motion Dieter Beyeler/Lydia Riesen (SD): Sicherheit statt Kreisumschiftung mit hohem Gefahrenpotenzial

Geschäftsnummer 06.000212 / 07/067

Mit den so genannten Kreisumschiftungen versucht der Gemeinderat seit längerer Zeit in den Tempo 30-Zonen der Stadt Bern fehlbare Lenker zur Räson zu bringen. Gemäss offiziellen Quellen existieren unterdessen 20 dieser Anlagen in der Stadt.

Im Gegensatz zu den bisher bekannten Kreiseln, die eine transparente Verkehrsregelung signalisieren und eine hohe Sicherheit bedeuten, schaffen die erwähnten Kreisumschiftungen unter sämtlichen betroffenen Verkehrsteilnehmern anstelle klarer Verhältnisse praktisch nur Verunsicherungen und stellen somit ein erhöhtes Gefahren- und Unfallrisiko dar.

Trotz eindringlichen Warnungen von Fachleuten und Verkehrsverbänden über das entsprechende Gefahrenpotential, stellt sich die Stadtregierung taub und ignoriert sämtliche Argumente der Verkehrsexperten und hält im Gegenteil an den völlig unnötigen Verkehrsschikanen mit dem entsprechend hohen Unfallrisiko fest.

Diese verkehrsplanerischen Schildbürgerstreiche sind somit nicht nur eine verkehrsführende Missgeburt, gefährlich und irreführend, sondern auch nutzlos.

Diese Nutzlosigkeit lässt sich die Stadtregierung zum berechtigten Ärger aller Mitbürger und Steuerzahler auch noch eine stolze Summe kosten: rund Fr. 300'000.- wurden bis anhin in diese irreführenden Signalisationen unnötig verbuttert, eine unnötige Verschwendung von Steuergeldern in ebenso unnötige Projekte.

Aus diesen Gründen wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Zukünftig keine entsprechenden Projekte mehr zu realisieren.
2. Bestehende Kreisumschiftungen mit besonders hohem Gefahrenpotential umgehend wieder zu entfernen.
3. Zukünftig alternative und günstige Sicherheitsvorkehrungen zu berücksichtigen, z.B. Farbmarkierungen, wie andernorts üblich und ebenso wirksam.
4. Besonders gefährliche Aufschiftungsstandorte sind umgehend mit der Signalisation „kein Kreisvortritt“ oder „Rechtsvortritt“ zu entschärfen.
5. Das durch diese Massnahmen für die Stadt Bern dringend benötigte Sparvolumen zu generieren.

Bern, 17. August 2006

Antwort des Gemeinderats

Die Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu.

Zwischen 1993 und 1999 wurde in Bern nach und nach in fast allen Wohnquartieren die Zonensignalisation Tempo 30 eingeführt. Dabei wurde ein schrittweises Vorgehen gewählt: Zuerst einfache Massnahmen (z.B. Markierungen oder die versetzte Anordnung der Parkierung),

dann - falls noch nötig - problembezogene bauliche Verbesserungen. Solche ergreift die Stadt vor allem, wenn die Geschwindigkeiten trotz einfachen Massnahmen immer noch zu hoch sind. Der Stadtrat hat dazu im Jahr 2003 einen Kredit von Fr. 1 387 000.00 bewilligt. Mit diesem Kredit werden Tempo 30 Massnahmen in Strassenzügen mit zu hohen Geschwindigkeiten und/oder bei Unfallstellen finanziert. Auch für die bauliche Verbesserung der Verkehrssicherheit kommen möglichst einfache und kostengünstige Massnahmen zum Einsatz. Dazu zählt unter anderem die so genannte Kreisaufschiftung oder Rondelle. Diese wird in Kreuzungen von Quartierstrassen realisiert. Bisher sind in den Quartieren 20 Kreisaufschiftungen für rund Fr. 300 000.00 erstellt worden. Die Unfallstatistik zeigt einen Rückgang der Unfallzahlen (vgl. dazu Punkte 1+2).

Zu den einzelnen Punkten nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1 + 2:

Die Tempo-30-Zonen haben sich bewährt und stossen auf breite Akzeptanz. Wie die durchgeführten Erfolgskontrollen zeigen, konnten dadurch in den Quartieren die Immissionen und die Unfallzahlen reduziert werden.

Das Unfallgeschehen bei Kreisaufschiftungen wurde im Jahr 2004 von der Verkehrsplanung detailliert untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass die Unfallzahlen deutlich zurückgegangen sind. Über fünf Jahre vor bzw. nach Erstellung der Kreisaufschiftung sind bei vier Kreuzungen (Brunnadern-/ Ensingerstrasse, Brunnadern-/ Steinerstrasse, Steiner-/ Beatusstrasse, Steigerweg / Bantigerstrasse) die Unfallzahlen insgesamt von 6 auf 2 gesunken. Die Unfallursache „Missachten des Rechtsvortritts“ ging von 5 auf 1 zurück. Die Kreisaufschiftungen werden demnach von den Verkehrsteilnehmenden nicht missverstanden, sondern klar als solche erkannt. Es besteht also keine Gefährdung.

Aufgrund der positiven Ergebnisse bei der Unfallentwicklung und entsprechend dem Grundsatz „so wenig wie möglich und nur wenn nötig“ sollen deshalb Kreisaufschiftungen auch weiterhin realisiert und bestehende Aufschriftungen beibehalten werden.

Zu Punkt 3: Alle Tempo-30-Zonen müssen vom Kanton genehmigt werden. Dieser verlangt, dass mit entsprechenden Massnahmen die Durchsetzung von Tempo 30 garantiert werden kann.

Bei der Massnahmenplanung in Tempo-30-Zonen werden zuerst die in Frage kommenden Alternativen, wie beispielsweise Markierungen, die versetzte Anordnung der Parkierung oder Kleinkreisel geprüft und wenn möglich realisiert. Die Verwaltung muss mittels nachträglicher Erfolgskontrolle den Nachweis erbringen, dass Tempo 30 eingehalten wird. Kann sie dies nicht, besteht die Gefahr, dass der Kanton seine Zustimmung widerruft. Um die hohen Geschwindigkeiten zu reduzieren, genügen Markierungen allein jedoch nicht. In diesem Fall werden bauliche Massnahmen realisiert. Dabei sind Rondellen kostengünstige Alternativen zu durchgehenden Schwellen oder Aufschriftungen ganzer Knotenbereiche (vgl. dazu auch Punkt 5). Aufschriftungen in quadratischer Form, so genannte Kissen, werden auf den Strassen ausserhalb der Verzweigungen erstellt.

Zu Punkt 4: Sofern nicht ein „Kreisvortritt“ oder eine „Stoppstrasse“ signalisiert ist, gilt bei Kreuzungen in Tempo-30-Zonen generell Rechtsvortritt. Mit einer Rechtsvortrittsregelung allein wird bei hohen Geschwindigkeiten das Unfallrisiko nicht genügend reduziert. Werden die Geschwindigkeiten nicht eingehalten, besteht zudem die Gefahr, dass der Kanton die Bewilligung für Tempo 30 aufhebt.

Wie die oben erwähnte Untersuchung der Verkehrsplanung aus dem Jahr 2004 zeigt, können die Unfallzahlen mit Kreisaufschiftungen deutlich gesenkt werden. Es gibt deshalb keine „besonders gefährlichen Aufschriftungsstandorte“. Mit einer schachbrettartigen weissen Markierung sind die Kreisaufschiftungen gemäss den Vorgaben des UVEK genügend gekenn-

zeichnet und gut von Kreiseln unterscheidbar. Eine Signalisation „kein Kreisvortritt“ ist nach Strassenverkehrsrecht nicht zulässig.

Zu Punkt 5: Für eine über die gesamte Fahrbahn eingebaute Schwelle ist mit Kosten von Fr. 20 000.00 bis Fr. 30 000.00 zu rechnen. Bei vergleichbarer Wirksamkeit weist die Kreisumschiffung mit durchschnittlich Fr. 15 000.00 ein wesentlich vorteilhafteres Kosten- / Nutzenverhältnis auf, da die baulich teure Anpassung der Strassenentwässerung entfällt. Das Sparvolumen wird dadurch bereits ausgeschöpft. Mit Kreisumschiffungen werden zudem Unfallkosten vermieden, womit sich solche Massnahmen auch in dieser Hinsicht auszahlen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 14. Februar 2007

Dieter Beyeler (SD), Postulant: Es erstaunt nicht, dass der Gemeinderat auf seinem selbstherrlichen Verkehrsregime beharrt, das hat die eben geführte Diskussion schon gezeigt. Einsicht zu zeigen, ist in der Verkehrspolitik offenbar nicht angesagt. Die Kreisumschiffungen sind gefährlich. Die Situationen sind aufgrund des geringen Tempos zwar nicht Lebensgefährlich. Der rot-grünen Stadtregierung ist das sowieso völlig egal, so lange man bei einem Unfall den Auto fahrenden die Schuld geben kann. Es geht nicht um Sicherheit, sondern darum, die Auto fahrenden zu schikanieren. Das sieht man auch daran, dass Velo fahrende Einbahnstrassen in verkehrter Richtung befahren dürfen, bei einem Unfall wohl aber die Auto fahrenden die Schuld tragen würden.

Viele Verkehrsteilnehmende wissen nicht, wie diese Pseudo-Kreisel befahren werden müssen und ob dort der Kreisvortritt gilt. Die Schikanen in Bern sehen zwar aus wie Kreisel, es gelten aber nicht die Verkehrsregeln für Kreisel. Wieso nicht? Für viele Verkehrsteilnehmende bleibt das ein ewiges Rätsel. In der gemeinderätlichen Antwort wird bei jedem Punkt die Tempo-30-Zone erwähnt. Das ist nicht das Thema. Es geht um die Unsicherheit unter den Verkehrsteilnehmenden. Wir sind sehr wohl für echte Kreisel, aber nicht für Pseudo-Kreisel. Die Antwort des Gemeinderats manifestiert auch eine Geringschätzung von bürgerlichen Vorstössen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmender.

Fraktionserklärungen

Stefan Jordi (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Solche Rondellen werden nicht zwecks Schikane installiert, sondern nach einem schrittweisen Vorgehen. Wenn 30er-Zonen eingeführt werden, markiert man sie erst und schaut, ob sie funktionieren. Wird festgestellt, dass die Tempolimiten nicht eingehalten wird, braucht es weitere Massnahmen wie solche Kreisumschiffungen. An gewissen Orten kann man aus Kostengründen nicht quadratische bauliche Massnahmen realisieren. Auf der Breitenrainstrasse beispielsweise, hätte dazu noch das ganze Wasserregime geändert werden müssen. Dort ist eine Kreisumschiffung die richtige Lösung. Es darf von allen Verkehrsteilnehmenden verlangt werden, dass sie aufmerksam sind. So werden alle sehen, dass es sich nicht um normale Kreisel handelt. Die im Vorstoss zitierten Verkehrsexperten müsste man mir noch zeigen. Sowohl das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das UVEK als auch die Stadt Zürich, äussern sich positiv zu solchen Kreisumschiffungen. Eine gewisse Unsicherheit kann im Strassenverkehr manchmal auch der Sicherheit dienen. Man muss die Geschwindigkeit reduzieren, wenn nicht ganz klar ist, wie man fahren muss. Diese Massnahmen werden in den meisten Fällen übrigens im Sinn der Anwohnenden realisiert. Die Stadt könnte allenfalls bei der Erstellung neuer Verkehrssignalisationen in diesem Bereich intensiver informieren. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt die Motion ab.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP) für die FDP-Fraktion: Der Gemeinderat behauptet in seiner Antwort, dass Kreisumschiftungen dank der schachbrettartig weissen Markierung ausreichend gekennzeichnet und gut von echten Kreisel zu unterscheiden seien. Offenbar ist dem nicht so, denn man hat bei den Rondellen auf der Breitenrainstrasse zusätzlich die Fahrtrichtung mittels Pfeilen aufgemalt. So eindeutig ist die Sache offensichtlich nicht. Der Überraschungseffekt von nicht ortskundigen Verkehrsteilnehmenden kann zudem zu Fehlreaktionen führen und das Gefahren- und Unfallrisiko erhöhen. Diese Art der Verkehrsberuhigung behindert zudem die Rettungs- und Winterräumdienste. Auch hinter die angestrebte Reduktion von Lärm und Schadstoffen zu Gunsten der Anwohnenden muss ein Fragezeichen gesetzt werden. Tonstreifen wären eine gute und kostengünstige Alternative zu den Kreisumschiftungen. Das dabei erzeugte Geräusch erinnert einen daran, dass man das Tempo drosseln muss. Ein weiterer Ansatz könnte mittelfristig auch ein Konzept zur Verkehrsberuhigung sein, wie es im Moment unter der Bezeichnung „shared space“ (gemeinsam genutzter Raum) im Rahmen eines durch die EU finanzierten Verkehrsprojekts in verschiedenen Gemeinden in Belgien, Dänemark, Deutschland, England und in den Niederlanden erprobt wird. Im Unterschied zu den altbekannten Methoden der Verkehrsberuhigung setzt dieses neue Konzept nicht auf restriktive Regeln für den Autoverkehr. Es will eine freiwillige Verhaltensänderung von allen Nutzenden des öffentlichen Raums erreichen. Diese wird durch eine entsprechende Raumgestaltung unterstützt. Zur Regelung des Verkehrs werden nicht Vorschriften und Gebote benötigt. Es wird vielmehr auf ein soziales Miteinander und auf soziale Regeln abgezielt. Erste Erkenntnisse zeigen, dass die Unfallzahlen drastisch reduziert werden konnten. Der Verkehr ist heute flüssiger als vorher. Die Projekte werden allerdings erst im Jahr 2008 systematisch ausgewertet.

Vorausgesetzt, dass der Vorstoss in ein Postulat gewandelt wird, wird ihn die FDP-Fraktion unterstützen. Es würde sich lohnen, über bessere Lösungen nachzudenken, als wir sie im Moment in der Stadt Bern haben.

Rudolf Friedli (JSVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Es ist für Verkehrsteilnehmende nicht klar, was die Kreisumschiftungen genau sein sollen. Ich frage mich, ob für eine solche Markierung überhaupt eine gesetzliche Grundlage besteht. Entspricht sie dem Strassenverkehrsgesetz? Unsere Fraktion kann der Motion zustimmen. Man sollte sich an das halten, was bisher alle kennen. Die Kreisumschiftungen stiften nur Unsicherheit. Das Problem stellt sich nämlich auch schon bei der neuen Dorfplatzgestaltung in Köniz. Die Vortrittssituation ist dort unklar.

Einzelvoten

Erich J. Hess (JSVP): Der Gemeinderat betreibt auch hier eine komische Politik. Er will, dass kleinere Autos gefahren werden und nicht Geländewagen mit hohem Verbrauch. Ich muss mir aber wohl überlegen, einen Geländewagen anzuschaffen, damit ich schneller über die Kreisumschiftungen fahren kann. Das wäre ja entgegen dem Bestreben, sparsame Autos zu fördern. Die Auto fahrenden sollten nicht immer stärker schikaniert werden.

Dieter Beyeler (SD): Die Forderung nach mehr Information unterstützen wir. Die alternativen Vorschläge von Jacqueline Gafner Wasem finden wir gut. **Wir sind bereit, die Motion in ein Postulat zu wandeln.**

Direktorin TVS *Regula Rytz* für den Gemeinderat: Ich danke Jacqueline Gafner Wasem für die interessanten Anregungen. Wir werden die dazu erscheinenden Studien im europäischen

Raum gerne weiter verfolgen. Man muss immer offen sein, neue Formen der Verkehrslenkung und der Verkehrssicherheit zu prüfen.

Selbstverständlich geschehen alle von uns im Strassenverkehr gemachten Markierungen im Einklang mit dem Strassenverkehrsgesetz. Tempo-30- oder Tempo-20-Zonen müssen wir sowieso vom Kanton bewilligen lassen. Dieser Bereich ist streng reglementiert und wir halten sämtliche Bestimmungen ein. Es gibt auch in anderen Gemeinden Kreisumschiftungen. Es sind neuere Formen der Verkehrslenkung, die nun eingeführt werden. Wir sind uns bewusst, dass wir in Zukunft noch viel besser über die Verkehrsregeln informieren müssen.

Den Vorwurf von Dieter Beyeler, wir würden die Verkehrssicherheit nicht beachten, weise ich entschieden zurück. Dies ist ein sehr grosses Anliegen von mir. Ich persönlich leite die Gruppe Verkehrssicherheit der Stadtverwaltung. Dort diskutieren wir laufend über Verkehrssicherheitsmassnahmen und handeln entsprechend. Wir verlassen uns dabei auf die empirischen Unfalldaten. Wir konnten bei der Beantwortung der Motion aufzeigen, dass die Unfallzahlen an Stellen mit Kreisumschiftungen ab- und nicht zugenommen haben. Es geht bei diesen Massnahmen einzig darum, eine Tempo-30-Zone durchzusetzen, die quer durch alle politischen Parteien unterstützt wird. Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sollen dadurch geschützt werden. Eine Überprüfung des Kantons hat gezeigt, dass Tempo 30 im Bereich Breitenrainstrasse nun gut eingehalten wird.

Beschluss

Die in ein Postulat umgewandelte Motion Beyeler/Riesen wird abgelehnt (21 Ja, 41 Nein).

8 Motion Fraktion SP/JUSO (Stefan Jordi, SP): Mehr Sicherheit für Kinder auf der Wylerringstrasse!

Geschäftsnummer 06.000252 / 07/054

Das westliche Teilstück der Wylerringstrasse führt zwischen Industrieanlagen und Wohngebiet (via Wylerringstrasse 41-47) durch. Das Strassenstück in der Tempo 30-Zone ist breit und nahezu hindernisfrei. Unterdessen ist dieses Strassenstück zu einer eigentlichen Raser-Strecke mutiert. Insbesondere am Abend wird die Strasse von Privat-PWs ausgiebig frequentiert, da man dadurch die Ampel an der Kreuzung Scheibenstrasse / Standstrasse zeitgewinnend umfahren kann. Die PWs rasen ungehindert und mit grossen Tempi über die Wylerringstrasse und beschleunigen, dank weit reichendem Sichtfeld und hindernisfreier Rollbahn, nicht selten auf 60 oder mehr Stundenkilometer! Insbesondere im Sommer ist das Gefahrenpotenzial enorm, wird die breite und offene Strasse inkl. den ausladenden Trottoirs von der Kinderschar doch immer wieder als Spielmöglichkeit (da viel mehr Platz als auf der kürzlich eingerichteten nahe gelegenen Begegnungsstrasse) in Beschlag genommen – trotz mahnender Worte und Verbote seitens der Eltern.

Im Rahmen des stadtweiten Verbesserungspakets für die Tempo 30-Zonen, für welches der Stadtrat 2003 einen Kredit über knapp 1,4 Mio. Franken gesprochen hat, wurden auch Massnahmen für dieses Teilstück überprüft. Die Verengung des Strassenstücks, um damit die verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen, wurde dabei wegen dem Industrieverkehr als nicht praktikierbar beurteilt.

Die Lösung mit Verengung des Strassenstücks zeigt sich indes nicht als unmöglich, wie Gespräche von Anwohnenden mit der ansässigen Industrie (WIFAG, Leinenweberei) ergaben. Der Lastwagenverkehr kann auch mit versetzten Parkplätzen problemlos zirkulieren. Dies zeigt die jetzige Situation mit der Renovation der stadteigenen Wohngebäude: Durch die baubedingten Installationen ist die Strasse verengt, die Lastwagen können trotzdem zirkulieren.

Bei solchen wirksamen, verkehrsberuhigenden Massnahmen handelt es sich nicht um eine unverhältnismässige Behinderung für den Lastwagenverkehr. Im Gegenzug kann aber ein latentes Gefahrenpotential für anwohnende Familien mit Kindern abgebaut werden. Im Übrigen verlangt der Kanton bei ständigen Überschreitungen in Tempo 30-Zonen bauliche Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften.

Der Gemeinderat wird beauftragt, die Situation auf dem westlichen Teilstück der Wylerringstrasse zu überprüfen und dem Stadtrat ein Projekt mit baulichen, verkehrsberuhigenden Massnahmen bezüglich der Einhaltung von Tempo 30 vorzulegen.

Bern, 14. September 2006

Antwort des Gemeinderats

1. Allgemeines

Der Gemeinderat ist mit der Stossrichtung des Vorstosses grundsätzlich einverstanden. Die Einhaltung der Geschwindigkeiten in den Tempo-30-Zonen ist ein Grundstein der Verkehrssicherheit in der Stadt Bern. Wie im Motionstext erwähnt, hat der Stadtrat mit SRB 034 vom 13. Februar 2003 einen Kredit über 1.387 Mio. Franken für Massnahmen zur Nachbesserung in bestehenden Tempo-30-Zonen gesprochen. Der Handlungsbedarf in der Wylerringstrasse ist in der damaligen Vorlage explizit ausgewiesen.

Im Rahmen von Leitungssanierungen (Grauguss) konnten seither in der Wylerringstrasse verschiedene bauliche Massnahmen umgesetzt werden (Trottoirverbreiterungen vor dem Verwaltungsgebäude der WIFAG und beim Fussgängerstreifen Wylerringstrasse/Scheibenstrasse). Auf einen stärkeren Versatz der Parkplätze wurde wegen Bedenken der angrenzenden Betriebe mit regem Lastwagenverkehr vorerst verzichtet.

In der Zwischenzeit durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen haben jedoch bestätigt, dass nach wie vor Handlungsbedarf zu Gunsten einer besseren Einhaltung der Geschwindigkeiten besteht. Die Gespräche mit der WIFAG und der Leinenweberei wurden wieder aufgenommen. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass trotz den besonderen Anforderungen des Lastwagenverkehrs eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann. Im Vordergrund stehen weniger bauliche Massnahmen (z.B. Belagskissen), als vielmehr der Versatz von Parkplätzen sowie zusätzliche Bodenmarkierungen, die voraussichtlich bereits im Sommer 2007 ausgeführt werden könnten.

2. Folgen für das Personal und die Finanzen der Stadt

Der eigentliche Motionsauftrag – die Nachrüstung einer Tempo-30-Zone – ist mit dem Kreditbeschluss vom 13. Februar 2003 bereits erteilt. Die Kosten für zusätzliche Massnahmen in der Wylerringstrasse sind voraussichtlich tief und haben im zur Verfügung stehenden Restkredit Platz. Damit erübrigt sich eine erneute Vorlage an den Stadtrat gemäss Motionsauftrag.

Antrag

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

Bern, 27. Februar 2007

Stefan Jordi (SP), Motionär: Es handelt sich um ein Anliegen von Anwohnenden eines Quartiers. Es hat dort viele Familien mit Kindern, die diese Strassen oft zum Spielen benützen. Die dort existierende Tempo-30-Zone wird leider nicht respektiert. Es braucht deshalb weitere Massnahmen. Der Gemeinderat erwähnt in seiner Antwort, dass er das einsieht. Es müssen von mir aus gesehen keine teuren baulichen Massnahmen realisiert werden. Es genügt, wenn

man die Strassengeometrie in diesem Teilstück ändert. Beabsichtigt die Stadt, dazu Parkplätze zu versetzen? Wann ist mit der Umsetzung zu rechnen?

Urs Frieden (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Die Sicherheit der Kinder im Strassenverkehr ist ein wichtiges Anliegen von uns. Wir sind froh, dass es zwischen der Motion Jordi und dem Gemeinderat keine inhaltlichen Differenzen gibt. Die gefährliche Situation muss verbessert werden. Die GB/JA!-Fraktion hofft, dass dies trotz SpARBemühungen möglichst schnell passieren kann und stimmt dem Vorstoss in Postulatsform zu.

Erich J. Hess (JSVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Unsere Fraktion ist gegen diesen Vorstoss. Innerorts gilt generell 50. Man sollte die 30er- in 50er-Tafeln umwandeln, dann würde sich dieser Vorstoss erübrigen.

Direktorin TVS *Regula Rytz* für den Gemeinderat: Wir möchten die gewünschten Ergebnisse durch die Versetzung von Parkplätzen und Bodenmarkierungen erreichen. Ich kann nicht genau sagen, wann wir damit starten können, hoffe aber, dass es so rasch wie möglich sein wird.

Stefan Jordi (SP): Wenn ich den Gemeinderat richtig verstehe, wird also das Versetzen von Parkplätzen ins Auge gefasst. Ich bin deshalb bereit, die **Motion in ein Postulat zu wandeln**.

Beschluss

Die in ein Postulat gewandelte Motion Fraktion SP/JUSO wird überwiesen (52 Ja, 8 Nein).

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der 1. Vize-Präsident: *Andreas Zysset*

Der Protokollführer: *Matthias Uhlmann*

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.40 Uhr

Vorsitzender

1. Vizepräsident Andreas Zysset

Anwesend

Michael Aebersold
 Cristina Anliker-Mansour
 Gabriela Bader Rohner
 Rania Bahnan Buechi
 Thomas Balmer
 Giovanna Battagliero
 Christof Berger
 Dieter Beyeler
 Margrith Beyeler-Graf
 Manfred Blaser
 Peter Bühler
 Conradin Conzetti
 Myriam Duc
 Susanne Elsener
 Karin Feuz-Ramseyer
 Andreas Flückiger
 Urs Frieden
 Rudolf Friedli
 Verena Furrer-Lehmann
 Jacqueline Gafner Wasem
 Thomas Göttin
 Guglielmo Grossi

Beat Gubser
 Ueli Haudenschild
 Erich J. Hess
 Natalie Imboden
 Mario Imhof
 Ueli Jaisli
 Daniele Jenni
 Stefan Jordi
 Rudolf Keller
 Andreas Krummen
 Peter Künzler
 Claudia Kuster
 Annette Lehmann
 Edith Leibundgut
 Daniel Lerch
 Liselotte Lüscher
 Markus Lüthi
 Ursula Marti
 Corinne Mathieu
 Patrizia Mordini
 Erik Mozsa
 Reto Nause

Simon Röthlisberger
 Pascal Rub
 Hasim Sancar
 Franziska Schnyder
 Beat Schori
 Rolf Schuler
 Miriam Schwarz
 Yves Seydoux
 Hasim Sönmez
 Ernst Stauffer
 Barbara Streit-Stettler
 Ueli Stückelberger
 Martin Trachsel
 Gisela Vollmer
 Christian Wasserfallen
 Anne Wegmüller
 Thomas Weil
 Sandra Wyss
 Rolf Zbinden
 Christoph Zimmerli
 Beat Zobrist

Entschuldigt

Präsident Peter Bernasconi
 Hans Peter Aeberhard
 Stefan Bärtschi
 Dolores Dana
 Anastasia Falkner

Karin Gasser
 Simon Glauser
 Beni Hirt
 Markus Kiener
 Anna Magdalena Linder

Christine Michel
 Philippe Müller
 Nadia Omar
 Lydia Riesen-Welz

Vertretung Gemeinderat

Barbara Hayoz FPI
 Stephan Hügli-Schaad SUE

Edith Olibet BSS

Regula Rytz TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD

Ratssekretariat

Jürg Stampfli, Ratssekretär
 Franziska Meyer, Protokoll

Beat Roschi, Ratsweibel
 Umut Akdas, Telefondienst

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

Dringlicherklärung

Der Antrag auf Dringlichkeit der *Motion Erich J. Hess (JSVP): Schlachthofareal zum Wohnen und Arbeiten und nicht als Zentrum der islamischen Weltkultur* wird abgelehnt (9 Ja, 32 Nein).

9 Motion Fraktion SP/JUSO (Rolf Schuler, SP): Zugängige Tram- und Bushaltestellen auch für Fahrgäste von BERNMOBIL mit einem Rollstuhl

Geschäftsnummer 06.000241 / 07/059

Unsere Stadt zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass viele Trams und Busse von BERNMOBIL auch für Fahrgäste mit einer Behinderung, insbesondere auch für Reisende mit einem Rollstuhl benutzt werden. Damit wird die Integration von Menschen mit einer Behinderung, aber auch von Bewohnerinnen und Bewohnern mit einer Krankheit bzw. einem Unfall nachhaltig gefördert.

Eine Überprüfung von Tram- und Bushaltestellen hat gezeigt, dass auf dem Fahrnetz von BERNMOBIL etliche Haltestellen von Fahrgästen mit einem Rollstuhl nicht genutzt werden können. Teilweise sind die Haltestellen so konzipiert, dass man beim Aus- bzw. Einsteigen in ein Tram gezwungenermassen die Fahrbahn des Individualverkehrs überqueren muss. Dadurch werden sowohl die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs wie auch des Individualverkehrs einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt. Andererseits verhindern bauliche Barrieren wie enge Trottoirs, tiefe Einstiegsflächen des Strassenbelegs und das damit verbundene steile Rampengefälle das hindernisfreie Ein- und Aussteigen. Dieser Sachverhalt zeigt auf, dass Haltestellen, welche für Fahrgäste mit einer Behinderung unzugänglich sind, mit baulichen Massnahmen angepasst werden müssen.

In unserer Stadt gibt es Haltestellen, welche nach Ansicht von Behindertenorganisationen vordringlich anzupassen sind. Es betrifft Haltestellen mit einer erhöhten Zirkulationsquote von Personen mit einer Behinderung.

Es sind dies folgende Haltestellen:

- Weissenbühl: Nähe procap/Bauberatung (beides Institutionen für Menschen mit einer Behinderung) – Trottoir fehlt
- Zieglerspital: Nähe Spital! – Trottoir zu schmal, um auf die Rampe zu gelangen
- Inselspital Linie 11: Nähe Spital! – Trottoir zu schmal, um auf die Rampe zu gelangen
- Endstationen Weissenbühl (Linie 3) und Fischermätteli (Linie 5): in Kurve gelegen; Trottoir zu niedrig, d.h. Rampenneigung wird zu gross
- Kaufmännischer Verein: Nähe Agile/Orthoteam (beides Institutionen für Menschen mit einer Behinderung) – Trottoir zu niedrig (Haltestelle wird aufgehoben mit Planung Tram Bern-West)
- Thunplatz (beide Richtungen) – Rampe stösst am Trottoirrand an
- Ostring – Trottoir zu schmal, um auf die Rampe zu gelangen
- Neufeld P+R Linie 11 – Trottoir zu niedrig, d.h. die Rampe wird zu steil zur Benützung
- Bahnhof Eilkurs Linie 13/14 – Perron zu schmal, um auf die Rampe zu gelangen

Der Gemeinderat wird beauftragt:

1. Dem Stadtrat eine Kreditvorlage zu unterbreiten, mit welcher innerhalb von 2 Jahren sämtliche Haltestellen von BERNMOBIL mit baulichen Anpassungen Personen mit einem Rollstuhl sicher und gefahrlos nutzbar gemacht werden.
2. Die Arbeiten an den erwähnten Haltestellen mit hoher Dringlichkeit bis Ende des Jahres 2007 auszuführen.

3. BERNMOBIL und Dritte sind in die Mitfinanzierung des Projekts einzubeziehen.

Bern, 7. September 2006

Antwort des Gemeinderats

1. Ausgangslage

Seit 1. Januar 2004 sind das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen bei Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) und die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) in Kraft. Das Bundesgesetz bestimmt, dass bestehende Anlagen und Bauten sowie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs spätestens in 20 Jahren, Kundeninformation und Billettausgaben spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes behindertengerecht ausgestaltet sein müssen. Der Geltungsbereich der Verordnung betrifft unter anderem die Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sowie die Zugänge zu Bauten und Anlagen. Weiter sieht die Verordnung vor, Finanzhilfen (Subventionen) für die vom Bund allein oder gemeinsam mit den Kantonen bestellten Verkehrsangebote zu gewähren.

Der öffentliche Verkehr in der Stadt Bern wird durch den Kanton bestellt und durch die S-Bahn Bern sowie die Transportunternehmungen BERNMOBIL, Postauto und RBS betrieben. Die Transportunternehmungen sind als Eigentümerinnen zuständig für die Fahrzeuge, die Gleisanlagen sowie für den Betrieb und die Ausstattung von Billettautomaten und Smartinfo-Tafeln an den Haltestellen. Die Stadt Bern, vertreten durch das Tiefbauamt, ist Eigentümerin der Infrastrukturanlagen (Strasse, Trottoir, Haltestellen). Die Bereitstellung behindertengerechter Anlagen und die Sicherstellung der Finanzierung sind demnach gemeinsame Aufgabe von Kanton und Stadt Bern sowie den Transportunternehmungen.

Die vorliegende Motion – und dementsprechend die Antwort des Gemeinderats – beschränkt sich auf die Haltestellen von BERNMOBIL. Erwähnt sei aber der Vollständigkeit halber die Absicht, in nächster Zeit eine Bestandesaufnahme auch jener Haltestellen zu erstellen, die von Postauto, dem RBS und der S-Bahn Bern betrieben werden.

Infolge der neuen Gesetzgebung und der in Aussicht gestellten Bundessubventionen erarbeiteten Tiefbauamt und Verkehrsplanung der Stadt Bern zusammen mit BERNMOBIL im Frühjahr 2004 eine Bestandesaufnahme der bestehenden Bus- und Tramhaltestellen. Aufgrund dieser Beurteilung konnten notwendige Massnahmen und voraussichtliche Kosten bestimmt werden. Am 30. September 2004 reichte BERNMOBIL beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Gesuch um Finanzhilfe ein. Am 19. Mai 2005, im Zuge der letzten gemeinsamen Veranstaltung „Werkstattgespräch behindertengerechte Haltestellen des ÖV“, wurde seitens des Vertreters des BAV eine vorerst mündliche abschlägige Aussage gemacht. Begründung: Der öffentliche Verkehr der Stadt Bern ist kein durch den Bund allein oder gemeinsam mit dem Kanton bestelltes Verkehrsangebot und hat deshalb keinen Anspruch auf Subventionen. Es versteht sich von selber, dass die Stadt Bern und BERNMOBIL ihre Verpflichtungen gemäss geltender Gesetzgebung auch ohne Finanzhilfe vom Bund wahrzunehmen haben. Die Bundeshilfe hätte aber die Sicherung der Finanzierung und dadurch ein schnelleres Vorgehen ermöglicht.

2. Massnahmen

Im Gemeindegebiet der Stadt Bern gibt es 315 Bus- und Tramhaltestellen von BERNMOBIL. Gemäss der erwähnten Bestandesaufnahme sind an 158 Haltestellen kleinere bis grössere Massnahmen zu treffen, also praktisch an jeder zweiten Haltestelle. Für die rein baulichen Massnahmen werden die Gesamtinvestitionen auf 8,1 Mio. Franken geschätzt. Verteilt auf die nächsten 18 Jahre bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist im Jahr 2024 ergibt dies eine jährliche Investition von rund 0,5 Mio. Franken.

Aufgrund des jeweiligen Finanzbedarfs und der Umsetzungschancen sind in der Folge verschiedene Massnahmenpakete geschnürt worden. Diese Massnahmenpakete wurden der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern (BRB) an einer Informationsveranstaltung am 13. Februar 2006 vorgestellt. Die Massnahmenpakete setzen sich wie folgt zusammen:

- **Massnahmenpaket 1: Kleinere Massnahmen bis Fr. 25 000.00.**
Der Betrag von Fr. 25 000 entspricht der Finanzkompetenz des Tiefbauamts für die direkte Vergabe von Bauarbeiten. Unter Kleinmassnahmen fallen Massnahmen wie die Ergänzung fehlender Blindenquadrate, kleinere Anpassungen von Einsteigekanten sowie Belagsrampen. Diese Massnahmen können in der Regel einfach und ohne Baubewilligungsverfahren umgesetzt werden. Der geschätzte Aufwand für die Kleinmassnahmen beträgt insgesamt 0,5 Mio. Franken. Die Umsetzung der Kleinmassnahmen erfolgt ähnlich wie das Projekt Trottoirabsenkungen; finanziert werden sie durch feste Jahrestanchen im laufenden Budget. Es ist vorgesehen, die Kleinmassnahmen in den nächsten fünf Jahren umzusetzen. Die von der BRB als fehlend gemeldeten Blindenquadrate sind bereits im Mai 2006 realisiert worden.
- **Massnahmenpaket 2: Mittlere und grössere Massnahmen bis Fr. 300 000.00.**
Darunter fallen Anpassungen wie umfangreichere Eingriffe an Haltekanten, kleinere Anpassungen an Fahrleitungen und das Erstellen grösserer Rampen. Für diese Massnahmen werden Einzelprojekte ausgelöst, die grösstenteils ein Baubewilligungsverfahren bedingen. Der geschätzte Aufwand für das Massnahmenpaket 2 beträgt total ca. 1,2 Mio. Franken. Die Finanzierung ist für die mittelfristige Investitionsplanung der Stadt Bern anzumelden. Angesichts der finanziellen Lage der Stadt Bern lassen sich für den Realisierungszeitpunkt dieses Massnahmenpakets keine gesicherten Aussagen machen (vgl. dazu Ziff. 3 und 5).
- **Massnahmenpaket 3: Grosse Massnahmen ab Fr. 300 000.00.**
Dieses Paket umfasst grössere bauliche Massnahmen an zehn Haltestellen wie zum Beispiel den Bau von Kaphaltestellen an Tramlinien. Dies setzt Gleisverschiebungen, die Anpassung der Fahrleitungen sowie grössere Eingriffe im Strassenraum voraus. Der geschätzte Aufwand für das Massnahmenpaket 3 beträgt ca. 6,4 Mio. Franken. Die Finanzierung ist langfristig in die Mittelfristige Investitionsplanung aufzunehmen und dem Zyklus der Werterhaltung anzugleichen. Auch dazu sind keine gesicherten Realisierungsprognosen möglich (vgl. Ziff. 3 und 5).

3. Finanzierung

Was die Finanzierung der aufgeführten Massnahmen(pakete) anbelangt, so ist daran zu erinnern, dass die Stadt Bern derzeit und in unmittelbarer Zukunft einen enormen Investitionsbedarf zur Umsetzung bestellter und genehmigter Projekte zu bewältigen hat. Dieser Bedarf, ausgelöst durch Grossprojekte wie Neuer Bahnhofplatz Bern, Brünnen, Verkehrsberuhigung Länggasse und Hochwasserschutz, liegt Jahr für Jahr weit über der an sich vorgegebenen Investitionsquote. Diese Situation dürfte sich noch verschärfen, zumal mit Tram Bern West und Wankdorfplatz zwei weitere Grossprojekte weit fortgeschritten sind und vor der Genehmigung und damit Umsetzung stehen. Andererseits werden gerade im Rahmen dieser Grossprojekte auch zahlreiche Massnahmen zugunsten der Behinderten realisiert.

4. Zu den einzelnen, im Vorstoss genannten Haltestellen

In Bezug auf die im Vorstoss namentlich aufgeführten Haltestellen präsentiert sich die Sachlage wie folgt:

- **Weissenbühl nahe Procap / Endstation Weissenbühl:** Die Erstellung einer behindertengerecht platzierten Haltekante ist wegen des kleinen Gleisradius und der verschiedenen Tramtypen nicht möglich. Da die Haltestelle zudem bei Tramersatzbetrieb auch mit Bussen befahren wird, können im Haltestellenradius keine Haltekanten erstellt werden.

- Zieglerspital: Die Haltestelle stadteinwärts ist behindertengerecht ausgestaltet. Stadtauswärts wurde im Mai 2006 ein Blindenquadrat ergänzt und das Gelände auf Wunsch der BRB blindengerecht signalisiert.
- Inselspital: Die Haltestellen stadtaus- und -einwärts wurden in diesem Jahr mit neuen Blindenquadraten ausgerüstet und die Zugänge behindertengerecht eingerichtet (hinderisfreie Fläche).
- Endstation Fischermätteli: Die Haltestelle wurde im Herbst 2006 renoviert und durch eine Link-Wartehalle ergänzt. Bis Frühling 2007 wird der neu asphaltierte Platz mit einem Blindenquadrat, Taktilen- bzw. Sicherheitslinien sowie mit Aufmerksamkeitsfeldern im Haltebereich ergänzt. Die Erstellung einer behindertengerecht platzierten Haltekante ist jedoch wegen des kleinen Gleisradius und der verschiedenen Tramtypen nicht möglich. Da die Haltestelle zudem bei Trammersatzbetrieb auch mit Bussen befahren wird, können im Haltestellenradius keine Haltekanten erstellt werden. Eventuell erforderliche Hilfestellung wird durch das Fahrpersonal geleistet. Die Anpassungen im Fischermätteli wurden mit den Behindertenorganisationen (Beratungsstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern und Schweizerischer Blindenbund) koordiniert.
- Kaufmännischer Verband: Die Haltestelle stadtauswärts entfällt mit der geplanten Umsetzung von Tram Bern West. In Fahrtrichtung Bahnhof wurde die Haltestelle im Mai 2006 durch ein Blindenquadrat ergänzt und ist somit behindertengerecht ausgestattet.
- Thunplatz: Um diese Haltestelle so auszubauen, dass sie sowohl den Bedürfnissen der Behinderten als auch den Anforderungen der BERNMOBIL-Fahrzeuge gerecht wird, sind grössere Investitionen (Massnahmenpaket 3) notwendig.
- Endstation Ostring: Auch hier ist die Erstellung einer behindertengerecht platzierten Haltekante aus den bereits oben angeführten Gründen (Gleisradius, verschiedene Tramtypen) nicht möglich. Da die Haltestelle zudem bei Trammersatzbetrieb auch mit Bussen befahren werden muss, können im Haltestellenradius keine Haltekanten erstellt werden.
- Neufeld P+R: Die Haltekanten wurden gemäss geltenden Normen mit einer Höhe von 12 cm erstellt.
- Bahnhof: Mit dem Projekt Neuer Bahnhofplatz werden bis Mai 2008 die Haltestellen am Hirschengraben, beim Bahnhof und in der Spitalgasse (Haltestelle Bärenplatz) neu gestaltet und behindertengerecht umgebaut. Die Anliegen der Behindertenorganisationen Procap und Verein für Hindernisfreies Bauen im Kanton Bern wurden in der Planung berücksichtigt.

Sofern das Projekt Tram Bern West realisiert werden kann, werden ausserdem ab 2008 die Haltestellen der heutigen Linien 13 (Bümpliz) und 14 (Gäbelbach) umgebaut und behindertengerecht gestaltet.

5. *Fazit*

Wie in der vorliegenden Motion einleitend festgestellt wird, steht die Stadt Bern punkto Behindertenfreundlichkeit im öffentlichen Verkehr vergleichsweise gut da. Der Gemeinderat ist sich mit den Verantwortlichen von BERNMOBIL darin einig, dass weitere Massnahmen zur behindertengerechten Ausgestaltung der Bus- und Tramhaltestellen möglich und nötig sind. Die Motion setzt indessen einen sehr engen Zeitrahmen, der – gerade auch angesichts der angespannten finanziellen Lage der Stadt Bern – kaum einzuhalten wäre. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb, den Vorstoss als Postulat erheblich zu erklären.

Antrag

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

Bern, 7. März 2007

Motionär *Rolf Schuler* (SP): Vorerst danke ich dem Gemeinderat für seine ausführliche Antwort auf meine Motion. Mobilität ist für fast alle Menschen ein zentrales Bedürfnis. Dies trifft nicht weniger für Menschen mit einer Behinderung zu. Sei es, um erwerbstätig zu sein, oder für einen Kino- oder Restaurantbesuch. Gerade heute, wo die Invalidenversicherung mit immer mehr Rentnerinnen und Rentnern zu kämpfen hat, sind alle dazu aufgerufen, für Menschen mit einer Behinderung ein Umfeld zu schaffen, das ihnen die Integration ermöglicht. Heute fehlt auch dem Bundesrat noch das Verständnis für diese globalen Zusammenhänge. Der Entscheid des Bundesamts für Verkehr, das Gesuch Finanzhilfen zur Anpassung der Tram- und Bushaltestellen mündlich abzulehnen, ist ein Zeugnis mangelnder Wahrnehmung. Dieser Sachverhalt betrifft mehrere Ämter und ist zugleich komplex. Der Gemeinderat argumentiert, dass die Stadt einen grossen Investitionsbedarf bei knappen Finanzen zu bewältigen hat. Aus Sicht der betroffenen Mitbürgerinnen und Mitbürger besteht ein akuter Handlungsbedarf. Das Prinzip, dass alle sämtliche Haltestellen von BERNMOBIL benützen können, muss so rasch als möglich umgesetzt werden. Bei der Anpassung der Haltestellen soll generell eine zweckdienliche und keine übermässig teure Lösung angestrebt werden. Noch einige Punkte im Detail: Zu der Linie 3 Weissenbühl und der Linie 5 Fischermätteli und Ostring: Da hier aus technischen Gründen keine bauliche Anpassung möglich ist, fordern wir nach den Grundsätzen der VböV-Verordnung Art. 3 eine Ersatzlösung. Bei Combino-Trams ist das Ein- und Aussteigen mit Hilfe des Chauffeurs möglich. Für die älteren, mit Handrampe ausgerüsteten Trams, ist zu prüfen, ob an den betreffenden Haltestellen allenfalls eine längere Rampe deponiert werden müsste. Erste Abklärungen zwischen BERNMOBIL und AGöV sind im Gang. Zum Zieglerspital: Eine Abklärung vor Ort hat ergeben, dass die Haltestelle stadteinwärts tatsächlich rollstuhlgängig und mit Blindenquadrat versehen ist. Leider ist die Haltestelle im Folder als „nicht rollstuhlgängig“ bezeichnet. Die Haltestelle stadtauswärts ist zwar blindengerecht, aber nicht rollstuhlgerecht saniert worden. Unsere Forderung zur Anpassung dieser Haltestelle besteht nach wie vor. Zum Inselspital: Diese Haltestellen wurden in der Zwischenzeit saniert. Zum Kaufmännischen Verband: Diese Haltestellen werden mit der Realisierung von Tram Bern West saniert. Sofern das Tram Bern West dann auch wirklich realisiert wird. Wenn nicht, fordern wir eine Sanierung dieser Haltestellen. Zum Thunplatz: Wir sind der Meinung, dass die spezifische Situation am Thunplatz weitere Gespräche zwischen der AGöV, BERNMOBIL und der Stadt erfordert. Wir fordern, dass hier zumindest über mögliche Kompromisse oder Übergangslösungen diskutiert wird. Zum Neufeld P+R: Diese Haltestelle steht im Widerspruch zur Antwort der Motion, sie ist im Folder als „nicht rollstuhlgängig“ bezeichnet. Zum Bahnhof: Da der Bahnhofplatz umgebaut wird, erübrigt sich dieser Punkt. Man entnimmt den Ausführungen, dass es darum geht, gute und finanziell tragbare Lösungen in einer vertretbaren Frist zu finden. Da könnte der Gemeinderat nochmals beim eidgenössischen Büro für Gleichstellung von Menschen mit Behinderung vorstellig werden.

Fraktionserklärungen

Peter Künzler (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Die Forderung, dass der öffentliche Verkehr für möglichst viele Leute hindernisfrei zugänglich sein muss, ist ein integraler Teil der Planung eines öffentlichen Raums. Es ist klar, dass dies nicht gratis ist. Nachträgliche Sanierungen sind sehr teuer. Der Gemeinderat hat uns auch in seinem Bericht auf Seite 3 vorgelegt, welche Sanierungen man vornehmen müsste und welche Kosten sie verursachen würden. Man kann massiv Kosten einsparen, wenn Umbauten mit anderen Eingriffen wie Leitungsbauten kombiniert werden. Das Tiefbauamt der Stadt Bern verfolgt seit Jahren eine gute Strategie, wo systematisch Sanierungen gemacht werden. Diese Sanierungen erzeugen dann wirk-

lich nur ein Minimum an Mehrkosten. In diesem Sinne löst die Forderung des Motionärs nach kurzfristigen Sanierungen massive Mehrkosten aus. Der Gemeinderat legt unserer Meinung nach überzeugend dar, dass diese Mehrkosten im Rahmen der laufenden Investitionsplanung nicht absorbierbar sind. Da die Terminvorgaben der Motion aus diesen Gründen unrealistisch sind, wie der ausführliche Bericht zeigt, will der Gemeinderat diesen Vorstoss richtigerweise als Postulat überweisen. Der Gemeinderat überzeugt uns mit seiner Antwort. Aus diesem Grund lehnen wir die Motion ab, stimmen aber einem Postulat zu. Den ausführlichen Prüfungsbericht überweisen wir auch. Abschliessend möchten wir aber doch unserer Verwunderung Ausdruck geben, dass die Fraktion SP/JUSO, die in der Regierungsverantwortung steht, einen Vorstoss als Motion unterstützt, der offensichtlich mit der Finanzplanung des Gemeinderats nicht übereinstimmt. Wir möchten deshalb die SP/JUSO-Fraktion auffordern unseren rot-grünen Gemeinderat in dieser schwierigen Frage nicht einfach alleine zu lassen, sondern ihn auch zu unterstützen. Aus diesem Grund soll auch sie die Motion, zwar nicht ohne Bedauern, aber im Wissen um die Probleme, in ein Postulat umwandeln.

Hasim Sancar (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Wir werden den Vorstoss als Motion unterstützen. Wie der Gemeinderat in seiner Antwort bekannt gibt, wurden einige Haltestellen rollstuhlgängig gemacht. Weitere sollen folgen. Leider sind Fahrgäste mit Behinderungen in ihrer Mobilität immer noch eingeschränkt. Wenn der Gemeinderat das politische Ziel der Gleichstellung von Menschen mit Behinderung umsetzen will, muss er sich die Umsetzung auch etwas kosten lassen. Der Zeitdruck soll kein Grund sein, den Anliegen nicht umfassend nachzukommen. Eine Fristverlängerung würde diesem Druck ein Ventil geben. Wie Rolf Schuler erwähnt hat, sind bei einigen Haltestellen noch gewisse Verbesserungen nötig. Bei den Haltestellen Weissenbühl, Fischermätteli und Ostring, wo aus technischen Gründen keine baulichen Anpassungen gemacht werden können, müssen Ersatzlösungen gefunden werden. Wir sind der Meinung, dass auch beim Thunplatz Kompromisse gefunden werden müssen. Es ist unverständlich, dass das Bundesamt für Verkehr das Finanzierungsgesuch abgelehnt hat, und erst noch mündlich. Unserer Ansicht nach muss der Gemeinderat beim Bund weiterhin finanzielle Unterstützung einfordern. Für die Finanzierung dieser und weiterer Anpassungen sollte der Tipp von Rolf Schuler aufgenommen werden, nämlich via Eidgenössisches Büro für Gleichstellung von Menschen mit Behinderung an das Bundesamt für Verkehr zu gelangen.

Thomas Balmer (FDP) für die FDP-Fraktion: Wir unterstützen Massnahmen, die allen Bürgerinnen und Bürgern erlauben, sich frei und ungehindert im öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen. Wir sind überzeugt, dass auch die Verwaltungen Anstrengungen unternehmen und so weit möglich Umsetzungen gemacht werden. Als Motion ist der Vorstoss falsch positioniert. Innerhalb sehr kurzer Frist werden weit gehende Massnahmen gefordert. Teilweise soll auch in offene Planungen eingegriffen werden, die die Forderungen aber bereits umsetzen. Wir lehnen die Motion ab, würden aber einem Postulat und dem Prüfungsbericht zustimmen.

Erich J. Hess (JSVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Die Motion von Rolf Schuler erweckt Sympathien, auch bei uns. Diese Forderungen sind aber nicht finanzierbar. Wenn Ihre Leute in der Regierung in den letzten Jahren wirtschaftlicher mit dem Geld umgegangen wären, könnten wir vielleicht darüber diskutieren. Grundsätzlich sind wir eine sehr soziale Partei. Wenn wir an einer Tramhaltestelle sind und ein Rollstuhlgänger dort ist, oder eine Mutter mit Kind und Kinderwagen, helfen wir unaufgefordert. Ich habe auch schon anderes gesehen bei Leuten, die nicht bei der SVP sind. Wir lehnen die Motion ab. Wir sind der Meinung, dass behindertengerechte Sanierungen bei laufenden Umbauten gemacht werden sollten. Ob wir einem Postulat zustimmen, wird sich noch zeigen.

Regula Rytz Direktorin TVS: Peter Künzler hat es auf den Punkt gebracht. Es ist uns ein grosses Anliegen, möglichst viele bauliche Verbesserungen zu ergreifen und Massnahmen umzusetzen. Dies ist im Übrigen auch ein Anliegen von BERNMOBIL. Sie hat in dieser Angelegenheit auch viel unternommen. Wenn man andere Städte anschaut, sieht man, dass wir noch im Rückstand sind. Die Sanierungen können wir nur etappenweise realisieren, da wir aus finanziellen Gründen nicht alles gleichzeitig tun können. Wenn man jetzt die verschiedenen Massnahmen, die wir im Rahmen der Sanierungen realisieren wollen, sofort machen müssten, dann müssten wir andere Massnahmen wie beispielsweise Verkehrsberuhigungen entsprechend reduzieren. Es gibt nicht mehr Mittel, als uns zur Verfügung stehen. Es ist ein guter Weg, mit allen Verbänden, die sich für Menschen mit Behinderung einsetzen, die partnerschaftliche Zusammenarbeit in dieser Intensität weiterzuführen. Ich glaube, dass wir sehr gut vorwärts kommen und danke für das grosse Engagement für dieses Anliegen.

Motionär *Rolf Schuler* (SP): **Ich wandle die Motion in ein Postulat.** Ich bitte Sie aber, den Prüfungsbericht abzulehnen und in einem Jahr einen neuen zu verlangen.

Beschluss

1. Das Postulat ist unbestritten und wird überwiesen.
2. Der Prüfungsbericht wird abgelehnt (20 Ja, 36 Nein, 4 Enthaltungen).

10 Postulat Reto Nause (CVP): Somazzistrasse: Tempo 30

Geschäftsnummer 06.000271 / 07/069

Ich fordere den Gemeinderat auf, in der Somazzistrasse eine Tempo 30-Zone einzurichten. Dazu ist die klare Signalisierung dieser Tempolimite notwendig. Weitere verkehrsberuhigende Massnahmen – insbesondere baulicher Art – braucht es nicht.

Begründung

Die Somazzistrasse endet mit dem Parkplatz des Sportplatzes Weissenstein. Sie ist keine Durchgangsstrasse. Vor und nach Trainings findet ein nicht unerheblicher Verkehr statt. Die Somazzistrasse wird auf der rechten Seite von Schrebergärten begrenzt. Spaziergänger und Schrebergartenbesitzer queren diese Quartierstrasse oft. Tempo 50 ist deshalb eindeutig übersetzt.

Bern, 21. September 2006

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzlich unterstützt der Gemeinderat die Verbesserung der Wohnumfeldqualität durch die Einrichtung von Tempo 30-Zonen.

Die Somazzistrasse eignet sich jedoch aus verschiedenen Gründen nicht für eine solche Zone: Zum einen ist sie keine eigentliche Quartierstrasse. Vielmehr dient sie als Hauszufahrt und praktisch über die ganze Länge als Parkplatzmanövrierfläche. Zum andern ist die Distanz von 130 m zwischen der Schwarzenburgstrasse und dem Wendepunkt so kurz, dass kaum schneller als 30 km/h gefahren wird. Schliesslich weist die Somazzistrasse als Sackgasse keinen Durchgangsverkehr auf und wird nicht als Abkürzung zwecks Zeiteinsparung genutzt. Aus Kostengründen verzichtet die Stadt Bern auf kurzen Strassen und in Sackgassen generell auf die Signalisation von Tempo 30. Weil es sich bei der Somazzistrasse nur um einen ein-

zelen Strassenzug und nicht um eine eigentliche Zone handelt, ist eine Zonensignalisation nicht erlaubt.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 14. Februar 2007

Postulant *Reto Nause* (CVP): Die Argumentation des Gemeinderats erstaunt mich. Normalerweise sagt man doch, wenn ein Anliegen aus der Bevölkerung kommt, dann sollte man versuchen, dem auch Rechnung zu tragen. Vor der Pause haben wir relativ lange über Tempo 30 gesprochen und der Gemeinderat liess verlauten, dass Tempo 30 eine gute Sache sei. Wir wollen keine Verbauungen. Wir wollen, dass man Tempo 30 signalisiert und ab und zu überprüft, ob es eingehalten wird. Ich habe den Eindruck, dass der Gemeinderat die Somazzi-Strasse gar nicht kennt. An dieser Strasse gibt es rund 80 Parkplätze, die unbewirtschaftet sind. Die Hälfte ist entlang eines Weissensteinschrebergartens, die andere Hälfte am Ende dieser Sackgasse, auf den Parkplätzen beim Sportplatz Weissenstein. Man muss wissen, dass jeden Morgen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Swisscom Köniz ihr Auto auf diesem Parkplatz abstellen. Wenn die Zeit knapp ist, fahren sie entsprechend schneller. Man muss auch wissen, dass bei Veranstaltungen, beispielsweise bei Grümpelturniere, der Verkehr zum Parkplatz des Sportplatzes Weissenstein erheblich ist. Wer zu spät ins Training kommt, fährt auch in entsprechend schnellem Tempo. Es ist leider nicht so, dass man bei einer Strecke von mehr als hundert Metern nicht langsamer als 30 km/h fährt, sondern es ist durchaus möglich, dass diese Leute mit 50 km/h durch diese Strasse fahren. Es ist relativ gefährlich, weil auch Kinder die Lücken der seitlich parkierten Autos begehen. Wenn nun jemand 50 km/h fährt, was ja erlaubt ist, könnte es zu schwereren Unfällen kommen. Ich bitte Sie, dem Postulat zuzustimmen. Der Gemeinderat kann diese Massnahme auch anders umsetzen, beispielsweise als Beruhigungszone. Wir wären froh, wenn einfach Tempo 30 signalisiert wäre.

Fraktionserklärungen

Rudolf Friedli (SVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Für einmal sind wir mit dem Gemeinderat einig. Ich kann Reto Nause's Argumentation nicht nachvollziehen. Es ist ziemlich unwahrscheinlich, dass Kinder zwischen den geparkten Autos hervor rennen, weil diese Schrebergärten umzäunt sind. Die Kinder können gar nicht direkt auf die Strasse gelangen. Es ist auch keine Gasse, wie er gesagt hat, sondern eine schöne Strasse, die man gut befahren kann. Es gibt auch breite Grünstreifen, die mit Alleebäumen bepflanzt sind. Erst dann kommt das Trottoir. Es wird niemand gefährdet und es gibt auch nicht viel Verkehr. Man kann an anderen Orten über Tempo 30 diskutieren, aber sicher nicht hier.

Gisela Vollmer (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Wir sind der Meinung, dass man dieses Postulat unterstützen müsste, weil wir Tempo 30 gut finden. Vor allem unterstützen wir die Bedürfnisse der Anwohner. Allerdings sind wir auch der Meinung, dass die verkehrsplanerische Sicht der Stadt nachvollziehbar ist. Daher gehen wir davon aus, dass der Gemeinderat einen anderen Vorschlag macht. Wir unterstützen das Postulat aber auch, weil wir festgestellt haben, dass offensichtlich das vierte Fussballfeld bereits diskutiert wurde. Ich zitiere hier aus einer Aktennotiz des 30. März 2007: „Aus der Sicht des Quartiers durch die äusserst intensive ganzjährige Benutzung des vierten Spielfeldes ist man sehr überrascht. Früher waren die Verkehrsprobleme eher saisonaler Art, jedoch ist jetzt ganzjährig ein grosser Verkehrsdruck

zu verzeichnen.“ In diesem Fall unterstützen wir das Postulat. Wir sind aber der Meinung, dass die Anwohnenden nicht nur vor ihrer eigenen Tür für Ordnung sorgen sondern auch andere Anwohnende mit gleichen Anliegen unterstützen sollten.

Einzelvotum

Daniel Lerch (CVP): Ich muss dieses Anliegen wirklich verteidigen. Wir haben eine ähnliche Situation in der Weidmattstrasse, einer Strasse etwa gleicher Länge. Seit einem Jahr haben wir einen Spielnachmittag des Spielraums organisiert. Zuhinterst ist ein Rondell, ein Kehrplatz und dort ist auch der Spielnachmittag vorgesehen. Es gibt aber Leute, die mit einer unglaublichen Geschwindigkeit nach hinten fahren. Wenn man sie bittet, das Tempo zu mässigen, antworten sie, dass es hier ja gar keine Limite gäbe. Diese Haltung zwingt uns, etwas zu unternehmen. Es ist eine Sackgasse. Gemäss Bundesratsbeschluss sind Sackgassen nicht Tempo 30-Zonen. Aber wir haben in Quartieren Zone 30 eingeführt und es ist nicht ersichtlich, wieso man in einer Sackgasse nicht auch Zone 30 machen kann. Wir haben jetzt eine andere Lösung gesucht und Unterschriften für eine Begegnungszone gesammelt. Das ist jetzt die Alternative, aber wenn man nicht im Stand ist, Zone 30 in einer Sackgasse zu machen, muss man eine andere Möglichkeit finden. Aber es ist nicht verständlich, weshalb eine solche Sackgasse nicht Zone 30 sein kann.

Beschluss

Das Postulat wird überwiesen (37 Ja, 15 Nein, 4 Enthaltungen).

11 Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Thomas Weil, SVP): Fachstelle öffentlicher Verkehr – Misstraut der Gemeinderat dem Fachwissen der Transportunternehmungen, dass er eine eigene Fachstelle einsetzen muss?

Geschäftsnummer 06.000297 / 07/074

Trotz von allen Parteien bekundeten Sparbemühungen und auch im Rahmen eines runden Tisches formulierten Sparauftrages an den Gemeinderat, ist dieser offenbar immer noch auf eine „Fachstelle öffentlicher Verkehr“ angewiesen. Diese dient einzig als Schnitt- und Koordinationsstelle zwischen den Transportunternehmungen des öV (u. a. RBS, BERNMOBIL) einerseits und der Stadtverwaltung andererseits. Sie unterstützt die Direktorin bzw. den Direktor der TVS in allen Fragen des öV, konkret u. a. als Präsidentin oder Präsident des Verwaltungsrates von BERNMOBIL (!).

Unbestritten könnte der Gemeinderat hier auf internes Fachwissen greifen, insbesondere wenn er auch noch die Unternehmung als Verwaltungsrat präsidiert. Die Bezeichnung Fachstelle ist insofern irreführend als sie scheinbar „nur“ Schnitt- und Koordinationsfunktionen wahrnimmt, nicht aber eigentliches Fachwissen vermitteln soll. Offenbar will sich aber der RGM Gemeinderat doch das Wissen durch eine von BERNMOBIL (um diese Transportunternehmung geht es in erster Linie) unabhängige Fachstelle holen, um den seinerseits bei der Auslagerung propagierten Unternehmergeist von BERNMOBIL durch „ideologisches Fachwissen“ unterlaufen zu können.

Deshalb ersucht unsere Fraktion um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Worin genau besteht die Aufgabe der Fachstelle öffentlicher Verkehr? Ist sie auch beratend tätig oder dient sie nur als Koordinations- und Schnittstelle?
2. Ist der Gemeinderat nicht auch der Ansicht, dass Doppelspurigkeiten oder sogar Widersprüche entstehen durch Einholen von Know-how bei den Transportunternehmungen und der Fachstelle?

3. Ist die Fachstelle „politisch“ besetzt oder parteipolitisch neutral?
4. Wie ist die Haltung der Transportunternehmungen gegenüber dieser Fachstelle?
5. Bestehen auch gleichartige Fachstellen für andere ausgelagerte Einheiten (staBe, ewb)?

Bern, 2. November 2006

Antwort des Gemeinderats

Mit dem Inkrafttreten des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) 1994 sind im Kanton Bern im Bereich des öffentlichen Verkehrs wesentliche Veränderungen eingetreten: Mit dem ÖVG ist die direkte Hoheit über den von BERNMOBIL betriebene „Ortsverkehr“ (öffentlicher Verkehr in städtischen Gebieten) von der Stadt an den Kanton übergegangen. Es wurde weiter das Besteller/Ersteller-Prinzip eingeführt, welches auch der Auslöser für die Verselbständigung der damaligen Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) in eine autonome öffentlich-rechtliche Anstalt war. Zur Wahrung der Interessen der Gemeinden wurden die Regionalen Verkehrskonferenzen geschaffen, welche auf regionaler Ebene „bottom up“ die Bedürfnisse und Angebotsvorstellungen im öffentlichen Verkehr zu Händen des Kantons formulieren. Die Gemeinden tragen zudem ein Drittel der Abgeltungen des öffentlichen Verkehrs.

Diese Änderungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben die Stadt bei der Einführung finanziell erheblich entlastet und auch den erfreulichen Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrs in den letzten zehn Jahren ermöglicht. Es ist jedoch ein komplexes System, welches von der Stadt erhebliche Anstrengungen bei der Interessenwahrnehmung verlangt. Insbesondere die sich abzeichnende Erhöhung des Gemeindeanteils an den Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr und die Sicherung der Finanzierung für weitere Ausbauschnitte im öffentlichen Verkehr stellen für die nächsten Jahre eine Herausforderung dar.

Es ist die Aufgabe der Fachstelle öffentlicher Verkehr, die Haltung der Stadt Bern in allen Fragen des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Kanton, der RVK4, BERNMOBIL und den anderen Transportunternehmen koordiniert und kohärent zum Ausdruck zu bringen. Sie bereitet städtische Vorlagen des öffentlichen Verkehrs zu Händen von Gemeinderat, Stadtrat und den Stimmberechtigten vor.

Hinsichtlich BERNMOBIL ist die Fachstelle öffentlicher Verkehr für die fachliche Wahrnehmung der Interessen der Stadt Bern als Eigentümerin zuständig und berät in dieser Funktion die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, bzw. den Gemeinderat. Das Unternehmen hat seit seiner Verselbständigung eine erfreuliche Entwicklung genommen und steht im schweizerischen und internationalen Vergleich im städtischen öffentlichen Verkehr sehr gut da. So werden im Einzugsgebiet von BERNMOBIL pro Einwohner und Jahr 440 Fahrten mit Bus und Tram unternommen. In Freiburg im Breisgau, das in Deutschland als Vorzeigestadt für den städtischen öffentlichen Verkehr gilt, werden im Vergleich 291 Fahrten unternommen, in Genf sind es 294 und in Basel 404 Fahrten. Dennoch muss die Stadt die mit der fortschreitenden Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs verbundenen Chancen und Risiken laufend beurteilen, um dem Unternehmen die angemessenen strategischen „Leitplanken“ setzen zu können und deren Umsetzung zu kontrollieren.

Die Fachstelle öffentlicher Verkehr ist also sowohl fachlich beratend als auch koordinierend tätig. Sie dient als Schnittstelle gegenüber den kantonalen Behörden, der RVK4 und BERNMOBIL. Die Aufgaben der Fachstelle öffentlicher Verkehr werden im Rahmen einer Vollzeitsstelle wahrgenommen.

Zu den in der Interpellation gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1: Die Aufgabe der Fachstelle öffentlicher Verkehr ist die Koordination der Haltung der Stadt Bern in allen relevanten Fragen des öffentlichen Verkehrs gegenüber den kantonalen Behörden, der Regionalen Verkehrskonferenz, BERNMOBIL und der übrigen Transportunternehmen. Zudem berät sie die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün und den Ge-

meinderat bei der Wahrnehmung der Interessen der Stadt Bern als Eigentümerin von BERNMOBIL.

Zu Frage 2: Der Gemeinderat holt sich das nötige Fachwissen via die Fachstelle öffentlicher Verkehr, welche bei Bedarf weitere städtische Fachstellen, Transportunternehmen oder kantonale Fachstellen beizieht. Die Stadt Bern ist dadurch in der Lage, ihre Interessen im öffentlichen Verkehr kompetent und unabhängig wahrzunehmen. Den Transportunternehmen kommt gemäss dem ÖVG „nur“ die Rolle von Transportbeauftragten zu. Die Delegation der Interessenwahrnehmung an BERNMOBIL wäre deshalb systemwidrig.

Zu Frage 3: Der bzw. die Leiter/in Fachstelle öffentlicher Verkehr wird durch den Gemeinderat aufgrund fachlicher Kriterien gewählt. Die Fachstelle ist wie die gesamte städtische Verwaltung ihrer Aufgabe verpflichtet und parteipolitisch neutral.

Zu Frage 4: Soweit dem Gemeinderat bekannt ist, begrüssen die Transportunternehmen die Existenz der Fachstelle öffentlicher Verkehr, da sie ihnen als Anlaufstelle für ihre Anliegen gegenüber der Stadt dient.

Zu Frage 5: Die Beziehungen zwischen der Stadt und ihren Unternehmen lassen sich nur begrenzt vergleichen, da ewb, Stadtbauten Bern und BERNMOBIL sich hinsichtlich Markt, Kundengruppen und gesetzlichen Rahmenbedingungen erheblich unterscheiden. BERNMOBIL stellt nur einen von mehreren Zuständigkeitsbereichen der Fachstelle öffentlicher Verkehr dar. Bei der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie werden die Eigentumsinteressen gegenüber ewb vom Generalsekretariat wahrgenommen, während die übrigen Aufgaben im Bereich Energie bei der Energiefachstelle im Amt für Umweltschutz angesiedelt sind. Das Generalsekretariat der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie setzt für die Interessenwahrnehmung gegenüber ewb Ressourcen in vergleichbarem Umfang ein wie die Fachstelle öffentlicher Verkehr für gleich gelagerte Aufgaben.

Bern, 14. Februar 2007

Die Interpellantin Fraktion SVP/JSVP ist mit der Antwort des Gemeinderats **teilweise zufrieden**. -

12 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer/Andreas Flückiger, SP): Fussgängerinteressen im Raum Masterplan Bahnhof

Geschäftsnummer 06.000289 / 07/075

Ausgangslage

Der seinerzeitige Masterplan Bahnhof Bern beinhaltete unter anderem die Zielsetzung von kurzen, direkten und sicheren Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln einerseits und den Bahnhofschnittstellen mit den Fussgängern und Velofahrern.

Probleme

Mit dem neu geplanten Anlieferungskonzept für die, massiv ausgeweiteten kommerziellen Nutzungen im Bahnhof- und Schanzenpostareal stellen sich neue Fragen an verschiedenen Konflikt- und Schnittstellen zu den Fussgängerströmen, die bisher nicht koordiniert werden.

Wir bitten den Gemeinderat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist das vorgesehene Anlieferungskonzept im Bogenschützengässli für die Bahnhofunterführung raumplanerisch eingebettet in die gleichzeitig vorgesehene Umnutzung des Schanzenpostareals?

2. Wie kann den Bedürfnissen der von den Tram- und Busverbindungen im Raum Bubenbergplatz/Hirschengraben zum Bahnhof Bern umsteigenden Personen besser Rechnung getragen werden?
3. Ist der Gemeinderat bereit, die gesamten Fussverkehrsfragen im Raume Bahnhof inklusive Schanzenbrücke/Hirschengraben – insbesondere auch bei den Schnittstellen zum Anlieferungsverkehr – mit der Zielsetzung einer besseren Berücksichtigung' und Aufwertung einer Neubeurteilung zu unterziehen?

Bern, 26. Oktober 2006

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzliches

Der Gemeinderat steht nach wie vor hinter der im Vorstoss angesprochenen Zielsetzung des Masterplans Bahnhof Bern (kurze, direkte und sichere Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln einerseits und den Bahnhofschnittstellen mit den Fussgängern und Velofahrern). Er ist der Auffassung, dass dieser Zielsetzung mit der Realisierung des Neuen Bahnhofplatzes Bern auch Rechnung getragen wird und dadurch eine wesentlich verbesserte Situation für den Langsamverkehr entsteht.

Während der gesamten Planungsphase des neuen Bahnhofplatzes Bern wurden die Ämter und Fachstellen der Stadt Bern, welche sich mit Verkehrsfragen befassen, sowie BERNMOBIL und die SBB als Bauherrschaften in die Arbeiten einbezogen. Insbesondere BERNMOBIL ist ausserordentlich daran interessiert, den Fahrgästen sichere und schnelle Umsteigebeziehungen anzubieten.

Folgende wesentliche Massnahmen werden mit der Realisierung des Bahnhofplatzes umgesetzt:

- eine 4-Gleis-Tramanlage unter dem Baldachin, die den Fahrgästen dank der Konzentration der Haltestellen eine einfachere Orientierung und schnelles Umsteigen ermöglicht;
- eine sichere Fusswegverbindung vom Bahnhof zur 4-Gleis-Tramanlage durch die Christoffelunterführung;
- eine sichere und direkte Fusswegverbindung von Bahnhofhauptgebäude zur 4-Gleis-Tramanlage über den Bahnhofplatz;
- eine ebenerdige Fusswegverbindung über den Bubenbergplatz zwischen Bogenschützenstrasse und Schwanengasse.

Bereits realisiert sind folgende Massnahmen:

- sichere Fussgängerübergänge über Bubenbergplatz, Laupenstrasse und Schanzenstrasse;
- der Fussgängerstreifen Neuengasse über das Bollwerk.

Alle diese Massnahmen haben zu einer wesentlichen Verbesserung der Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Perimeter Bahnhofplatz geführt. Es ist aber einzuräumen, dass es diesbezüglich immer noch Defizite gibt. Mit diesen wird sich auch die vor kurzem gebildete Arbeitsgruppe „öV-Knoten Bern“ befassen, in der die Stadt, der Kanton und die Transportunternehmungen vertreten sind.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1: Mit der Aufteilung der Anlieferung in die Christoffelunterführung auf die beiden Anlieferungspunkte Bogenschützenstrasse und Schwanengasse wurde die Anlieferungsproblematik wesentlich entschärft. Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Realisierung der neuen Schanzenpost eine Mehrbelastung der Ausfahrt Bogenschützenstrasse auf den Bubenbergplatz zur Folge haben wird. Die Stadt Bern hat aber mit den Eigentümern der Liegenschaft Bubenbergplatz 10 vereinbart, dass die Frage der Anlieferung im Rahmen der Projektierung Schanzenpost geprüft und allenfalls mit der Anlieferung Schanzenpost gekoppelt wird.

Die Stadt Bern war bereits in der Wettbewerbsphase in das Projekt Schanzenpost integriert. Damit die verschiedenen Planungen aufeinander abgestimmt werden können, werden weiterhin enge Kontakte mit den Verantwortlichen der Post gepflegt. Ziel ist es, die Beeinträchtigungen für die (zurzeit noch nicht bezifferbaren) künftigen Fussgängerströme im Bereich Bogenschützenstrasse möglichst gering zu halten.

Zu Frage 2: Mit der Eröffnung der Welle durch die SBB, mit den Massnahmen im Bereich der Schanzenstrasse und der Umgestaltung des Hirschengrabens ist die Verbindung zwischen Hirschengrabens und Bahnhof optimiert worden. Im Bereich Bubenbergrplatz wird es in Zukunft keine Tramhaltestellen mehr geben, da diese unter den Baldachin verlegt werden. Die Bushaltestelle vor der Markthalle (Bus Nr. 17) wird möglichst weit Richtung Bahnhofplatz verschoben, damit die Distanz zum Bahnhof verkürzt werden kann. Entlang des Bubenbergrplatzes wird das Trottoir auf der Südseite wesentlich verbreitert, damit die Fussgängerströme vom Hirschengrabens zum Bahnhofplatz genügend Raum finden. Die (an sich ebenfalls wünschbare) Verbreiterung des Fussgängerraums auf der Nordseite des Platzes liess sich dagegen aus fahrbahngeometrischen und werkleitungstechnischen Gründen nicht realisieren.

Zu Frage 3: Die Ämter und Fachstellen der Stadt Bern bemühen sich laufend, Fussgängerverbindungen zu optimieren und die Gestaltung des öffentlichen Raums zugunsten des Fussverkehrs zu verbessern. Im öffentlichen Raum stellen sich indessen sehr vielschichtige Fragen betreffend Nutzung und Gestaltung. Der Raum ist knapp, und viele Nutzungsanforderungen sind zu berücksichtigen. Der Fussverkehr hat dabei höchste Priorität: Ihm wird in der Planung und Realisierung von Projekten ein grosser Stellenwert zugemessen. In diesem Sinn achtet der Gemeinderat darauf, dass aktuelle Gegebenheiten laufend auf Verbesserungsmöglichkeiten überprüft werden. Eine gesamtheitliche Neubetrachtung für den Perimeter Bahnhofplatz ist in diesem Sinn aus Sicht des Gemeinderats nicht notwendig.

Bern, 14. Februar 2007

Interpellantin *Gisela Vollmer* (SP): Wir danken dem Gemeinderat für die Antworten. Wir sind damit aber nicht ganz zufrieden. Es geht uns weder um den Bahnhofplatz, noch um den Baldachin, sondern um den Bereich Burgerspital/Schanzenbrücke. Da hat der Wettbewerb der Schanzenpost stattgefunden, und nun passiert alles Mögliche. Es geht uns um neue Anlieferungen in der Personenunterführung. Es geht um Anlieferungen für die Schanzenpost und solche für das Burgerspital sowie um die neue Bahnhofsvorfahrt, die jetzt entstehen wird. Es geht auch um mögliche neue Bahnhofzugänge und den damit folgenden Fussgängerströmen in diesem Bereich. Dass unser Anliegen nicht ganz unberechtigt ist, zeigt die Tatsache, dass jetzt mehrere neue Arbeitsgruppen auf städtischer und kantonaler Ebene entstanden sind. Wir hätten begrüsst, wenn der Gemeinderat kurz darüber berichtet und auch gesagt hätte, was die neuen Ziele beinhalten. Wir sind mit der Antwort des Gemeinderats **teilweise zufrieden**.

13 Interpellation Fraktion GB/JA! (Karin Gasser, GB/Anne Wegmüller, JA!): Städtisches Reklamereglement: Wie wird das kantonale Alkohol- und Tabakwerbeverbot in der Stadt Bern umgesetzt?

Geschäftsnummer 06.000329 / 07/066

Ab 1. Januar 2007 ist im Kanton Bern die Werbung für Tabak und Alkohol auf öffentlichem Grund und „auf von diesen einsehbaren privaten Grund“ sowie an öffentlichen Gebäuden und an öffentlichen Anlässen verboten. Beschlossen wurden aber auch einige Ausnahmestimmungen, beispielsweise darf an öffentlichen Anlässen, an denen nicht vorwiegend Jugendli-

che teilnehmen, weiterhin Werbung für alkoholische Getränke mit weniger als 15 Volumenprozent (z.B. Bier) gemacht werden.

Das städtische Reglement über die Reklame in der Stadt Bern ist nach langem Leidensweg am 1. November 2006 in Kraft gesetzt worden. Leider folgte der Stadtrat den Anträgen des Grünen Bündnis vor sechs Jahren nicht: Das Grüne Bündnis argumentierte wie jetzt der Grosse Rat auch mit der suchtppräventiven Wirkung und verlangte einen neuen Absatz zum Artikel 29, wonach Werbung auf öffentlichem Grund für Alkohol, Tabak explizit verboten werden sollte. Nun wird also im Kanton Bern dieses Verbot auf öffentlichem Grund per 1.1.2007 rechtskräftig eingeführt. Das Grüne Bündnis begrüsst diesen Schritt als Teil einer wirksamen Alkohol- und Tabakprävention. Darüber hinaus sind wir der Meinung, dass frei werdende Plakatflächen, beispielsweise in der Nähe von Schulen, in Zukunft gezielt für Präventionskampagnen eingesetzt werden könnten und sollten.

Wir fragen daher den Gemeinderat:

1. Wie gedenkt er, die neuen gesetzlichen Vorschriften bezüglich Alkohol- und Tabakwerbung umzusetzen? Wie sieht er die Handhabung und Kontrolle der Ausnahmeregelungen vor?
2. Wie viele Plakatstellen sind von der neuen Regelung betroffen (wie viele auf öffentlichem und wie viele auf privatem, öffentlich einsehbarem Grund)?
3. Ist der Gemeinderat bereit, sich dafür einzusetzen, dass die Stadt Bern einen Teil der frei werdenden Plakatstellen gezielt vermehrt nicht-kommerziellen Institutionen, insbesondere für Präventionskampagnen, zur Verfügung stellt, evtl. sogar zu etwas günstigeren Tarifen?

Bern, 30. November 2006

Antwort des Gemeinderats

Die am 1. Januar 2007 in Kraft getretene Teilrevision des kantonalen Gesetzes vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe (HGG; BSG 930.1) enthält in Artikel 15 folgende Bestimmung:

Art. 15 Werbeverbot

¹ *Die Werbung für Tabak und alkoholische Getränke ist verboten*

- a auf öffentlichem Grund und auf von diesem einsehbarem privaten Grund,*
- b an und in öffentlichen Gebäuden.*

² *An öffentlichen Anlässen ist die Werbung verboten*

- a für Tabak und für alkoholische Getränke mit mehr als 15 Volumenprozent Alkohol, wenn Kinder oder Jugendliche unter 18 Jahren teilnehmen können, und darüber hinaus*
- b für alkoholische Getränke mit weniger als 15 Volumenprozent Alkohol, wenn hauptsächlich Kinder oder Jugendliche unter 18 Jahren am Anlass teilnehmen.*

³ *Vom Verbot ausgenommen sind*

- a Anschriften und Schilder von Betrieben,*
- b Schaufensterauslagen von Geschäften mit Alkohol- oder Tabakverkauf,*
- c Werbung an Fahrzeugen gemäss der eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzgebung,*
- d Werbung direkt an der Verkaufsstelle bei öffentlichen Anlässen.*

⁴ *Der Regierungsrat kann weitere Ausnahmen vom Verbot vorsehen.*

Zu den einzelnen Fragen

Zu Frage 1: Die Sondernutzungskonzession vom 10. Juli 2002 betreffend die Plakatierung auf dem öffentlichen Grund der Stadt Bern, welche die Stadt mit der Allgemeinen Plakatgesellschaft APG abgeschlossen hat, enthält folgende Passage: „Der Inhalt der Werbung richtet

sich nach den gesetzlichen Bestimmungen. Werbung für Alkohol und Tabak ist nicht zugelassen.“

Die APG hält sich an dieses Verbot. Es gibt deshalb auf öffentlichem Grund in der Stadt Bern keine Werbung für Alkohol oder Tabak; die Umsetzung des neuen kantonalen Werbeverbots ist bezüglich des öffentlichen Grunds bereits erfolgt. Der Gemeinderat kann dagegen nicht völlig ausschliessen, dass Alkohol- und Tabakwerbung als so genannte „wilde Plakatierung“ auftreten kann.

Die Handhabung und Kontrolle der im HGG genannten Ausnahmeregelungen erfolgt einerseits bei fest angebrachter Werbung im Baubewilligungsverfahren und andererseits bei Anlässen mittels Kontrollen vor Ort, d.h. die Gewerbepolizei stellt den Jugendschutz bei den einzelnen Veranstaltungen sicher.

Zu Frage 2: Auf öffentlichem Grund gibt es rund 1 200 Plakatstellen, welche Gegenstand der Sondernutzungskonzession mit der APG sind. Für die Anzahl Plakatstellen auf privatem Grund existieren keine Angaben.

Zu Frage 3: An öffentlichen Plakatstellen war gemäss der Sondernutzungskonzession mit der APG auch bisher keine Alkohol- und Tabakwerbung zugelassen (siehe Antwort zu Frage 1). Es werden deshalb auf öffentlichem Grund keine Plakatstellen frei. Über Plakatstellen auf privatem Grund kann der Gemeinderat nicht verfügen.

Konsequenzen für das Personal und die Finanzen: Gemäss den oben stehenden Ausführungen entstehen keine neuen Konsequenzen für das Personal und die Finanzen.

Bern, 14. März 2007

Die Interpellantin Fraktion GB/JA! ist mit der Antwort des Gemeinderats **zufrieden**.

14 Motion Erich J. Hess (JSVP): Keine Renten für abgetretene Gemeinderatsmitglieder, welche nicht mindestens vier volle Amtsjahre erreichen

Geschäftsnummer 07.000061 / 07/077

Im Reglement über die Nichtwiederwahl und Altersvorsorge der Mitglieder des Gemeinderates vom 8. November 1984 sind die Modalitäten bei Nichtwiederwahl und vorzeitigem Rücktritt von Gemeinderäten klar geregelt.

Im Zusammenhang mit der für März 2007 vorgesehenen Ersatzwahl hat sich gezeigt, dass je nach Umständen auch Kandidaten in den Genuss einer jährlich wiederkehrenden Rente gelangen können, sofern sie am Tag der Abwahl das 50. Altersjahr vollendet haben.

Diese viel zu grosszügige Regelung stösst bei den Steuerzahlenden zu Recht auf Ablehnung und verstärkt das negative Image gegenüber Politikerinnen und Politikern.

Hiermit beauftrage ich den Gemeinderat, das eingangs zitierte Reglement dahingehend zu ändern, wonach wiederkehrende Renten erst nach Vollendung von vier vollen Amtsjahren ausgerichtet werden. In allen anderen Fällen ist eine einmalige Abgangsentschädigung vorzusehen.

Bern, 1. Februar 2007

Antwort des Gemeinderats

Bei der mit der Motion zu ändernden Bestimmung handelt es sich um Artikel 3 des Reglements vom 8. November 1984 über die Nichtwiederwahl und Altersvorsorge der Mitglieder des Gemeinderats (Altersvorsorgereglement; RNA; SSSB 152.13). Der Stadtrat hat diese Bestim-

mung am 26. November 1987 in die heutige Form gemildert, nachdem die ursprüngliche Fassung als zu restriktiv betrachtet wurde, die erst ab 8 Amtsjahren Rentenleistungen vorsah.

Die Motion verlangt nun, dass auch ab dem 50. Altersjahr für eine Rentenleistung eine minimale Amtszeit, nämlich eine volle Amtsdauer, absolviert werden muss. Eine solche Änderung ist für den Gemeinderat als Mittelweg zwischen der als zu streng beurteilten ursprünglichen und der als zu mild empfundenen heutigen Regelung denkbar. Der Gemeinderat ist deshalb bereit, den Vorstoss entgegenzunehmen und dem Stadtrat eine Teilrevisionsvorlage des Altersvorsorgereglements zu unterbreiten.

Auswirkungen auf die Finanzen: Aus einer Revision von Artikel 3 des Altersvorsorgereglements im vom Motionär geforderten Sinne resultieren für die Stadt allenfalls einmal Minder Ausgaben.

Antrag

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

Bern, 21. März 2007

Motionär *Erich J. Hess* (JSVP): Der Titel sagt eigentlich schon alles über die Motion. In Zukunft sollen alle Gemeinderatsmitglieder, die über fünfzig sind, aber keine Legislaturperiode im Amt sind, keine Rente erhalten. Sie sollen gleich behandelt werden wie unter Fünfzigjährige. Das bedeutet, dass sie eine einmalige Entschädigung erhalten. Es kann nicht sein, dass man so mit unseren Steuergeldern umgeht. Jemand, der nur drei Jahre Teil des Gemeinderats ist, darf keine Rente bis ans Ende seines Berufslebens, also bis 65 erhalten. Er könnte ja dann gut nebenbei arbeiten, dies würden wahrscheinlich auch die meisten tun. Ich sehe nicht ein, weshalb man einen solchen Hohn in diesem Reglement überhaupt zulässt und den Steuerzahler dadurch hintergeht. Ich bitte Sie, der Motion zuzustimmen.

Fraktionserklärungen

Markus Lüthi (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Wir stimmen der vorliegenden Motion nur teilweise zu. Wir hätten ein Postulat vorgezogen. Obwohl die Nähe zu einem konkreten Einzelfall offensichtlich ist, soll der Gemeinderat uns nicht eine Lex Hügli vorschlagen. Das Problem einer kurzen Amtsdauer und potenziell sehr langer Rentenzahlungen geht darüber hinaus. Heute wird in einigen Kantonen und Städten darüber nachgedacht, ob die zeitlich unbefristete Rundumversorgung relativ junger ehemaliger Exekutivmitglieder noch angemessen ist. Es ist aus meiner Sicht legitim, dies zu tun. Der Wechsel von Beruf und Arbeitsgeber wird im Erwerbsleben immer mehr von der Ausnahme zur Regel. Auch der unfreiwillige Wechsel. Höhere Gewalt in Form eines geänderten Wählerwillens, Proporzpech, Umstrukturierung oder unfreundliche Übernahmen können auch viele von uns treffen. Es wird erwartet, dass gerade gut qualifizierte Leute sich in einem solchen Krisenfall flexibel zeigen und offen für neue Chancen sind. Dies muss auch für jüngere unfreiwillige Ex-Politiker und Ex-Politikerinnen gelten. Eine fair bemessene Abfindung lindert den Abschiedsschmerz und gibt auch Luft für eine Neuorientierung. In vielen Pensionskassen, auch in öffentlichen, wurden die Bedingungen in den vergangenen Jahren härter. Man muss sich an höhere Beiträge bei reduzierten Leistungen gewöhnen, das Stichwort Publica ist nur eines. In der Bundesverwaltung gibt es in verschiedenen Ämtern eine Fluchtbewegung derjenigen, die sich noch unter dem alten Regime pensionieren lassen können. Aus einem fix zu erwartenden Renteneinkommen nach dem Leistungsprimat wird es für viele eine noch unklare künftige Sparsumme geben. Sie wird mit einem heute noch unbestimmten Umwandlungssatz multipliziert und ergibt so die spätere Rente. Die Unsicherheit bezüglich der 2. Säule steigt in der Schweiz. Zusatzleistungen wie Über-

brückungsrenten bei vorzeitigem Ruhestand werden gekürzt oder müssen mit höheren Beiträgen eingekauft werden. Dass in diesem Umfeld auch geprüft wird, ob bei der Exekutive der Stadt die bisherige Grosszügigkeit noch angebracht ist, scheint logisch, auch vor dem Hintergrund der städtischen Finanzprobleme. Wir unterstützen den Auftrag an den Gemeinderat mehrheitlich, wir würden ihn aber als Postulat vorziehen.

Thomas Balmer (FDP) für die FDP-Fraktion: Die Neuregelung ist der richtige Weg zur Korrektur der bisherigen sehr grosszügigen Regelung, die 1984 aus der schwierigen Situation eines abgewählten Gemeinderatsmitglieds entstanden ist. Bei allem Eifer des Motionärs, das Amt des Gemeinderats so unattraktiv wie möglich zu machen, soll man bei einer solchen Regelung nicht nach einer aktuellen Situation handeln, sondern man muss sie mit dem richtigen Augenmass lösen. Das Amt des Gemeinderats soll allen Personen offen sein, unabhängig der wirtschaftlichen Situation. Wir unterstützen die Motion.

Natalie Imboden (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Ich schliesse mich dem Votum von Thomas Balmer an. Wir haben ein Interesse daran, dass gute Gemeinderätinnen und Gemeinderäte das Amt übernehmen. Es gibt aber Wechselfälle, auch in einer Gemeinderatskarriere. Wir sind auch der Meinung, dass man die jetzige Regelung überdenken soll, aber eben nicht als Lex Hügli, sondern weil man vielleicht eine bessere Lösung finden kann. Wir unterstützen die Motion. Wir weisen auch darauf hin, dass diese Regelung aus der Zeit vor RGM stammt. Dies tut aber nichts zur Sache, dass wir für einmal gleicher Meinung sind.

Beschluss

Die Motion wird überwiesen (39 Ja, 4 Nein, 11 Enthaltungen).

15 Brunnmatt Ost: Übertragung der Parzelle Nr. 162, Kreis 3, vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen der Stadtbauten Bern

Geschäftsnummer 07.000037 / 07/020

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Übertragung der Parzelle Nr. 162, Kreis 3, Brunnmatt-Ost vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen der Stadtbauten Bern.
2. Der Gemeinderat wird ermächtigt, die Parzelle Nr. 162, Kreis 3, Brunnmatt-Ost bestmöglichst zu verkaufen.

Bern, 31. Januar 2007

Antrag Jenni zu Punkt 2 des Gemeinderats, ändern

2. Der Gemeinderat wird ermächtigt, die Parzelle Nr. 162, Kreis 3, **Brunnmatt-Ost im Baurecht abzugeben.**

Sandra Wyss (FDP) für die FSU: Die Stimmberechtigten haben im September 2004 zugestimmt, dass das Areal Brunnmatt-Ost, Parzelle Nr. 162, Schwarztorstrasse 101-110 mit einem städtischen Wert der Freiflächenzonen in die gemischte Wohnzone (WGA) umgezont und anschliessend veräussert wird. Heute befindet sich dieses Grundstück im Verwaltungsvermögen der Stadtbauten Bern. Damit es veräussert werden kann, muss es in das Finanzvermögen der Stadtbauten Bern übertragen werden. Das Grundstück wechselt also nicht in den Fonds, sondern es bleibt bei den Stadtbauten, weil der Erlös aus dem Verkauf zweckgebun-

den ist und in die Erstellung des neuen Werkhofes fliesst. Um einen möglichen Preis dieses Grundstückes abzuschätzen, hat man vorgängig ein Verkehrswert-Gutachten eingeholt. Der Verkehrswert dieses Grundstücks wurde auf rund 7 Mio. Franken geschätzt. Für den Investor entstehen Neubaukosten von rund 40 Mio. Franken. Konkrete Kaufinteressenten sind offenbar bereits vorhanden und es wurden bereits Bierrunden durchgeführt, um den Meistbietenden zu evaluieren. Man hat in der Kommission auch über die Variante ‚Abgabe im Baurecht‘ diskutiert. Kein Interessent konnte sich jedoch für die Übernahme im Baurecht erwärmen, dies ist bei einem solchen Grossprojekt auch nicht weiter verwunderlich. Zudem müsste bei einer Abgabe im Baurecht das Grundstück zuerst in den effektiven Fonds übertragen werden. Die Abgabe im Baurecht entspricht zudem nicht dem Vertrag, welcher 2004 zwischen der Stadt Bern und den Stadtbauten abgeschlossen wurde, wonach der Erlös in einen neuen Werkhof fließen muss. Die Kommission FSU beantragt dem Stadtrat mit 8:1 Stimmen der Übertragung der Parzelle 162, Kreis 3, Brunnmatt-Ost vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen der Stadtbauten Bern zu genehmigen und den Gemeinderat zu ermächtigen, die Parzelle bestmöglich zu verkaufen. Die FDP-Fraktion folgt dem Antrag der Kommission und stimmt der Übertragung und dem Kauf der Parzelle zu.

Daniele Jenni (GPB): In meinen Augen ist es falsch, Grundstücke, die sich in städtischem Eigentum befinden, zu verkaufen oder generell abzugeben. Man hat in den vergangenen Jahren versucht, die Kontrolle über eine bestimmte Anzahl an Grundstücken zu haben, damit eine soziale Politik betrieben werden kann. Damit man Planungspolitik im Interesse der Allgemeinheit betreiben kann. Seit einiger Zeit wird aber bei jedem möglichen Geschäft der Antrag gestellt, den Gemeinderat zu ermächtigen das Grundstück bestmöglich zu verkaufen. Man findet dann beim einzelnen Objekt immer angeblich gute Gründe, warum man es nicht im Baurecht abgeben kann, sondern verkaufen muss. Also gibt es eine völlige Entäusserung und man verliert jegliche Kontrolle über diese Objekte. Wenn man die gesamte Politik anschaut, sieht man, dass sich diese Vorgänge häufen und die Präsenz der Stadt in der Grundstück- und Planungspolitik immer kleiner wird. Hier haben wir wieder einen ähnlichen Fall. Brunnmatt-Ost soll bestmöglich verkauft werden, zwei Gründe hat die Kommissionssprecherin erwähnt. 1. Kein Interessent wolle dieses Grundstück im Baurecht erwerben, sondern nur als Eigentum. 2. Die Abgabe im Baurecht entspricht nicht dem Vertrag, welcher 2004 abgeschlossen wurde, sondern nur eine Abgabe als Eigentum. Wahrscheinlich will aber jeder Interessent in erster Linie Eigentum übernehmen. Das ist sein Interesse. Aber die Stadt hat andere Interessen. Sie müsste ein Interesse daran haben, die Kontrolle über das Grundstück und dessen Planung zu haben. Die Stadt muss ihre Interessen gegenüber den Interessenten, die das Grundstück erwerben wollen, geltend machen. Die Stadt kann sich nicht einfach darauf berufen, dass die Gegenseite etwas anderes will. Sonst liefert man sich völlig den Interessen der Privaten aus. Die Begründung, dass wir 2004 einen Vertrag abgeschlossen haben und man nicht dagegen verstossen kann, ist noch viel gravierender. Es ist nicht das erste Mal, dass der Gemeinderat mit Privaten Verträge abschliesst, bevor die zuständige Behörde, der Stadtrat, beschlossen hat, was mit dem Grundstück geschehen soll. Wenn dann das Geschäft im Stadtrat debattiert wird und der Stadtrat andere Interessen als eine Abgabe im Verkauf sieht, dann heisst es, wir hätten uns schon vorher gebunden. So kann man nicht mit dem Parlament umgehen und das Parlament darf sich dies auch nicht bieten lassen. Der Gemeinderat muss begreifen, dass er nicht einfach im Vorgriff über Entscheidungen verfügen kann, die dem Stadtrat oder dem Volk zustehen. Also auch der zweite Grund, der erwähnt wurde, ist überhaupt nicht haltbar. Ich bitte Sie aus diesen Gründen meinem Antrag zuzustimmen und die Parzelle 162, Kreis 3, Brunnmatt-Ost nicht bestmöglich zu verkaufen, sondern den Gemeinderat zu ermächtigen, sie im Baurecht abzugeben. Sogar eine Abgabe im Baurecht ist

bedenklich, aber immerhin garantiert sie mittel- bis langfristig doch eine Kontrolle über den städtischen Besitz.

Fraktionserklärung

Franziska Schnyder (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Ich bin noch nicht so lange im Stadtrat und deshalb war ich neugierig, wie es überhaupt zu dieser Vorlage kam. Ich habe dann das Protokoll vom 17. Juni 2004 studiert. Dort steht ganz klar, dass man so vorgehen wird, wie man jetzt quasi die Ausführung macht. Und Daniele Jenni hat auf Seite 865 dieses Protokolls gesagt, dass Brunnmatt-Ost ebenfalls angenommen werden kann, weil es bei beiden Vorlagen - es ging noch um Ausserholligen - um die Verdichtung des Wohnens geht. Dort war klar, dass man eine Umzonung macht. Das Volk hat darüber abgestimmt und in der Abstimmungsbotschaft steht, dass diese Parzelle verkauft wird und dass ein Koppelungsvertrag mit Stabe vorliegt, indem sie mit dem Erlös den Werkhof finanzieren muss. Ich denke, dass man dies damals wusste. Das Baurecht ist prinzipiell richtig, aber dies hätte man schon damals einfädeln müssen. Auf der andern Seite ist es systemwidrig, dass man den StaBe Finanzvermögen zuschanzt, damit sie Baurecht vergeben kann. Wenn schon müsste man das Geschäft zurückweisen und sagen, dass es zuerst in den Fonds übertragen werden muss und der Fonds gibt es dann im Baurecht ab. Sonst ist es völlig systemwidrig. Ich denke, wir haben 2004 zu diesem Vorgehen Ja gesagt, also können wir jetzt nicht etwas völlig anderes sagen. Dies ist meiner Ansicht nach schwierig für eine Politik, die konsistent sein sollte. Ich teile eigentlich die Ansicht von Daniele Jenni, dass man das Land möglichst behalten muss und nicht verscherbeln sollte. Hier haben wir einfach eine andere Grundlage. Wenn wir jetzt etwas anderes machen, machen wir uns als Stadtrat unglaubwürdig.

Beschluss

1. Der Gemeinderatsantrag obsiegt dem Antrag Jenni (45 Ja, 6 Nein, 3 Enthaltungen).
2. Der Gemeinderatsantrag wird in beiden Punkten angenommen (54 Ja, 3 Nein, 1 Enthaltung).

16 Situation bei der Kontakt- und Anlaufsstelle für Drogenabhängige / Reitschule: Verstärkung der Sicherheitsmassnahmen; Nachkredit zum Globalbudget 2007

Geschäftsnummer 07/000077 / 07/035

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Situation bei der Kontakt- und Anlaufsstelle für Drogenabhängige / Reitschule: Verstärkung der Sicherheitsmassnahmen; Nachkredit zum Globalbudget 2007.
2. Er erhöht den Globalkredit 2007 der Stadtpolizei (Dienststelle Nr. 210) mittels Nachkredit um Fr. 273 882.00 auf Fr. 31 679 109.39.

Bern, 21. Februar 2007

Margrith Beyeler-Graf (SP) für die FSU: Dass die Situation bei der Reitschule und der Drogenanlaufsstelle an der Hodlerstrasse unbedingt weiter verbessert werden muss, ist wohl allen klar. Die letzten Vorkommnisse haben dies klar bestätigt. Der Gemeinderat hat bereits im September 2006 ein Massnahmenpaket zur Entlastung und Verbesserung der Situation bei der Reitschule verabschiedet. Es braucht aber noch mehr. Deshalb hat der Gemeinderat den

Vertrag mit der Securitas verlängert. Das ist nicht gratis. Die Sicherheitsmassnahmen wurden verstärkt, das bedeutet, dass die Securitas-Bewachung bei der Anlaufstelle während den ganzen Öffnungszeiten und nicht nur während den Stosszeiten durch eine Zweierpräsenz da ist. Momentan dürfen sich 100 Personen im Innenbereich aufhalten. Die andern müssen draussen warten. Diese Situation ist nicht unproblematisch. Die Leute haben oft keine Zeit zum Warten, dies bringt Aggressivität mit sich und erschwert die Situation zusätzlich. In der Kommission haben wir auch darüber diskutiert, ob es nicht sinnvoll wäre, eine zweite Anlaufstelle zu eröffnen. Der Nachteil ist, dass man den Druck auf Thun, endlich auch eine Anlaufstelle zu eröffnen, wegnimmt. Es würden noch mehr Auswärtige kommen. Die Region muss aber auch ihren Beitrag leisten. Laut Gemeinderätin Barbara Hayoz ist die Anlaufstelle für Bern und Umgebung gross genug. Die Kommission ist der Meinung, dass der Druck auf Thun auch bei einer nur vorübergehenden Erhöhung des Angebots wegfallen würde. Wichtig ist auch das verstärkte Vorgehen gegen den Drogenhandel im Gebiet Reitschule-Schützenmatte-Eisenbahnbrücke-Anlaufsstelle. Gerade ausserhalb der Reitschule wurde die Situation immer schlimmer. Das Gebiet auf Stadtboden braucht verstärkte Präsenz und auch dies verursacht zusätzliche Kosten. Aber auch die Reitschule nimmt ihre Verantwortung wahr, die Betreiber und Betreiberinnen haben Massnahmen ergriffen. Im Vortrag wurde das Gespräch vom 23. Februar 2007 erwähnt. Das Podium wurde seitens der Betreiber und Betreiberinnen der Reitschule auf später verschoben. Sie wollen abwarten, ob die geplanten Massnahmen auch umsetzbar und rentabel sind. Das Kostendach, dass die Kommission FSU mit der Securitas vereinbart hat, beläuft sich auf 157'161 Franken und ermöglicht die Präsenz eines Securitasmitarbeiters während den Öffnungszeiten der Anlaufsstelle und eines weiteren während den Stosszeiten ab 17.00 Uhr. Die Erfahrung zeigt, dass eine Zweierpräsenz der Securitas während den Öffnungszeiten nötig ist, was eine Erhöhung des Kostendachs von 8'600 Franken zur Folge hat. Bei der Reitschule sollen die Securitas-Berundungen weitergeführt werden, dadurch entstehen nicht budgetierte Kosten von 265'282 Franken. Total sind dies also nicht budgetierte Kosten von 273'882 Franken. Die FSU beantragt dem Stadtrat mit 9 Stimmen und 1 Enthaltung, den Anträgen zuzustimmen.

Fraktionserklärungen

Franziska Schnyder (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Wir unterstützen das Vier-Säulen-Modell der Drogenpolitik. Die Säulen heissen Prävention, Schadensminderung, Therapie und Repression. Das Drogenpolitikhaus fällt beim kleinsten Beben zusammen, wenn das Dach nur auf einer Säule steht und die andern keine tragende Funktion ausüben können. Aus diesem Grund wenden wir uns grundsätzlich gegen einen Ausbau der Repression. Es ist uns bewusst, dass die Nachfrage nach sauberen Fixerplätzen enorm gross ist. Die Anlaufstelle an der Hodlerstrasse wird nicht nur von Süchtigen aus der Region Bern, sondern auch aus dem Oberland und dem Emmental genutzt. Ich habe die Anlaufsstelle einmal zu den Öffnungszeiten und Betriebszeiten besucht und musste feststellen, dass sie aus allen Nähten platzt. Es gibt einen extremen Stress und Druck auf die Anlaufsstelle. Es muss etwas geändert werden. Mit dem Nachkredit, der hier beantragt wird, hätte man auch eine zweite Anlaufsstelle eröffnen können, das ist wohl unbestritten. Damit ist aber das Problem nicht wirklich gelöst. Es braucht eine Anlaufsstelle im Oberland, in Thun, und eine für die Region Emmental/Oberaargau in Burgdorf. Nur so kann der Druck auf die Anlaufsstelle an der Hodlerstrasse zurück genommen werden. Unsere Fraktion und auch andere Stadträte haben deshalb letztes Jahr einen Ausflug nach Thun gemacht. Dort haben wir mit Leuten aus dem Parlament der Stadt Thun gesprochen und versucht, Goodwill zu schaffen, damit auch in Thun eine Anlaufsstelle gemacht wird. Zusammen mit dem Kanton versucht nun die Stadt Thun, eine eigene Anlaufsstelle aufzubauen. Das ist das, was wir gerne wollen. Wir sehen den Nachkredit nicht

gerne, wohl aber die Notwendigkeit dieser Aufstockung. Da wir wirklich keine Repression unterstützen, werden wir uns der Stimme enthalten.

Beat Schori (SVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Grundsätzlich haben wir nichts gegen das Vorgesehene. Wir haben einfach ein Problem, wenn man von Globalbudget spricht. Ein Globalbudget hat man, wenn bei Mehrkosten in einem Gebiet dieses Budgets innerhalb der Direktion verschoben werden kann. Wenn man aber die Geschäfte anschaut, die hier teilweise vorliegen, mit Nachkrediten zum Globalbudget, habe ich das Gefühl, dass die Stadtverwaltung das System noch nicht begriffen hat. Jedes Mal kommt man gleich mit einem Nachkredit. Ich bin der Auffassung, dass dies irgendwo eingespart werden muss, wenn man in einem andern Bereich mehr ausgibt. Das ist aus meiner Sicht in dieser Direktion sicher machbar. Wenn man das Gesamtbudget anschaut, geht es um nicht sehr viel Geld. Dies ist ein Prozentsatz, der eigentlich machbar sein sollte und deshalb haben wir ja Globalbudgets. Ich würde Ihnen empfehlen, den Kredit innerhalb der Direktion umzuverteilen.

Giovanna Battagliero (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Die Schwierigkeit im Raum Drogenanlaufsstelle/Reitschule sind bekannt und leider immer noch aktuell. Die momentane Situation bei der Kontakt- und Anlaufsstelle an der Hodlerstrasse ist für alle Beteiligten sehr unbefriedigend. Für die Kontaktpersonen, aber auch für die Konsumierenden, und für diejenigen, die für einen geordneten Ablauf sorgen müssen. Die Anlaufsstelle ist zu klein für unsere Drogenabhängigen und noch die, die aus der Region kommen, vor allem aus dem Berner Oberland, aus der Region Thun. Das eingeführte Ticketsystem ist aus unserer Sicht nachvollziehbar, aber eigentlich absurd. Wir wissen alle, dass eine Anlaufsstelle in Thun überfällig ist. Es ist falsch, dass die Drogenabhängigen aus dem Oberland und aus Thun durch Repression und durch die nicht vorhandene Anlaufsstelle nach Bern gedrängt werden. Ich war beim Besuch in Thun auch dabei, es waren eigentlich sehr gute und konstruktive Gespräche und ich hoffe, dass sie nun auch in dieser Richtung weitergehen. Jede Region sollte für ihre Drogenabhängigen sorgen, das dezentrale System ist das Richtige. In diesem Zusammenhang möchte ich wieder einmal eine Selbstverständlichkeit betonen. Drogenabhängige gehören ebenfalls zu unserer Gesellschaft und entsprechend sollte gehandelt werden, auch in Thun. Die Standortfrage ist eine schwierige Frage. Wir verstehen die Probleme, die es gegeben hat, wir haben sie auch in Thun diskutiert. Aber es ist sehr wichtig, dass man transparent informiert und auch die Anwohner eines potenziellen Standortes in die Diskussionen mit einbezieht. Aber so einfach, wie es sich die JSVP in Thun machen will, ist es doch nicht. Sie machen einen Vergleich zum Fussball. Man könnte die Drogenabhängigen einfach weiterhin nach Bern lassen und vielleicht ein wenig etwas zahlen, im Bereich Fussball funktioniere dies ja auch. Dieser Vergleich hinkt vielleicht ein wenig. So unterstützt die SP/JUSO-Fraktion momentan die Strategie des Gemeinderats, die Anlaufsstelle in Bern nicht auszubauen, also auch keine neue zu eröffnen. Objektiv und rational gesehen ist es richtig, darauf zu beharren, aber vom menschlichen Standpunkt her betrachtet ist es schwierig. Zur Reitschule und Umgebung: Wir unterstützen die Zusammenarbeit der Reitschulbetreibenden und des Gemeinderats, die grundsätzlich auch gut funktioniert. Es ist sehr wichtig, dass nun bei der Reitschule die Eingangskontrolle eingeführt wurde. Leider war diese Massnahme nötig. Wir wissen auch, wie schwierig es ist, in der heterogenen Landschaft der Reitschule einen Konsens bezüglich solcher Massnahmen hinzukriegen. Wir rechnen dies auch hoch an. Für uns ist klar, dass wir nicht einfach sagen können, dass doch die Reitschule selber schauen soll. Die Reitschule trifft keine Schuld, dass sich die Situation in ihrer Umgebung betreffend Drogenabhängigen und Deal mit harten Drogen derart verschärft hat. Aus diesen Gründen unterstützen wir den Nachkredit für mehr Sicherheits-Bewachung und Berundungen. Wir unterstützen auch das verstärkte Vorgehen der Polizei gegen den Deal mit harten Drogen. Und doch sind dies repressive Massnahmen, die

eigentlich die wirklichen Probleme nicht lösen. Momentan sind diese Massnahmen notwendig, deshalb unterstützen wir den Nachkredit. Die wirklichen Probleme müssen aber anders gelöst werden, eine Anlaufsstelle in Thun ist dringend nötig. Das Durchsetzen und die Weiterentwicklung der geplanten Massnahmen in der Umgebung der Reitschule sind ebenso wichtig. Wir erwarten von der Polizei, dass sie die betreffenden Personen, die vor kurzer Zeit die Securitas angegriffen haben, ermitteln. Wir erwarten auch, dass die Polizei vor Ort präsent ist. Es darf nicht sein, dass die Pinto-Leute, die offenbar bedroht wurden, jetzt nach Sonnenuntergang nicht mehr vor Ort sind. Ihre Anwesenheit sollte eigentlich zur Entlastung der Situation beitragen. Wir erwarten aber auch von den Reitschulbetreibenden, dass sie die verantwortlichen Personen nicht decken. Keine politische, oder was auch immer diese Leute für eine Überzeugung haben, kann solche Taten rechtfertigen. Wir hoffen, dass die Securitas-Leute künftig ungehindert ihrer Arbeit nachgehen können, ansonsten wäre dieses Geld schlecht investiert. Wobei das meiste ohnehin bereits ausgegeben ist. In diesem Sinn unterstützen wir den Nachkredit.

Einzelvoten

Rolf Zbinden (PdA): Auch für die Drogenpolitik gilt, dass der Ruf nach Repression ertönt, wenn die Politik versagt. Eine Konsequenz davon liegt uns vor, nämlich einen Nachkredit. Eine noch schlimmere Konsequenz ist aber abzusehen, dass sich diese Logik nämlich zu einem teuflischen Kreis rundet. Dabei zeigt der Gemeinderat in seiner Darstellung der Ausgangssituation doch so viel Klarsicht. Ich zitiere „Mit der Schliessung des Restaurants Traube und dem rigorosen Vorgehen gegen Drogenabhängige in Thun ist die sichtbare Drogenszene in der Stadt Bern angewachsen.“ Damit sind doch Ansatzpunkte zu einer politischen Deblockierung und Entwicklung gegeben, würde man meinen. Weit gefehlt. Die Kapitulation vor der verantwortungslosen Drogenpolitik der Stadt Thun wird damit festgeschrieben. Wer hat das Debakel, den Bankrott von nachbarlicher Solidarität auszubaden? In der verqueren Logik des Gemeinderats in erster Linie die Drogenabhängigen, in allererster Linie die Drogenabhängigen aus Thun. Für sie bedeutet dies nämlich eine zusätzliche Diskriminierung mit einer offenen Drohung einer repressiven Rückführung. Wenn dieser Schachzug nicht menschliches Leid vergrössern würde, müsste man über einen solchen Schluss einfach lachen. Da meint man den Esel und drischt wild um sich – nur nicht in seinem Stall. Mit dieser eigenartigen Dialektik soll uns Geld für repressive Massnahmen abgeknöpft werden. Die zur Weiterentwicklung des Unterstützungsangebots für die Abhängigen doch so bitter benötigt würde. Aber damit würde Bern ja attraktiv für eine Menschengruppe, die, wie man in diesem Rat auch schon gehört hat, stört. Der Antrag des Gemeinderats ist diesem Punkt klar und eindeutig. Nein zu einer Politik, die sich an der Not der Betroffenen orientiert. Gemeint ist: Nein zu einer nachfrageorientierten Unterstützung. Diese Haltung, die politische Lösungsansätze auf die lange Bank schiebt und die repressiven Mittel aufstockt, weist die PdA Bern zurück. Ein solcher Nachkredit muss verweigert werden.

Daniele Jenni (GPB): Im Kleinen und zusammenhangslos betrachtet erscheinen solche Kredite, wie sie hier vorgeschlagen werden, immer vernünftig. Das hört aber sofort auf, wenn man die ganze Angelegenheit in einem weiteren Zusammenhang anschaut. Es wurde gesagt, dass man mit diesem Kredit eine zweite Anlaufsstelle eröffnen könnte. Wenn es nicht gemacht wird, dann deshalb, sagt der Gemeinderat, weil man Druck auf Thun ausüben will. Es gibt aber eine Studie, welche die Stiftung Contact in Auftrag gegeben hat. Man kann sie unter www.infodrog.infodrog.ch downloaden. Diese Studie zeigt, dass die Probleme der Anlaufsstelle in Bern nicht einfach von Thun gemacht sind, sondern eine zweite Anlaufsstelle in Bern unabhängig davon nötig wäre. Stattdessen setzt man mit diesem Nachkredit auf Repression.

Auf dem Buckel schwer Benachteiligter spielt sich eine Auseinandersetzung zwischen Bern und Thun ab. Man nimmt also quasi die Drogenabhängigen als Geiseln, um Thun zu zeigen, was man eigentlich machen müsste. Um zu zeigen, was die bürgerliche Mehrheit in Thun nicht machen will, selbst wenn sie die Mittel hat. Sie will nämlich keine Anlaufsstelle. Das ist eine Politik, der man sonst nicht folgt. Wenn wir uns zu Recht darüber beklagen, dass die Gemeinden in der Region Bern die Zentrumslasten nicht so abgelten, wie sie eigentlich sollten, dann richten wir ja auch keine Sperre ein, beispielsweise gegen die Bewohner Muris. Und man verwehrt den Bewohnern der Umgebung nicht den Zutritt zum Stadttheater, bis ihre Gemeinde die Zentrumslasten abgegolten haben. Das macht man aber gegenüber Thun. Und zwar, weil man es eben kann, weil es Leute betrifft, die sich nicht wehren können. Das ist unmoralisch. Warum will man mit Repression oder meint man müsse mit Repression zu reagieren? Man treibt diese Leute ja zur Anlaufsstelle und zur Reitschule. Weil man diejenigen, die an andern Orten diesen Leuten zu helfen versuchen, am liebsten aus dem Zentrum vertreiben würde. So wie jetzt der Gemeinderat auch nicht mehr will, dass die Gassenküche beim Bahnhof ist. Und in einem Jahr, wenn dann die schöne neue Welt in der Christoffelunterführung da ist, will er sie erst recht nicht mehr haben. Es ist ein Versuch, das Konsumparadies möglichst sauber zu erhalten und diese Leute zu vertreiben. Und diese Leute gehen dann zum Areal Reitschule und zur Anlaufsstelle, wo zusätzliche Securitas und Polizei eingesetzt werden. Das ist Ausdruck einer falschen und heuchlerischen Politik, welche die Probleme der Gesellschaft aus ihrem Zentrum wegschaffen will, damit man den Schein einer schönen neuen Konsumwelt aufrechterhalten kann. Dies ist die Politik eines Gemeinderats, der sich mehrheitlich rot-grün nennt. Das ist das eigentliche Problem, das hinter diesem Antrag steht. Aus diesem Grund reicht es nicht, dass man sich der Stimme enthält. Man muss diesem Kredit die Stimme verweigern. Es braucht eine andere Politik. Die Stadt muss sich gegenüber diesen Leuten, aber auch denjenigen, die sich für sie einsetzen, anders verhalten. Und zwar so, dass diese Leute nicht aus dem Zentrum unserer Gesellschaft vertrieben werden.

Dieter Beyeler (SD): Wenn man damals zugehört und gehandelt hätte, als wir den Vorstoss ‚Keine Entsorgung der Thuner Drogenabhängigen nach Bern‘ einreichten, wäre dieser Nachkredit jetzt überhaupt nicht nötig. Der Gemeinderat hat unsere Warnungen einfach in den Wind geschlagen. Man hat gesagt, dies gehe uns nichts an und es sei eine Kantonsangelegenheit. Dann hat man gesagt, es sei ein finanzieller Mehraufwand von über 600'000 Franken, und so mache man dann eben Druck auf die Stadt Thun. Wenn man die Drogenabhängigen in Bern versorgt, haben wir einen Mehraufwand, man muss auch sagen, wie es finanziell aussieht. Davon hat der Gemeinderat auch nichts wissen wollen. Das Geld hat überhaupt keine Rolle gespielt. Damals wollte man einfach die ganze Problematik nicht wahrhaben. Jetzt kommt die herrliche Quittung – der Gemeinderat will mehr Geld. Dies ist ein absolutes Verschulden des Gemeinderats, der nicht fähig war zu handeln.

Stephan Hügli-Schaad Direktor SUE: Ich danke für die vielen vernünftigen Voten, die wir gehört haben. Ich danke Margrith Beyeler-Graf, die das Geschäft vorgestellt hat. Ich danke auch Franziska Schnyder, die hier mit ihrer Fraktion über ihren Schatten gesprungen ist und zum Vier-Säulen-Prinzip grundsätzlich Ja sagt. Man kann vom Gemeinderat nicht erwarten, dass er das Drogenproblem der ganzen Welt löst. Wir versuchen, das Problem in der Stadt Bern zu lösen. Das Drogenproblem der Stadt Thun können wir aber nicht lösen. Wenn wir aber ein Paradies für Drogensüchtige machen, haben wir bald ein unlösbares Problem. Wenn wir eine zweite Anlaufsstelle machen, weil wir zu viele Drogenkonsumenten haben, ist das Problem auch nicht gelöst. Dann werden wir Zustände wie seinerzeit im Kocherpark haben. Dann würden einfach alle, die ihre eigenen Probleme nicht lösen wollen, speziell in der Westschweiz, ihre Drogensüchtigen nach Bern auslagern. Und dann verlangt man nach dem Lastenaus-

gleich. Am liebsten überkantonal und interregional und beschuldigt den Gemeinderat, dass er nicht einmal geschaut hat, dass man das Geld auch kriegt. Das ist eben der Kanton, der zuständig ist. Das Globalbudget ist da, um die globalen Aufgaben, die man vereinbart hat, in einem Leistungsvertrag zu regeln und hier zu entgelten. Selbstverständlich soll man auffangen, solange es möglich ist. Das versucht die Polizei auch. Wir sind hier aber generell schon seit einer Weile am Limit. Wenn man Aufgaben auslagern muss, wie es hier der Fall ist mit Securitas, dann benötigt man zusätzliche Mittel, die im Globalbudget nicht mehr aufgefangen werden können. Wenn man eben zusätzliche Aufgaben erledigen muss, dann muss man auch zusätzliche Mittel sprechen, was hier mit diesem Nachkredit auch geschehen soll. Wir wollen unsere Probleme lösen. Es ist klar, dass es nicht für alle Drogenkonsumenten nur lustig ist, wenn ihre Herkunftsgemeinden ihre Probleme nicht lösen. Ich danke für die Unterstützung.

Beschluss

Der Gemeinderatsantrag wird genehmigt (45 Ja, 5 Nein, 7 Enthaltungen).

17 Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Verkauf des ewb

Geschäftsnummer 06.000278 / 07/070

Verkauf von ewb ist Option, lese ich erstaunt in der Presse. Ich denke Nein, ewb darf nicht verkauft werden. Die Gewinnablieferung von ewb an die Stadtkasse von rund 20 Millionen Franken darf nicht vertan werden, auch dann nicht, wenn die Rendite allenfalls einmal kleiner werden sollte.

Ein Verkauf von ewb zur Schuldenzahlung ist absolut keine Lösung. In ein paar Jahren sind (wie die Erfahrung zeigt) wieder neue Schulden angehäuft, aber ewb ist nicht mehr im Besitz der Stadt Bern.

Ein allfälliger Käufer will so oder so Gewinne erzielen und Geld verdienen, das kann die Stadt auch. Es darf nicht sein, dass die Stadt die dauernde Einnahmequelle wegen einem einmaligen Verkaufspreis verlustig geht.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Glaubte der Gemeinderat wirklich, eine Stadtratsmehrheit werde einem ewb-Verkauf zustimmen?
2. Wenn Ja, wie will der Gemeinderat die alsdann fehlenden Millionenbeträge an ewb-Gewinnablieferungen kompensieren?
3. Wenn Nein, warum gibt der Gemeinderat ein offensichtlich teures Gutachten in Auftrag?
4. Warum hat der Gemeinderat nicht zuerst abgeklärt, ob im Stadtrat eine Mehrheit einem ewb-Verkauf unter welchen Bedingungen auch immer zustimmen würde?
5. Was kostet das Gutachten?

Bern, 19. Oktober 2006

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat prüft zurzeit die möglichen Auswirkungen der geplanten Strommarktliberalisierung auf ewb, um einen allfälligen Handlungsbedarf frühzeitig erkennen zu können. Ziel ist, durch geeignete Strategien den Unternehmenserfolg im liberalisierten Markt langfristig sicher zu stellen. Die Möglichkeit eines (Teil-)Verkaufs von ewb ist ebenfalls Gegenstand dieser Analysen.

Der Gemeinderat legt Wert darauf, dass in diesem für das Unternehmen und die Stadt zentralen Bereich einwandfreie Abklärungen für allfällige Entscheide getroffen werden. Die ver-

schiedenen Auswirkungen und Szenarien werden in einer breiten Auslegeordnung und umfassend geprüft.

Die in der Interpellation gestellten Fragen kann der Gemeinderat wie folgt beantworten:

Zu Frage 1: Der Gemeinderat hat Sorge zu tragen, dass eine sichere und wirtschaftliche Energieversorgung für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern nachhaltig gewährleistet ist. Er ist sich bewusst, dass allfällige Änderungen der Eigentumsverhältnisse an ewb gemäss Artikel 26 des Reglements Energie Wasser Bern (ewb-Reglement, ewr; SSSB 741.1) der Zustimmung des Stadtrats bedürfen. Die eingeleitete Überprüfung verfolgt jedoch nicht einseitig bloss eine Option, sondern will in einem breiten Ansatz die Auswirkungen aufzeigen und verschiedene Szenarien einbeziehen.

Zu Frage 2: Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es sich bei einem allfälligen (Teil-)Verkauf von ewb nicht um eine Finanzvorlage oder gar eigentliche Haushaltsverbesserungsmassnahme handelt, da die Versorgungssicherheit der Bevölkerung oberste Priorität hat. Anlass und Ziel eines allfälligen Anpassungsbedarfs der Eigentumsverhältnisse ist nicht die finanzielle Situation der Stadt, sondern die Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Energieversorgung, auch unter den geplanten neuen Rahmenbedingungen eines liberalisierten Strommarkts. Sollte es zu einem (Teil-)Verkauf von ewb kommen, so wird die Stadt dennoch erheblich entlastet, indem der altrechtliche Bilanzfehlbetrag abgebaut wird und damit Zinslasten eingespart werden könnten.

Gemäss Artikel 25 Absatz 5 ewr beschliesst der Gemeinderat auf Antrag des Verwaltungsrats über die Gewinnverwendung von ewb. Die Marktentwicklung hat es in den vergangenen Jahren erfreulicherweise zugelassen, vom ewb-Gewinn jährlich rund 30 Millionen Franken an die Stadt auszuschütten. Aufgrund der erwähnten Abklärungen prüft der Gemeinderat, welche Strategien auch in dieser Frage langfristig sowohl für das Unternehmen als auch für die Stadt erfolgsverprechend sind.

Zu Frage 3: Um die Arbeiten in der geforderten Zeit und Qualität durchführen zu können, hat der Gemeinderat das Wiener Beratungsbüro „kalny weilharter & partner, Management Consultants GmbH, Wien“ (in der Folge als kwp bezeichnet) beauftragt, ein Gutachten zu den Marktchancen und Entwicklungsmöglichkeiten von ewb zu erstellen. Das Büro kwp verfügt über die nötigen Fachkenntnisse und Erfahrungen im Bereich der Entwicklung von Energieversorgungsunternehmen. Nach dem Projektstart am 15. Februar 2006 lag im Sommer 2006 der vollständige Projektbericht vor. Am 29. August 2006 beschloss der Gemeinderat, die Abklärungen weiter zu vertiefen und verschiedene Szenarien detaillierter zu prüfen.

Zu Frage 4: Vgl. Antwort zu Frage 1.

Zu Frage 5: Im Jahr 2006 betragen die Kosten für die Leistungen der kwp insgesamt Fr. 524 775.00. Da diese im Produktgruppenbudget 2006 der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie (Direktionsstabsdienste, Produktgruppe 200100) nicht budgetiert sind, hat der Gemeinderat beim Stadtrat einen Nachkredit beantragt. Die Orientierung der Budget- und Aufsichtskommission über den Nachkredit erfolgte am 12. Februar 2007.

Die Leistungen im Jahr 2007 werden nach Aufwand verrechnet und sind noch nicht bekannt. Im Produktgruppenbudget 2007 der Direktionsstabsdienste (Dienststelle Nr. 200) sind für Honorare/Entschädigungen für Dienstleistungen Dritter Fr. 60 000.00 budgetiert. Es wird sich weisen, ob dieser Betrag zusammen mit den Projektarbeiten Dritter für Police Bern ausreichen wird, oder ob zur gegebenen Zeit eine Erhöhung des Globalbudgets 2007 des Direktionsstabsdiensts (Dienststelle Nr. 200) durch einen Nachkredit zu beantragen ist.

Bern, 14. Februar 2007

- Auf Antrag des Interpellanten gewährt der Rat Diskussion. -

Interpellant *Ernst Stauffer* (ARP): Wenn Sie annehmen, ich sei mit der gemeinderätlichen Antwort **nicht zufrieden**, dann liegen Sie richtig. Bevor man mehr als eine halbe Million Franken für ein Gutachten ausgibt, sollte man abklären, ob ein Verkauf oder ein Teilverkauf überhaupt eine Mehrheit findet. Der Gemeinderat rechnet offenbar damit. Schon bei der gemeinderätlichen Antwort auf die Motion Hügli, die am 10. Januar 2007 verschoben wurde, habe ich gemerkt, dass der Gemeinderat nicht locker lässt. Jetzt schon gar nicht, wenn der ehemalige Fraktionschef der FDP, Stephan Hügli-Schaad, Gemeinderat ist. Mindestens versucht er einem Teilverkauf nach dem System Salamtaktik. Ich hoffe, dass Gemeinderat Stephan Hügli-Schaad sich treu bleibt und seine Meinung nicht immer mehr ändert. Wenn der Gemeinderat eine sichere und wirtschaftliche Energieversorgung für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt gewährleisten will, kommt ein Verkauf, oder Teilverkauf nicht in Frage. Jeder Käufer will Geld verdienen, aber das kann die Stadt auch. Es braucht keine anderen Szenarien, keine Gutachten und auch keine Analyse. Zu Frage 2 schreibt der Gemeinderat: Ein allfälliger Verkauf, oder Teilverkauf sei keine Haushaltsverbesserungsmassnahme, denn die Versorgungssicherheit der Bevölkerung habe oberste Priorität. Dieser Meinung bin ich auch. Aber gleichzeitig schreibt er, dass die Stadt erheblich entlastet wird, indem der angebliche Finanzfehlbetrag abgebaut und Zinsen eingespart werden. Das lasse ich nicht gelten. So sicher wie das Aarewasser fliesst, so sicher ist dieses Geld auch schon bald wieder weg. Sonst ist dann die schüchterne Frage erlaubt, wo das Geld ist, das die Stadt beim Aufteilen des alten Bern erhalten hat? Damals erhielt die Burgergemeinde Wald, Land und Liegenschaften zugeteilt, die Stadt erhielt Geld in gleichem Wert. Also sehr viel Geld. Das Geld ist längstens fort, aber wir haben Schulden. Ob 30 Millionen oder auch weniger in die Stadtkasse kommen pro Jahr, jedenfalls ist es mehr als ein Steuerzehntel. Eines ist sicher, bei einem Verkauf kommt nachher nichts mehr in die Stadtkasse. Dann ist Schluss mit der Gewinnablieferung, und zu sagen haben wir auch nichts mehr. Den Arbeitnehmern geht es normalerweise nicht besser bei der Privatisierung. Zu Frage 3: Gibt es in der Schweiz kein Beratungsbüro? Musste man wirklich ein ausländisches Büro beauftragen, welches unsere Verhältnisse gar nicht kennt? Zu Frage 5: Ich habe ein ungutes Gefühl, wenn man für ein Gutachten mehr als eine halbe Million Franken ausgibt. Möglicherweise wird der Betrag auch noch erhöht. Im Stadtrat wird gerade bei Nachtragskrediten über kleinere Beträge diskutiert. Ich möchte festhalten, dass ich den Nachtragskrediten immer zugestimmt habe. Sonst wird nämlich grosszügiger budgetiert. Die ARP ist gegen den Verkauf, auch gegen einen Teilverkauf. Deshalb bin ich mit der Antwort nicht zufrieden.

Fraktionserklärungen

Conradin Konzetti (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Es könnte ja sein, dass der Stadtrat schlussendlich einem Verkauf oder Teilverkauf von ewb zustimmt, oder nicht oder teilweise zustimmt, das wissen wir jetzt noch nicht. Deshalb ist es aus unserer Sicht richtig, dass der Gemeinderat ein Gutachten in Auftrag gegeben hat. Das Gutachten ist teuer. 524'775 Franken ist viel Geld, ob sich dies dann wirklich gelohnt hat, kann man erst beurteilen, wenn das Gutachten vorliegt und man daraus Folgerungen ziehen kann. Inhaltlich werden wir dies ja auch demnächst diskutieren. Wir haben unsere Meinung noch nicht festgelegt. Der Gemeinderat hat einen Nachkredit angekündigt. Uns würde interessieren, wo, wann und wie der Nachkredit oder die Überschreitungssumme der Kompetenzgrenze des Gemeinderats verbucht wird.

Natalie Imboden (GB) für die GB/JA!-Fraktion: ewb ist eine zentrale Stütze für die Energiepolitik dieser Stadt. Sie ist wichtig, als eine der grossen Anstalten. Für uns stellt sich hier vor allem die Frage der Energieversorgung. Es geht ja nicht nur um Energie, sondern auch um

Wasser. Wie werden diese grundlegenden Güter der Stadt Bern garantiert? ewb war bisher ein starker Player. Wir haben ein Interesse daran, dass ewb weiterhin ein starker Player bleibt und auch die Zukunft garantiert ist. Es geht aber auch um finanzielle Fragen, in diesem Sinne sind wir mit dem Gemeinderat insofern einverstanden, dass er eine Analyse macht. Auch ewb bewegt sich in einen veränderten Strommarkt, es ist wichtig, dass man eine neue Grundlage hat und daraus Schlüsse ziehen kann. Wir sind insofern einverstanden, als dass man mehr Informationen hat, wir denken auch, dass man hier Fachwissen beiziehen musste. Dies war wahrscheinlich intern bisher nicht verfügbar. Deshalb ist eine Studie vielleicht der richtige Weg. Aber wir können dies erst beurteilen, wenn wir Inhalte sehen. Erst dann können wir auch darüber entscheiden, ob die teure Studie auch eine gute Investition war. Das Geld muss man am Nutzen messen und an der Erkenntnis, die diese Studie mit sich bringt. Daher ist mit diesem Betrag die Messlatte hoch angesetzt. Die Erwartungen an diese Studie sind sehr hoch. Wir erwarten vom Gemeinderat präzise Analysen und klare Schlussfolgerungen. Aus unserer Sicht ist es richtig, dass der Gemeinderat die Veräusserung von ewb von der Frage der Haushaltssanierung trennt. Es wäre nicht richtig, in einer laufenden Budgetsanierung eine Frage dieser Tragweite noch schnell zu lösen. Diese Prozesse muss man trennen. Zum Inhalt: Damals haben wir uns gegen eine Auslagerung von ewb gestellt. In anderen Städten, beispielsweise in Zürich, wurden diese Anlagen nicht ausgelagert. Die Bevölkerung hat in einer Abstimmung dagegen gestimmt. Heute funktioniert dieser Betrieb immer noch innerhalb der Stadtverwaltung. Das ist also möglich. So kann man auch gute Energiepolitik machen. Die Energiepolitik ist aus grüner Sicht eine zentrale Frage, die wir nicht aus der Hand geben wollen. Bei einem Verkauf oder Teilverkauf stellen sich diesbezüglich viele Fragen. Auch aus der Sicht der Arbeitnehmer gibt es kaum Beispiele, wo die Privatisierung zu Verbesserungen geführt hat. Fazit: Die Studie ist grundsätzlich richtig. Es ist wichtig, dass man Analysen macht. Wir haben hohe Erwartungen an die Resultate, die inhaltliche Beurteilung werden wir noch vornehmen. Wir können bereits jetzt sagen, dass wir weiterhin grosse Vorbehalte bezüglich einer Privatisierung haben. Die Diskussion muss aber auf sachlicher Basis geführt werden, und wir hoffen, dass der Gemeinderat dies auch ernst nimmt. Wenn er dann den Bericht vorlegt, soll er auch Informationen vermitteln, die als Diskussionsgrundlage dienen. Noch eine Frage: Es steht in der Antwort, dass die Studie bereits im Sommer 2006 in einer ersten Version vorlag und nun noch weitere Abklärungen gemacht werden. Jetzt ist schon bald Sommer 2007. Wir hätten gerne gewusst, in welchem Zeitrahmen dies weitergeht. Wann nimmt der Gemeinderat die Studie abschliessend zur Kenntnis? Und wann können wir Einsicht haben? Wenn wir schon einen solchen Betrag genehmigen müssen, dann wollen wir auch wissen, wann wir diese Inhalte einsehbar sind. Damit die Diskussion wirklich stattfinden kann.

Ruedi Keller (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Der Vizedirektor des Bundesamtes für Energie sieht durchaus eine gute Zukunft für die städtischen Energiewerke. Speziell auch dann, wenn sie so innovativ und ökologisch sind wie ewb. Das neue Stromversorgungsgesetz und die Revision des Energiegesetzes werden die Abgeltungen des ökologisch erzeugten Stroms markant verbessern. Die Marktchancen für die integrierten Stadtwerke sind intakt und können kaum angezweifelt werden. Ihre Stärke liegt nämlich in ihrer Fähigkeit, umfassende Energie wie Wasser, Entsorgung und Wärmedienstleistung kostengünstig und sehr kundenfreundlich anzubieten. Die Ungewissheit liegt vor allem darin, dass niemand weiss, auch die besten Expertinnen nicht, was passiert, wenn die aktuell gültigen Lieferverträge beim Strom auslaufen und erneuert werden müssen. Expertinnenmeinungen sind nie neutral, sondern tendenziös. Je nach dem, ob sie das Gefühl haben, nur grosse Unternehmen können auf Dauer überleben, oder ob sie auch kleinen und mittleren Unternehmen zugestehen, gute Überlebenschancen haben. Dieselben Expertinnen, die vor allem grosse Unternehmen beraten, unter anderem auch die BKW, können nicht sehr objektiv sein, was ein Unternehmen wie ewb betrifft.

Die BKW ist ein Unternehmen mit scheinbar extremem Wachstumskurs, man könnte auch von Haifischkurs sprechen, das immer mehr kleine und mittlere Unternehmen zu schlucken versucht. Aus diesem Grund ist uns unverständlich weshalb der Gemeinderat ein Büro wie „kalny weilharter & partner, Management Consultants GmbH, Wien“ mit diesen Abklärungen beauftrag hat. Und zu welchem Preis: Eine halbe Million allein für die Abklärung im Jahre 2006. Gut unterrichtete Expertenkreise gehen davon aus, dass insgesamt 800'000 Franken ausgegeben werden müssen, bis alles fertig ist. Aus unserer Sicht kann kein Expertengutachten so viel wert sein. Diese Summe ist jenseits von Gut und Böse. Eigentlich stellt sich hier nur noch eine Frage: Weshalb hat der Gemeinderat nicht auch das Expertenwissen von ewb angefragt? Weshalb hat er nicht die Leute, die das grösste Interesse an ihrem Überleben haben, miteinbezogen und ihnen den Auftrag erteilt, ihre Markt- und Zukunftschancen abzuklären? Hat der Gemeinderat etwas zu verstecken? Versucht er, sich einseitig Argumente für ein Verkauf oder Teilverkauf zu holen? Ist dies der Anfang eines Gefälligkeitsgutachtens? Aus unserer Sicht ist dieses Vorgehen höchst fragwürdig. Die Unternehmensleitung konnte im Februar 2007, nachdem dieses Projekt bereits sieben Monaten lief, endlich Stellung nehmen. Es ist äusserst ungewöhnlich, dass man beim Erstellen eines Gutachtens nicht mit dem Unternehmen selbst spricht. Man versucht normalerweise, die Fakten auch aus Sicht des Unternehmens auszuarbeiten. Bisher wurde kein einziges Wort gesprochen, weder mit den Vertretern des Personals noch mit den Sozialpartnern. Sie mussten bisher immer alles aus den Medien erfahren. Wir finden dieses Vorgehen gegenüber dem Personal unverantwortlich, unpolitisch und menschlich ungeschickt. Es erinnert an das Vorgehen in Thun. Müssen eigentlich Exekutivpolitikerinnen und Exekutivpolitiker immer die gleichen Fehler in den gleichen Bereichen machen? Reicht es nicht, wenn an einem Ort eine Schlappe eingefangen wird? Müssen am andern Orten die gleichen Fehler gemacht werden? Vielleicht sollte man endlich einsehen, dass die Bevölkerung sichere und kostengünstige Energie, Wasser und Wärme will. Alles was den Eindruck erweckt, nicht mehr gewährleistet zu werden, wird abgelehnt. Aus dieser Sicht muss man sagen, dass auch eine halbe Million Franken zuviel und nicht zu rechtfertigen ist. Wenn man dann noch versucht, dem Unternehmen selbst die Kosten aufzuerlegen und dessen Kundinnen und Kunden, dann ist man jenseits von Gut und Böse. Der Gemeinderat muss sich genau überlegen, ob das Gutachten je so viel wert sein konnte. Er muss sich auch genau überlegen, wie hoch ein allfälliger Nachkredit ist. Wir werden einem Nachkredit sicher nicht zustimmen, wenn wir den Inhalt des Gutachtens immer noch nicht kennen.

Einzelvotum

Reto Nause (CVP): Die Kosten des Gutachtens sind schlicht skandalös. Es ist nicht das erste Unternehmen dieses Landes, das privatisiert oder teilprivatisiert werden soll. Die Grundfragen, die sich bei einem solchen Prozess stellen, sind immer wieder die Gleichen. Klar ist, dass die Wasserversorgung durch ewb nie privatisiert werden kann, denn dies ist eine Kernaufgabe der öffentlichen Hand. Diese muss bei der Stadt bleiben. Ich gebe dem Gemeinderat einen Tipp: Gehen Sie zu Herrn Merz, er hat bestimmt noch ein Swisscom-Dossier auf dem Tisch. Dort wurden diese Grundfragen auch abgehandelt und eine halbe Million in den Sand gesetzt.

Stephan Hügli-Schaad Direktor SUE: Sie erwarten einige Antworten. Jetzt ist jedoch nicht der Moment, um sie zu beantworten. Diese Angelegenheit muss gut überlegt werden. Soll man zuerst überlegen, was die Frage sein könnte, oder soll man zuerst fragen, was man will? Es geht nicht darum, ob man verkaufen will oder nicht. Damals ging es in meiner Motion darum, eine Eigentümerstrategie zu definieren. Eine Eigentümerstrategie kann alles bedeuten vom heutigen Zustand bis zum Totalverkauf. Man darf sich nicht einschränken, der Gemeinderat

will die beste Lösung erarbeiten. Diese wird dann dem Stadtrat und allenfalls dem Volk vorgelegt. Das Gutachten kostet so viel, weil der Gemeinderat sich auch längerfristig Gedanken macht. Es sollen mindestens die gleichen Erträge wie bisher erzielt werden. Sonst bringt die Übung nichts, das ist auch dem Gemeinderat bekannt. Die ganze Marktanalyse eines Milliardenunternehmens in einem sich ändernden Markt müssen Experten machen. Hier braucht es Leute mit grossen Fach- und Sachkenntnissen, wie es in diesem Fall die „kalny weilharter & partner, Management Consultans GmbH, Wien“ sind. Sie sind in ganz Europa tätig, bei vielen Liberalisierungen im Strommarkt. In der Schweiz haben wir einen Vorteil: Wir können auf Erfahrungen, die man bei anderen bereits liberalisierten Märkten gemacht hat, oder bei denjenigen, gerade liberalisiert werden, zurückgreifen. Das war auch ein Anliegen des Gemeinderats, zu wissen wohin solche Wege führen können. Was beispielsweise mit anderen Stadtwerken geschehen ist. Hier hat die „kalny weilharter & partner, Management Consultans GmbH, Wien“ (kwp) viel Erfahrung. Herr Weilharter hat für zahlreiche schweizerische Stromunternehmen Untersuchungen gemacht. Er kennt sowohl den schweizerischen, als auch den europäischen Strommarkt bestens. Wir können hier von Erfahrungswissen profitieren, wie es sonst niemand hätte. Geben Sie dem Gemeinderat die nötige Zeit. Es dauert länger, als wir gedacht haben, da die Angelegenheit immer komplexer wird. Man will alle Eventualitäten abklären und verschiedene Varianten umfassend prüfen. Ich weiss nicht, woher Ruedi Keller wissen will, dass ewb nicht gefragt wurde. Vielleicht wollen wir früher oder später auch ewb befragen, vielleicht haben wir auch schon gefragt. Sie können davon ausgehen, dass wir nicht mit einer unüberlegten Lösung kommen, sondern mit einer wohl überlegten, die im Parlament und beim Volk eine Mehrheit finden wird. Wir wollen nicht die gleichen Fehler machen, die man in Thun gemacht hat. Wir wollen das Projekt gut überdenken und alle Beteiligten mit einbeziehen. Es ist nicht die Rede davon, dass man am Wassermarkt etwas ändern will. Das Problem könnte man auch später lösen. In Europa wird das Wasser beispielsweise von der Agrola vertrieben, die etwa vierzig Prozent des Wassermarkts beherrscht. Die Folge davon ist, wie übrigens auch bei der Swisscom, dass die Leistung weniger kostet und die Versorgung besser ist, als wenn dies ein Staatsunternehmen verwaltet. Der Wasserverbund und die Wasserversorgung Bern ist in diesen Analysen kein Thema.

Der Interpellant ist mit der Antwort **nicht zufrieden**.

18 Motion Erich J. Hess (JSVP): Abbau der Überstunden bei der Stadtpolizei

Geschäftsnummer 06.000243 / 07/060

Bei der Stadtpolizei haben sich bekanntlich aus zahlreichen Gründen in den letzten Jahren enorm viele Überstunden angesammelt. Nachdem es immer klarer wird, dass die Einheitspolizei Police Bern im Jahre 2008 umgesetzt wird, ist es an der Zeit, jetzt einen klaren und verbindlichen Abbauplan dieser Überstunden anzuordnen. Nur so können wir seitens der Stadt Bern verhindern, dass beim Übertritt der Stadtpolizei zu Police Bern die damaligen Überstundensaldi durch den Kanton Bern der Stadt Bern teuer in Rechnung gestellt werden.

Aus diesen Gründen fordere ich den Gemeinderat der Stadt Bern auf, die entsprechenden Überstunden bis zum Übergang von Police Bern auf Null abzubauen.

Ausgenommen davon sind die angefallenen Überstunden im Bereich der Justizpolizei, welche vom Kanton zu übernehmen sind.

Bern, 7. September 2006

Antwort des Gemeinderats

Die Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu.

Die Stadtpolizei hat bereits im Jahr 2005 begonnen, Überzeitguthaben vermehrt durch Kompensation abzubauen. Ende des Jahres 2005 betrug der Abbau über 51 000.00 Stunden. Im Jahr 2006 konnten die Anstrengungen zum Abbau von Überzeitguthaben noch gesteigert werden (Abbau von über 75 000.00 Stunden). Die Stadtpolizei hat dabei mit Mitarbeitenden, die über hohe Zeitguthaben verfügen, verbindliche Abbaupläne vereinbart. Die Stadtpolizei führt diese Politik des Abbaus auch im Jahr 2007 weiter. Allerdings ist durch die grosse Fremdbestimmung der polizeilichen Tätigkeit kaum wahrscheinlich, dass die Stadtpolizei Ende des Jahres über keine Überzeitguthaben mehr verfügen wird. Dies wäre nur möglich, wenn die Anzahl der Patrouillen und der 24 Stunden-Betrieb stark eingeschränkt würden. Die Folgen eines solchen Abbaus wären jedoch für die Sicherheit in der Stadt Bern unabsehbar. Der Gemeinderat ist nicht gewillt, für die Überzeitkompensation Abstriche bei der Sicherheit der Bevölkerung hinzunehmen.

Sofern noch Guthaben Ende des Jahres vorhanden sind, werden diese – infolge des Aus- bzw. Übertritts der Mitarbeitenden von der Stadt- zur Kantonpolizei – von der Stadt ausbezahlt werden müssen. Für diesen Fall hat die Stadtpolizei im Budget 2007 bereits Geld zurückgestellt. Sollte das Überzeitguthaben diese Rückstellungen übersteigen, wird ein Gesuch für einen Nachkredit eingereicht werden müssen.

Antrag

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

Bern, 14. März 2007

Motionär *Erich J. Hess* (JSVP): Wahrscheinlich wurden Bemühungen unternommen, um die Überstunden bei der Polizei abzubauen. Aber wahrscheinlich noch zu wenig, sonst wären nicht so viele Überstunden übrig geblieben. Es war klug vom Gemeinderat, sie in das Budget Entschädigungen zu nehmen. Man könne ja auch Nachkredite gewähren, wenn es nicht ganz reicht. Ich glaube, dass es nicht so schwierig auszurechnen ist, wie viele Einsatzstunden die Polizei im Jahr hat. Man hat ja Erfahrungswerte. 2007 wird nicht viel geschehen, die Euro 2008 findet ja erst 2008 statt. Es gibt also nichts Unvorhersehbares. Der Gemeinderat hat es sich einfach gemacht. Ich bin überzeugt, dass man Überstunden abbauen kann, ohne dass die Bevölkerung Sicherheitseinbussen hat. Wenn ich manchmal sehe, was die Polizei alles für bürokratischen Mist erledigen muss, frage ich mich, ob dies wirklich notwendig ist. Könnte man diese Arbeit nicht an günstigere Leute abgeben? Man könnte vielleicht eine Sekretärin mehr anstellen, damit die Polizei entlastet wird und sich den wichtigen Aufgaben widmen kann. Es sind auch andere kreativen Lösungen gefragt. **Ich wandle die Motion in ein Postulat um.**

Beschluss

Das Postulat wird abgelehnt (21 Ja, 28 Nein, 8 Enthaltungen).

19 Postulat Fraktion GFL/EVP (Ueli Stückelberger, GFL): Umsetzungbericht zu „Police Bern“

Geschäftsnummer 06/000246 / 07/064

Die Vorlage Police Bern, die der Regierungsrat am 24. Mai 2006 z.H. des Grossen Rates verabschiedet hat, führt dazu, dass (vermutlich per 1. Januar 2008) die Stadtpolizei Bern mit der Kantonspolizei Bern zusammengeführt wird. Mit dieser Vorlage werden gewisse Schnittstellen zwischen der Stadt- und Kantonspolizei aufgehoben, es entstehen jedoch auch neue Schnittstellen zwischen den Gemeinwesen Stadt und Kanton. Obwohl der Stadt grosse Kompetenzen verbleiben, führt die Vorlage ganz sicher innerhalb der Stadt Bern zu einer Veränderung gewisser Zuständigkeiten. Die Unterzeichnenden erachten es als wichtig, dass mit einem Bericht rechtzeitig vor der Inkraftsetzung der Gesetzesrevision aufgezeigt wird, wie die Vorlage konkret in der Stadt Bern umgesetzt werden soll. Konkret ist namentlich darzulegen, wer stadintern für was zuständig bzw. verantwortlich ist und was für Handlungsspielräume bei den einzelnen politischen Behörden (Stimmberechtigte, Stadtrat und Gemeinderat) verbleiben. Der Bericht sollte möglichst bald vorliegen.

Aus diesen Gründen verlangen die Unterzeichnenden, dass der Gemeinderat dem Stadtrat einen Bericht vorlegt, in dem folgende Fragen umfassend beantwortet werden:

1. Wer schliesst seitens der Stadt Bern den Ressourcenvertrag mit der Polizei- und Militärdirektion ab?
2. Wird der Stadtrat (bzw. seine vorberatende Kommission) bei der Erarbeitung des Ressourcenvertrages angehört bzw. wie kann er mitwirken/mitentscheiden?
3. Welche Mitwirkungsmöglichkeiten des Stadtrates sind für die jeweiligen Jahresplanungen vorgesehen? Wie wirkt sich die Vorlage auf den städtischen Budgetierungsprozess aus?
4. Führt Police Bern zu einer Änderung des Kundgebungsreglements bzw. wer wird stadintern für die Kundgebungen zuständig sein?,
5. Wer wird für die Kantonspolizei Ansprechperson von Kundgebungen sein?
6. Wie wird der Gemeinderat den Stadtrat (bzw. die BAK) betreffend allfällige Aufarbeitung von konkreten Polizeieinsätzen einbeziehen?
7. Wird es eine Gemeinderats-Delegation „Sicherheit“ geben?
8. Wie wirkt sich Police Bern auf die Organisation der fünf Direktionen aus?

Bern, 7. September 2006

Antwort des Gemeinderats

Die Fusion von Stadtpolizei und Kantonspolizei stand von Anfang an unter ausserordentlichem Zeitdruck, da der Kanton ursprünglich beabsichtigte, die Zusammenlegung bereits auf den 1. Januar 2006 zu vollziehen. Aufgrund der notwendigen Gesetzgebungsarbeiten und der Analyse der operativen Auswirkungen der Zusammenlegung musste der Termin jedoch auf 1. Januar 2008 verschoben werden. Trotz dieser Verschiebung begannen die Verhandlungen mit dem Kanton zum Ressourcenvertrag bereits im September 2006, zu einem Zeitpunkt, als die Gesetzesvorlage zu Police Bern vom Grossen Rat noch nicht verabschiedet worden war. Grund für den frühen Beginn der Verhandlungen war der Umstand, dass die Stadtpolizei als erstes Korps im Rahmen eines Pilotprojekts überführt werden soll. Zudem müssen die Stimmberechtigten der Stadt über die mit dem Ressourcenvertrag verbundenen Ausgaben noch vor der geplanten Einführung von Police Bern (am 1. Januar 2008) abstimmen. Am 17. Januar 2007 wurden die Verhandlungen mit der Genehmigung des Ressourcenvertrags durch die Regierungen von Stadt und Kanton abgeschlossen.

Zu Frage 1: Zuständig für den Abschluss des Ressourcenvertrags ist der Gemeinderat, für die damit verbundene Ausgabe sind es die Stimmberechtigten.

Zu Frage 2: Der Einbezug des Stadtrats oder einer stadträtlichen Kommission in Geschäfte, für die der Gemeinderat zuständig ist, sieht die Gemeindeordnung (GO; SSSB 101.1) nicht vor. Der Stadtrat und seine Kommissionen machen ihren Einfluss bei der Beratung der Abstimmungsvorlage über den nötigen Kredit geltend.

Zu Frage 3: In der Jahresplanung legt die Stadt die Ziele, Steuerungsvorgaben und Kennzahlen für die Aufgaben der Kantonspolizei fest. Die Vorgaben beschränken sich auf die Sicherheits- und Verkehrspolizei. Im Bereich der Gerichtspolizei ist keine Steuerung mehr möglich, da es sich um eine kantonale Aufgabe handelt. Die Jahresplanung ist abgestimmt auf den Budgetprozess der Stadt Bern. Der Stadtrat wird wie bisher bei der Stadtpolizei anlässlich der Beratung des Budgets die vom Gemeinderat in der Jahresplanung vorgesehenen Steuerungsvorgaben und die damit verbundene Ausgabe beurteilen und gegebenenfalls anpassen können. Sofern damit nicht erhebliche Änderungen in der Ressourcenplanung der Einheitspolizei verbunden sind (beträchtliche Personalaufstockungen oder -verlagerungen), werden die Anpassungen jeweils im nächsten Jahr für die Einheitspolizei verbindlich.

Zu Frage 4: Eine Änderung des Erlasses ist nicht nötig. In Zukunft wird das Polizeiinspektorat nach Rücksprache und Beratung mit der Kantonspolizei Bewilligungen für Kundgebungen in der Stadt Bern erteilen. Für die Sicherheit wird die Kantonspolizei zuständig sein, die ihre Vorgaben vom Gemeinderat erhält.

Zu Frage 5: Im Ressourcenvertrag ist vorgesehen, dass der Chef der Regionalpolizei Bern zusammen mit dem zuständigen Mitglied des Gemeinderats einen Koordinationsausschuss für Fragen der Umsetzung des Ressourcenvertrags bildet. Fragen strategischer Art werden in diesem Gremium behandelt werden. Dazu gehören auch die Vorgaben der Stadt im Zusammenhang mit Kundgebungen. Falls während der Durchführung einer Kundgebung aufgrund veränderter Umstände ein neuerlicher strategischer Entscheid erforderlich sein sollte, wird die Kantonspolizei mit dem zuständigen Gemeinderatsmitglied unverzüglich Rücksprache nehmen. Dieses Vorgehen entspricht der heutigen Praxis, die sich bewährt hat.

Zu Frage 6: Gemäss dem neuen Artikel 12f. Absatz 6 Polizeigesetz (verabschiedet durch den Grossen Rat am 28. November 2006) „erteilen die verantwortlichen Personen der Kantonspolizei dem Gemeinderat sowie den Gemeindegemeinschaften mündlich und schriftlich die notwendigen Auskünfte“, wenn eine Gemeinde den Ablauf eines konkreten Polizeieinsatzes untersuchen will. Die zuständigen Kommissionen des Stadtrats verfügen somit von Gesetzes wegen die Befugnis, direkt bei der Kantonspolizei die erforderlichen Auskünfte zur Aufarbeitung eines Polizeieinsatzes einzuholen und müssen sich nicht über den Gemeinderat an die Kantonspolizei wenden.

Zu Frage 7: Eine gemeinderätliche Sicherheitsdelegation ist nicht vorgesehen. Der auf fünf Mitglieder verkleinerte Gemeinderat bildet nur noch im Ausnahmefall Delegationen und zieht es vor, Geschäfte im Plenum zu behandeln oder vor einem allfälligen Präsidialentscheid alle Mitglieder des Gemeinderats zu kontaktieren.

Zu Frage 8: Durch den Verlust der Stadtpolizei entsteht ein Ungleichgewicht in den Direktionen bezüglich politischem Gewicht, Führungsverantwortung und Arbeitslast. Der Gemeinderat hat deshalb beschlossen, eine Verwaltungsreform durchzuführen. Er beabsichtigt, die Reform gleichzeitig mit der Einführung von Police Bern auf den 1. Januar 2008 umzusetzen. Die entsprechenden Planungsarbeiten wurden aufgenommen. Entscheide über die künftige Zusammensetzung der Direktionen wurden noch nicht getroffen und stehen auch nicht unmittelbar bevor. Der Gemeinderat wird den Stadtrat in geeigneter Form über die Verwaltungsreform 07 orientieren.

Antrag

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

Bern, 14. März 2007

Beschluss

Das Postulat ist unbestritten und wird überwiesen. Die Antwort gilt als Prüfungsbericht.

20 Postulat Fraktion GB/JA! (Karin Gasser/Franziska Schnyder, GB): Wegweisungen: Wie viel kosten sie die öffentlichen Hand?

Geschäftsnummer 06.000176 / 07/040

Seit Jahren werden in der Stadt Bern jährlich ca. 400-800 Wegweisungen gemäss Artikel 29 Bst. b des Polizeigesetzes verfügt und ca. 1000-1500 Strafanzeigen wegen Verstosses gegen die Verfügungen eingereicht. Viele der weggewiesenen Personen halten sich nicht an die Verfügungen, weil ihnen alternative Aufenthaltsmöglichkeiten fehlen bzw. weil sie sich eben an den entsprechenden Orten mit der ihnen bekannten Gruppe von Menschen aufhalten wollen. Diese Menschen werden zuerst gebüsst, im Wiederholungsfall erhalten sie kurze Freiheitsstrafen. Die Wegweisungspraxis ist eine Sisyphus-Politik, die keinerlei nachhaltige Wirkung erzielt.

Die Öffentlichkeit hat ein Recht darauf zu erfahren, wie viel die umstrittene Wegweisungspraxis die öffentliche Hand kostet. Bei der Beratung des Jahresberichts 2001 hat die Fraktion GB/JA! den Gemeinderat gebeten, die Kostenfolge pro Wegweisungsverfügung anzugeben. Die Antwort lautete damals, dass pro Fall mit 20 Minuten gerechnet werden muss, was bei einem Stundenansatz von 120 Franken 40 Franken ergibt. Die Kostenfolgen für die Strafanzeigen wurden nicht ausgeführt. Für eine umfassende Betrachtung der Kosten der Wegweisungspraxis müssten ausserdem die Kosten des Strafverfahrens und -vollzugs miteinbezogen werden.

In der Interpellation vom 26. Januar 2006 (Fraktion GB/JA!: Sisyphus-Wegweisungen: Wie viel kosten sie die Stadt?) wurde der Gemeinderat gebeten, einige statistische Angaben zu den Verfügungen und zu den Kostenfolgen zu machen. Leider hat der Gemeinderat die gestellten Fragen nur ungenügend beantwortet.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb erneut auf, eine möglichst genaue Schätzung der Kostenfolgen der Wegweisungspraxis und der Anzahl Betroffener zu erstellen. Die Zahlen sollen in einem ausführlichen Bericht dargelegt werden.

1. Wie hoch schätzt der Gemeinderat die gesamten Kosten, die der öffentlichen Hand für die Wegweisungspraxis (für die Bearbeitung von Verfügungen, Strafanzeigen, Beschwerden, für den Strafvollzug etc.) jährlich anfallen?
2. Die Anzahl der Wegweisungsverfügungen schwankte in den letzten Jahren zwischen 400 und 800. Wie viele der Verfügungen bzw. Strafanzeigen sind Mehrfachanzeigen gegen dieselben Personen? Wie verteilen sich die Verfügungen/Anzeigen auf die verschiedenen Perimeter?

Bern, 22. Juni 2006

Antwort des Gemeinderats

In der Antwort zur Interpellation Fraktion GB/JA!: Sisyphus-Wegweisungen: Wie viel kosten sie die Stadt? vom 26. Januar 2006 wurden verschiedene Zahlen bezüglich Anzahl amtlicher Verfügungen und Anzeigen aufgeführt. Daraus ist ersichtlich, dass seit 2003 ein steter Rückgang bei den Wegweisungen zu verzeichnen ist. Seit Februar 2006 werden die amtlichen Verfügungen und Anzeigen elektronisch nach Perimeter erhoben.

Zu den im Postulat aufgeführten Punkten kann der Gemeinderat wie folgt Stellung nehmen:

Zu Punkt 1: Wie bereits in der oben genannten Antwort zur Interpellation vom 26. Januar 2006 erwähnt, generiert der Aufwand für die Erteilung von amtlichen Verfügungen oder zur Erstellung von Anzeigen keine messbaren zusätzlichen Kosten. Diese Aufwendungen erfolgen im Rahmen der Grundversorgung während der Erfüllung der ordentlichen polizeilichen Aufgaben. Die Polizei hat alle Massnahmen zu treffen, um konkrete Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie für die Umwelt abzuwehren und eingetretene Störungen zu beseitigen. Zudem nimmt die Stadtpolizei auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern die gerichtspolizeilichen Aufgaben wahr. Folglich gehört zur alltäglichen polizeilichen Arbeit nebst der Gefahrenabwehr auch die Ahndung von Straftaten. Bei den Wegweisungen handelt es sich um einen kleinen Teil der von der Polizei zu erledigenden Aufgaben. So werden diese in aller Regel im Zusammenhang mit einer anderen polizeilichen Tätigkeit ausgesprochen. In der Praxis kommt es daher nicht vor, dass die Polizei nur ausrückt, um Wegweisungen auszustellen. Deshalb ist es gestützt auf die Stundenerfassung der Stadtpolizei nicht möglich zu erheben, wie viel Zeit für die Wegweisungen innerhalb der verschiedenen polizeilichen Aufgaben aufgewendet wird. Gleiches gilt für die bei der Stadt durchgeführten Beschwerdeverfahren zu den Wegweisungen. Die Anzahl der jährlich eingereichten Beschwerden gegen Wegweisungsverfügungen bei der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie beträgt: 2000: 24, 2001: 3, 2002: 7, 2003: 29, 2004: 31, 2005: 16, 2006: 8. Das in erster Linie betroffene Generalsekretariat der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie führt keine Kostenrechnung. Welche Kosten im Zusammenhang mit den Wegweisungen beim Kanton entstehen (Strafjustiz und Strafvollzug), entzieht sich der Kenntnis des Gemeinderats.

Zu Punkt 2: Aus den in der Antwort zu oben genannter Interpellation aufgeführten statistischen Zahlen der amtlichen Verfügungen (ab September-Dezember 2000: 336, 2001: 749, 2002: 777, 2003: 605, 2004: 560 und 2005: 420) ist seit 2003 ein steter Rückgang der Wegweisungsverfügungen ersichtlich. Die Mehrfachverzeigungen gegen dieselben Personen wurden bis anhin nicht erhoben und würden den Aufbau einer neuen Datenbank bedingen.

Hingegen ist seit Februar 2006 eine Erhebung statistisch verlässlicher Zahlen nach Perimeter wie folgt möglich:

Perimeter	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Total
Bahnhof	5	15							1		21
Länggasse, Grosse Schanze	3	2	3	4	6				10	4	32
Blutturn				32	7					3	42
Obere Altstadt		1		4	1			1	2		9
Fricktreppe				5							5
Münsterplattform			1		2			2	1		6
Reithalle		2	1	18	28	23	25	8	14	9	128
Total	8	20	5	63	44	23	25	11	28	16	243

Antrag

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

Bern, 31. Januar 2007

Das Postulat ist unbestritten und wird überwiesen, der Prüfungsbericht wird bestritten.

Postulantin *Franziska Schnyder* (GB): So geht es nicht. Wir haben eine Interpellation eingereicht und haben keine Antwort erhalten. Dann haben wir ein Postulat eingereicht und haben schon wieder keine Antwort erhalten. Es geht darum, wie hoch der Gemeinderat die Gesamtkosten einschätzt, und dass man diese prüft. Und vielleicht muss er halt der zuständigen Behörde des Kantons anrufen und fragen, was es kostet. Es ist so lapidar: Wir können halt nicht sagen, wie viel die Strafjustiz und der Strafvollzug kostet. Offensichtlich hat der Gemeinderat nicht einmal den Sozialdienst befragt, welche Kosten verursacht werden, wenn man Leute im Gefängnis einquartieren muss. Wir haben klare Fragen gestellt. Dieser Vorstoss ist daher eher eine Interpellation. Die Antwort ist nicht vollständig. Der Gemeinderat macht über dieses und jenes Statistiken. Sämtliche Polizeistunden werden aufgeführt. Ob die Polizisten zu Fuss oder als Patrouille, ob in Bümpliz oder in der Innenstadt herumfahren - alles wird notiert. Aber es wird nicht aufgeschrieben, wie viele Wegweisungen und darauf folgende Schritte es tatsächlich gibt. Es wird nicht ausgerechnet, wie hoch diese Kosten tatsächlich ausfallen. Wir verlangen, dass die Fragen, die wir gestellt haben, auch wirklich beantwortet werden. Wenn der Gemeinderat nicht fähig ist, diese Angaben zu machen, dann frage ich mich, wieso er sich überhaupt als fähig erachtet, ein Produktegruppenbudget zu machen und eine Statistik zu erheben.

Fraktionserklärungen

Beat Zobrist (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Der Gemeinderat hat einmal mehr nicht beantwortet, wie teuer diese Wegweisungen sind. Es haben schon viele gefragt und noch nie hat jemand eine Antwort erhalten. Dieses Mal sind die Kosten nicht messbar, messbar sind hingegen die Überstunden der Polizei. Jetzt begründet man dies, indem man sagt, dies gehöre eben zur Kategorie Grundversorgung. Auf eine solche Kategorie Grundversorgung verzichten wir sehr gerne. Immerhin liefert der Bericht einige neue Zahlen. Beschwerden gegen Wegweisungen gehen zurück und dass die Wegweisungen rückläufig sind, haben wir bereits gewusst. Schade ist, dass der Gemeinderat per Ende Januar 2007 nicht wusste, wie oft 2006 Wegweisungen gemacht wurden. Neu sind aber die Orte der Wegweisungen aufgeführt. Vor allem beim Bluturm werden Wegweisungen gemacht. Da habe ich sogar ein gewisses Verständnis, weil dort Kinder barfuss herumrennen und ihre Freizeit verbringen. Auf der grossen Schanze gibt es auch viele Wegweisungen. Mein Scharfsinn sagt mir, dass dort wahrscheinlich Dealer weggewiesen wurden und keine Alkoholiker. Beim Bahnhof wurden im März 2006 fünfzehn Wegweisungen ausgestellt. Dafür in den nachfolgenden fünf Monaten insgesamt nur eine. Dies zeigt, dass es eigentlich auch ohne Wegweisungen geht. Auch in der oberen Altstadt gab es praktische keine Wegweisungen. Nebst der Kostenfrage geht es bei den Wegweisungen aber noch um ganz andere offene Fragen. Beispielsweise, in welchen Kategorien der Zuwiderhandlungen weggewiesen wird? Oder was „ultima ratio“ in der Praxis bedeutet? Wie wirken sich die Wegweisungen auf einzelne Personen aus? Wie ist die Wirkung auf die Öffentlichkeit? Welche Zielsetzungen wurden erreicht, welche nicht? Diese Fragen wurden von der SP/JUSO in einem Postulat „Wegweisungen bitte evaluieren“, eingereicht am 16. Novem-

ber 2006, gestellt. Wir haben auch die Kostenfrage gestellt, wir werden sie auch immer wieder stellen. Im Gegensatz zum GB stimmen wir dem Prüfungsbericht zu, obwohl er nicht gut ist. Wir haben ja wieder ein Dossier offen, und sonst machen wir dann wieder eines auf. Es hat keinen Sinn, mehrere gleichzeitig offen zu halten.

Einzelvoten

Christian Wasserfallen (JF): Wenn man beispielsweise rechnet, dass ein Polizist pro Stunde hundert Franken kostet und eine Wegweisung eine Stunde dauert, was sehr grosszügig berechnet ist, kommt man bei 243 Wegweisungen auf etwa 24'300 Franken. In dieser Grössenordnung wird sich dies auch bewegen. Wenn Sie nochmals fragen wollen, ist das Ihre Sache. Bei diesem Postulat geht es aber doch eigentlich darum, ob man Wegweisungen als richtig oder falsch erachtet. Das kantonale Gesetz sieht Wegweisungen vor, daran muss sich auch die Stadt Bern halten.

Daniele Jenni (GPB): Es gibt ein italienisches Sprichwort: Es gibt kaum etwas mühsameres, als einen Esel zum saufen zu bringen, der keinen Durst hat. Dieses Sprichwort kommt mir in den Sinn, wenn ich die Antwort des Gemeinderats lese. Sie besteht aus vier Antworten. 1. Die Stellung der Anzeigen ergibt keine messbaren zusätzlichen Kosten bei der Polizei. Das heisst im Klartext, dass es zwar Kosten gibt, die der Gemeinderat jedoch nicht messen will. Er hat keinen Durst diesbezüglich. Es kommt nicht vor, dass die Polizei einfach nur ausrückt, um Wegweisungen auszustellen. Sie rückt aber doch aus. Aber man will nicht feststellen, welchen Aufwand sie dabei betreibt. Auch hier könnte man dies herausfinden, aber man will nicht. Es entzieht sich der Kenntnis des Gemeinderats, welche Kosten bezüglich der Wegweisungen beim Kanton entstehen, in der Strafjustiz und dem Strafvollzug. Es entzieht sich, weil man es ja gar nicht wissen will. Mehrfachverzeigungen wurden bisher nicht erhoben. Das heisst, man wollte sie nicht erheben. Das sind die vier Antworten, die der Gemeinderat dem Stadtrat gibt. Ich muss schon sagen, dass es extrem schnoddrig ist, wie hier Anfragen beantwortet werden. Das schlechte Gewissen bezüglich der Wegweisungen ist mit den Händen zu greifen. Das einzig erfreuliche in diesem Zusammenhang ist die Feststellung, dass die Wegweisungen leicht rückläufig sind. Es ist gelungen, die Wegweisungen mehr rechtstaatlich zu gestalten. Die Polizei muss sich offenbar mehr Mühe geben, als einfach nur einzugreifen - dank des Widerstands gegen diese Methode. Der Gemeinderat muss nun die Wegweisungen noch stärker abbauen, wie dies die überwiesene Richtlinienmotion vorsieht. Bis hin zum absehbaren Ende der Anwendung dieses Instruments. Auf diese Antwort bin ich gespannt.

Stephan Hügli-Schaad Direktor SUE: Der Tabelle auf Seite 4 kann man entnehmen, dass Wegweisungen nützen. Im Juni wurden an diversen Standorten, beispielsweise beim Bluturm, Wegweisungen ausgestellt. Sie nützen offenbar, wenn man es richtig macht. Für uns und die Polizei ist es immer eine „ultima ratio“ wenn man dies macht. Dies gehört zum Konzept. Man sollte vielleicht nicht allzu fest darauf rumtrampeln. Ich verstehe den Frust der Fragenden. Aber wir können wirklich nicht sagen, was es kostet. Es ist kein schlechter Wille. Was bedeutet „öffentliche Hand“? Wollen Sie wissen, wie viel dies bei der Polizei kostet? Nichts. Wegweisungen sind in der normalen Tätigkeit der Polizei inbegriffen. Das kostet nichts. Wollen Sie wissen, wie viel es gesamthaft kostet, wenn man einen Fall zum Regierungsstatthalter und dann zum Verwaltungs- oder Bundesgericht weiterzieht? Dann muss man jeden einzelnen Fall analysieren. Wenn ich beispielsweise die Wegweisungsverfügungen durchlese, kann ich ja auch entscheiden, ob ich sie während der Arbeit oder am Wochenende lese. Muss ich dafür unterschiedlich rechnen? Muss ich dann noch einbeziehen, ob ich irgendwann doch noch eine Pension erhalte und dann in bestimmten Prozentsätzen rechnen?

Was konkret wollen Sie wissen? Die öffentliche Hand war die Frage. Ja, nur die Stadt Bern oder der Kanton Bern oder die ganze Schweiz oder was auch immer - schlussendlich geht es um Peanuts. Ich wollte einmal wissen, was ein Stadtratsvorstoss kostet. Das muss man doch sagen können, das ist doch ziemlich einfach. Es ist eben nicht so einfach, weil die Spannweite relativ breit ist. Was schaut man alles an, wenn man einen Stadtratsvorstoss berechnen will? Sind die Kosten inklusive die Auswirkungen oder nur die Vorarbeiten? Löst dann der Vorstoss Pläne aus und wird dann das Vorhaben realisiert? Diese Vorstösse, die ich einreichte, haben wahrscheinlich mindestens 100 Franken gekostet. Wenn es ein Jux-Vorstoss war, der mit Ja oder Nein beantwortet werden konnte, hat er wahrscheinlich nicht viel gekostet. Gerade heute habe ich erfahren, dass es auch Vorstösse gibt, die bereits in der Vorabklärungsphase bis zu 800'000 Franken kosten. Man kann ungefähr berechnen wie teuer ein Stadtratsvorstoss ist. Etwa ebenso teuer ist die Polizei. Zumindest die ganze Wegweisungspraxis. Das ist also wesentlich weniger als die Zahl, die Christian Wasserfallen genannt hat. Die Wegweisungspraxis in Bern kostet etwa gleich viel wie ein bis zwei Vorstösse. Je nachdem, welche Mittelwerte man nimmt. Mehr kann ich Ihnen nicht sagen. Wenn Sie nun verlangen, dass man diese Erhebung macht und Buch führt, kostet dies das Tausendfache.

Beschluss

Der Prüfungsbericht wird angenommen (36 Ja, 12 Nein, 6 Enthaltungen).

- Der Stadtrat verschiebt die Traktanden 21 und 22 auf die Sitzung vom 10. Mai 2007. -

Eingänge

Es werden drei Dringliche Interpellationen, zwei Motionen, zwei Postulate und zwei Interpellationen eingereicht und an den Gemeinderat weitergeleitet, nämlich:

Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA! (Hasim Sancar, GB): Strukturanpassung im Integrations- und Asylbereich

Im Communiqué vom 30. April 2007 gibt der Gemeinderat bekannt, dass im Rahmen der Revisionen des BG über die Ausländerinnen und Ausländer und des Asylgesetzes Strukturanpassungen auf städtischer Ebene durch die Zusammenlegung der bisherigen Bereiche „Koordinationsstelle für Integration“ und Asylkoordination erfolgen werden. Das Ziel sei die wirkungsvollere Umsetzung der tatsächlichen Integration aller Beteiligten. Den teilweise deckungsgleichen Anliegen könne so besser Rechnung getragen werden. Somit sei sowohl der inhaltlichen Ausgestaltung als auch der organisatorischen Umsetzung gedient. Gleichzeitig gibt der Gemeinderat auch bekannt, dass die bisherige Leiterin Asylkoordination die prädestinierte Person für diese Stelle sei.

Diese Absicht klingt überzeugend, dennoch tauchen gewisse Fragen auf, die wir vom Gemeinderat eine Antwort erwarten:

1. Ist mit der neuen Stelle die Fortführung der bisher von der Koordinationsstelle für Integration wichtige Aufbauarbeit gewährleistet? Diese Frage stellt sich insbesondere vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Strukturanpassung einem effektiven Stellenabbau gleichkommt.
2. Ist ein weiterer Stellenabbau in diesem Bereich vorgesehen, der vor allem die jetzige Koordinationsstelle für Integration betreffen würde? Wenn Ja, kann das städtische Leitbild für Integration noch umgesetzt werden?
3. Im Anschluss an die Verabschiedung des städtischen Leitbildes für Integration hatte der Stadtrat mit einer Motion die Koordinationsstelle für Integration geschaffen und die Stellen bewilligt. Hat die Strukturanpassung nicht auch eine Umwandlung dieser Stelle zur Folge?
4. Im Asylbereich ist Integration nur ein Teil, vor allem geht es hier aber auch um die Befähigung der Asylsuchenden zurückzukehren. Besteht da nicht ein gewisser Widerspruch zu dem im Integrationsleitbild verankerten Ziel der Integration der ausländischen Wohnbevölkerung in der Stadt Bern? Wie stellt sich der Gemeinderat vor, diese teilweise auch entgegen gesetzten Anliegen unter einen Hut zu bringen?
5. Die Koordinationsstelle für Integration hat Öffentlichkeitsarbeit zum Thema der Integration gemacht, mit der Fachkommission Betroffene aktiv in die Diskussion einbezogen und in der Verwaltung u.a. über die Konferenz der Integrationsverantwortlichen auch verwaltungsmässig das Thema gut verankert. Wird die neu konzipierte Stelle diese Aufgaben weiterführen?

Die Begründung der Dringlichkeit:

Die Anpassung soll bereits auf den 1. Juli erfolgen, daher ist es notwendig, dass der Stadtrat und die Öffentlichkeit über die Absichten des Gemeinderates vorher informiert werden.

Bern, 3. Mai 2007

Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA! (Hasim Sancar, GB), Franziska Schnyder, Myriam Duc, Daniele Jenni, Anne Wegmüller, Cristina Anliker-Mansour, Natalie Imboden, Rolf Zbinden, Urs Frieden, Simon Röthlisberger

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Interpellation Fraktion GFL/EVP (Rania Bahnan Buechi, GFL): Gemeinderatsentscheid betr. Zusammenlegung der Koordinationsstelle für Integration und der Asylkoordination

Gemäss Bund vom 1. Mai 2007 hat der Gemeinderat entschieden, das Integrations- und das Asylwesen unter einem Dach zu vereinen. Aufgrund der Revision des Ausländer- (AUG) und des Asylgesetzes (Asyl) vom Dezember 2005 hat der Gemeinderat Strukturanpassungen auf städtischer Ebene beschlossen. Auf den 1. Juli 2007 hin werde der bisherigen Bereich „Koordinationsstelle für Integration“ und die „Asylkoordination“ zu einem einzigen Bereich zusammengelegt. Der neue Bereich ist direkt der Direktorin für Bildung, Soziales und Sport unterstellt.

Dieser Entscheid und die rasche Vorgehensweise sind uns nicht klar und werfen einige Fragen auf:

1. Welches sind die Hintergründe und Überlegungen, neben den bereits öffentlich mitgeteilten für die getroffenen Entscheidungen?
2. Was geschieht mit den vom Stadtrat bewilligten Stellenprozenten
 - a. Leitung der Koordinationsstelle 80%
 - b. Sachbearbeitung 50% (Stelle wurde auf den 1. Juli 2007 gekündigt)?
3. Handelt es sich um eine echte Zusammenlegung der beiden Bereiche oder um eine Unterordnung des Integrationsbereichs unter den Asylbereich?
4. Wie werden die seit Bestehen der Koordinationsstelle für Integration geleistete Aufbauarbeit und insbesondere das erarbeitete Fachwissen im Integrationsbereich in die künftigen Strukturen Eingang finden und weiterentwickelt?
5. Was für eine Signalwirkung haben diese angestrebten Veränderungen auf die Migrationsbevölkerung und die Öffentlichkeit?

Begründung der Dringlichkeit:

Diese Zusammenlegung ist schon für Anfang Juli 2007 geplant. Es besteht darum dringender Bedarf nach Information und nach Transparenz.

Bern, 3. Mai 2007

Dringliche Interpellation Fraktion GFL/EVP (Rania Bahnan Buechi, GFL), Martin Trachsel, Susanne Elsener, Gabriela Bader Rohner, Barbara Streit-Stettler, Erik Mozsa, Verena Furrer-Lehmann, Peter Künzler

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Interpellation Daniele Jenni (GPB)/Rolf Zbinden (PdA)/Christof Berger (SP): Abmachungen zwischen der Stadt Bern und der UEFA: Verlangt sind offene Antworten

Im Hinblick auf die Volksabstimmung vom 17. Juni 2007 über den Kredit von 5,65 Millionen Franken für die EURO 08 haben Öffentlichkeit sowie Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zumindest Anspruch auf offene Antworten des Gemeinderates zu folgenden Fragen, die die zwischen der Stadt Bern und der UEFA getroffenen Vereinbarungen betreffen:

1. a Weshalb sollen die Vereinbarungen zwischen der Stadt und der UEFA, die für die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger wichtige Entscheidungsgrundlagen enthalten dürfen, vor der Öffentlichkeit geheim gehalten werden?
b Welche privaten und/oder öffentlichen Interessen soll eine allenfalls mit der UEFA vereinbarte Geheimhaltung wahren?
2. a Bilden Marketing-Richtlinien eine wichtige Grundlage der getroffenen Vereinbarungen?
b Bestehen solche Richtlinien bereits?
c Wenn Ja: Wie lauten sie?
d Wenn Nein und wenn sie eine wichtige Grundlage der getroffenen Vereinbarungen bilden: Wie konnten Vereinbarungen ohne solche Grundlage ernsthaft abgeschlossen werden?
3. a Wie gross ist der Fan-Zonen-Bereich, der für die UEFA und ihre Sponsorinnen reserviert ist und Verkaufs- und Werbebeschränkungen unterliegen?
b Welche Grossleinwände und Bildschirme sind davon betroffen, und wie weit ragt der reservierte Bereich, allenfalls auch über die Fan-Zone selbst hinaus, konkret in den Raum?
4. Wie weit geht der der UEFA exklusiv zustehende Bereich konkret (Stadionperimeter, andere Bereiche)?
5. Hat die UEFA Privilegien bei der Belegung von Werbeflächen und/oder hinsichtlich der Durchführung von anderen Veranstaltungen in Zusammenhang mit EURO 08?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Volksabstimmung findet am 17. Juni 2007 statt.

Viele Stimmbürgerinnen und Stimmbürger entscheiden sich jedoch schon einige Zeit vorher und geben ihre (schriftliche) Stimme kurz nach Erhalt der Unterlagen ab.

Die obigen Fragen müssen deshalb bis spätestens an der Stadtratssitzung vom 24. Mai 2007 beantwortet werden.

Bern, 3. Mai 2007

Dringliche Interpellation Daniele Jenni (GPB)/Rolf Zbinden (PdA)/Christof Berger (SP)

Die Dringlichkeit wurde vom Büro des Stadtrats bejaht.

Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen, JF): Aufwertung der Achse Bahnhofplatz-Bollwerk mit unterirdischer Verkehrsführung und gleichzeitige attraktive Neugestaltung des Bollwerks

Der Umbau für den neuen Bahnhofplatz ist im Gang. Damit ist der Zeitpunkt gekommen, um wieder einen Schritt weiter in die Zukunft zu blicken. Die nächste Baustelle wird in ein paar Jahren das Bollwerk sein müssen, denn dort präsentiert sich heute ein wenig attraktiver öffentlicher Raum, der kaum zum Verweilen einlädt und stark vom Verkehr geprägt ist. Will man in Bern künftig auch diesen Teil der Stadt aufwerten, müssen Lösungen diskutiert werden, die einschneidend sind.

Die Rede ist von einer Tunnellierung, ähnlich der 1997 abgelehnten Vorlage, die im Bereich kurz nach der Schützenmatte in den Untergrund führt und im Abschnitt des Bubenbergs wieder empor tritt. Damit kann sowohl das Bollwerk, als auch der ganze Bahnhofplatz weitgehend vom MIV befreit werden. Nur noch der öV, die Velos, die Rettungsdienste und vereinzelte Privatfahrten werden so die Achse Bollwerk Bahnhofplatz befahren. Die oberirdische Verkehrsfläche kann auf ein Minimum reduziert werden. So erfahren der Bahnhofplatz

und vor allem das Bollwerk die dringende und nötige Aufwertung, welche durch die Bahnhofplatz-Umgestaltung allein nicht realisiert werden kann.

Die angesprochene Attraktivierung des Bollwerks muss neben der Reduktion der Verkehrsfläche auch die Renovation der angrenzenden Bauten und die Aufwertung des neugewonnenen Raumes umfassen. Das Ziel muss dabei sein, auf einfache Art und Weise der Öffentlichkeit diesen Teil der Stadt wieder „zurückzugeben“, damit am Bollwerk wieder gerne verweilt wird, die Wohnqualität steigt und sich auch Gewerbebetriebe besser entfalten können. Ein so zentraler Teil unserer schönen Innenstadt darf auch optisch etwas hergeben. Nicht zuletzt sind in der Vergangenheit und auch aktuell völlig zu Recht grosse Anstrengungen unternommen worden, um das Zentrum von Bern aufzuwerten. Dies muss auch mit dem Bollwerk geschehen.

Der gewählte Zeitpunkt der Einreichung dieses Vorstosses mit Beginn der Umbauarbeiten für den neuen Bahnhofplatz ist, wie gesagt, nicht zufällig gewählt. Grosse städtebauliche Planungsvorlagen, deren Entwicklungszeit sowohl auf politischer als auch auf technischer Ebene einige Zeit in Anspruch nehmen, sind frühzeitig zu starten. Dass es für die geschilderten Aufwertungsmassnahmen im Bereich Bahnhofplatz-Bollwerk einen grundsätzlichen Entscheid des Volkes benötigt, ist eine Selbstverständlichkeit.

Deshalb wird der Gemeinderat aufgefordert, eine Vorlage zu erarbeiten, die eine unterirdische Verkehrsführung zwischen Schützenmatte und Bubenbergplatz mit gleichzeitiger Attraktivierung des Abschnittes Bollwerk vorsieht.

Bern, 3. Mai 2007

Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen, JF), Sandra Wyss, Markus Kiener, Thomas Weil, Jacqueline Gafner Wasem, Peter Bühler, Christoph Zimmerli, Manfred Blaser, Yves Seydoux, Thomas Balmer, Mario Imhof, Karin Feuz-Ramseyer, Pascal Rub, Beat Schori, Ueli Haudenschild

Motion Erich J. Hess (JSVP): Schlachthofareal zum Wohnen und Arbeiten und nicht als Zentrum der islamischen Weltkultur

Die Dachorganisation der Berner Muslimvereine, die UMMA, plant gemäss verschiedenen Zeitungsberichten auf dem ehemaligen Schlachthofareal den Bau eines bis zu 80 Millionen Franken teuren „Islam-Zentrums“. Es soll aus einer Moschee, einem 4-Stern-Hotel, Ausstellungsräumen, einer Bibliothek, einem Museum, Geschäften und Wohnungen bestehen. Gemäss der UMMA soll mit diesem Zentrum der Schweiz die islamische Weltkultur näher gebracht werden. Der Islamismus wird gar als Schweizerische Religion dargestellt. Schmachhaft soll das Ganze durch den Einbezug von Stararchitekten gemacht werden.

Bern braucht nach dem Ja zum Zentrum der Religionen nun nicht auch noch ein weltweit oder zumindest schweizweit ausstrahlendes Zentrum der islamischen Weltkultur, sondern mehr und sichere Arbeitsplätze, neue Firmenansiedlungen und auch familienfreundlichen Wohnraum und dringend neue gute Steuerzahler.

Wir beauftragen hiermit den Gemeinderat um folgendes:

1. Die Idee eines Verkaufes des Schlachthofareals für ein Zentrum der islamischen Weltkultur ist nicht weiterzuverfolgen.
2. Kaufinteressenten haben sich über genügend finanzielle Mittel auszuweisen.
3. Das Schwergewicht ist auf neue Arbeitsplätze und/oder die Schaffung von Wohnraum zu legen.

Begründung der Dringlichkeit:

Die aktuelle, schweizweite Diskussion über dieses Islam-Zentrum schadet dem Standort Bern und kann potentielle weitere Interessierte Käufer des Areals abschrecken. Eine rasche und

klare Stellungnahme des Gemeinderates ist dringend angezeigt, damit sich die Diskussion nicht weiter erhitzt.

Bern, 3. Mai 2007

Motion Erich J. Hess (JSVP), Thomas Weil, Ueli Jaisli, Manfred Blaser, Beat Gubser, Beat Schori, Christian Wasserfallen, Dieter Beyeler, Peter Bühler, Rudolf Friedli, Ernst Stauffer

Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat abgelehnt.

Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Stadtberner Schwimmbäder: Verlängerung der Badesaison

Obschon heuer bereits während des ganzen Monates April schönsten Badewetter herrschte, eröffnen die Stadtberner Schwimmbäder ihre Saison erst am 5. Mai. Wunderbares Badewetter mit Tagestemperaturen zum Teil weit über 20°C herrschte während der vergangenen Jahre – auch Ende September/Anfang Oktober – die Schwimmbäder schlossen aber trotzdem bereits am 23. September. Die Wetterstatistik des Büros Meteotest Bern bestätigt in eindrücklicher Weise, was die Berner Bevölkerung schon lange spürt. Die Temperaturen steigen und die Leute strömen zu Hunderten vor und nach der Badesaison in diejenigen Bäder, die zwar erfreulicherweise während des ganzen Jahres als Parkanlagen zugänglich sind, deren Badebetrieb jedoch eingestellt ist.

Dass das Sportamt der Stadt Bern seine Schwimmbäder im Frühjahr und Herbst nicht spontan und je nach Wetterlage öffnen oder schliessen kann, ist aufgrund der Wartungsarbeiten und der Arbeitsverträge nachvollziehbar. Aufgrund der in den letzten Jahren doch deutlich spürbaren Klimaveränderung ist es nun aber an der Zeit, sich den neuen Verhältnissen anzupassen. Das heisst konkret: Verlängerung der Badesaison im Frühjahr und Herbst um mehrere Wochen.

Um die Zusatzkosten für die Verlängerung der Badesaison einzusparen, können parallel dazu die Berner Eisbahnen später geöffnet (heute uneinheitlich 29.9.-13.10.) und früher geschlossen (heute uneinheitlich 2.-16.3.) werden. Da zu Beginn und bei Ende der Eisbahnsaison jeweils hohe Temperaturen herrschen, kann mit dieser Massnahme zugleich ein übermässiger Energieverbrauch korrigiert werden.

Die SP/JUSO-Fraktion bittet somit den Gemeinderat zu prüfen, aufgrund der veränderten Temperaturen ab dem Jahr 2008,

1. in den Berner Schwimmbädern die Badesaison einige Wochen früher als bisher zu starten und später zu beenden.
2. in den Berner Eisbahnen die Wintersaison einige Wochen später als bisher zu eröffnen und früher zu beenden.

Bern, 3. Mai 2007

Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP), Claudia Kuster, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Patrizia Mordini, Ruedi Keller, Christof Berger, Rolf Schuler, Stefan Jordi, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Giovanna Battagliero, Ursula Marti, Gisela Vollmer, Markus Lüthi, Andreas Zysset, Guglielmo Grossi

Postulat Fraktion GB/JA! (Anne Wegmüller, JA!/Myriam Duc, GB): Geschlechtergerechte Pausenplatzgestaltung in der Stadt Bern

Die Gestaltung eines Pausenplatzes übt einen grossen Einfluss auf die Pausenaktivitäten der Kinder aus. Je nachdem, ob die vorhandene Fläche unstrukturiert oder vielfältig strukturiert

ist, können die Kinder ihren verschiedenen Interessen und Bedürfnissen unterschiedlich gut nachgehen.

Eine Unterteilung des Raums kann durch gestalterische Elemente wie beispielsweise grosse Steine, Mäuerchen, Büsche, Bänke, Treppen oder Spielgeräte erreicht werden. Attraktiv sind auch unterschiedliche Bodenbeläge wie etwa Kies, Naturboden, Holzschnipsel, Teer, Hartgummi usw.

Wie die Untersuchung der Koordinationsstelle Mensch-Gesellschaft-Umwelt und des Frauenrats Basel (Broschüre Geschlechtergerechte Pausenplatz-Gestaltung, 2003, Basel) aufzeigt, setzen sich auf unstrukturierten Pausenplätzen, die nur aus einer einzigen offenen Fläche bestehen, die Gruppen der ältesten und stärksten SchülerInnen mit ihren Spielbedürfnissen durch. Der Rest der Kinder muss sich dann mit den Randzonen begnügen. Ein Pausenhof sollte deshalb in ausgewogenem Verhältnis offene und stark strukturierte Flächen aufweisen. Dazu kommt, dass sich das Spielverhalten von Mädchen und Knaben oft unterscheidet. Mädchen spielen öfter in kleinen Gruppen, kleinräumig und in vielfältiger Weise. Knaben sind häufiger in grossen Verbänden mit raumgreifendem Spiel oder Spasskämpfen beschäftigt. Diesen unterschiedlichen Bedürfnissen ist in der Gestaltung von Pausenhöfen Rechnung zu tragen. Es ist dabei selbstverständlich, dass die Umgestaltung der Pausenplätze in Mitsprache und Mitarbeit der SchülerInnen gemacht wird (Artikel 57 des Schulreglements). Diese Mitsprachemöglichkeit erhöht die Akzeptanz der neu gestalteten Pausenplätze. Bei diesem Prozess muss gezielt darauf geachtet werden, dass die Bedürfnisse der Mädchen und Knaben ausgeglichen realisiert werden.

Nebst grossen Freiflächen braucht es auf jedem Pausenplatz strukturierte kleine Flächen. Die Gestaltung dieser Flächen sollte dabei die verschiedensten Spielmöglichkeiten offen lassen und abwechslungsreich sein.

Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse bei der Gestaltung der Pausenplätze ist eine Voraussetzung auch im Hinblick auf Massnahmen, die frühes geschlechterstereotypes Verhalten von Kindern durchbrechen wollen. So sollte bewusst beiden Geschlechtern die typischen Spiele des jeweils anderen Geschlechts näher gebracht werden. Mädchen sollen auf diese Weise animiert werden, sich durch Ball- oder andere raumgreifende Spiele schrittweise anzueignen. Knaben sollen mit kleinräumigen Spielen lernen, sich auf kleinen Flächen zu beschäftigen und somit Raum zu überlassen.

Der Gemeinderat wird deshalb gebeten, folgende Anliegen zu prüfen:

1. Bei bevorstehenden Umgestaltungen von Pausenplätzen auf die geschlechtergerechte Gestaltung und auf die Mitsprache der SchülerInnen zu achten. Das heisst, es sind sowohl kleinräumige, strukturierte Flächen als auch grosse freie Flächen zu realisieren.
2. Massnahmen zu ergreifen, die den Mädchen den Zutritt auf grosse Freiflächen (z.B. auf den Fussballplatz) und den Knaben auf kleinräumigen Flächen (z.B. zu den Sitzbänken) des Pausenplatzes gewährleisten.

Bern, 3. Mai 2007

Postulat Fraktion GB/JA! (Anne Wegmüller, JA!/Myriam Duc, GB), Cristina Anliker-Mansour, Daniele Jenni, Franziska Schnyder, Urs Frieden, Hasim Sancar, Simon Röthlisberger, Natalie Imboden, Rolf Zbinden

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Disziplinarprobleme an den Schulen der Stadt Bern

In letzter Zeit häufen sich die Meldungen über massives Fehlverhalten von Schülerinnen und Schülern, welche durch Störaktionen, Drohungen und Gewalt einen geordneten Unterricht erschweren, wenn nicht gar verunmöglichen.

Eines der extremsten Beispiele für die heutige Situation an einigen Schulen in unserem Land ist sicher der Fall einer Zürcher Primarklasse, die innerhalb von zwei Jahren sechs Lehrpersonen das Fürchten gelernt hat, und ist dabei garantiert nur die Spitze des Eisberges.

Dass die Situation auch an den Schulen der Stadt Bern nicht immer problemlos ist, haben verschiedene Berichte in den Medien aufgezeigt. Aber auch die Tatsache, dass Familien mit ihren Kindern aus Gründen der Verunsicherung oder gar Angst aus unserer Stadt wegziehen, wirft einige Fragen zu den Zuständen an unseren Schulen auf.

Die SVP/JSVP-Fraktion ist der klaren Überzeugung, dass derartige Zustände im Interesse der lernwilligen Schülerinnen und Schüler sowie der unterrichtenden Lehrpersonen nicht toleriert werden dürfen.

Darum fordern wir den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen auf:

1. Hat es an den Schulen unserer Stadt im Jahre 2006 solche oder vergleichbare Fälle wie jenen der erwähnten Zürcher Primarschulklasse gegeben?
2. Falls Ja: Wie viele Klassen an welchen Schulen waren betroffen?
3. Welche konkreten Massnahmen wurden eingeleitet?
4. Wie viele Schülerinnen und Schüler mussten an den Stadtberner Schulen im Verlaufe des vergangenen Jahres von ihrer Klasse oder sogar von der Schule ausgeschlossen werden?
5. Wie lange dauerte der jeweils verfügte Ausschluss?
6. Welche Schulen an welchen Standorten waren betroffen?
7. Wie viele Fälle von Drohungen von Schülerinnen und Schülern gegenüber Lehrpersonen sind dem Gemeinderat aus dem Jahre 2006 bekannt?
8. Welche konkreten Massnahmen wurden eingeleitet?
9. Wie viele Fälle von Gewaltdelikten von Schülerinnen und Schülern gegenüber Lehrpersonen oder Schulkameraden wurden im Jahre 2006 bekannt?
10. Welche konkreten Massnahmen wurden eingeleitet?
11. Wie hoch war der Anteil der ausländischen Schülerinnen und Schüler, welche in die oben genannten Fälle (Ausschluss von der Klasse oder der Schule, Drohungen, Gewaltdelikte) involviert waren?
12. Was gedenkt der Gemeinderat angesichts der Tatsache zu tun, dass die disziplinarischen Schwierigkeiten an unseren Schulen häufig ein Problem schlecht integrierter junger Ausländerinnen und Ausländer sind?
13. Ist der Gemeinderat bereit, im Falle gravierender Verfehlungen auch spezifisch ausländerrechtliche Massnahmen, z.B. je nach dem sogar die Ausweisung aus der Schweiz, durch die zuständige Behörde prüfen zu lassen?

Bern, 3. Mai 2007

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP), Manfred Blaser, Thomas Weil, Ueli Jaisli, Beat Schori, Rudolf Friedli, Erich J. Hess

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Beat Schori, SVP): Nein zum Islam-Stützpunkt in Bern

Die Medien überraschten diese Woche mit einem Bericht über ein Islam-Zentrum mit Hotel, Moschee, Museum, Kongressräumen und Hamam, das am ESP Wankdorf entstehen soll. Damit würde Bern zum Magnet für Islamisten. Der Entscheid über das Projekt soll offenbar bereits im Herbst fallen.

In diesem Zusammenhang haben wir folgende Fragen an den Gemeinderat:

1. Ist der Gemeinderat tatsächlich der Auffassung, dass sich ein solches Zentrum eignet, um den ESP Wankdorf und damit die Entwicklung der Stadt Bern positiv voranzutreiben? Besteht nicht die Gefahr, dass sich dadurch nicht nur weitere Investoren in diesem Raum

- abschrecken lassen, sondern die ganze Stadt Bern künftig nicht mit dem Unesco-Kulturerbe, sondern für das Zentrum des Islams in Europa gleich gesetzt wird?
2. Wie ist das zu verstehen, wenn Gemeinderätin Hayoz sich zitieren lässt, das geplante „Islam-Zentrum sei eines von vielen Dossiers“? Ist zu befürchten, dass die Problematik einer solchen Einrichtung verkannt und die Kritik daran als Polemik abgetan wird?
 3. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass ein solches Zentrum ein Magnet für islamistische Agitatoren werden könnte und damit die Hauptstadt der Schweiz zu einem Hauptstützpunkt von Attentätern werden könnte?
 4. Wie viele Steuergelder sollen direkt als Investition oder indirekt unter dem Titel „Zuwendungen an kulturelle Einrichtungen“ oder als so genannte „Integrationsmassnahmen“ an das Zentrum fließen?

Bern, 3. Mai 2007

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Beat Schori, SVP), Ueli Jaisli, Christian Wasserfallen, Ernst Stauffer, Thomas Weil, Manfred Blaser, Peter Bühler, Erich J. Hess, Dieter Beyeler, Rudolf Friedli

Schluss der Sitzung: 22.40 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der 1. Vizepräsident: *Andreas Zysset*

Die Protokollführerin: *Franziska Meyer*