

Stadtratssitzung

Donnerstag, 26. Januar 2017, 17.00 Uhr und 20.35 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Kleine Anfrage Manuel C. Widmer (GFL) und Daniel Imthurn (GLP): Wann kriegt der Brunnhof seine Anzeigetafel von BernMobil zurück? (TVS)	2016.SR.000285
2. Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Behinderung politischer Kleinplakate (TVS)	2016.SR.000286
3. Dringliche Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler, GLP): Planungsprozess für das Gaswerkareal unverzüglich starten (PRD)	2016.SR.000235
4. Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): BLS Chlyforst Nord: Das neue Angebot der Sensler muss unbedingt näher geprüft werden! Die Übergangslösung in Givisiez muss dafür unbedingt als Denkpause genutzt werden! (PRD)	2016.SR.000251
5. Reglement Energie Wasser Bern vom 15. März 2001 (ewb-Reglement; ewr; SSSB 741.1): Amtszeit- und Altersbeschränkung für Mitglieder des Verwaltungsrates und energieeffiziente öffentliche Beleuchtung; Teilrevision; 2. Lesung (FSU: Jost / SUE: Nause)	2016.SUE.000029
6. Motion Dolores Dana (FDP) und Michael Köppli (GLP): Änderung des ewb-Reglements; Amtszeit- und Altersbeschränkung für Mitglieder des Verwaltungsrates; Abschreibung (FSU: Jost / SUE: Nause) <i>verschoben vom 03.11.2016 und 17.11.2016</i>	2013.SR.000076
7. Interfraktionelle Motion GFL/EVP, BDP/CVP (Daniel Klauser, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP/Martin Schneider, BDP): Energieeffiziente öffentliche Beleuchtung; Abschreibung (FSU: Jost / SUE: Nause) <i>verschoben vom 03.11.2016 und 17.11.2016</i>	2015.SR.000040
8. Reglement vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision; 1. Lesung (FSU: Burkard / SUE: Nause)	2013.SUE.000063
9. Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Taxidienst Uber in der Stadt Bern: Was wären die Rahmenbedingungen und die Auswirkungen? (SUE: Nause)	2016.SR.000050
10. Dringliche interfraktionelle Motion AL/GPB-DA/PdA+, GLP, SP, GB/JA! (Christa Ammann, AL/Peter Ammann, GLP/Yasemin Cevik/Lena Sorg, SP/Leena Schmitter, GB/Seraina Patzen, JA!): Massnahmen zur Prävention und Kontrolle von Racial Profiling bei Personenkontrollen durch die Kantonspolizei (SUE: Nause)	2016.SR.000250

11. Motion Fraktion SVP (Rudolf Friedli/Alexander Feuz/Kurt Rügsegger, SVP): Schluss mit Fan- bzw. Chaotenmärschen durch Bern am Cupfinal!; *Ablehnung/Annahme als Postulat und gleichzeitig Prüfungsbericht* (SUE: Nause) *verschoben vom 03.11.2016* 2014.SR.000118
12. Motion Fraktion SP (Martin Krebs, SP): Verbesserung des Kostendeckungsgrads bei der Feuerwehr; *Ablehnung* (SUE: Nause) *verschoben vom 03.11.2016* 2014.SR.000137
13. Motion Fraktion SVP (Roland Jakob, SVP): Mehr Sicherheit für die schwächsten in Tempo 20-Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen?; *Ablehnung* (SUE: Nause) *verschoben vom 03.11.2016* 2014.SR.000182
14. Interpellation Luzius Theiler (GPB-DA): Geheimniskrämerei um die geplante „Grün 18“ (SUE: Nause) *verschoben vom 03.11.2016* 2014.SR.000166
15. Dählhölzli Spielplatz: Gesamterneuerung und Erweiterung; Projektierungs- und Baukredit (Krediterhöhung) (PVS: Feuz / TVS: Wyss) 2016.TVS.000030
16. Sanierung Gleisanlagen Breitenrain: Umgestaltung Breitenrainplatz, Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain, Sanierung Rodtmattstrasse; Beschluss über den Strassenplan (Überbauungsordnung) (PVS: Kohli / TVS: Wyss) 2011.GR.000309
17. Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Tram Bern Ostermündigen: Nein zum bisherigen Konzept der Trampromotoren! Eine gute Lösung für die Stadt Bern muss gefunden werden! (TVS: Wyss) 2016.SR.000252
18. Motion Luzius Theiler (GPB-DA): Neuverhandlung mit dem Bund betreffend Umgebungsgestaltung Bundeshaus und Zutrittsrecht Bundesterrasse; *Ablehnung* (TVS: Wyss) *verschoben vom 12.05.2016* 2014.SR.000208
19. Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Beseitigung der „Placebo-Ampeln“; *Ablehnung* (TVS: Wyss) *verschoben vom 12.05.2016 und 20.10.2016* 2014.SR.000153
20. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Verkehrsplanung: Gleich lange Spiesse für alle Vertretungen der Verkehrsträger! Eine Fachstelle ist begründet!; *Ablehnung* (TVS: Wyss) *verschoben vom 12.05.2016 und 20.10.2016* 2014.SR.000191
21. Postulat Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Franziska Grossenbacher, GB): Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren; Fristverlängerung (TVS: Wyss) *verschoben vom 10.11.2016* 2015.SR.000249
22. Motion Fraktion SVP (Manfred Blaser/Alexander Feuz, SVP): Kostenpflichtige Parkplätze für Velos. Solidarität unter den Zweiradfahrern!; *Ablehnung* (TVS: Wyss) *verschoben vom 28.04.2016, 30.06.2016, 18.08.2016 und 17.11.2016* 2014.SR.000069
23. Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Freie Bahn für den 10er-Bus durch die Einführung einer Umweltspur für öV und Velo; *Annahme als Richtlinie* (TVS: Wyss) *verschoben vom 28.04.2016, 20.10.2016 und 17.11.2016* 2014.SR.000269

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 02	25
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	28
Mitteilungen des Präsidenten	29
Traktandenliste	29
1 Kleine Anfrage Manuel C. Widmer (GFL) und Daniel Imthurn (GLP): Wann kriegt der Brunnhof seine Anzeigetafel von Bernmobil zurück?	29
2 Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Behinderung politischer Kleinplakate	30
3 Dringliche Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler, GLP): Planungsprozess für das Gaswerkareal unverzüglich starten	30
4 Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): BLS Chlyforst Nord: Das neue Angebot der Sensler muss unbedingt näher geprüft werden! Die Übergangslösung in Givisiez muss dafür unbedingt als Denkpause genutzt werden!	39
5 Reglement Energie Wasser Bern vom 15. März 2001 (ewb-Reglement; ewr; SSSB 741.1): Amtszeit- und Altersbeschränkung für Mitglieder des Verwaltungsrates und energieeffiziente öffentliche Beleuchtung; Teilrevision; 2. Lesung	47
6 Motion Dolores Dana (FDP) und Michael Köpfli (GLP): Änderung des ewb- Reglements; Amtszeit- und Altersbeschränkung für Mitglieder des Verwaltungsrates; Abschreibung	50
7 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, BDP/CVP (Daniel Klauser, GFL/Bettina Jans- Troxler, EVP/Martin Schneider, BDP): Energieeffiziente öffentliche Beleuchtung; Abschreibung	51
Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.30 Uhr	52
8 Reglement vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision; 1. Lesung	53
9 Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Taxidienst Uber in der Stadt Bern: Was wären die Rahmenbedingungen und die Auswirkungen?	69
10 Dringliche interfraktionelle Motion AL/GPB-DA/PdA+, GLP, SP, GB/JA! (Christa Ammann, AL/Peter Ammann, GLP/Yasemin Cevik/Lena Sorg, SP/Leena Schmitter, GB/Seraina Patzen, JA!): Massnahmen zur Prävention und Kontrolle von Racial Profiling bei Personenkontrollen durch die Kantonspolizei	69
Traktandenliste	75
Eingänge	76

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzend

Präsident Christoph Zimmerli

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Franziska Grossenbacher	Seraina Patzen
Timur Akçasayar	Lukas Gutzwiller	Stéphanie Penher
Katharina Altas	Isabelle Heer	Halua Pinto de Magalhães
Christa Ammann	Erich Hess	Tabea Rai
Peter Ammann	Brigitte Hilty Haller	Kurt Rüeegsegger
Thomas Berger	Kurt Hirsbrunner	Sandra Ryser
Lea Bill	Stefan Hofer	Marianne Schild
Regula Bühlmann	Roland Iseli	Leena Schmitter
Michael Burkard	Dannie Jost	Edith Siegenthaler
Danielle Cesarov-Zaugg	Nadja Kehrli-Feldmann	Lena Sorg
Michael Daphinoff	Ingrid Kissling-Näf	David Stampfli
Milena Daphinoff	Philip Kohli	Bettina Stüssi
Matthias Egli	Fuat Köçer	Michael Sutter
Daniel Egloff	Eva Krattiger	Alexandra Thalhammer
Bernhard Eicher	Martin Krebs	Luzius Theiler
Claudine Esseiva	Marieke Kruit	Regula Tschanz
Vivianne Esseiva	Nora Krummen	Johannes Wartenweiler
Alexander Feuz	Daniel Lehmann	Christophe Weder
Benno Frauchiger	Maurice Lindgren	Janine Wicki
Barbara Freiburghaus	Lukas Meier	Manuel C. Widmer
Rudolf Friedli	Melanie Mettler	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Patrizia Mordini	Patrik Wyss
Claude Grosjean	Barbara Nyffeler	Patrick Zillig

Entschuldigt

Ursina Anderegg	Tamara Funicello	Peter Marbet
Henri-Charles Beuchat	Ueli Jaisli	Rahel Ruch
Yasemin Cevik	Bettina Jans-Troxler	Matthias Stürmer
Rithy Chheng		

Vertretung Gemeinderat

Alec von Graffenried PRD	Reto Nause SUE
--------------------------	----------------

Entschuldigt

Michael Aebersold, FPI	Franziska Teuscher BSS	Ursula Wyss TVS
------------------------	------------------------	-----------------

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel
Annemarie Masswadeh, Protokoll	Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

Die Namenslisten der Abstimmungen finden Sie im [Anhang](#). Beachten Sie dazu die Abst.Nr.

Mitteilungen des Präsidenten

Vorsitzender *Christoph Zimmerli*: Ich begrüsse ganz herzlich unseren neu gewählten Stadtpräsidenten und wünsche ihm in seinem neuen Amt alles Gute.

Traktandenliste

Antrag Fraktion SP auf Diskussion zu einem aktuellen Ereignis

Die SP-Fraktion beantragt eine Diskussion zum Polizeieinsatz und den Kundgebungen anlässlich des Staatsbesuchs des chinesischen Präsidenten vom 15. Januar 2017.

Lena Sorg (SP): Am vorletzten Wochenende war der chinesische Staatspräsident zu Besuch, und wir alle haben, denke ich, den Polizeieinsatz mitbekommen, der diesen Staatsbesuch begleitet hat, sei es, weil wir selber an der Kundgebung beteiligt waren, weil wir in der Innenstadt unterwegs waren, oder weil wir via Medien davon erfahren haben. Wir von der SP finden es wichtig, dass wir uns heute im Stadtrat zu diesen Geschehnissen äussern können. Der Diskurs soll nicht nur über die Medien stattfinden, und die Parteien und der zuständige Gemeinderat sollen heute sagen, was sie dazu meinen, und nicht erst, wenn die verschiedenen Vorstösse, die heute dazu eingereicht werden, beantwortet sind. Eine Diskussion aus aktuellem Anlass sind wir denen, die durch den Polizeieinsatz in ihren Grundrechten massiv eingeschränkt waren, schuldig, wir bitten Sie, unserem Antrag zuzustimmen.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag ab (26 Ja, 32 Nein). *Abst.Nr. 008*
2. Die Traktanden 5, 6 und 7 werden gemeinsam behandelt.

2016.SR.000285

1 Kleine Anfrage Manuel C. Widmer (GFL) und Daniel Imthurn (GLP): Wann kriegt der Brunnhof seine Anzeigetafel von Bernmobil zurück?

Manuel C. Widmer (GFL): Schlechte Ideen, schlechte Kommunikation und eine noch schlechte Rückmeldung der Betroffenen. Klar, man kann auch einmal über einen Leistungsabbau nachdenken; ob man dies aber gleich in einem bereits vernachlässigten Quartier machen muss, ist eine Frage der Sensibilität. Dass man Kundeninformationstafeln einfach abräumt, in der Hoffnung, es werde es niemand bemerken, ist ganz schlechter Stil. Und es wird noch viel peinlicher, wenn Bernmobil nachträglich unter öffentlichem und medialem Druck halbherzige Entschuldigungs- und Erklärungszettelchen aufhängt und die Massnahme gewissermassen auf das Behindertengleichstellungsgesetz stützt. Klar, ich kann statt auf die Tafel auf mein Handy schauen. Aber hat jemand in den Entscheidungsetagen von Bernmobil auch nur eine Sekunde an ältere Leute gedacht, die kein Smartphone haben, oder überhaupt kein Handy? Nein, denn die haben sich bei mir gemeldet. Bernmobil schiesst sich mit dieser Massnahme selber in den Fuss: Einerseits will man möglichst viele Kunden auf den öV bringen, andererseits baut man genau da, wo noch nicht so viele Leute den öV benützen, die Leistungen ab. Gleichermassen wie von der Massnahme bin ich vom Gemeinderat enttäuscht, der in seiner

Antwort die Argumentation von Bernmobil unbesehen übernimmt, statt sich für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner einzusetzen.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2016.SR.000286

2 Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Behinderung politischer Kleinplakate

Luzius Theiler (GPB-DA): Ich bin von der Antwort des Gemeinderats teilweise befriedigt. Sie ist recht informativ, dafür danke ich, aber inhaltlich ist sie nicht befriedigend. Die Vorschrift im Reklamereglement, bei den Haltestellen des öV Möglichkeiten für Kleinplakate einzurichten, ist nicht eingehalten, im Gegensatz beispielsweise zu den Stationen in Köniz. Warum kann man in Bern nicht, was man in Köniz kann? Die beiden kleinen Anschlagstellen unter dem Baldachin sind natürlich ein Witz, im Verhältnis zum Bedürfnis, da will man einfach nicht teure Flächen gratis abgeben. Es ist ein altes Thema, aber es wird auch wieder ein neues Thema sein, etwas, was weiter zu verfolgen ist.

Beschluss

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2016.SR.000235

3 Dringliche Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler, GLP): Planungsprozess für das Gaswerkareal unverzüglich starten

Gemeinderatsantrag

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

Bern, 14. Dezember 2016

Motionärin *Melanie Mettler (GLP)*: Vor ziemlich genau vier Jahren hat Sandra Rieser von der Fraktion GLP die ersten Vorstösse zur Planung und Entwicklung des Gaswerkareals eingereicht. „Ist ein fairer Wettbewerb noch möglich?“ hat sie gefragt. Und: „Warum ist kein städtebaulicher Wettbewerb geplant?“ Das Geschäft Gaswerkareal war jahrelang geprägt von einem intransparenten, von ungeschickter Information geprägten Prozess. Es entstand der Eindruck, der Gemeinderat blocke bei diesem Thema ab. Es gab noch weitere Vorstösse, teilweise interfraktionell, in der Folge auch Medienberichte, die schlussendlich ziemlich ungewöhnliche Vorgehensweisen an den Tag brachten. Und was ist passiert? Anstatt die verworrene Situation aufzulösen, ist der Gemeinderat in eine zweijährige Schockstarre verfallen. Es ist uns nichts anderes übriggeblieben, als durch weitere Vorstösse periodisch zum Vorwärtsmachen anzuregen, und endlich, nach sieben Vorstössen, und mindestens zwei Jahre später, als eigentlich möglich gewesen wäre, ist der Gemeinderat aus dem Dornröschenschlaf aufgewacht und hat im Dezember 2016 die Absicht kommuniziert, das Areal zu kaufen und den Planungs- und Entwicklungsprozess zu führen. Das begrüssen wir sehr. Die Grünliberalen wollen so rasch als möglich qualitativ hochstehenden, verdichteten Wohnraum. Wir wollen, dass dieses Areal städtebaulichen Bedürfnissen der Allgemeinheit entsprechend entwickelt wird und wir wollen, dass Transparenz und der faire Wettbewerb im städtischen Planungs- und Bauwesen sichergestellt sind. Die Grünliberalen sind sehr erfreut, dass der Gemeinderat offenbar diese

drei Anliegen teilt. Dazu gehört auch, dass er die Interessen der Stadt in den Verhandlungen mit Nachdruck vertritt und möglichst rasch einen politischen Konsens für die grundlegenden wohnbaupolitischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen abholt.

Gleichzeitig mit der Motion habe ich in einer Interpellation kritische Fragen zum bisherigen Prozess formuliert. Diese Interpellation wurde aber nicht dringlich erklärt, wir werden sie also wohl zu einem späteren Zeitpunkt diskutieren. Der neue Gemeinderat kann aber dem Parlament und der Öffentlichkeit jetzt zeigen, ob er hinter dieser Entscheidung steht und bereit ist, den bewährten Weg eines sorgfältigen partizipativen Prozesses zu gehen. Man kann nämlich der Situation vorbeugen, dass am Ende eines Prozesses mit aufwendigen Verhandlungen mühsame „Dreinschnuris“ auftauchen, die auch noch ihren Senf dazu geben wollen, indem man von Anfang an mit Betroffenen und mit Interessierten kommuniziert, und zwar, und das ist zentral, auf Augenhöhe und mit dem nötigen Respekt. Zusätzlich gibt es das Ziel einer funktionierenden Nachbarschaft und damit eines lebendigen Quartiers, aber dazu müssen wir das Engagement der entsprechenden Akteure fördern und abholen, respektive es muss auch für die Öffentlichkeit Möglichkeiten geben, auf dem Radar zu landen und sich einzubringen.

Ein paar Bemerkungen zur Antwort des Gemeinderats zur Motion: Er argumentiert, dass es sich um eine Richtlinienmotion handle. Man hätte es vielleicht auch anders aufgleisen können: es wäre nicht das erste Mal, dass wir Planungskredite als Teil eines Gesamtprojekts im Stadtrat beschliessen. Ein Wettbewerb ist nichts anderes als das: ein Instrument, die Qualitätssicherung des Planungsprozesses sicherzustellen. Die Antwort des Gemeinderats bezieht sich nicht wirklich auf die Forderungen meiner Motion, sondern nur auf meine Einführungen zur Einleitung.

Besonders wird es uns Grünliberale interessieren, wie der neue Gemeinderat zu Punkt 3 der Motion steht, mehrfach überwiesene städtebauliche Ziele wie nachhaltige Verkehrskonzepte, sorgsamem Umgang mit dem Boden und aktive Nachbarschaftsgestaltung bei der Formulierung des Wettbewerbs entsprechend stark zu gewichten. Positiv kann ich anmerken, dass aus der Antwort eines klar wird: Der Gemeinderat will jetzt die Führung übernehmen. Ich gehe davon aus, dass dazu auch gehört, im Interesse einer breit getragenen Lösung, die partizipativen Prozesse auf Augenhöhe sorgfältig zu führen. Aufmerksam dranbleiben werden wir auch beim Zeitplan; das Modell „Bericht mit Planungserklärungen“, das für diesen Frühling in Aussicht gestellt wurde, tönt interessant, wir werden uns zu gegebener Zeit dazu äussern. Hellhörig hat mich ein Detail gemacht: Die Interessen der Stadt werden den Interessen der Jugendlichen gegenübergestellt, fast so, als ob sich die Stadt als Vertreterin der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sähe. Ich aber hoffe, dass unser neuer Gemeinderat sich als Vertreter der volljährigen genauso wie der jugendlichen Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt sieht. Die Fraktion GLP bittet den Rat, ihre Motion zu unterstützen. Wir gehen davon aus, dass der Gemeinderat bei einer allfälligen Überweisung trotz fehlender Verbindlichkeit den Willen der Volksvertreterinnen und -vertreter entsprechend gewichtet.

Fraktionserklärungen

Janine Wicki (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich kann mich in vielem meiner Vorrednerin anschliessen, auch die Fraktion GFL/EVP begrüsst den Entscheid des alten Gemeinderats, er hat ihn zum letztmöglichen Zeitpunkt getroffen. Es ist allerdings für unsere Fraktion unerklärlich und auch unverständlich, warum der Gemeinderat so lange gebraucht hat, um diesen Entscheid zu treffen. Im September 2014 wurde eine Ausstellung mit Planungsergebnissen durchgeführt, und seither ist für uns, für die Bürgerinnen und Bürger wie für den Stadtrat, schlicht nichts mehr passiert. Das ist peinlich und ein grosses Versäumnis des Gemeinderats. Darum erwarten auch wir, dass die Umsetzung dieses wichtigen Projekts jetzt wirklich zackig an die Hand genommen wird. Man kann nicht einerseits eine Wohnbauoffensive lancieren

wollen und nach mehr Wohnungen schreien, und andererseits zwei Jahre lang genau in diesem Bereich in einem so wichtigen Projekt untätig bleiben. Die Fraktion GFL/EVP wird selbstverständlich mithelfen, diese Motion, auch wenn es sich nur um eine Richtlinienmotion handelt, erheblich zu erklären, und wir hoffen wie gesagt, dass es jetzt vorwärts geht.

Michael Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Unsere Fraktion will das Gaswerkareal möglichst schnell entwickeln. In der Stadt Bern herrscht Wohnungsnot, wir wollen keine weitere wertvolle Zeit verlieren, und insofern decken sich die Ziele der Motionärin und unserer Fraktion. Aber das Vorgehen der linksgrünen Parteien GB/JA! und GLP in Bezug auf das Geschäft Überbauung Gaswerkareal ist unredlich. Mit ihren politischen Interventionen über Jahre haben sie das Geschäft und damit den ganzen Prozess blockiert und die Aussicht auf eine baldige Arealentwicklung in weite Ferne rücken lassen. Kulminiert ist das Ganze im Dezember 2016 in einem der folgenschwersten Gemeinderats-Fehlentscheide der jüngeren Stadtgeschichte – den allerdings die Motionärin eben als sehr gut bezeichnet hat –, nämlich dem Entscheid zum sofortigen Kauf des Areals von der derzeitigen Grundeigentümerin ewb. Dies wirft den Planungsprozess zurück auf Feld 1, verursacht nicht absehbare Zusatzkosten und verunmöglicht eine zeitnahe Überbauung. Gerade der letzte Punkt, eine raschestmögliche Entwicklung des Gaswerkareals, ist mit dem gemeinderätlichen Entscheid zur Illusion geworden. Ohne diesen fatalen Fehlentscheid wären Kosten und Fahrplan klar und bestimmbar gewesen. Die Stadt sitzt mit mehreren Behördenvertretern im Steuerungsausschuss des Gaswerkareals, zusammen mit ewb und Losinger, speist dort die stadtplanerischen und politischen Wünsche ein, bestimmt, ob es eine Zonenplanänderung zu einer Zone mit Planungspflicht (ZPP), mit oder ohne Überbauungsordnung (ÜO) geben soll, und die entsprechenden Beschlüsse kommen in den Stadtrat und schliesslich vor das Volk. Wie gesetzlich vorgesehen, hätten der Stadtrat und das Volk ein Mitspracherecht gehabt, und die Stadt hätte erst gekauft, wenn fertig geplant gewesen wäre und die positiven Parlaments- und Volksentscheide vorgelegen wären. Der Vorteil wäre gewesen, dass die Kosten genau bezifferbar gewesen wären und dass das Risiko eines Scheiterns nicht die Stadt, sondern Losinger getragen hätte. Zudem hätte man mit Losinger ein fähiges Bauunternehmen an Bord gehabt, das bereits erfolgreich zukunftsweisende und grüne Projekte realisiert hat, beispielsweise in Zürich. Und schliesslich hätten die Altlasten mit der Realisierung des Projektes saniert werden können, was aus nachvollziehbaren Gründen praktisch gewesen wäre und Kosten gespart hätte. Jetzt stehen die Stadt und die Bürgerinnen und Bürger der Stadt vor einem Scherbenhaufen. Die Planung geht zurück auf Feld 1, die Kosten für den sofortigen Kauf des Areals sind unbekannt und dürften in der Summe um einiges höher sein, als wenn das Areal wie ursprünglich vorgesehen von Losinger Marazzi entwickelt worden wäre, unter Leitung des Steuerungsausschusses, in dem wie gesagt auch Vertreter des Gemeinderats, des Stadtplanungsamts etc. und ewb sass. Die Stadt wird Losinger Marazzi entschädigen müssen, sie wird durch die Abkoppelung der Altlastensanierung von der Realisierung der Überbauung mehr Geld für diese Altlastensanierung in die Hand nehmen müssen, und sie wird mit ewb über den Kaufpreis verhandeln müssen, wenn vieles noch unklar ist. Das wird für rote Köpfe und für langwierige Verhandlungen sorgen und auf viele Jahre und Monate hinaus ein Weiterkommen in diesem Geschäft verunmöglichen. Dazu kommen noch Planungskosten auf die Stadt zu, weil das Stadtplanungsamt jetzt alles selber an die Hand nehmen und durchführen muss. Das heisst auch, dass es entweder beim Stadtplanungsamt eine massive personelle Aufstockung braucht, was wiederum mit Folgekosten verbunden sein wird, die zudem in einer linksgrünen Stadt nach der Gaswerkareal-Überbauung wohl nicht so rasch wieder abgebaut wird, oder dass unzählige Leistungen extern eingekauft werden müssen, weil Knowhow und Kapazitäten fehlen. Horrende Mehrkosten sind programmiert, die Steuerzahler und Steuerzahlerinnen in Bern wird es freuen, GLP, GB/JA! und dem Gemeinderat sei Dank!

Seit mehr als drei Jahren torpedieren und verlangsamen GLP und GB/JA! die Entwicklung und die Überbauung des Gaswerkareals, und jetzt inszenieren sie sich als diejenigen, die das Areal möglichst rasch überbauen wollen, und alles unter dem Deckmäntelchen von mehr Demokratie. Sie haben rasch gelernt von der SVP: „Das vom Gemeinderat ursprünglich gewählte Vorgehen ist undemokratisch“, steht in der Motion. Was am gewählten Vorgehen undemokratisch sein soll, ist nicht ersichtlich: Der Gemeinderat hat seine Kompetenzen nicht überschritten, Stadtrat und Volk hätten ihr gesetzliches Mitspracherecht in jedem Fall gehabt, Losinger Marazzi hat die betroffenen Akteure in einem mehrstufigen Workshop-Verfahren in den Jahren 2012 und 2013 sowie im darauf folgenden Testplanungsverfahren vorbildlich partizipieren lassen und in den Planungsprozess einbezogen. Doch der Reihe nach: Im Dezember 2011 schliessen ewb und Losinger Marazzi die vielbeachtete und zu Unrecht gescholtene Projektentwicklungsvereinbarung ab. Dazu ist es gekommen, weil sich das Stadtplanungsamt ausserstande sah, die Planung und Entwicklung des Gaswerkareals selber durchzuführen. Zu sehr war sie absorbiert durch die Planungen Vierer- und Mittelfeld, STEK, Schützenmatte, Warmbächliareal etc. An dieser grossen Strapazierung – böse Zungen behaupten: Überforderung – hat sich bis heute nichts geändert. Zwischen August 2012 und Januar 2013 wurde ein mehrstufiges Workshop-Verfahren durchgeführt, der erste Workshop wurde nach den Prinzipien einer Zukunftskonferenz organisiert und beinhaltete eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Ausgangslage. Die Ergebnisse wurden in einem Synthesebericht zusammengefasst und vorgestellt, der Gemeinderat der Stadt Bern wurde am zweiten und dritten Workshop über den Stand der Arbeiten informiert. Nachher gab es eine Testplanung, und auch das ging man seitens ewb und Losinger Marazzi sehr transparent an, aber das war den grünen Parteien schon zu viel: Es wurde Kritik laut, im Oktober 2013 hat GB/JA! eine Richtlinienmotion eingereicht und bereits eine Reihe von Forderungen aufgestellt, und unter anderem gesagt: „Es ist Aufgabe der Stadt, den Prozess zu entschleunigen“. Ich betone: zu entschleunigen! Gleichzeitig hat die GLP angefangen, sich auf Losinger Marazzi einzuschiessen und fragt süffisant, ob ein fairer Wettbewerb auf dem Gaswerkareal überhaupt noch gewährleistet werden könne. Ebenfalls 2013 unterstellt die GLP in der Motion „Politische Diskussionen ermöglichen“ den involvierten Akteuren und damit dem Gemeinderat, dem Stadtplanungsamt, den involvierten Quartierkommissionen, Interessengruppen, Leisten, Losinger und ewb, sie agierten zu wenig partizipativ und missachteten die gesetzlichen Vorgaben im Bauverfahren. Dabei war zu keinem Zeitpunkt und in keiner Vereinbarung beschlossen worden, Stadtrat und Volk zu übergehen. Zu wenig Partizipation und missachtete Bauvorschriften – Fehlalarm: Wie erwähnt, waren unzählige Player von Anfang an in den Planungsprozess einbezogen. So haben beispielsweise QM3, Quartierverein Marzili, VBG, Schönau-Sandrainleist, Marzili-Dalmazileist, Dampfzentrale, Jugend- und Kulturzentrum Gaskessel etc. schon in der Workshop-Phase partizipiert. Im Herbst 2014 haben GLP und GB/JA! den Prozess kritisiert und eine Verzögerung herbeigeführt, indem gefordert wurde, es müsse unbedingt ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden. Ein solcher städtebaulicher Wettbewerb wäre nicht zwingend gewesen, sondern Losinger Marazzi hätte zusammen mit dem Steuerungsausschuss und in Zusammenarbeit mit Drittfirmen in einer Vertiefungsphase einen Rahmenplan ausarbeiten können, der nachher als Grundlage für die ZPP und/oder eine neue ÜO hätte dienen können. Aber das Misstrauen gegenüber Losinger Marazzi war tief, und die Fähigkeiten der Stadtverwaltung wurden weiterhin in Zweifel gezogen. Mit ihren politischen Interventionen haben GLP und GB/JA! nicht etwa dafür gesorgt, dass es im Dossier Gaswerkareal vorwärts geht, sondern sie sind mit verantwortlich dafür, dass der Gemeinderat kalte Füsse bekommen und das Geschäft mit seinem Kaufentscheid von vergangenen Dezember noch mehr in eine Sackgasse geritten hat. Es wird jetzt auf Jahre hinaus harzig laufen, weil die Ressourcen bei der Stadt fehlen und weil es in den Verhandlungen mit ewb oder auch mit Losinger Marazzi den einen oder anderen roten Kopf geben wird. Und hier im Stadtrat wird es hundert gute Ideen geben,

die sich gegenseitig ausschliessen. Dass sich die GLP jetzt als die Partei inszenieren will, die, ich zitiere, „seit drei Jahren auf eine rasche und transparente Entwicklung des Gaswerkareal drängt“, klingt wie ein schlechter Scherz. Nach diesem fatalen gemeinderätlichen Fehlentscheid bleibt nichts anderes übrig, als nach vorne zu schauen und dafür zu sorgen, dass das Unglück nicht allzu gross ausfällt. Die Fraktion BDP/CVP wird sehr genau darauf achten, wie sich die Kosten in diesem Projekt entwickeln und wie sich der Zeitplan ausnimmt, und wir werden nicht müde werden, die GLP, GB/JA! und den linksgrünen Gemeinderat für die Zeitverzögerungen und die mutmasslich horrenden Kosten verantwortlich zu machen. Ein städtebaulicher Wettbewerb ist in der jetzigen Situation wohl unumgänglich, unsere Fraktion wird sich aber aufgrund des unlauteren Verhaltens der GLP und von GB/JA! und wegen der unrühmlichen Rolle des Gemeinderats und seines Fehlentscheids im Dezember 2016 zum sofortigen Kauf des Areals der Stimme enthalten.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Die SVP bedauert die Verzögerungen, die bei dieser Beplanung eingetreten sind, ausserordentlich. X Mal haben wir hier gesagt, das wäre ein ideales Gebiet für eine Überbauung. Die Stadt hat dann einen Vertrag abgeschlossen mit ewb und Marazzi. Dieses Vorgehen war durchaus angebracht, nur hätte man kontrollieren sollen, ob auch wirklich etwas läuft in der Sache, und dann ist halt passiert, was wir befürchtet hatten. Ich habe mehrmals gesagt, dies zu den Ausführungen Daphinoff, man müsse schauen, wer bezahle, wenn es nicht zustande komme, die SVP hat mehrere Interpellationen zu dieser Thematik eingereicht. Ich war immer der Meinung, niemand tätige blauäugig und auf eigenes Risiko Investitionen. Ich bin sehr gespannt zu sehen, wie das im Einzelnen weitergeht. Der nächste Punkt: Versäumnisse. Das kann ich belegen und beweisen. Die Baubewilligung für die Sanierung des ewb-Areals ist inzwischen verfallen und kann nicht verlängert werden. Und eine dritte Vorbemerkung: Wir haben uns dazumal gegen das Viererfeld ausgesprochen, unter anderem auch, weil sich die Stadt Bern in der Planung verschiedene schwerwiegende Versäumnisse leistet, erstens auf dem Zieglerareal, von dem ich erfahren hatte, dass man dort endlich mit der Planung für Wohnen anfangen werde, aber jetzt haben wir Verträge für acht Jahre oder noch länger darauf. Und insbesondere sollte man jetzt mit Planen beginnen für eine Überbauung. Genau gleich beim Gaswerkareal: Ein ideales Gebiet, aber nichts ist passiert. Dafür zont man nachher das Viererfeld ein. Ich habe es damals gesagt und ich sage es wieder: Es könnte unter Umständen mit den Änderungen im Raumplanungsgesetz erhebliche Probleme geben, wenn die Stadt in Bereichen wie Gaswerkareal, alte Feuerwehrekaserne oder Burgernziel Planungen verschlampt und dafür ein bis jetzt unangetastetes Areal überbaut. Und der vierte Punkt: Das einem Investor zu übergeben, ist im Einzelfall durchaus sinnvoll. Wenn die Kapazitäten fehlen, ist dies der raschere Weg. Allerdings: Um sich um Sonderzonen, um alternative Wohnzonen für Sondergruppen zu kümmern, dafür hatte die Stadt Bern immer Zeit und Kapazitäten. Man wollte sogar irgendwelchen Randgruppen in der Neubrücke unten eine längere Besiedlung ermöglichen, obwohl dies ein Naturschutzgebiet ist. Dafür hatte man Zeit, nicht aber für das Tafelsilber, für die besten Gegenden, da hatte man die Kapazitäten nicht. Ich rufe in Erinnerung, dass die SVP dies immer gerügt hat. Wie gesagt, kann man durchaus etwas einem Dritten geben, aber dann muss man dranbleiben und kontrollieren. Wir haben das mehrmals gerügt und wir haben die Frage gestellt, ob die Schwerpunkte richtig gesetzt worden seien. Die Konsequenzen haben Sie jetzt gesehen.

Wir können die Motion unterstützen, sind allerdings mit Ziffer 3 nicht glücklich, weil wir das Problem sehen, dass es damit nachher wieder viele Anträge gibt im Stadtrat. Ich rufe das Viererfeld in Erinnerung: Zuerst hatten wir die 2000-Watt-Gesellschaft, dann einen halben Parkplatz, und was kommt jetzt neu noch dazu? Jetzt beginnt man damit, den Leuten Vorschriften zu machen: Sie sollen nur kleine Wohnungen haben, zugunsten von grossen Gemeinschaftsräumen. Im Einzelfall kann man das machen, aber bitte machen Sie nicht nur für

Ihr engstes Segment Wohnungen! Die Stadt Bern muss für alle ein breites Angebot haben, und manche Familien haben nun mal lieber ein grosses Wohnzimmer als unten im Haus einen grossen Versammlungssaal und eine Gemeinschaftsküche. Und zudem riskieren Sie mit einer solchen Vorlage, am vereinigten Widerstand diverser Gruppen zu scheitern. Wir unterstützen wie gesagt die Motion, unsere Kritik geht an den Gemeinderat, der Versäumnisse gemacht hat: Die Baubewilligung ist abgelaufen, was wahrscheinlich finanzielle Konsequenzen hat, und im Viererfeld will man die grüne Wiese überbauen, weil man an einem anderen Ort Dinge versäumt hat.

Bernhard Eicher (FDP) für die Fraktion FDP: Selbstverständlich ist auch die Fraktion FDP der Auffassung, man müsse mit der Entwicklung möglichst rasch vorwärts machen, und darum unterstützen wir die Stossrichtung der Motion. Im Gegensatz zu den Motionärinnen und Motionären sind wir aber nicht der Auffassung, dass es per se schlimm oder schlecht ist, wenn ein Privater ein Areal entwickelt, sondern sind sogar überzeugt, dass er das genau gleich gut kann wie die öffentliche Hand, wenn nicht sogar besser, vor allem wenn es eine grosse Unternehmung ist, die so etwas nicht nur ein- oder zweimal pro Jahr macht, sondern wesentlich häufiger. In dieser Geschichte auf dem Gaswerkareal kann man zwei Probleme entdecken. Das eine ist offensichtlich: die Stadt war sich zu wenig bewusst, was für Verpflichtungen sie eingeht, indirekt, über ewb. Dazu könnte man sich beim zuständigen Gemeinderat erkundigen, was er im ewb-Verwaltungsrat mit bestimmt hat, denn schliesslich ist ewb die entsprechenden Verpflichtungen eingegangen. Mit Privaten zusammenzuarbeiten hat gewisse Vorteile, aber man muss sich auch sehr genau bewusst sein, was man macht und welche Einschränkungen man eingeht. Das zweite Problem ist, dass das Stadtplanungsamt offensichtlich zu wenige Ressourcen hat. Einzig darum ist man offenbar überhaupt auf die Idee gekommen, mit Privaten zusammenzuarbeiten. Auch dieses Problem ist meines Wissens noch nicht gelöst, der Gemeinderat hat also noch zwei Hausaufgaben zu erledigen.

Wir werden die Motion selbstverständlich unterstützen, wir haben ein grosses Interesse daran, dass man mit der Entwicklung des Gaswerkareals vorwärts macht.

Ich möchte noch zwei Anliegen deponieren: Erstens bitte ich darum, die Vorlage nicht, wie es jetzt schon durchschimmert, mit verschiedensten Auflagen zu überladen, weil wir sonst wieder eine Diskussion führen werden wie beim Viererfeld, und das wäre schade. Ich glaube, es ist den meisten hier ein Anliegen, dass wir ein Areal so entwickeln, dass es für eine breite Bevölkerungsschicht zugänglich ist und nicht nur für eine ausgewählte Klientel. Das zweite Anliegen: Es wurde vorhin aus meiner Sicht einmal mehr die Illusion geweckt, es sei relativ einfach, die Anliegen von Jugendlichen und einem entsprechenden Jugendzentrum und die Anliegen von Anwohnern zu kombinieren. Ich erinnere an die Diskussion, die wir zur unteren Altstadt hatten. So etwas können wir nicht einfach vom Tisch fegen, indem wir es ignorieren. Selbstverständlich kann man quasi einen neuen, besser isolierten Gaskessel bauen. Aber wenn junge Leute um drei Uhr morgens nach Hause gehen, tun sie dies wahrscheinlich nicht mucksmäuschenstill. Ich bitte Sie, sich da keine Illusionen zu machen, das wird uns früher oder später wieder einholen. Wir unterstützen wie gesagt die Motion und hoffen, dass jetzt alle am gleichen Strang ziehen.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Dieser Vorstoss, der kurz vor den Wahlen eingereicht wurde, stellt keine neuen Forderungen, sondern wärmt all das auf, worüber wir uns hier schon mehrmals unterhalten haben. Der Sprecher der Fraktion BDP/CVP hat vorhin in bemerkenswertem Tempo die Geschichte der Planung auf dem Gaswerkareal heruntergerattert. Der Entscheid des alten Gemeinderats im Dezember 2016 hat eine bemerkenswerte Wendung ins Dossier Gaswerkareal gebracht: Die Stadt ist von der Zuschauertribüne aufgestanden und übernimmt die Regie. Die Fraktion GB/JA! ist sehr erfreut über den

Entscheid. Dass die Stadt das Areal kauft und als erstes einen städtebaulichen Wettbewerb durchführt, entspricht den Forderungen der politischen Mehrheit. Die Schwarzmalerei von BDP, CVP und SVP, wonach es jetzt eine massive Verzögerung und Mehrkosten geben werde, finden wir übertrieben. Es gibt keine Verzögerung, die Ergebnisse der Testplanung sind wertvoll und können für den weiteren Planungsprozess verwendet werden. Es ist klar, dass Losinger Marazzi für die erbrachten Leistungen vollumfänglich entschädigt werden muss, aber es wäre schlicht und einfach eine verpasste Chance, wenn sie dieses Areal, das Filetstück der Berner Stadtentwicklung, exklusiv hätte beplanen können und Investoren suchen. Wenn es so ausgegangen wäre, könnte man sich die Frage stellen, welches Interesse die Stadt überhaupt daran hätte, das Areal am Ende dieses Prozesses zu kaufen. GB/JA!, GLP und SP haben sich dafür eingesetzt, dass die Planung Gaswerkareal in die Hand der Stadt kommt; jetzt hat die Stadt die Federführung übernommen und kann die herausfordernde Planung in Angriff nehmen und all die unterschiedlichen Interessen, die auf diesem Areal zusammenfallen, austarieren. Das heisst natürlich nicht, dass das Stadtplanungsamt die gesamte Planung selber machen muss. Es ist klar, dass Aufträge extern vergeben werden müssen, aber die Federführung muss bei der Stadt liegen. Und alle, die jetzt darauf hinweisen, dass die Stadtplanung zu wenige Kapazitäten habe, sollen sich bitte auch bei der nächsten Budgetberatung noch daran erinnern. Die Fraktion GB/JA! erwartet vom neuen Gemeinderat, dass es jetzt mit der Planung zügig vorwärts geht, dass die vorliegenden Resultate in den weiteren Planungsprozess einbezogen werden, und dass all die Forderungen aus den überwiesenen Vorstössen in den weiteren Planungsprozess einfließen. Wir freuen uns auf den vom Gemeinderat auf Mitte Jahr angekündigten Bericht, der uns über die weitere Planung informieren soll. Wir werden die Motion unterstützen.

David Stampfli (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Fraktion SP/JUSO dankt dem Gemeinderat für die Vorstossantwort und begrüsst, dass es auf dem Gaswerkareal jetzt vorwärts geht. Indem er sich noch vor Ende der abgelaufenen Legislatur entschieden hat, hat der Gemeinderat nicht einen gravierenden Fehler gemacht, sondern einen wichtigen Grundstein dafür gelegt, dass es auf dem Gaswerkareal eine Nutzung geben kann, von der alle profitieren können und nicht nur ein paar wenige. Auf dem Gaswerkareal soll Platz sein für Freiraum, für Kultur – in Form des Gaskessels – und natürlich auch für neuen Wohnraum. Und dabei denken wir an Wohnraum mit einer hohen Ausnutzungsziffer und vor allem an bezahlbaren Wohnraum, es darf durchaus auch etwas mehr sein als der Drittel, der in der Wohninitiative vorgesehen ist. Zur Erinnerung: Es gibt Orte in der Schweiz, wo Areale zu hundert Prozent gemeinnützig überbaut werden. Und dann gibt es natürlich noch Fragen zu klären wie beispielsweise zur Erschliessung mit dem öV, die heutige Buslinie sollte ja schon längst ausgebaut werden. Zur Klärung all dieser Fragen braucht es einen breiten Einbezug der Bevölkerung, von Verbänden, Vereinen und eben auch des Stadtrats. Dies war bis jetzt leider nicht der Fall, soll aber künftig über Planungserklärungen zum Bericht, den wir in ein paar Monaten erhalten, geschehen. Das ist begrüssenswert, denn wenn der Stadtrat nicht mitreden kann, besteht die Gefahr, dass wir in zwei, drei Jahren immer noch nicht weiter gekommen sind. Dass von BDP, CVP, SVP und FDP gewünscht wird, die Stadt solle sich möglichst nicht einmischen und Private planen lassen, ist durchaus verständlich, haben sie doch Angst davor, dass der Stadtrat, wenn er sich einmischt, Auflagen macht, die nicht in ihrem Sinn sind. Ja, wir wollen Auflagen machen, wir wollen, dass dort eine Überbauung in unserem Sinn entsteht, genau darum soll der Stadtrat einbezogen werden. Dass es eine Testplanung gab von Losinger Marazzi, ist nicht schlecht, aber das reicht nicht. Wir sind sehr gespannt auf das weitere Vorgehen. Noch unklar ist für uns, denn da ist die Antwort des Gemeinderats nicht abschliessend, wer genau denn jetzt die weitere Planung an die Hand nimmt. Der Gemeinderat sagt, das hier sei eine Richtlinienmotion, es werde dem Fonds überlassen sein, aber was macht der Fonds damit?

Beauftragt er das Stadtplanungsamt? Aber vorhin wurde beklagt, das Stadtplanungsamt sei heillos überlastet. – Ja, kein Wunder! Die, die ihm regelmässig die Mittel kürzen, wissen das nur zu gut, sie sollten es sich vielleicht ein nächstes Mal anders überlegen. Oder wird es wieder extern gegeben? Und wer hat die politische Führung? Die FPI oder die PRD? Wobei der Stadtpräsident ja in Aussicht gestellt hat, bei diesem Geschäft in den Ausstand zu treten. Wer wird ihn in dem Fall vertreten? Fragen über Fragen. Wir wären froh, bei Gelegenheit Antworten auf diese Fragen zu erhalten. Wir freuen uns darauf, dass der Stadtrat jetzt endlich in dieses wichtige Geschäft einbezogen wird, sei es über Planungserklärungen zu diesem Bericht, sei es auch in einem anderen Rahmen. Wir sehen durchaus die Möglichkeit, auf der bereits erfolgten Testplanung aufzubauen, aber das reicht nicht. Der Stadtrat muss sich einbringen können, und wenn er dies nicht kann, laufen wir Gefahr, am Schluss eine Vorlage zu haben, die Totalschaden erleidet. Und das will bestimmt niemand. Die Fraktion SP/JUSO wird den Vorstoss selbstverständlich unterstützen.

Motionärin *Melanie Mettler* (GLP): In der inzwischen etwa vierjährigen Diskussion hat sich Michael Daphinoff meines Wissens nie wirklich eingebracht, und da erstaunt mich sein ausführliches Votum dann doch, das meiner Ansicht nach von Fehlinformationen nur so trieft. Ich frage mich, auf welche Quellen er sich beruft, aber vielleicht hatte hier noch jemand eine Rechnung zu begleichen. Man kann natürlich darauf verzichten, Wohnbaupolitik zu machen in dieser Stadt. Aber es gibt genau fünf Prozent städtischen Boden, wo die Stadt ihre städtebauliche Entwicklung direkt beeinflussen kann, und wer meint, Wohnbaupolitik spiele sich ohne politische Prozesse ab, unterliegt einem grundlegenden Missverständnis des demokratischen Prozesses. Dass der Gemeinderat in eine Schockstarre verfallen ist, notabene nach einem investigativen Artikel in der Berner Zeitung, ist natürlich bedauerlich, aber die Schuld dafür liegt nur an einem Ort, und zwar beim Gemeinderat. Alles andere gehört in die Kategorie Parteien-Hickhack und ist eher billig. Dass die Entwicklung massiv verteuert werde, ist ebenfalls vor allem Propaganda. Für die Reinigung dieses Bodens gibt es einen Fonds, der bleibt bestehen, und alles andere war schon vorher und wird auch in Zukunft Teil des Kaufpreises sein, da ändert sich nichts. Dass die GLP einfach den privaten Akteuren misstrauet, ist natürlich auch Quatsch; es ist der GLP nie um die Frage gegangen, ob Private dieses Areal besser oder schlechter entwickeln können, sondern wir haben einen fairen und transparenten Prozess verlangt, nicht mehr und nicht weniger. Ich hoffe, die normalerweise konstruktive BDP/CVP lässt die parteipolitischen Spielchen künftig sein und wir können jetzt weitermachen mit dem Gaswerkareal.

Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Es freut mich sehr, hier bei Ihnen zu sein, ich danke auch für alle Gratulationen, die Sie mir haben zukommen lassen. Und wie der Zufall so spielt, darf ich heute meinen ersten Auftritt vor Ihnen ausgerechnet zum Gaswerkareal bestreiten. Das ist ein lustiger Zufall, das freut mich, vielleicht freut es auch Sie, und vor allem freut es natürlich die Medien, und ich habe immer Freude, wenn ich den Medien eine Freude machen kann. Es gibt offenbar ein Gerücht, das auch David Stampfli heute Abend hier gestreut hat, und ich habe auch schon aus den Medien die Frage gehört, ob ich die Debatte heute Abend überhaupt bestreite oder ob ich in den Ausstand trete. Das möchte ich gleich zu Beginn klären: Ich habe auf Nachfrage signalisiert, dass ich eventuell in den Ausstand treten werde, wenn ich beim Gaswerkareal in einen Interessenkonflikt gerate. Ein Interessenkonflikt hätte sich ergeben können, wenn diese Vereinbarung zwischen meinem früheren Arbeitgeber und ewb zur Sprache gekommen wäre. Mit dem Beschluss des Gemeinderats von vergangenen Dezember hat sich diese Möglichkeit eines Interessenkonflikts als Stadtpräsident in Luft aufgelöst. ewb muss jetzt klären, wie die Auflösung des Vertrags mit meinem früheren Arbeitgeber abgewickelt wird, aber in der Planung habe ich keinen Interessenkonflikt. Ich kenne natür-

lich inzwischen das Gaswerkareal sehr gut, und wenn Kompetenzen zu einem Interessenkonflikt führen sollten, hätte ich damit einen, aber ich glaube, Kompetenzen haben noch nie einen Interessenkonflikt geschaffen.

Ich bin mit den bisherigen Ausführungen weitgehend einverstanden, das Verfahren hat bis jetzt wirklich zu lange gedauert. Auch der Gemeinderat findet, es müsse jetzt vorwärts gehen, und wir sind darum bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wir haben in der Antwort ausgeführt, dass für einen Wettbewerb eventuell die Kreditlimite für die Zuständigkeit des Stadtrats nicht erreicht würde, und in dem Fall hätte die Motion nur den Charakter einer Richtlinienmotion. Aber wenn ich die Motionärin richtig verstehe, geht es ihr ja vor allem darum, dass die Stadt die Planungshoheit gewinnt, dass ein Wettbewerb durchgeführt wird und dass es vorwärts geht auf diesem Areal. Und mit all dem ist der Gemeinderat vollumfänglich einverstanden. Er hat den Beschluss gefasst, das Gaswerkareal sofort zu kaufen und weiter zu entwickeln, und wie beim KVA-Areal wird die Stadt eine Planungsvorlage, eine Kreditvorlage für die Infrastrukturen und nachher für den Kauf des Areals und mutmasslich dann die Abgabe im Baurecht erarbeiten. Und parallel zu diesem Prozess wird ewb die Altlastensanierung vornehmen. Die Baubewilligung für diese Sanierung ist eben abgelaufen, da wird man schauen müssen. Der Kanton verlangt, dass die Sanierung jetzt gemacht wird, vielleicht wird man in dieser Sache noch einmal mit dem AWA reden müssen. Und natürlich wird der Kaufentscheid am Schluss den Stimmberechtigten unterbreitet, und dann kann die Realisierung angegangen werden. Ich glaube also, wir können der Absicht der Motion vollumfänglich entsprechen. Gegenstand der weiteren Arbeiten wird jetzt die Klärung des richtigen Planungsinstruments sein, also die Wahl des richtigen qualitätssichernden Verfahrens, je nachdem, für eine ÜO oder für eine Zone mit Planungspflicht (ZPP). Ein Wettbewerb war nie bestritten, es war auch immer ein offener Wettbewerb vorgesehen, aber man muss schauen, ob man zuerst den Wettbewerb macht, dann eine ÜO und nachher einen Projektwettbewerb, oder ob man einen zweistufigen Wettbewerb über alles macht. Das alles muss jetzt vertieft abgeklärt werden. Ebenfalls klären müssen wir die Frage der gemeinnützigen Bauträger, und ob die Stadt vielleicht teilweise sogar selber bauen oder ob sie das Areal via Baurecht an den Markt bringen will. Und dann müssen wir vor allem die Frage mit dem Gaskessel klären. Das ist zeitkritisch, mit ihm wird man jetzt sofort das Gespräch suchen müssen. Wir werden Ihnen wie gesagt im zweiten Quartal 2017 einen Bericht unterbreiten und das geplante Vorgehen vorstellen. Zu diesem Bericht können Sie Planungserklärungen abgeben und damit werden Sie in den Entwicklungsprozess eingebunden. Wir werden aber sicher auch mit der zuständigen Kommission vertieft diskutieren und mit ihr erörtern, welches das richtige Vorgehen ist, und in dieser Kommission ist ja auch die Motionärin vertreten. Sowohl im Workshop-Verfahren als auch in der Testplanung war die Wahrung der Interessen der Stadt immer sichergestellt, durch Chefbeamte und durch die zuständigen Projektleiterinnen und Projektleiter aus dem Stadtplanungsamt, aus HSB, ISB und auch aus der Verkehrsplanung. Das Quartier war ebenfalls ins Verfahren einbezogen, in einer relativ breiten Art und Weise. Nur der Stadtrat war zu wenig informiert und einbezogen, und das werde ich jetzt ändern.

Die bisherigen Verfahren waren nicht für nichts, sondern haben wichtige Erkenntnisse gebracht; die wichtigste ist, dass eine relevante Bebauung möglich ist. Wir haben auch gesehen, dass diese Bebauung wahrscheinlich nicht vorne an der Aare sein sollte, sondern an der Sandreinstrasse. Das ist übrigens das, was sich die Stadtplanung schon immer vorgestellt und was sie auch eingebracht hat. Und gleichzeitig wird natürlich der Freiraum entlang der Aare, der ja heute weitgehend eingezäunt ist, grösser, er wird aufgewertet und für die breite Öffentlichkeit nutzbar. Die bisherigen Erkenntnisse und politischen Forderungen werden sicher Grundlage sein für die nächsten Schritte unter Federführung der Stadt Bern.

Das Gaswerkareal sei das Filetstück der Stadtplanung, wurde gesagt. Das sehe ich auch so, aber es war ein gewisser Prozess nötig, um zu dieser Erkenntnis zu gelangen. Hätten wir hier

vor fünf Jahren über das Gaswerkareal gesprochen, hätte niemand gesagt, das sei ein Filetstück, sondern das brauchte einen Erkenntnisprozess, der in den vergangenen fünf Jahren abgelaufen ist. Erst dank den Verfahren, die bis jetzt gelaufen sind, ist man zur Erkenntnis gekommen, dass das Gaswerkareal tatsächlich überbaut werden soll.

Zur Frage einer aktiven Gestaltung des Stadtlebens: Der partizipative Prozess zur künftigen Nutzung des Gaskessels muss jetzt sofort angeschoben werden, ich habe es bereits gesagt: das ist das zeitkritische Element. Man hat mit der Leitung des Gaskessels und mit dem Vorstand einen Letter of Intent unterzeichnet, wonach man mit ihnen in ein Verfahren gehen will, so dass sie jetzt sehr ernsthaft mitwirken können. Wenn Sie auf dem Gaswerkareal Wohnungen haben wollen, kommen Sie automatisch in einen Nutzungskonflikt mit dem Betrieb des Jugendzentrums Gaskessel, und das möchten wir natürlich nicht gleich als erstes provozieren, sondern nach Möglichkeit ausschliessen. Von Seiten des Gaskessels war immer das Anliegen da, den Betrieb weiterzuführen, und rundum könne man wohnen, aber das wird zu Konflikten führen, darum muss man jetzt erst einmal das Gespräch führen und einen Weg finden, wie das Areal entwickelt werden kann und auch die Bedürfnisse des Gaskessels abgedeckt werden können. Ich werde dafür sorgen, dass dieser Prozess jetzt rasch gestartet wird und dass wir möglichst rasch die nötigen Erkenntnisse haben, denn erst wenn klar ist, wie es mit dem Gaskessel weiter geht, können wir auf dem Areal weiter planen.

Noch kurz zu den planerischen Zielen, die der Stadtrat formuliert hat: Das sind eigentlich auch die Ziele des Gemeinderats, und auch zu diesen Fragen wurden sehr weitgehenden Vorarbeiten geleistet. Ein Verkehrskonzept liegt bereits vor, weitgehend von der Verkehrsplanung begleitet und teilweise von ihr erarbeitet, und Verdichtung und soziale Durchmischung sind natürlich Anliegen, die auch wir sehr hoch halten. Kurz gesagt: der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die dringliche Motion erheblich zu erklären.

Nun aber doch noch zu Michael Daphinoffs Frage betreffend Kauf des Areals. Der Verkauf von ewb an die Stadt war eigentlich immer vorgesehen, aber es gab verschiedene Varianten, wie er erfolgen könnte. Ich denke, der Entscheid des Gemeinderats im Dezember 2016, das Areal sofort zu kaufen, war nichts anderes als konsequent, damit hat er Klarheit geschaffen. Das führt nicht zu einem Scherbenhaufen, wie befürchtet wurde, sondern wir können sofort mit der Planung beginnen, weil viele Vorarbeiten geleistet wurden, auf denen man aufbauen kann. Optimismus ist hier durchaus am Platz. Und schliesslich möchte ich noch auf eine Bemerkung von Alexander Feuz reagieren. Das Gaswerkareal ist sicher ein sehr wertvolles Areal, mit einer sehr hohen Lagequalität, aber es ist kein Ersatz für das Viererfeld, dafür ist es zu klein. Beim Gaswerkareal reden wir, bei einer sehr dichten Überbauung, von 300 Wohnungen, beim Viererfeld/Mittelfeld von 1100 Wohnungen.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt Punkt 1 der Motion erheblich (65 Ja, 0 Nein, 4 Enthaltungen).
Abst.Nr. 009
3. Der Stadtrat erklärt Punkt 2 der Motion erheblich (65 Ja, 0 Nein, 4 Enthaltungen).
Abst.Nr. 010
4. Der Stadtrat erklärt Punkt 3 der Motion erheblich (58 Ja, 6 Nein, 4 Enthaltungen).
Abst.Nr. 011

2016.SR.000251

- 4 Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): BLS Chlyforst Nord: Das neue Angebot der Sensler muss unbedingt näher geprüft werden! Die**

Übergangslösung in Givisiez muss dafür unbedingt als Denkpause genutzt werden!

- Das Quorum für die Diskussion wird erreicht (42 Ja, 25 Nein). -

Interpellant *Alexander Feuz* (SVP): Ich danke denen, die der Diskussion zugestimmt haben. Das ist nicht selbstverständlich, weil die Begleitgruppe ja entschieden hat. Aber wir haben hier eine Antwort des Gemeinderats vom 21. Dezember 2016 vor uns, und der Gemeinderat in seiner neuen Zusammensetzung hat den Leuten versprochen, man rede miteinander. Darum erachte ich die Antwort, die sehr knapp ausgefallen ist, als überholt, und ich bin auch nicht zufrieden damit.

Die Überschrift der Interpellation fokussiert stark auf den Rettungsnagel Flamatt, das nehme ich auf meine Rechnung, aber das muss man differenziert anschauen. Wir sind der Meinung, und das ist für mich der entscheidende Punkt, dass wir mit Givisiez die Möglichkeit einer Übergangslösung haben, die länger dauern könnte, und damit eine Chance, um das Ganze noch einmal zu überdenken. Die Begleitgruppe hat ihren Entscheid unter Zeitdruck gefällt, und wenn dieser Fall jetzt juristisch über mehrere Ebenen geführt wird, bis vor Bundesgericht – was sich abzeichnet –, so dauert das sehr lange und es ist eventuell sinnvoller, mögliche Alternativen zu prüfen, solange noch keine eigentlichen Verfahren am Laufen sind, mit Einsprachen und Rechtsmitteln. Nehmen Sie als Beispiel Thun, Thun hat sich wie ein Löwe dagegen gewehrt, auf dem vorgesehenen Areal etwas zu machen. Ich bin damals gescheitert mit meinen Anträgen, Thun doch noch einmal genauer anzuschauen, oder auch die Aebimatte oder andere Standorte, und allenfalls zu versuchen, mit Technik und mit Synergien noch etwas zu gewinnen. Das Gebiet, um das es hier geht, ist ein landschaftlichen Kleinod, und wir müssen auch mit dem Boden haushälterisch umgehen. Es ist mir klar, dass wir hier einander widersprechende Interessen haben, die BLS will möglichst rasch und zu einem vertretbaren Preis etwas realisieren. Für mich war ganz klar, dass Riedbach/Buech nicht in Frage kommt, und auch nicht die Variante Allmendingen, die man von Seiten der Stadt ins Spiel zu bringen versuchte. Ich weiss nicht, ob Flamatt die Lösung ist, aber für mich ist ein Kriterium, dass die Betroffenen und die Gemeindebehörden daran interessiert sind, etwas zu machen. So hat man mehr Chancen und kann vielleicht auch eher Synergien nutzen, als wenn man etwas opfert. Auch die Stadt hat unterschiedliche Interessen. Niederbottigen wäre näher an der Stadt, aber auch dort gibt es sehr grosse Nachteile, und es ist auch für mich ein unglücklicher Standort. Aber dass der Regierungsrat und viele Leute betonen, man müsse haushälterisch mit dem Boden umgehen, sollte uns veranlassen, die Sache noch einmal zu überprüfen. Sie haben selber gesehen, wie knapp der Gemeinderat geantwortet hat, für ihn ist die Sache abgeschlossen. Aber es kann doch nicht sein, dieses Areal zu wählen, wenn man vielleicht andere Standorte ergänzend noch einmal anschauen könnte. Wenn man für längere Zeit ein Provisorium hat, kann man mit der BLS, allenfalls auch mit den SBB und mit anderen Kantonen Synergien zu gewinnen versuchen. Es wäre einen Versuch wert, denn wenn die Sache am Laufen ist, besteht die Gefahr – oder für die Betroffenen die Chance –, dass die höchsten Richter im Rechtsstreit sagen, man habe zu wenig abgeklärt. Ich habe schon in der Begleitgruppe gesagt, das sei ein Risiko. Wenn man etwas hätte abklären können, es aber nicht gemacht hat, wird das gerügt, und darum habe ich die Hoffnung, dass der Gemeinderat, vielleicht auch aufgrund der Diskussion heute Abend, die Sache noch einmal aufnimmt und überlegt, wie es an anderen Standorten aussähe.

Ich habe immer den Standpunkt vertreten, sei dies bei der Manuelmatte, beim Dählhölzliwald oder beim Viererfeld: Die Stadt lebt von den Schönheiten, die man in Stadtnähe hat. Und wenn die einmal überbaut sind, nach dem Sündenfall, wenn es dort einmal eine BLS-Werkstätte hat, ist die Gefahr gross, dass es zu einer „Wangentalisierung“ kommt. Ich sage

es noch einmal, man muss etwas mehr machen, als die Überschrift vorgibt, die Übergangslösung in Givisiez müsste als Denkpause genutzt werden, um Alternativen zu prüfen. Schauen Sie die Bilder an! Wenn dieses Gebiet einmal überbaut ist, ist es unwiederbringlich zerstört. Ich danke in diesem Zusammenhang den Betroffenen, die die Fraktionspräsidien über die Schönheiten des Gebiets informiert haben, mit seiner Flora und Fauna, ich denke da an die Eisvögel. Wir haben hier, im Rahmen des Stadtrats, die letzte Gelegenheit, um noch einmal darüber zu diskutieren und den Gemeinderat zumindest indirekt zu ersuchen, sich für alternative Lösungen stark zu machen.

Fraktionserklärungen

Luzius Theiler (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA: Ich war wie Alexander Feuz Mitglied der BLS-Begleitgruppe und ich muss sagen, diese Gruppe hat über weite Strecken gut gearbeitet, ihr Einsatz hatte Erfolg: Riedbach, die schlimmstmögliche Lösung, ist vom Tisch, und im Weiteren soll nur noch die Hälfte des ursprünglichen Projektes zum Neubau verbleiben, die sogenannte leichte Instandstellung, während die längerfristige Instandstellung in Bönigen ausgebaut wird. So werden im Oberland, das ja zu stark Tourismus-lastig ist, wichtige Arbeitsplätze erhalten, und zugleich haben wir mehr Wahlmöglichkeiten, wie man den Rest der Werkstatt hinkriegt. Der Erfolg der Begleitgruppe ist nicht einfach so zustande gekommen, weil man gute Sitzungen hatte, sondern ist weitgehend den Leuten in Bern West zu verdanken, die sich gegen dieses unmögliche Projekt Riedbach gewehrt haben, und zwar so stark, dass überhaupt erst diese Begleitgruppe entstanden ist. Ihnen gilt es zu danken für diesen Einsatz, so dass ein Projekt verhindert wurde, das keine guten Auswirkungen gehabt hätte auf den Westen von Bern. Nun muss man allerdings sehen, dass die Arbeit der Begleitgruppe besonders in der Schlussphase sehr stark beeinflusst war durch den Druck gewisser Instanzen: Der Kanton hat ganz massiv interveniert gegen den Standort Thun, dabei wäre er der einzige Standort gewesen nicht in Landwirtschafts-, sondern in einem Industrie- und Gewerbegebiet. Ob man ihn schliesslich hätte realisieren können, weiss ich nicht, man hat die Untersuchungen der Kommission vorzeitig abgebrochen, mit einer massiven Intervention der Kantonsregierung, zusammen mit der Stadt Thun. Und dann hat natürlich, und das ist wichtig, auch die Stadt Bern sehr grossen Druck ausgeübt in der Begleitgruppe, gegen die Idee, näher an der Stadt zu bauen, im Gebiet, wo mit Coop und Resag ohnehin schon eine Industrienutzung ist. Das wäre, wenn schon, im Westen von Bern die bessere Lösung gewesen als der Chlyforst. Aber die Intervention der Stadt Bern, mit dem Stadtplaner als Vertreter des Gemeinderats in der Begleitgruppe, war derart massiv, dass sie wohl den Ausschlag gegeben hat, um auch diese Lösung nicht weiter zu verfolgen. Und letztlich stand die Begleitgruppe auch unter dem Druck, möglichst rasch ein Ergebnis vorzulegen, die Kosten waren zudem relativ hoch, man wollte zu einem Ende kommen. Und so ist man dann, weil man gemeint hat, es sei die am wenigsten schlimme Lösung, und die einzige, die vielleicht auf nicht allzu viel Widerstand stösst, auf diesen Standort Chlyforst gekommen, zum Teil im Wald und in einem Naherholungsgebiet, das für den Westen von Bern sehr wichtig ist, wo aber in wesentlichem Mass Landwirtschaftsland betroffen ist. Das Projekt Chlyforst ist rechtlich fragwürdig, es kollidiert mit dem Waldschutz, und es steht in den Sternen, ob es in einem Gerichtsverfahren durchkommt. So gesehen kann man nur sagen, als Bilanz der Begleitgruppe: Das einzig sichere ist, dass überhaupt nichts sicher ist.

Aber das Ganze ist natürlich auch ein Lehrstück. Die Interventionen der Stadt Bern haben gezeigt, dass es dem Gemeinderat – zumindest dem damaligen Gemeinderat – nicht etwa um die Erhaltung des Landwirtschaftsgebiets, um die Fruchtfolgeflächen und um den Landschaftsschutz geht, sondern um eine künftige Stadterweiterungen im Westen. Man will also die Ergebnisse der Volksinitiative „Erhaltet Oberbottigen“ von 1982, die bewirkt hat, dass dort

überhaupt noch Landwirtschaft betrieben wird, in Frage stellen und neue Stadtteile bauen. Dazu hat man im Richtplan den ganzen Westen von Bern als sogenanntes prioritäres Siedlungsgebiet bezeichnet. Der grosse Kampf um Oberbottigen und Riedbach wird also erst noch stattfinden. Es ist zu hoffen, dass sich, wenn diese Stadterweiterungspläne kommen, alle, die der Landwirtschaft treu bleiben, wieder wehren, zusammen mit all den anderen, denen es ein Anliegen ist, dass wir auf Gemeindegebiet auch noch Landwirtschaft haben. – Erstens, damit man weiss, woher das Essen kommt, und zweitens, damit man weite Transportwege möglichst vermeiden kann. Aber das hier ist halt leider wieder ein Lehrstück für einen gewissen Grössenwahn in Bern: Man will wachsen, ohne den nötigen Raum zu haben für die Infrastrukturen, die dieses Wachstum zur Folge hat. Bis jetzt hatte man das „Glück“, dass man alles in den Wald stellen konnte: Die Kehrichtverbrennungsanlage mit der Energiezentrale, die Feuerwehr, die Rettungsdienste, vorher auch noch die Autobahn. Jetzt meint man, das könne man auch in Zukunft so machen, aber das geht natürlich nicht, sondern man muss überdenken, ob man die Voraussetzungen für dieses Wachstum hat und ob man seine Folgen bewältigen kann. Eine Politik nach dem modischen Slogan „Make Berne great again“ wird schlecht enden, jenseits des Teichs, aber auch hier in Bern.

Michael Sutter (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Heute war in der BZ von Vorstössen die Rede, über die der Stadtrat zwar debattiert, wo er aber gar nicht zuständig ist. Die vorliegende Interpellation ist ein exemplarisches Beispiel dafür, auch wenn es um ein für die Stadt wichtiges Thema geht. Die Standortevaluation für eine neue BLS-Werkstätte wurde inzwischen dreimal vorgenommen. Die Stadt hat unter anderem selber ein Gutachten in Auftrag gegeben, und die BLS hat eine sehr breite Begleitgruppe eingesetzt, die mehr als vierzig Standorte noch einmal eingehend geprüft hat. Der Interpellant war zumindest an manchen dieser Begleitgruppensitzungen auch dabei, und wenn man bedenkt, für welchen Standort er sich dort im Namen der SVP ausgesprochen hat, ist sein Vorstoss, sicher nicht zufällig drei Wochen vor den Wahlen, doch ziemlich befremdend. Ich lege es hier nicht offen, es ist an ihm zu entscheiden, ob er sagen will, für welchen Standort er sich ausgesprochen hat. Die Begleitgruppe hat sauber und transparent gearbeitet und sich über ein Jahr lang, an 13 Sitzungen, intensiv und ergebnisoffen mit der Standortsuche auseinandergesetzt, Luzius Theiler hat das schon angetönt. Dass viele mit dem Resultat dieser Begleitgruppe nicht glücklich sind, ist sehr gut nachvollziehbar, aber das wäre auch bei jedem anderen Standort der Fall gewesen. Dass aber jetzt das ganze Verfahren gleich wieder in Frage gestellt und ein kompletter Neuanfang gefordert wird, ist doch ziemlich polemisch. Auch der Standort in Flamatt wurde nämlich geprüft, und aus guten Gründen verworfen. Auch dies sollte der Interpellant eigentlich bestens wissen. Abgesehen davon, dass der Platz dort offenbar gar nicht ausreichen würde, würde eine Werkstätte auf einer Autobahnüberdachung an einer Hanglage grosse technische Schwierigkeiten mit sich bringen und wäre schlicht nicht finanzierbar. Das sogenannte Angebot der Sensler war darum eher ein medienwirksamer Hüftschuss als eine ernsthafte Alternative. Und dass die Aebimatte jetzt wieder ausgegraben wird, passt eigentlich perfekt dazu. Ja, wenn es der SVP gelingen sollte, die SBB davon zu überzeugen, die Aebimatte weiterhin der BLS zur Verfügung zu stellen, wären sicher alle zufrieden, ausser natürlich die direkten Anwohnenden in der Länggasse. Aber auch die Interpellanten wissen ganz genau, dass dieser Zug längst abgefahren ist und dass ein Vorstoss im Stadtrat daran rein gar nichts ändert. Thun ist übrigens der beiden Aarebrücken wegen, die abgerissen werden müssten, kein möglicher Standort. Es gibt nirgends einen guten Standort für eine derartige Werkstatt, da war sich auch die Begleitgruppe einig. Einig waren sich die meisten aber auch darin, dass wir einen funktionierenden öV brauchen in der Region, und dass dazu auch die Wartung der S-Bahn-Züge in der Region gehört. Anders als beispielsweise Allmendingen oder Konolfingen hat die Stadt Bern nicht einfach kategorisch jeden Standort auf ihrem Stadtgebiet ausgeschlossen, im Wissen darum, dass

diese Verweigerungshaltung nicht zielführend ist. Das könnte man auch als lösungsorientiertes und vernünftiges Verhalten ansehen. Ich möchte aber hier noch einmal betonen, dass der Standortentscheid nicht von der Stadt oder mit expliziter Zustimmung der Stadt gefällt wurde, und auch nicht von der Begleitgruppe, sondern von der BLS. Hätte die Stadt entschieden, wäre der Entscheid sehr wahrscheinlich anders ausgefallen. Entscheid-Ebene ist hier der Bund. Man sollte bei dieser Geschichte auch nicht ganz ausser Acht lassen, dass es um mehrere hundert Arbeitsplätze in der Industrie geht, die andernfalls aus der Stadt Bern verschwinden würden. Der Standort Chlyforst bringt diverse Schwierigkeiten und Probleme mit sich, wie jeder andere Standort auch, und ob und wie diese lösbar sind, muss am Schluss wahrscheinlich auf gerichtlichem Weg entschieden werden, wie bei jedem anderen Standort auch. Die Stadt Bern muss jetzt aktiv werden und sich mit Nachdruck für möglichst gute Rahmenbedingungen für die Stadt und für ihre Bevölkerung einsetzen. Dazu eine nicht abschliessende Aufzählung: Der Einbezug der Anwohnenden ist zentral, ihre Anliegen müssen Beachtung finden und sie müssen bei der Ausarbeitung des konkreten Projekts direkt einbezogen und ernst genommen werden. Die Partizipation der Bevölkerung muss dieses Mal von Anfang an gewährleistet sein und ernst gemeint sein. Dabei muss vor allem auch für die Verkehrerschliessung mit dem öV und mit dem MIV eine gute und breit abgestützte Lösung gefunden werden. Die Reduktion der Lärmemissionen ist ebenfalls im ureigensten Interesse der Stadt Bern, und auch da braucht es innovative Lösungen. Die Wiederaufforstung muss mit Mehrwert für den Stadtteil 6 und seine Bewohnenden erfolgen. Die Verlegung des Schiessplatzes Riedbach unter die neue Werkstätte ist eine zwingende Bedingung, die die Stadt aktiv einfordern muss. So kann dieses Projekt wenigstens in einem Punkt auch einen Mehrwert für die Anwohnenden und für den Erholungswert der Umgebung bringen. Die Kommunikation ist ebenfalls ein wichtiger Punkt. Dass es da erhebliche Verbesserungen braucht, sollte inzwischen auch die BLS gemerkt haben. Wünschenswert wäre auch, dass für diese Werkstätte, wie für alle Bauprojekte, ein ordentliches Planungsverfahren durchgeführt würde, trotz aller bestehenden Risiken. Sollte diese Werkstätte tatsächlich im Chlyforst gebaut werden, darf dies ganz sicher kein Präzedenzfall sein, um ringsum weitere Anlagen zu bauen. Das hat die Stadt direkt in der Hand. Die SP Stadt Bern ist überhaupt nicht begeistert von der angepeilten Lösung, es gibt parteiintern sogar Fundamentalopposition gegen den Standort Chlyforst. Diese Kritik nehmen wir sehr ernst, und es braucht wirksame flankierende Massnahmen im betroffenen Stadtteil. Die Befürchtungen der Bevölkerung müssen ernst genommen werden und es müssen tragfähige Lösungen gesucht werden. Die SP ist bereit, konstruktiv mitzuarbeiten, um in dieser schwierigen Situation einen Weg zu finden, der zumindest für die meisten einigermaßen akzeptabel ist. Dazu fordern wir auch alle anderen politischen Kräfte in dieser Stadt auf, auch wenn der Ruf nach Sankt Florian natürlich sehr viel verlockender ist.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich möchte meinem Vorredner ein wenig widersprechen. Die Fraktion GB/JA! findet durchaus, dass der Gemeinderat in diesem Prozess eine wichtige Rolle spielt, als Exekutive einer möglichen Standortgemeinde für eine BLS-Werkstätte. Und weil der Gemeinderat jetzt neu zusammengesetzt ist, haben wir die Hoffnung, dass er seine Haltung vielleicht überdenkt, und darum finden wir die Diskussion heute Abend wertvoll. Die Fraktion GB/JA! ist gar nicht erfreut über den Entscheid der BLS-Begleitgruppe und kritisiert zusammen mit den Umweltverbänden diesen Standortentscheid. Die Empfehlung dieser Begleitgruppe ist nämlich nicht eine sachliche, sondern eine politische. Herausgekommen ist als Empfehlung leider nicht der Standort, der punkto Raumplanung, Ökologie, aber auch bezüglich wirtschaftliche Interessen der BLS der beste wäre, sondern der Schwarzpeter wurde dorthin geschoben, wo der Aufschrei am leisesten ist und wo am wenigsten Leute von einer Werkstatt direkt betroffen sind. Der Standort Chlyforst ist raumplanerisch und ökologisch eine Katastrophe, er ist mindestens so schlecht wie der ur-

sprünglich vorgesehene Standort Riedbach. Warum? Eine Werkstätte im Chlyforst wäre eine Inselarbeitszone, umgeben von Landwirtschaftsland. Eine so isolierte Einzonung einer so grossen Fläche wäre nicht zeitgemäss, sondern würde einer Planung aus den 1960er-Jahren entsprechen, als die Schweiz noch kein Raumplanungsgesetz hatte. Die Werkstätte im Chlyforst wäre ein Sündenfall analog zur Pharmafabrik, die vor zehn Jahren mitten auf der grünen Wiese geplant war und dann zum Glück nicht realisiert wurde. Die Fraktion GB/JA! anerkennt durchaus die Notwendigkeit einer derartigen Werkstatt für den öffentlichen Verkehr. Wir denken aber, dass die BLS und die SBB noch stärker zusammenspannen sollten und dass sich durch eine Zusammenarbeit durchaus auch noch eine andere Lösung anbieten würde. Wir sind auch nicht dagegen, dass eine solche Werkstatt möglicherweise auf stadtberner Gebiet gebaut wird. Ein raumplanerisch und ökologisch verantwortbarer Standort wäre Niederbottigen. Aber genau der passt dem Gemeinderat der Stadt Bern nicht. In Niederbottigen will sich die Stadt Bern sämtliche Optionen für eine mögliche Stadtentwicklung offen halten. Die Fraktion GB/JA! kritisiert die Rolle des Berner Gemeinderats im Prozess der Standortsuche für eine BLS-Werkstätte. Er setzt sich für eine raumplanerisch inakzeptable Lösung ein, nur um sich alle Optionen für eine Stadterweiterung offen zu halten. Das ist von uns aus gesehen verantwortungslos und egoistisch. Wir sind überzeugt, dass eine Stadterweiterung in Niederbottigen auch mit einer BLS-Werkstätte möglich wäre. Es wäre eine herausfordernde Planung, aber es wäre nicht unmöglich. Wir sind also zuversichtlich, dass der neue Gemeinderat die Haltung noch einmal überdenkt, wir erwarten von ihm aber auch, dass er sich bei Bund und Kanton dafür stark macht, dass die BLS-Werkstätte in einem Sachplanverfahren geplant wird, denn dies wäre das adäquate Verfahren für eine Infrastruktur dieser Grösse.

Patrick Zillig (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Ich muss meiner Vorrednerin widersprechen. Die politisch breit abgestützte Begleitgruppe für die neue BLS-Werkstätte hat einen wirklich guten Job gemacht, unter der Leitung von Beat Antener sind 42 Standorte nach vorgegebenen Kriterien, beispielsweise betreffend Umwelt oder betreffend Betriebswirtschaft, überprüft worden. Das Resultat, das dabei herausgekommen ist, ist die Drei-Standort-Strategie, mit dem vorgesehenen Neubau im Chlyforst. Dieser Standort ist der beste von schlechten Lösungen, es gibt keinen idealen Standort. Niemand will eine derartige Werkstätte vor der eigenen Haustüre haben, aber alle hier drin wollen einen gut ausgebauten öV. Wir finden, die Empfehlung der Begleitgruppe, die der Verwaltungsrat der BLS bewilligt hat, sollte respektiert werden, und die BLS sollte jetzt die weiteren Massnahmen in Angriff nehmen können. Der Entscheid ist gefällt, es ist müssig, ihn zu hinterfragen, auch wenn manche meinen, neue und bessere Lösungen aus dem Hut zaubern zu können.

Kurt Hirsbrunner (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Als Mitglied dieser Begleitgruppe konnte ich mich davon überzeugen, dass niemand eine Werkstatt möchte. Aber der öV muss weiter entwickelt werden, das Wachstum hat seinen Preis. Es wurde bald einmal klar, dass die „Wahl“, sorgfältig und transparent, unter Abwägung aller Vor- und Nachteile, auf den Standort Chlyforst fällt. Wollen wir jetzt wieder von vorne beginnen? Sicher nicht! Die Arbeitsgruppe und die Fachleute haben wie gesagt sorgfältige Arbeit geleistet. Chlyforst ist eine schlechte Variante, aber unter all den anderen schlechten Varianten eben die beste. Die BDP/CVP unterstützen diesen Entscheid nach wie vor.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Michael Sutter hat vorhin gesagt, ich habe für Chlyforst gestimmt. Das ist so, ich bin damals als einer der wenigen aufgestanden und habe gesagt, ich stimme für Chlyforst, auch wenn ich es eine unglückliche Lösung finde. Es wurde vorhin richtigerweise gesagt, es seien alles schlechte Standorte, aber jetzt komme ich zum grossen Aber: Man steht unter einem gewissen Zeitdruck, und die Variante Givisiez öffnet ein

gewisses Zeitfenster. Ich habe damals auch gesagt, man solle zwei Varianten vorlegen, aber dieser Antrag ist haushoch gescheitert. Ich wollte eine Variante B für den Fall, dass die andere nicht durchkommt. Sonst steht man vielleicht in fünf oder sechs Jahren vor dem Nichts. Ich habe nachher noch mit den Leuten der BLS darüber gesprochen, und es ist natürlich für sie ein Risiko, wenn man eine zweite Variante hat, weil es dann unter Umständen von den Gerichten heisst, die Variante B wäre ja auch in Frage gekommen, man müsse die umsetzen, und nicht die, die einen grossen Eingriff in den Wald bedingt. Ich habe die Frage gestellt, ob man wirklich alles abgeklärt habe. Wir waren eine politische Begleitgruppe, wir haben ja nicht den letzten Ausschlag gegeben, und ich habe auch gefragt, ob man denn nicht noch einmal überdenken sollte, ob man noch gewisse andere Sachen machen könnte. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt. Das Kompliment, dass die Begleitgruppe eine gute Arbeit gemacht habe, nehme ich gern entgegen, aber es war eine schwierige Angelegenheit. Man hat immerhin diese Drei-Standorte-Strategie erreicht, und auch, dass man den Projektperimeter grösser wählt. Ich komme auf das Zeitfenster zurück. Es geht nicht darum, noch einmal bei Adam und Eva anzufangen, aber man hat jetzt noch die Möglichkeit, gewisse Sachen noch einmal zu überdenken, bevor man in einem Rechtshandel steckt, den ich als heikel anschau. Denken sie an die schönen, hehren Worte insbesondere auch der SP-Leute: Die Natur schonen, die Natur erhalten. Ein Bauer, der in seiner Scheune auch noch Unterhalt machen will für Traktoren, ist nicht zonenkonform, aber hier ist man bereit, über wesentliche Aspekte des Natur- und Heimatschutzes hinwegzugehen. Aber ich nehme auch zur Kenntnis, dass meine kritischen Worte auch von gewissen anderen Parteien geteilt werden, von denen ich normalerweise weit weg bin. Wie gesagt, es war ein schwieriger Entscheid, ich habe abgestimmt wie vorhin gesagt. Und es wurde natürlich auch gesagt, die Stadt Bern sei dafür, die Burgergemeinde sei dafür, es treffe „nur“ einen Bauern, einen Pächter, und nicht viele. Denken wir an die Zukunft, nutzen wir die Chance. Ob es etwas bringt, weiss ich nicht, aber ich habe die Hoffnung, dass der Gemeinderat die Versprechungen, die er den Anwohnern in seiner neuen Zusammensetzung gegeben hat, ernst nimmt und vielleicht doch noch schaut, ob es nicht doch eine bessere Lösung gibt. Wenn das Gebiet einmal überbaut und zerstört ist, ist es zu spät, und wenn das Gericht in sieben oder acht Jahren Nein sagt, haben wir ein Problem mit dem öV. Darum ist es manchmal gut, auch noch eine Variante B auszuarbeiten.

Daniel Lehmann (SVP): Ich bin nicht Fraktionssprecher, ich war nicht Begleitgruppenmitglied, aber ich bin Bottiger; ich gehöre zu denen, die mitgeholfen haben, den Widerstand zu organisieren, und ich garantiere Ihnen: Die BLS hat ganz schlechte Karten, um Erfolg zu haben mit der Strategie, die sie jetzt fährt. Ich bin auch Jurist, wir haben Abklärungen gemacht: Das Eisenbahnrecht ist nicht anwendbar; die Standortgebundenheit ist nicht gegeben, das sieht man ja daran, dass wir 42 Standorte geprüft haben. In Anbetracht dieser Situation empfehle ich Ihnen, dafür zu sorgen, dass die Gemeinde Bern, dass unser Gemeinderat mit beteiligt ist, dass man das Geschäft zurücknimmt und eingehend prüft, ob man nicht eine naturschonendere und breiter abgestützte Lösung findet. Es darf nicht sein, dass wir ein derart wichtiges Projekt für den öffentlichen Verkehr für die Zukunft der übernächsten Generation in den Sand setzen, weil wir zu wenig vorsichtig darauf zugehen. Wir sind hier in einem Naturschutzgebiet, einer Schutzzone, einem Naherholungsgebiet, wir haben moorige Stellen, wir haben hohe ökologische Werte, die vernichtet werden sollen. In der Rechtsgüterabwägung von Interessen von Natur, von Naherholungsgebiet und dem Bedarf einer solchen Werkstätte für den Verkehr ist das Risiko zu hoch, dass wir scheitern. Darum: Helfen Sie mit, das Geschäft zurückzunehmen und eine vernünftiger, bessere Lösung zu finden.

Stadtpräsident *Alec von Graffenried*: Es wurde schon gesagt: Das hier ist nicht ein Projekt der Stadt Bern, es ist auch nicht ein Projekt des Gemeinderats, und dem entsprechend ist er auch

nicht zuständig dafür. Ich kann also wenig dazu beitragen, um es auf eine bessere Schiene zu bringen. Es ist ein Projekt der BLS und es ist ein schwieriges Projekt. Sie wissen, dass die RBS, die ich ebenfalls sehr schätze als Bahnunternehmung, vor demselben Problem steht, und dass sie, die eigentlich sonst sehr clever operiert, mit ihrer Werkstätte in Bätterkinden auf dieselben Schwierigkeiten stösst wie die BLS. Die Geschichte der BLS-Werkstätte hat sehr unglücklich begonnen, die Kommunikation war am Anfang mehr als unglücklich, aber jetzt kommt das Ganze langsam aber sicher auf einen besseren Weg, auch für die Stadt Bern. Mit dem Einsatz der Begleitgruppe konnten die Anfangsfehler ausgebügelt werden. Wie schon ausgeführt, hat die Begleitgruppe einen sehr sorgfältigen und sehr offenen Prozess durchgeführt und eine sehr umfassende Beurteilung vorgenommen und schliesslich ihre Empfehlung abgegeben. Dieser Entscheid, Franziska Grossenbacher, war nicht einfach ein politischer Entscheid, sondern das war ein Entscheid nach einer umfassenden Güterabwägung. Das ist die Art, wie man derartige Entscheide fällen muss, da spielen rechtliche Fragen eine Rolle, da spielen alle vorhandenen Interessen eine Rolle und müssen eingeworfen werden, und am Schluss muss alles gegeneinander abgewogen werden und man muss sich für eine Lösung entscheiden. Was hier vorliegt, ist eine Lösung, die man so gefunden hat und die jetzt weiter verfolgt wird. Man konnte gegenüber vorher wesentliche Verbesserungen erreichen. Etwas, was erreicht werden konnte – und es ist überraschend, dass man erst in diesem Prozess darauf gekommen ist –, ist, den Standort Bönigen für den Schwerunterhalt zu erhalten, die Böniger haben sich dafür gewehrt, dass sie die Werkstatt halten können. Für die Stadt Bern ist der Standort Chlyforst prima Vista wesentlich besser als der ursprüngliche in Riedbach/Buech, der einen ganzen Landwirtschaftsbetrieb und insgesamt mehr Land gekostet hätte und dem noch mehr Fruchtfolgeflächen zum Opfer gefallen wären. Und grundsätzlich ist zu sagen, dass ein guter öV die nötige Infrastruktur braucht. Wir wollen einen guten öV, wir können aber die nötige Infrastruktur nicht mehr in der Stadt Bern anbieten, diese Verdrängung findet nun einmal statt, aus der Aebimatte hinaus, und darum muss man neue Lösungen finden. Wir wollen eine Leistungssteigerung beim öV und dafür braucht es die entsprechenden Infrastrukturanlagen.

1982 habe auch ich die Initiative „Erhaltet Oberbottigen“ unterstützt, aber nach 40 Jahren kann man ja seine Ansichten zumindest überprüfen und hinterfragen. Die Begleitgruppe hat insgesamt 42 Standorte geprüft, auch den Standort Flamatt in zwei Varianten; es wurde hier gesagt, diese Standorte seien nicht in Frage gekommen, weil sie unverhältnismässig teuer zu stehen kämen. Zu den Fragen 2 und 3: Der Gemeinderat ist bereit, die Abklärungen zum Standort Chlyforst Nord im aktuellen Stadium mitzutragen – Abklärungen, aber nicht mehr –, vor dem Hintergrund, dass dieser Standort auch Nachteile mit sich bringt, das sehen wir natürlich auch. Der Chlyforst ist nicht die Superlösung, die hat leider auch die Begleitgruppe nicht gefunden, aber es ist wichtig, dass man nicht einen Standort wählt, der die künftige Stadtentwicklung beeinträchtigen könnte. Wir wissen nicht, was in 20 oder in 40 Jahren mit Brünnen Süd passiert, wir wissen nicht, wie sich die Stadt im Westen entwickeln wird. Jetzt eine solche Anlage unmittelbar an den Stadtkörper heranzulassen, wäre sehr wenig vorausschauend und nicht sehr strategisch vom Gemeinderat, und darum finde ich, dass wir mit der jetzt vorgeschlagenen eine bessere Lösung haben, und auch einen besseren Schutz von Bern West, der bestehenden Siedlungen dort, vor Lärm- und Verkehrsimmissionen. Allerdings erwartet der Gemeinderat, dass die Mitwirkung ernst genommen wird und dass alle, die sich geäussert haben, sich in den weiteren Prozess einbringen können. Die ganze Bevölkerung soll mitwirken und ihre Bedenken einbringen können, und bei einer Anpassung des Projekts sollen möglichst auch noch Verbesserungen erreicht werden, so dass am Schluss zumindest ein grösserer Teil der Bevölkerung dieser Anlage zustimmen kann, wo immer sie auch zu liegen kommt. Der Gemeinderat hofft, dass auch er in die weitere Projektbearbeitung einbezogen wird, so dass wir die Frage weiterhin, wie heute Abend, mit Ihnen diskutieren können.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantin Fraktion SVP ist mit der Antwort nicht zufrieden.

Der Vorsitzende ermahnt die Stadratsmitglieder, auf die Personen Rücksicht zu nehmen, die den Debatten folgen möchten, und persönliche Gespräche in der Wandelhalle und nicht im Ratssaal zu führen.

- Die Traktanden 5, 6 und 7 werden gemeinsam behandelt. -

2016.SUE.000029

5 Reglement Energie Wasser Bern vom 15. März 2001 (ewb-Reglement; ewr; SSSB 741.1): Amtszeit- und Altersbeschränkung für Mitglieder des Verwaltungsrates und energieeffiziente öffentliche Beleuchtung; Teilrevision; 2. Lesung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reglement Energie Wasser Bern vom 15. März 2001 (ewb-Reglement; ewr; SSSB 741.1): Amtszeit- und Altersbeschränkung für Mitglieder des Verwaltungsrates und energieeffiziente öffentliche Beleuchtung; Teilrevision.
2. Er beschliesst mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen bei ... Enthaltungen die Änderung des Reglements Energie Wasser Bern (ewr) wie folgt:
 - Art. 15 Wahl und Amtsdauer
 - 1 (unverändert)
 - 2 Die Amtsdauer beginnt und endet mit derjenigen des Gemeinderates und des Stadtrates (Art. 42 GO).
 - Art. 15a Amtszeitbeschränkung
 - 1 Ein Mitglied darf dem Verwaltungsrat während höchstens drei Amtsdauern angehören.
 - 2 Bei der Neuwahl während der noch laufenden Amtsdauer wird diese an die maximale Amtszeit nach Absatz 1 angerechnet.
 - Art. 15b Altersbeschränkung
 - Ein Mitglied darf dem Verwaltungsgericht unter Vorbehalt der Bestimmungen zur Amtszeitbeschränkung längstens bis zum vollendeten 70. Altersjahr angehören.
3. Er beschliesst mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen bei ... Enthaltungen die Änderung von Artikel 9 des Reglements Energie Wasser Bern (ewr) wie folgt:
 - Art. 9 Öffentliche Beleuchtung
 - 1 (unverändert)
 - 2 Die öffentliche Beleuchtung hat möglichst energieeffizient und nach Bedarf zu erfolgen.
 - 3 Dabei sind die Aspekte der Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lichtimmission zu berücksichtigen.
4. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen des Reglements.

Bern, 4. Mai 2016

Anträge SVP

Auf eine Altersbeschränkung wie im Antrag zum neuen Artikel 15b Altersbeschränkung formuliert ist zu verzichten.

Antrag Luzius Theiler, GPB-DA

Art. 15b betreffend Altersbeschränkung ist zu streichen.

Sprecherin FSU *Dannie Jost* (FDP): Die FSU hat sich in ihrer Sitzung vom 5. Dezember 2016 mit der 2. Lesung der vorliegenden Teilrevision des Reglements ewb vom 15. März 2001 befasst, die zwei Motionen umzusetzen hat. Diese 2. Lesung wurde nötig, weil in der 1. Lesung zwei neue Anträge vorlagen, die noch nicht vorberaten waren. Es geht in diesen Anträgen von Luzius Theiler und der SVP im Prinzip um das Gleiche, nämlich den Verzicht auf eine Altersbeschränkung für die Verwaltungsratsmitglieder von ewb. In der FSU gab es zum Teil Verständnis für dieses Begehren. Es gab auch Fragen zur Umsetzung und dazu, ob der neue Verwaltungsrat schon in Kenntnis des Anliegens sei, weil das revidierte Reglement in Kraft treten wird, sobald es verabschiedet ist. Aber am Ende empfiehlt Ihnen die FSU, die beiden Anträge abzulehnen, mit 8 zu 1 Stimme, bei 0 Enthaltungen.

Für die Fraktion FDP: Wir werden der Empfehlung der Kommission folgen.

Fraktionserklärungen

Peter Ammann (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: die GLP hat in der 1. Lesung ausführlich ihren Standpunkt abgegeben zur revidierten Vorlage und kurz auch etwas gesagt zu den neu eingereichten Anträgen zur Altersbeschränkung, und wie die Kommissionssprecherin gesagt hat, haben wir das Anliegen auch in der FSU ausführlich diskutiert. Ich möchte nur einen Satz wiederholen, den ich bereits in der 1. Lesung geäußert habe: Wenn wir die Alterslimite von 70 Jahren gemäss neuem Reglement beibehalten möchten respektive nicht für deren Aufhebung stimmen, heisst dies in keinsten Weise, dass wir finden, Leute mit 70 seien nicht mehr fit, aber wir sind der Meinung, diese Limite, immerhin fünf respektive sechs Jahre über dem ordentlichen AHV-Alter, passe im Moment in die Landschaft der Corporate Governance. Man kann das Reglement in Zukunft wieder einmal überarbeiten, wenn man dies möchte. Die Grünliberalen werden der Vorlage zustimmen und die zusätzlichen Anträge ablehnen.

Rudolf Friedli (SVP) für die Fraktion SVP: Wir haben in der letzten Lesung gesagt, wir möchten keine Altersbeschränkung, das Geschäft ging dann zurück in die FSU, und dort stand ich auf verlorenem Posten. Der Grund dafür: Das Alter ist ein ungeeignetes Kriterium für die Beurteilung von Verwaltungsratsmitgliedern. Das ist fast so willkürlich, wie wenn man ins Reglement schreiben würde, Leute mit einer krummen Nase dürften nicht Verwaltungsrat werden. Wichtig ist doch, dass jemand fähig ist zu diesem Amt, und darüber sagen die Form der Nase oder das Alter nichts aus. Stichwort amerikanische Präsidentschaft: beide Kandidierenden waren 69. Für das Amt des amerikanischen Präsidenten ist dieses Alter offenbar kein Hindernis, für ein kleines städtisches Werk hingegen schon. Führen Sie sich das einmal vor Augen, so etwas ist ganz einfach absurd. Wir hier haben eine Verantwortung, gute Leute zu wählen. Dabei mit der Annahme „alt = trottelig“ zu arbeiten, statt zu schauen, ob eine Person fähig ist, ist nicht, was wir tun sollten, sondern wir sollten uns der Verantwortung stellen, die Leute aufgrund ihrer Fähigkeiten auszuwählen. Nehmen Sie bitte die Anträge an, keine Altersbeschränkung ins Reglement aufzunehmen.

Luzius Theiler (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA: Ich habe ja den Fraktionen den ausführlichen Bericht des Bundesrats geschickt, der kurz nach der neuen Bundesverfassung

erschienen ist. Die neue Bundesverfassung hat in Artikel 8 Absatz 2 ein ganz klares Diskriminierungsverbot, man darf niemanden aufgrund eines persönlichen Merkmals ausschliessen oder nicht berücksichtigen. Und 2003, also kurz nach Inkrafttreten der neuen Verfassung, hat der Bundesrat aufgrund eines Vorstosses der Nationalrätin Egerszegi – und dieser wiederum war aufgrund einer Aargauer Gemeinde zustande gekommen, die neu eine derartige Altersbeschränkung eingeführt hatte – mit aller Deutlichkeit gesagt, er sei sowohl aus formaljuristischen verfassungsrechtlichen wie auch aus inhaltlichen Gründen gegen jegliche Art von Altersbeschränkung. Formaljuristisch verstosse eine solche Altersbeschränkung ganz klar gegen die erwähnten Artikel der Bundesverfassung. Jetzt so etwas einzuführen ist also verfassungswidrig, und wenn jemand als Verwaltungsrat kandidiert und des Alters wegen nicht zum Auswahlverfahren zugelassen ist, kann er klagen und bekommt in meinen Augen mit fast völliger Sicherheit Recht. Wollen Sie etwas beschliessen, im Wissen darum, dass es gegen die Verfassung verstösst? Dann hat aber der Bundesrat auch noch inhaltliche Gründe angeführt: Unser Milizsystem sei auf die Mitarbeit aller angewiesen, da solle man niemanden ausschliessen. Jeder, der mitarbeiten wolle und aufgrund seiner Qualifikationen auch dazu befähigt sei, sei wertvoll, darauf baue unser Milizsystem auf. Ich habe es schon letztes Mal gesagt: Warum soll irgendein CEO eines Betriebs mit grosser Erfahrung mit 65, wenn er etwas von seiner Arbeit entlastet ist, nicht noch ein Amt annehmen, in dem er seine Erfahrungen weitertragen kann? Aber wenn es dann heisst, man könne maximal fünf Jahre mitmachen, ist das natürlich nicht attraktiv. Und darum wäre es sowohl aus rechtlichen wie aus inhaltlichen Gründen gut, wenn Sie meinem und dem Antrag der SVP zustimmen würden. Es fragt sich zwar, ob das später je gerichtlich beurteilt wird, die Wahrscheinlichkeit ist nicht sehr gross, aber das ist überhaupt kein Grund, etwas zu beschliessen, von dem man weiss, dass es verfassungswidrig ist.

Edith Siegenthaler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion unterstützt die vorgeschlagenen Revision des ewb-Reglements nach wie vor. Wir finden es sinnvoll, dass die Mitglieder des Verwaltungsrats ewb maximal bis 70 mitarbeiten können. Diese Regelung ist ein guter Kompromiss und hat mehrere Vorteile: So sind die Mitglieder des Verwaltungsrats nahe am Erwerbsleben, sie haben einen Bezug zu den aktuellen Entwicklungen in der Branche und kennen sie zum Teil direkt aus der Praxis. Die Energiebranche entwickelt sich rasant, und wir sind darauf angewiesen, dass im Verwaltungsrat von ewb Personen Einsitz nehmen, die diese Entwicklungen aus unterschiedlichen Perspektiven verfolgen und ihre Sichtweisen einbringen. Der vorliegende Vorschlag ist nicht übertrieben hart. Wer nach der Pensionierung noch Zeit hat für den Verwaltungsrat von ewb, muss nicht sofort aussteigen, sondern hat die Möglichkeit, sein oder ihr Knowhow in den Verwaltungsrat einzubringen, so lange es noch frisch ist. Schliesslich orientiert sich die Regelung auch an den Standards für Verwaltungsräte in anderen öffentlich-rechtlichen Institutionen, und auch der Bundesrat schliesst nicht zum vornherein aus, dass man eine solche Regelung treffen kann, wenn sie verhältnismässig ist. Zum Schluss möchte ich noch klar festhalten: Die SP wehrt sich dagegen, dass ältere Menschen a priori aus politischen Ämtern oder aus Gremien, die allgemeine politische Fragen diskutieren, ausgeschlossen werden. Beim ewb-Verwaltungsrat ist dies aber nicht der Fall, und darum finden wir die Altersbeschränkung vertretbar, sie ist verhältnismässig und zweckmässig. Selbstverständlich unterstützt die SP auch die weiteren geplanten Neuerungen im ewb-Reglement: Eine maximale Amtsdauer von 12 Jahren finden wir sinnvoll, sie garantiert, dass regelmässig neue Leute und damit auch neue Sichtweisen in den Verwaltungsrat Eingang finden. Dies ist nötig, damit ewb auf dem neusten Stand bleibt.

Energieeffizienz ist ein wichtiges und richtiges Ziel für die öffentliche Beleuchtung, auch dahinter stehen wir. Schliesslich steht die SP auch nach wie vor hinter den beiden Stadtratsentscheiden, zu denen dazumal die beiden Motionen überwiesen wurden. Die sollen nun rasch

und mit der vorgeschlagenen Konsequenz umgesetzt werden, darum unterstützt die Fraktion SP die Haltung des Gemeinderats in diesem Geschäft.

Michael Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Unsere Fraktion unterstützt das Reglement nach wie vor. Wir finden diese Altersbeschränkung vernünftig und verhältnismässig und werden die beiden Anträge ablehnen.

Direktor SUE *Reto Nause*: Heute Abend müssen Sie einen politischen Entscheid fällen. Sie haben einen Vorstoss überwiesen, der eine Altersbeschränkung von 68 Jahren beinhaltet hat, der Gemeinderat hat sie auf 70 korrigiert und im ewb-Reglement auch diese 12 Jahre Amtszeitbeschränkung vorgesehen. Ich habe den Eindruck, wir führen hier ein Stück weit eine akademische Diskussion. Ich frage mich, ob und in wie vielen Fällen sich die Fragestellung zum Alter 70 bei maximal 12 Jahren Amtszeit überhaupt ergeben wird. Der Gemeinderat empfiehlt Ihnen, seinen Vorschlägen zu folgen, und es ist im Übrigen nicht so, dass die Alterslimite verfassungswidrig wäre, denn es geht ja hier nicht um eine Volkswahl, sondern um eine Regelung, die ein Unternehmen betrifft, und es gibt sehr viele Stiftungen, unter anderen auch Ethos, die ähnliche Regelungen und Empfehlungen haben, und es gibt auch Codes of Conduct, die ähnlich ausgestaltet sind. Und ich rufe noch einmal in Erinnerung: Es war der Stadtrat, der eine Alters- und eine Amtszeitbeschränkung gefordert hat.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag SVP und den Antrag Theiler ab (11 Ja, 54 Nein).
Abst.Nr. 013
2. Der Stadtrat stimmt Art. 15 zu (64 Ja, 1 Nein). *Abst.Nr. 014*
3. Der Stadtrat stimmt Art. 15a zu (59 Ja, 5 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 015*
4. Der Stadtrat stimmt 15b zu (55 Ja, 10 Nein). *Abst.Nr. 016*
5. Der Stadtrat stimmt Artikel 9 zu (65 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 017*
6. Der Stadtrat stimmt dem revidierten Reglement zu (63 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltung).
Abst.Nr. 018

2013.SR.000076

6 Motion Dolores Dana (FDP) und Michael Köpfli (GLP): Änderung des ewb-Reglements; Amtszeit- und Altersbeschränkung für Mitglieder des Verwaltungsrates; Abschreibung

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion Dolores Dana (FDP)/Michael Köpfli (GLP) sowie die erheblich erklärte Interfraktionellen Motion GFL/EVP, BDP/CVP abzuschreiben.

Bern, 4. Mai 2016

Diskussion siehe Traktandum 5.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat stimmt der Abschreibung zu (65 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 019*

2015.SR.000040

7 Interfraktionelle Motion GFL/EVP, BDP/CVP (Daniel Klauser, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP/Martin Schneider, BDP): Energieeffiziente öffentliche Beleuchtung; Abschreibung

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion Dolores Dana (FDP)/Michael Köppli (GLP) sowie die erheblich erklärte Interfraktionellen Motion GFL/EVP, BDP/CVP abzuschreiben.

Bern, 4. Mai 2016

- Diskussion siehe Traktandum 5. -

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat stimmt der Abschreibung zu (65 Ja, 0 Nein). *Abst.Nr. 020*

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

19.01.2018

X 

Signiert von: Christoph Zimmerli (Authentication)

Die Protokollführerin

19.01.2018

X 

Signiert von: Annamarie Masswadeh (Qualified Signature)

Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.30 Uhr

Vorsitzend

Präsident Christoph Zimmerli

Anwesend

Mohamed Abdirahim	Franziska Grossenbacher	Seraina Patzen
Timur Akçasayar	Lukas Gutzwiller	Stéphanie Penher
Katharina Altas	Isabelle Heer	Halua Pinto de Magalhães
Christa Ammann	Erich Hess	Tabea Rai
Peter Ammann	Brigitte Hilty Haller	Kurt Rüegsegger
Thomas Berger	Kurt Hirsbrunner	Sandra Ryser
Lea Bill	Stefan Hofer	Marianne Schild
Regula Bühlmann	Roland Iseli	Leena Schmitter
Michael Burkard	Ueli Jaisli	Edith Siegenthaler
Danielle Cesarov-Zaugg	Dannie Jost	Lena Sorg
Michael Daphinoff	Nadja Kehrli-Feldmann	David Stampfli
Milena Daphinoff	Philip Kohli	Bettina Stüssi
Matthias Egli	Fuat Köçer	Michael Sutter
Daniel Egloff	Eva Krattiger	Alexandra Thalhammer
Bernhard Eicher	Martin Krebs	Luzius Theiler
Claudine Esseiva	Marieke Kruit	Regula Tschanz
Vivianne Esseiva	Daniel Lehmann	Johannes Wartenweiler
Alexander Feuz	Maurice Lindgren	Christophe Weder
Benno Frauchiger	Peter Marbet	Janine Wicki
Barbara Freiburghaus	Lukas Meier	Manuel C. Widmer
Rudolf Friedli	Melanie Mettler	Marcel Wüthrich
Katharina Gallizzi	Patrizia Mordini	Patrik Wyss
Claude Grosjean	Barbara Nyffeler	Patrick Zillig

Entschuldigt

Ursina Anderegg	Tamara Funicello	Nora Krummen
Henri-Charles Beuchat	Bettina Jans-Troxler	Rahel Ruch
Yasemin Cevik	Ingrid Kissling-Näf	Matthias Stürmer
Rithy Chheng		

Vertretung Gemeinderat

Reto Nause SUE

Entschuldigt

Alec von Graffenried PRD	Franziska Teuscher BSS	Ursula Wyss TVS
Michael Aebersold, FPI		

Ratssekretariat

Daniel Weber, Ratssekretär
Barbara Waelti, Protokoll

Nik Schnyder, Ratsweibel
Cornelia Stücker, Sekretariat

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

2013.SUE.000063

8 Reglement vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision; 1. Lesung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reglement über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision.
2. Der Stadtrat beschliesst mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen bei... Enthaltungen die Totalrevision des Reglements vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR) unter Vorbehalt der fakultativen Volksabstimmung gemäss Artikel 37 Gemeindeordnung.
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Reglements über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (BTR).

Bern, 31. August 2016

Interfraktioneller Rückweisungsantrag GLP/FDP/SVP

Die Totalrevision des Taxireglements der Stadt Bern sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit den Auftrag, sich beim Regierungsrat des Kantons Bern dafür einzusetzen, dass

1. die Bewilligungspflicht und alle damit zusammenhängenden Vorschriften für Taxihal- tende ersatzlos gestrichen werden
2. die Anforderungen an die Bewilligungspflicht für Taxiführende vereinfacht werden.

Anträge Stadtrat (Anträge zuhanden der 2. Lesung)

Antrag BDP/CVP

Art. 1 Geltungsbereich

Dieses Reglement regelt ergänzend zu den Vorschriften der Taxiverordnung das Halten und Führen von Taxis, **Transportfahrzeugen mit Chauffeur**, Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen in der Stadt Bern. **Hiervon ausgenommen bleiben gemäss kantonaler TaxiV Artikel 1 Absatz 4 alle Behinderten-, Kranken- und Ambulanztransporte sowie weitere nicht gewerbsmässige Personentransporte ohne feste Route und Fahrplan.**

Antrag Theiler GPB-DA

Art. 1a (neu) Zielsetzungen

Die Stadt strebt ein vom lokalen Gewerbe organisiertes Taxiangebot mit zeitgemässer Reservationsplattform und einer im Erscheinungsbild möglichst einheitlichen Flotte mit sparsamen Fahrzeugen an.

Antrag Theiler GPB-DA

Art. 1b (neu) Gemeinsame Reservationsplattform

Die Stadt stellt zu Selbstkosten eine dem Stand der Technik entsprechende smartphonetaugliche Reservationsplattform zur Verfügung, an der sich in genossenschaftlicher Form Fahrzeughalter und Fahrzeugführende beteiligen können.

Antrag SVP

Art. 5 Taxiführerbewilligung

² Die Regelmässigkeit nach Artikel 5 Absatz 3 TaxiV erfüllt, wer **während der letzten zwei Jahre** mindestens 150 Stunden ~~pro Jahr~~ ein Taxi geführt hat.

Antrag Theiler GPB-DA

Art. 8 Abs. 1b (neu)

Taxis, die Sammelfahrten annehmen, sind gekennzeichnet. Sie müssen über die Möglichkeit der gesonderten Erfassung ihrer Dienstleistungen pro Fahrgast verfügen.

Antrag FSU

Art. 11 Beförderungspflicht und Routenwahl

¹ Taxiführerinnen und Taxiführer haben grundsätzlich jeden Fahrgast zu befördern. Ein Auftrag kann ausgeschlagen werden, wenn die Fahrt der Taxiführerin oder dem Taxiführer nicht zugemutet werden kann. **Eine kurze Distanz gilt nicht als Ablehnungsgrund.**

Antrag FSU

Art. 17 Rauchverbot

In einem Taxi, welches im Einsatz ist, herrscht Rauchverbot, unabhängig davon, ob ein Fahrgast transportiert wird oder nicht.

Antrag BDP/CVP

Art. 19 Theoretische Eignungsprüfung

² In der theoretischen Eignungsprüfung werden geprüft:

(...)

d. (neu) Nachweis von Sprachkenntnissen in Deutsch, mindestens Niveau B1 oder ein Schulzeugnis einer Deutschschweizer Schule ab der 6. Klasse mit genügenden Deutschnoten.

Antrag Theiler GPB-DA

Art. 23 Energieeffizienzklassen

Die Höhe der Gebühr pro Jahr und betriebenem Taxi ist abhängig von der Energieeffizienzklasse des eingesetzten Taxifahrzeugs. **Mit dem Inkrafttreten dieses Reglements werden nur noch Wagen mit der Energieeffizienzklasse A mit einem Hubraum von maximal 1500 ccm als Taxi zugelassen.**

Antrag BDP/CVP

Art. 24 Kontrolle

¹ Gemäss diesem Reglement bewilligte Taxis sind **nebst der jährlichen Prüfungspflicht beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt zusätzlich** der zuständigen Taxibehörde ~~Behörde~~ alle drei Jahre zur Nachkontrolle vorzuführen.

(...).

Antrag FSU

Art. 26 Provisorium

ersatzlos streichen

Antrag FSU

Art. 27 Folgen des Provisoriums

ersatzlos streichen

Vorsitzender *Christoph Zimmerli*: Da nachträglich zur ersten Beratung in der FSU noch weitere Anträge eingegangen sind, muss zwingend eine zweite Lesung stattfinden. Zum Vorgehen: Nach der Grundsatzdebatte erfolgt der Entscheid über den interfraktionellen Rückweisungsantrag. Für den Fall, dass der Rückweisungsantrag abgelehnt wird, folgt die Detailberatung, bei der die antragstellenden Fraktionen Gelegenheit haben, ihre Anträge zu begründen. Danach geht das Geschäft zurück in die Kommission und wird dem Rat zu einem späteren Zeitpunkt zur zweiten Lesung vorgelegt.

Sprecher FSU *Michael Burkard* (GFL): Zur Vorgeschichte: Im Rahmen der Revision vom 18. Oktober 2001 wurde das streng reglementierte Taxigewerbe in Bern liberalisiert. In den Folgejahren wurden mehrere Vorstösse eingereicht, in denen die „Auswüchse“ dieser Liberalisierung kritisiert wurden. In zahlreichen Vorstössen wurde moniert, die Qualitätsstandards seien nicht mehr gewährleistet. Es gab auch Vorstösse, in denen es um ökologische Anliegen ging. Da es aber nicht sinnvoll gewesen wäre, wenn die Stadt Bern im Alleingang legiferiert hätte, wartete der Gemeinderat gemeinsam mit umliegenden Gemeinden ab, bis am 11. Januar 2012 die revidierte kantonale Taxiverordnung (TaxiV) in Kraft gesetzt wurde. Die Totalrevision des städtischen Taxireglements beruht auf dieser Basis. Zur Beratung in der FSU lag ein Rückweisungsantrag mit folgendem Wortlaut vor: „Das Reglement ist dahingehend anzupassen, dass für künftige neue Anbieter (zum Beispiel Uber) eine wirtschaftliche Teilnahme möglich wird und dass die Gebühren für Fahrradrikschas (Velotaxis) deutlich gesenkt oder eliminiert werden“. Im Zusammenhang mit dem interfraktionellen Rückweisungsantrag, über den wir heute diskutieren, ist insbesondere der erste Teil des ursprünglichen Rückweisungsantrags interessant, der in der FSU mit 8 zu 1 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt wurde.

Im Hinblick auf die Detailberatung, gehe ich nur auf die Artikel ein, die in der Kommission Anlass zur Diskussion gegeben haben. In Artikel 5 Absatz 2 werden die Voraussetzungen definiert, die erfüllt sein müssen, damit Anbietende eine Bewilligung behalten respektive erneuern können: In Bezug auf die in der TaxiV statuierte Regelmässigkeit lautete der ursprüngliche Antrag der SVP, dieses Kriterium sei erfüllt, wenn jemand während der letzten drei Jahre mindestens 250 Stunden respektive 30 Einsätze nachweisen könne. Dieser Antrag ist nach der Diskussion in der Kommission zurückgezogen worden und liegt nun in abgeänderter Form vor: Neu werden 150 Stunden pro Jahr während der letzten zwei Jahre gefordert. Zu Artikel 9 Absatz 1 betreffend die Tarifbekanntgabe lag der FSU der folgende Antrag vor: „Tarife sollen weiterhin vorne am Kotflügel oder an der Vordertüre angebracht sein“. Da dieser Antrag Fragen in Bezug auf das einheitliche Erscheinungsbild der Taxifahrzeuge aufwarf, wurde er mit 7 zu 2 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt. Zu Artikel 9 Absatz 2, der sich auf die Schriftgrösse der Beschriftungen auf der Aussenseite bezieht, wurde ein Streichungsantrag eingereicht, mit der Begründung, diese Regelung sei bereits in der eidgenössischen Gesetzgebung enthalten. Die Streichung wurde mit 2 Ja- gegen 8 Nein-Stimmen abgelehnt. Zu Artikel 10 Absatz 1 betreffend die Meldepflichten von Änderungen lag ebenfalls ein Streichungsantrag vor, mit der Begründung, dass dies mit allzu grossem Aufwand verbunden sei. Die FSU hielt die Meldepflicht jedoch für ein berechtigtes Anliegen und lehnte diesen Streichungsantrag mit einem Stimmenverhältnis von 2 zu 8 ebenfalls ab. Zu Artikel 11 Absatz 1 hat man sich in der FSU auf eine Ergänzung geeinigt, laut der eine kurze Distanz nicht als Ablehnungsgrund gelten darf. Dies geht zurück auf Erfahrungsberichte, laut denen es vorgekommen ist, dass Taxifahrerinnen und -fahrer es abgelehnt haben, Fahrgäste über kurze Distanzen zu befördern. Die Verpflichtung, Passagiere auch über kurze Distanzen zu befördern, besteht an sich schon heute, wird aber offenbar nicht immer eingehalten. Diese Ergänzung ist eher deklaratorischer Natur und dient der Information des Publikums. In der FSU ist sie mit 7 zu 2 Stimmen, bei 1 Enthaltung, angenommen worden. Zu Artikel 17 beantragt die FSU eine Verschärfung des Rauchverbots, das neu auch dann gelten soll, wenn keine Fahrgäste transportiert werden. Da

man als Fahrgast gezwungen ist, immer das vorderste der wartenden Taxis zu nehmen, bleibt einem keine Wahl, die Fahrt in einem Taxi, in dem gequalmt worden ist, abzulehnen. Dem Antrag auf ein striktes Rauchverbot stimmte die Kommission mit 6 zu 3 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zu. Zu Artikel 19 Absatz 4 betreffend die Wiederholung der theoretischen Prüfung lag ein Streichungsantrag vor, mit der Begründung, dass für Autofahrerinnen und -fahrer, die kein Taxi führen, keine solche Sperrfrist gilt. Die FSU sprach sich jedoch dafür aus, dass bei Taxifahrerinnen und -fahrern strengere Anforderungen gelten und lehnte den Antrag mit 6 zu 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, ab. In Bezug auf die Sperrfrist nach nicht bestandener praktischer Prüfung äusserte sich die FSU in gleicher Weise und lehnte den zu Artikel 20 Absatz 3 gestellten Streichungsantrag mit 6 zu 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, ab. Zu den Artikeln 26 und 27 stellt die FSU den Antrag, diese ersatzlos zu streichen, mit folgender Begründung: Bislang konnte in Fällen milderer Verstösse gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung, gegen mit der Bewilligung verbundene reglementarische Bedingungen oder gegen die Auflagen der Gewerbepolizei, ein Provisorium verhängt werden. Dies lässt sich mit einer bedingten Strafe vergleichen, auf die, im Falle einer erneuten Zuwiderhandlung, ein definitiver Entzug der Bewilligung folgt. Laut einem Entscheid des bernischen Verwaltungsgerichts vom 4. November 2016 ist dies nicht mehr zulässig, denn juristisch gesehen kann eine Bewilligung nur erteilt oder entzogen werden. Das Gesetz sieht keine bedingte oder schwebende Bewilligung vor. Deswegen hat der Gemeinderat der Kommission die Streichung der betreffenden Artikel beantragt. Diesbezüglich ist die FSU dem Begehren und der überzeugend dargelegten Begründung des Gemeinderats gefolgt. Schliesslich sind Änderungen bei den Gebührentarifen vorgesehen, die im Vortrag an den Stadtrat auf den Seiten 13 und 15 aufgelistet sind. Ursprünglich waren die speziell auf Fahrradrikschas anzuwendenden Tarife Bestandteil des Rückweisungsantrags, aber der Antragsteller liess sich davon überzeugen, dass die von ihm beabsichtigte Privilegierung der Fahrradrikschas mittels eines Einzelantrages zu den Gebührentarifen geregelt werden kann. Sein Antrag zu Ziffer 4.2.4.10 lautete, dass die Gebühr für die erstmalige Erteilung einer Bewilligung für Fahrradrikschas 50 Franken, anstelle von 110 Franken, betragen soll. Diesen Antrag lehnte die FSU mit 9 zu 1 Stimme ab. Mit 7 gegen 0 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, beantragt die FSU dem Stadtrat, der Totalrevision des Taxireglements zuzustimmen. Die FSU hat dazu ein Postulat mit der Forderung eingereicht, der Gemeinderat solle prüfen, ob eine Berner Taxi-App entwickelt werden kann. Dies könne eventuell in Zusammenarbeit mit Bern Tourismus geschehen, darf aber nicht mit Mehrkosten verbunden sein. Das Kommissionspostulat wurde mit 7 gegen 2 Stimmen, bei 1 Enthaltung, verabschiedet und eingereicht.

Claude Grosjean (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Der Rückweisungsantrag der Fraktionen GLP, FDP und SVP ist vor allem dadurch begründet, dass der vorliegende Entwurf zum revidierten Taxireglement nicht zeitgemäss ist. Es atmet den Geist einer Zeit, in der fast alle gewerblichen Tätigkeiten bewilligungspflichtig waren, und in der es noch Zünfte gab. Wer damals als Bäcker, Metzger oder Gerber arbeiten wollte, musste Mitglied einer Zunft sein, die sich auch um die Ausbildung des Nachwuchses kümmerte und dafür sorgte, dass es ausserhalb ihres Einflussbereiches keine neuen Berufsleute gab, die ihren Mitgliedern den begrenzten Kundenkreis streitig machen könnten. Diese Zeiten sind bei uns zum Glück schon lange vorbei, in Ländern mit sozialistischer Vergangenheit war dies bis Ende der 80er-Jahre die Realität. In Bereichen, in denen bei uns auch heute noch eine Bewilligungspflicht besteht, existieren sehr blumige Umschreibungen, weshalb eine Reglementierung nötig sei: Da ist die Rede von Qualitätsstandards, Sicherheit, Einheitlichkeit und Preisgleichheit, auch in Randregionen. Wer die Debatte im Grossen Rat zum Salzregal verfolgte, konnte derart absurde Blüten, die zur Begründung der Notwendigkeit eines Salzregals in der Schweiz vorgebracht wurden, in schönster Pracht bewundern. Das Resultat bleibt sich immer gleich: Solche Bestim-

mungen führen zu vereinheitlichten Preisen, sinkender Qualität und zu Klagen. Diverse Klagen sind auch der Grund, weswegen wir das Taxireglement behandeln. Die hochreglementierte Situation im Taxiwesen führte zu Qualitätsproblemen und zu wiederholten Klagen, aus denen schliesslich die Anpassung der kantonalen TaxiV im Jahr 2012 resultierte. Als Folge davon legt uns der Gemeinderat diesen Entwurf für ein neues Taxireglement vor, in dem die Anpassungen der kantonalen Verordnung nachvollzogen sind. Man greift zu einer altbekannten Lösung, zu der immer gegriffen wird, wenn es ein Problem gibt: Man reglementiert. Eine dichtere Reglementierung soll die Dinge richten, obschon diese Massnahme nicht den erhofften Erfolg bringt. Die Tatsache, dass sich der Gemeinderat fünf Jahre Zeit gelassen hat, bis er das an die revidierte TaxiV des Kantons aus dem Jahr 2012 angepasste städtische Taxireglement vorlegt, zeigt, dass die bisherige Regelung nicht falsch war. Wir beantragen die Rückweisung, um den Gemeinderat zur Einsicht zu bringen, dass es ein solches Reglement in der heutigen Zeit nicht braucht. Weil es längst zu spät ist für eine solche Vorlage, schicken wir dieses Reglement zurück an den Absender, mit dem Auftrag, das städtische Reglement zu entschlacken. Zudem soll sich der Gemeinderat beim Kanton für eine Verschlinkung der unzeitgemässen TaxiV einsetzen. Was soll geändert werden? – Im Unterschied zur Taxiführerbewilligung besteht für eine Taxihalterbewilligung keine Grundlage. Die Taxihalterbewilligungen stellen einen Eingriff in das in Artikel 27 der Bundesverfassung garantierte Grundrecht der Wirtschaftsfreiheit dar. Es dürfte nicht nur den Juristinnen und Juristen unter uns bekannt sein, dass Eingriffe in die Grundrechte unter bestimmten Voraussetzungen legitim sind, aber nur, wenn sie im öffentlichen Interesse geschehen und verhältnismässig sind. In Bezug auf die Taxihalterbewilligung stellt sich die Frage, worin das öffentliche Interesse besteht: Sind die Taxis dadurch je sauberer, der Service besser oder die Fahrer freundlicher geworden? Wohl kaum. Hier geht es in erster Linie um die Reglementierung des Marktzugangs. Dies wird ersichtlich anhand der neuen Regelung, laut der die Inhaber einer Taxihalterbewilligung für die Gemeinde A berechtigt sind, auch in der Gemeinde B Taxi zu fahren. Hier zeigt sich, was Geistes Kind aus dem vorliegenden Taxireglement spricht. Anders verhält es sich mit der Taxiführerbewilligung, die als sinnvoll zu erachten ist; denn wer sich zu einer fremden Person ins Auto setzt, muss wissen, wer am Steuer sitzt, zumindest in den Fällen, in denen man am Taxistand beim Bahnhof in das vorderste Fahrzeug in der Warteschlange einsteigt, oder wenn man, nach Betriebsschluss des öV, ein auf der Strasse herannahendes Taxi anhält. Aber besteht die gleiche Schutzbedürftigkeit bei Transportangeboten, die man vorher im Internet bucht oder telefonisch reserviert und bei denen man vorgängig eine Auswahl treffen kann? – Dazu folgende Vergleiche: Wer die Dienste einer Putzagentur in Anspruch nimmt, gewährt unbekanntem Personen Zutritt in die eigenen vier Wände. – Ist dies ein Grund für eine Reglementierung der Putzagenturen? Oder besteht irgendein Grund, dass der betreffende Fuhrhalter eine Bewilligung braucht, wenn der Stadtrat für einen Stadtratsausflug einen Car bucht? Auch für den Transport von Menschen mit besonderen Bedürfnissen brauchen die Anbieter keine besondere Bewilligung.

Der Vorsitzende ermahnt den Redner, dass die Redezeit abläuft.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass kein öffentliches Interesse für eine gesonderte Bewilligung für ein bestimmtes Gewerbe besteht. Bei der Taxihalterbewilligung handelt es sich um einen alten Zopf. Eine Entschlackung tut auch in Bezug auf die Taxiführerbewilligungen Not. Zum Schluss äussere ich mich noch zum Einwand, wir würden auf der falschen Ebene operieren: Die Betreuungsgutscheine haben eindrücklich gezeigt, wie wichtig es ist, dass die Stadt einen gewissen Druck auf den Kanton ausübt. Der Kanton bewegt sich nur, wenn die Stadt vorangeht. Wenn der Stadtrat das Taxireglement nicht zurückweist und es stattdessen verabschiedet, wird der Gemeinderat aus der Verantwortung entlassen und es besteht kein Anreiz für den Kanton, für eine zeitgemässe und schlanke Reglementierung zu sorgen. Ich kann jedoch garantieren, dass die Berner GLP in dieser Sache auch im Grossrat aktiv wird.

Fraktionserklärungen

Rudolf Friedli (SVP) für die SVP-Fraktion: Den Worten meines Vorredners ist nicht viel hinzuzufügen. Wir finden, dass Bewilligungen oder behördliche Hürden dem Wettbewerb beziehungsweise neuen Marktangeboten nur dann in den Weg gestellt werden dürfen, wenn ein begründetes öffentliches Interesse besteht. Das ist beim Taxiwesen nicht der Fall. In der kantonalen Verordnung wird immer noch eine Unterscheidung zwischen Taxihalter- und Taxiführerbewilligungen gemacht, obwohl die TaxiV im 2012 revidiert worden ist. Das liegt vielleicht daran, dass das neue Uber-Angebot damals noch nicht verfügbar war. Festzuhalten ist, dass es rechtlich nicht möglich ist, Uber zuzulassen, solange man an dieser Unterscheidung festhält. Für uns ist nicht einsichtig, wieso es eine Taxihalterbewilligung braucht, die Taxiführerbewilligung reicht vollkommen aus. Wichtig ist, dass die Fahrzeuge in gutem Zustand sind und die Fahrer vertrauenswürdig sind. Diese Kriterien müssen zwecks Erhalt einer Taxiführerbewilligung erfüllt sein. Bei der Taxihalterbewilligung handelt es sich um einen alten Zopf. Unter der Prämisse, dass der Markt für neue Ideen und Angebote offenbleiben muss, ist es nicht sinnvoll, wenn wir uns auf städtischer Ebene in ein Korsett zwängen, welches uns der Kanton mit der veralteten TaxiV aufzwingt. Es ist gut, wenn die Parteien GLP, FDP und SVP auf kantonaler Ebene aktiv werden und den Regierungsrat dazu auffordern, die TaxiV zu revidieren. Es schadet nichts, wenn der Gemeinderat der Stadt Bern mit derselben Forderung nachdoppelt. Das Beispiel der Betreuungsgutscheine zeigt, dass dieser Weg zielführend ist. Es braucht Druck von mehreren Seiten. Deswegen ist es wichtig, das vorliegende Geschäft zurückzuweisen. Dass es sich dabei nicht um eine dringliche Vorlage handelt, lässt sich daran erkennen, dass die Anpassung einiger weniger Artikel an die revidierte kantonale Verordnung ganze vier Jahre in Anspruch genommen hat.

Milena Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Unser geschätzter Stadtratspräsident, Christoph Zimmerli, hat in der BZ pointiert festgehalten, dass sich der Stadtrat, aufgrund einer Flut an Vorstössen, zu wenig mit Sachgeschäften beschäftigt. Heute liegt uns ein Sachgeschäft vor. Wir sollten mit der Arbeit beginnen, anstatt zu trotzen und das Geschäft zurückzuweisen, weil einem die kantonale Ausgangslage nicht passt. Umso mehr erstaunt es mich, dass die FDP, also Christoph Zimmerlis eigene Fraktion, den Rückweisungsantrag unter dem Deckmantel der „Liberalisierung“ unterstützt. Die GLP spricht von einem alten Zopf. Wieso die SVP mitzieht, habe ich nicht verstanden. Mit dem Rückweisungsantrag erreichen sie nämlich genau das Gegenteil des Erstrebten: Sie zementieren dadurch ein längst überholtes Taxireglement auf unbestimmte Zeit, anstatt ein neues Taxireglement anzunehmen und die alten Zöpfe effektiv abzuschneiden. Das alte Taxireglement steht in Konflikt mit dem Binnenmarktgesetz. Wenn man eine Öffnung erreichen will, folgt man den Empfehlungen der Wettbewerbskommission (WEKO) und öffnet die Marktzugangsvorschriften für ortsfremde Taxidiensleute, wie das neue Taxireglement es vorschlägt. Erlauben Sie mir einen Vergleich: Wenn das kantonale Reglement die Taube auf dem Dach ist, haben wir mit dem neuen städtischen Reglement den Spatz in der Hand, und zwar einen ziemlich fetten, den wir jetzt noch ein bisschen bearbeiten, analysieren, verbessern und mit ein paar neuen Federn ausschmücken können – und schon ist er bereit für das grosse Schaulaufen. Wir sollten nicht hochmütig die Chance verschmähen, dieses Geschäft zu behandeln, weil wir lieber in einem anderen Forum mitreden möchten. Was ist das für eine Einstellung? Ich bin frisch gewählt worden und ich finde, dass wir im Stadtrat den Auftrag haben, Sachgeschäfte zu behandeln, die in unserer kommunalen Kompetenz liegen. Es geht nicht an, diese trotzig zurückzuweisen, weil sie in ein paar Jahren ohnehin wiederkommen. Sie wollen das Taxiwesen vollständig liberalisieren? Sie wollen eine Lex Uber? Dann müssen Sie an Ihre Grossräte appellieren. Bringen Sie sie in Stim-

mung, das Geschäft im Grossrat zu behandeln, aber verschwenden Sie nicht die teure Zeit unserer Verwaltung mit Rückweisungsanträgen, auf der Basis von Argumenten, die das anprangern, was Sie an der kantonalen Verordnung nicht akzeptieren können. Abschliessend folgende Bemerkungen zur Argumentation, mit der die Rückweisung begründet wird: Sie verlangen die Abschaffung der Taxihalterbewilligung, weil diese veraltet sei. Und Sie suggerieren, dass Uber nur kommt, wenn diese wegfällt. Das ist falsch! Bei den Taxihalterbewilligungen handelt es sich nicht um ein veraltetes Relikt: Der Kanton Luzern hat sie erst vor kurzem wieder bestätigt, und auch im Ende 2015 verabschiedeten Basler Taxigesetz gibt es eine Taxihalterbewilligung. Nicht alle folgen dem Zürcher Modell. Dass Uber sowohl in Zürich als auch in Basel fährt, zeigt, dass Ihre Argumente auf einer Scheinkorrelation fussen. Auch das Argument, im Basler Taxigesetz sei eine zu enge Definition angelegt gewesen, welcher Uber nicht unterstehe, stimmt nicht, denn Uber ist schon seit Ende 2014 in Basel unterwegs. Es ist und bleibt ein Mythos, dass Uber nicht nach Bern kommen kann. Uber könnte schon längst eine Kooperation mit einem Berner Taxihalter eingehen und vier bis fünf Fahrer unter der Marke Uber fahren lassen. Aber das will Uber anscheinend nicht, weil Uber kein Arbeitgeber sein will. Uber will für seine Fahrer keine Verantwortung übernehmen, will hip sein und ein bisschen vermitteln. Aber in der Schweiz gelten Arbeitnehmergeetze, und im Kanton Bern ist man zum jetzigen Zeitpunkt nicht bereit, im Namen der Wirtschaftsfreiheit und der völligen Liberalisierung die Errungenschaften, die einen sicheren Strassenverkehr gewährleisten, aufzugeben. Wer dies ändern will, soll sich an den Kanton wenden. Was Punkt 2 des Rückweisungsantrags und damit die Abschaffung der Anforderung der Ortskenntnis der Fahrer anbelangt, fehlt mir das Verständnis. Ebenso gut könnte man Förster künftig nur noch mit einer Baumerkennungs-App in den Wald schicken oder Skitourenführer müssten nur noch Skifahren können, ohne sich in den Bergen auszukennen. Es gibt gute Gründe, weswegen es in der Schweiz gewisse Regulierungen, Bewilligungspflichten und Prüfungen gibt, dabei geht es vor allem um Sicherheit. Unsere Fraktion empfiehlt das Taxireglement zur Annahme.

Luzius Theiler (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA: Unsere Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag ab. Nach der Rückweisung würde es wieder einige Jahre dauern, bis eine neue Vorlage ausgearbeitet wäre. Überdies ist der Rückweisungsantrag sehr unbestimmt formuliert und lässt allzu viele Interpretationen zu, was letztlich nur zu einer Wiederholung der immer gleichen Diskussion führen würde. Heute führen wir auch die gleiche Diskussion, die schon 2001, anlässlich der letzten Revision, geführt worden ist. Damals wurde auch schon kritisiert, dass die Qualität, aufgrund schlechter Orts- oder Sprachkenntnisse der Fahrer, zu wünschen übriglasse. Diese Kritik wurde seither in diversen Vorstössen wiederholt. Zu diesen alten Argumenten kann ich aus eigener Erfahrung sagen, dass dabei Einzelfälle verallgemeinert werden und viel Schwarzmalerei betrieben wird. Anlässlich einer früheren Debatte gab ein – mittlerweile ehemaliger – Stadtrat zum Besten, ihm seien von Taxifahrern wiederholt Drogen angeboten worden. Mir ist so etwas nie passiert. Manche Leute stören sich daran, dass das Taxifahren Leuten, die Schwierigkeiten haben, in einen Beruf einzusteigen, insbesondere auch Ausländern, die noch nicht lange in der Schweiz sind, eine Möglichkeit bietet, eine berufliche Karriere zu starten. Eine wichtige Aufgabe des Taxigewerbes liegt also auch in der beruflichen Integration. Ich werde meine Einzelanträge im Rahmen der Detailberatung begründen. Für den Moment beschränke ich mich darauf, von der Rückweisung abzuraten, weil diese zu einer weiteren Verzögerung führt. In der Zwischenzeit kann sich Uber auch in Bern etablieren und dann beginnt das grosse Gejammer darüber, dass nichts dagegen unternommen werden kann. Diesbezüglich bin ich über die geleistete Arbeit der Kommission ziemlich erstaunt: Der Kommission kommt die Aufgabe zu, das Reglement kritisch zu prüfen und zu Artikeln, mit denen sie nicht einverstanden ist, Änderungsanträge zu stellen. Leider hat die FSU es versäumt, diese Aufgabe wahrzunehmen. Was die Entwicklung einer Taxi-App an-

geht, hat sie nur ein Postulat mit der Forderung eingereicht, diese sei zu prüfen. Das ist, in Anbetracht der Tatsache, dass solche Apps in der halben Welt existieren, ziemlich lächerlich. Die Einrichtung einer zeitgemässen Reservationsplattform ist unabdingbar, damit das Berner Taxigewerbe konkurrenzfähig bleibt. Das lokale Gewerbe soll sich an dieser Entwicklung beteiligen und dieses Angebot soll sozusagen genossenschaftlich organisiert werden. Die Umsetzung dieses Anliegens setzt jedoch ein entsprechendes Engagement voraus. Die Kommission sollte dezidiert dafür eintreten, dass, zumindest für die nächsten paar Jahre, eine halbwegs zeitgemässe Regelung realisiert wird.

Johannes Wartenweiler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag ab. Es überrascht nicht, dass die GLP einen solchen Antrag stellt, denn in ihren Reihen findet man grosse Freunde von Uber. Überraschend ist jedoch, dass Uber im Votum der GLP mit keinem Wort erwähnt worden ist. Diesbezüglich wäre ein bisschen mehr Ehrlichkeit angebracht. Das Taxireglement kann in vorliegender Form verabschiedet werden: Taxihalter und Taxiführer sind nicht das Gleiche, denn nicht jeder Taxiführer fährt ein eigenes Taxi und es braucht jemanden, der die Verantwortung für das Fahrzeug übernimmt. Das Taxiwesen stellt eine Art von Service public dar, den sehr viele Leute beanspruchen. Sowohl im Service public als auch im Transportwesen tätige Betriebe werden konzessioniert, in diesem Sinne kann die Taxihalterbewilligung als Konzession bezeichnet werden. Es überrascht auch nicht, dass die GLP auf der kantonalen Ebene aktiv werden will. Ich schlage vor, dass sie am besten direkt an den Kanton gelangt. Wenn sich der Kanton später in städtische Angelegenheiten einmischen will, kann er dies ruhig tun – dann sehen wir weiter. Wir lehnen den Rückweisungsantrag ab und hoffen, dass wir bald ein vernünftiges Taxireglement bekommen.

Dannie Jost (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Mir gefällt die neue Begründung des Rückweisungsantrags besser als die ursprüngliche, die der FSU vorgelegt worden ist, und ich bedanke mich beim Verfasser. Ich kann mich der Begründung von Claude Grosjean in fast allen Punkten anschliessen: Das vorliegende Taxireglement ist nicht zeitgemäss. Es geht uns vor allem auch um die wirtschaftliche Freiheit, welche mit dem jetzigen Reglement nicht gewährleistet ist. Ich wünsche mir auf keinen Fall eine Lex Uber. Ich habe diesen Dienst noch nie benutzt und bin auch nicht unbedingt froh, dass es ihn gibt. Aber es geht um innovative Geschäftsmodelle und um die wirtschaftliche Freiheit, die es auch Kleinunternehmern oder Studenten ermöglicht, in diesem Bereich tätig zu sein. Ich will auch keine „Lex Protektionismus“, als die das jetzige Reglement zu bezeichnen ist. Jene, die sich besonders für die Interessen der Arbeitnehmenden einsetzen, sollten das jetzige Reglement kritisch unter die Lupe nehmen und sich auch mit den unter verschiedenen kantonalen Verordnungen in anderen Städten der Schweiz geltenden Reglementen beschäftigen. Die kleinräumig unterschiedlichen Regelungen bedeuten eben auch einen Einschnitt in die wirtschaftliche Freiheit: Wer berechtigt ist, in Zürich Taxi zu fahren, kann diese Tätigkeit nach einem Umzug nach Bern nicht fortführen, obwohl Ortskenntnisse heute, dank der modernen Navigationssysteme, kein Problem mehr darstellen. Des Weiteren schliesse ich mich Rudolf Friedlis Aussage an, dass für die Überarbeitung des Taxireglements keine Dringlichkeit besteht. Seit dem Erlass der kantonalen Verordnung im Jahr 2012 hat man sich bereits eine Menge Zeit gelassen, auf ein oder zwei weitere Jahre kommt es nun auch nicht mehr an. Es ist wichtig, dem Kanton die Gelegenheit einzuräumen, über eine Harmonisierung des Taxiwesens nachzudenken. Wir treten auch in dieser Sache für weniger Staat und für mehr Liberalismus ein.

Stéphanie Penher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Wir beschäftigen uns heute mit dem Taxireglement, weil seinerzeit im Kanton Bern die Kontingentierung im Taxiwesen aufgehoben wurde. Ich hielt diesen ersten Schritt, der eben gewisse Regelungen voraussetzte, damals für richtig,

aber jetzt folgt der nächste Schritt. Uber stellt sozusagen den Katalysator für diesen nächsten Schritt dar, der in Richtung Liberalisierung und Prekarisierung geht, denn dafür steht die GLP ein, die mit der FDP zusammenspannt. Das ist wahrlich ein schöner Moment! Das Taxigewerbe und die gesamte Mobilität befinden sich im Umbruch. Möglicherweise gibt es in zehn Jahren in der Stadt Bern überhaupt keine Parkplätze mehr, da es nur noch selbstfahrende Fahrzeuge gibt, die entweder immer unterwegs sind oder in einem unterirdischen Sammelparkhaus ausserhalb der Stadt auf ihren nächsten Einsatz warten. Vielleicht dauert es auch noch 20 Jahre, bis wir soweit sind, aber dieses Szenario ist durchaus realistisch. In anderen Städten der Welt finden solche Entwicklungen im kleinen Rahmen bereits statt. Das Gesetz hinkt der Digitalisierung hinterher. Das ist nichts Neues und auch kein Anlass für Hyperaktivismus. Trends und neue Lifestyleformen kommen und gehen, aber die Grundsätze bleiben sich gleich, unabhängig von den neuen Errungenschaften. In Bezug auf das aktuelle Themenfeld lauten die Grundsätze von GB/JA! wie folgt: Qualität, Kundenfreundlichkeit, Gleichbehandlung und keine Prekarisierung. Zudem müssen wir uns an das übergeordnete Recht halten. Der interfraktionelle Rückweisungsantrag ist mit unseren Grundsätzen nicht kompatibel und widerspricht dem übergeordneten Recht. An alle anwesenden Uber-Hypsters: Uber kann jederzeit in den Markt eintreten, wenn es das geltende Recht akzeptiert und eine Halterbewilligung beantragt. An meiner persönlichen Einstellung gegenüber diesem Unternehmen würde sich dadurch allerdings nichts ändern. Ich würde keinesfalls in ein Uber-Fahrzeug einsteigen, weil die Fahrer oft nicht genug zum Leben verdienen und deswegen von der Arbeitslosenversicherung oder von der Sozialhilfe abhängig sind. Da jedes Fahrzeug ein Uber-Fahrzeug sein kann, sind diese Autos auch nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet. Aber nur dank der Fahrtenschreiber ist es der Polizei möglich, festzustellen, ob die Fahrer die Arbeitszeiten einhalten und somit weder ihr eigenes noch das Leben der Fahrgäste gefährden. Die Digitalisierung bietet viele Möglichkeiten, die unser Leben vereinfachen. Uber definiert sich als Vermittlungsplattform und nicht als Taxiunternehmen. Uber ist ein Arbeitgeber, der seine scheinselfständigen Mitarbeiter darben lässt. Uber nimmt Geld ein, ohne sich um die Mitarbeitenden zu kümmern, dies bleibt der Allgemeinheit überlassen, die für die Alters-, Kranken- und Arbeitslosenversicherungen aufkommen muss. Entspricht dies wirklich dem, was Sie mit der Liberalisierung erreichen wollen? Wollen Sie wirklich, dass die Allgemeinheit die Kosten für diesen „Fortschritt“ tragen muss?

Was die Einzelanträge betrifft, möchte ich den Kommissionsmitgliedern folgendes mitgeben: Beobachten Sie genau, was auf nationaler Ebene geschieht. Eine Stadt-Bern-App halte ich für fragwürdig, wenn die nationalen Taxiverbände – der zweite wurde eben erst gegründet, denn ganz einig ist man sich nicht – über eine App nachdenken. Wir lehnen die Rückweisung ab. So unaufgeregt, wie der Kommissionssprecher dieses Geschäft vorgestellt hat, so unspektakulär ist es auch, denn es geht dabei lediglich um die Präzisierung der Bestimmungen aus der kantonalen Verordnung. Daraus eine kommunale Lex Uber zu machen, um auf diese Weise das übergeordnete Gesetz abzuändern, ist nicht zielführend und stellt nicht zuletzt auch einen Affront gegenüber den städtischen „Täxelern“ dar. Mir gefällt das Pionierhafte an sich auch. Wenn sich andere Städte als Pionierinnen betätigen, bin ich manchmal auch zum Mitmachen geneigt. Aber im aktuellen Fall überlassen wir den Pioniergeist lieber den Städten Basel, Genf und Zürich. Indessen soll die Stadt Bern für sich allein die richtige Lösung finden.

Michael Burkard (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Meine Vorrednerin hat viele unserer Argumente schon vorweggenommen. Die Frage ist nicht, ob sich Uber in Bern etablieren soll, sondern, ob wir in Bern ein Taxigewerbe wünschen, das qualitativen Mindestanforderungen genügt. Das ist die einzige Frage, die es hier zu beantworten gilt. Seit der letzten Revision der TaxiV gab es diverse Vorstösse, die in die gleiche Stossrichtung zielten: Es wurden höhere Mindestanforderungen verlangt, weil man das Gefühl hatte, die Dinge liefen aus dem Ruder.

Es ist widersprüchlich, wenn bestimmte Fraktionen, im Widerspruch zu ihren eigenen Forderungen, die sie seinerzeit mit Vehemenz vertreten haben, nun plötzlich nach mehr Liberalisierung rufen. Es bringt den Gemeinderat in eine Zwickmühle, wenn man die Verschärfungen, die man zehn Jahre zuvor verlangt hat, plötzlich wieder ablehnt. Wenn man diese Argumentationslinie weiterverfolgt, stellt mehr Markt effektiv die einzige Lösung dar. Aber daran glaube ich nicht, denn die letzte Revision hat gezeigt, dass zwar die Preise gleich hoch geblieben sind, die Qualität aber gelitten hat. Das hat sich auch bei der Überprüfung des Kaminfegermonopols gezeigt: Damals meinte man, man müsse ein Monopol angreifen, aber das einzige Resultat dieser Pseudo-Liberalisierung war ein Anstieg der Preise, bei gesunkener Qualität. Wenn bestimmte Rahmenbedingungen fehlen, kann der Markt nicht funktionieren. Das Problem liegt in einer unsymmetrischen Marktsituation: Da die Kunden über ungenügende Informationen verfügen, können sie über die Preise nicht verhandeln. Im Falle der Taxis kennen Erstkunden die Route nicht und können darum nicht über den Preis verhandeln. Zudem sind die Fahrgäste gezwungen, das erste Fahrzeug in der Reihe der wartenden Taxis zu nehmen. Bei der Welle am Bahnhof ist die Warteschlange für Taxis durch eine Leitplanke von der Strasse abgetrennt, so dass kein Taxi ausscheren kann. Zudem herrscht in Bern ein Duopol zweier grosser Anbieter, dem sich die kleinen Unternehmen in der Preisgestaltung anschliessen. Es ist also kein Zufall, dass die Preise aller Taxiunternehmen gleich hoch sind. Es herrschen kartellähnliche Zustände. Unter diesen Umständen kann der Markt nicht spielen, da nützt auch eine Liberalisierung nichts. Taxis erfüllen eine Service-public-Funktion, nicht nur für betagte oder kranke Personen, sondern auch für den Tourismus, wie das Beispiel der schwarzen Londoner Cabs zeigt. Diese Taxis stellen eine Visitenkarte für die Stadt dar. Sie sind zwar teurer als andere Taxis, aber sie bieten einen guten Service und sind ein erfreulicher Anblick. Eingriffe in den Taximarkt können im öffentlichen Interesse liegen, in diesem Sinn sind sie auch verhältnismässig. Daraus folgt: Mehr Markt löst die Probleme nicht. Diese Schlussfolgerung gilt auch für einen allfälligen Markteintritt von Uber: Dieser würde sicherlich kurzfristig zu einem Preisdruck führen, durch den zuerst die grossen Anbieter und später auch die kleinen vom Markt verdrängt würden. Wie Stéphanie Penher bereits ausgeführt hat, würden die Preise aber langfristig wieder steigen, sobald Uber marktmächtig wäre und die Preise beeinflussen könnte. Auf diese Weise würden wir Scheinselbständige produzieren, die komplett von dieser Plattform abhängig wären, weil sie keine anderen Aufträge mehr bekämen. Die Taxifahrenden ständen ohne soziale Absicherung da, ihre Margen würden sinken, weil sie keine Alternativen hätten. Wir wollen keine Scheinselbständigen produzieren, die nicht genug verdienen, um ihren Lebensunterhalt zu finanzieren. Wir wollen keine solchen Uber-Menschen, weder als Uber-Pop- noch als Uber-Classic-Fahrer. Für Uber muss deshalb gelten: Markteintritt ja, aber nur mit gleich langen Spiessen, fairem Wettbewerb und unter Gewährleistung minimaler Qualitätsstandards bezüglich der Betriebssicherheit, der Sprach- und Ortskenntnisse der Fahrer, die über sauberen Strafregister verfügen müssen. Fazit: Die Frage ist nicht, ob wir Uber wollen oder nicht, sondern, ob wir ein qualitativ überzeugendes Taxigewerbe mit gleichen Regeln für alle Anbieter wollen. Wer diese Frage mit Ja beantwortet, muss den Rückweisungsantrag ablehnen.

Claude Grosjean (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Nachdem Uber erwähnt worden ist, möchte ich die Diskussion zu diesem Thema auf eine sachliche Ebene bringen: Es gibt UberX, das die Vermittlung von Fahrten leistet. UberX-Fahrer verfügen über einen Führerausweis zur professionellen Personenbeförderung. Dann gibt es Uber-Pop, eine klassische Sharing-App. Uber-Pop ist keine berufsmässige Personenbeförderung, was nach schweizerischer Gesetzgebung heisst, dass nicht mehr als zwei Fahrten pro Monat gemacht werden dürfen. Für diese Fahrten darf man nur einen Unkostenbeitrag verlangen, es ist nicht das Ziel von Uber-Pop, dass man einen Lohn verdient. Dieses Modell funktioniert in der Schweiz nicht wirklich legal.

Wenn wir eine legale Plattform wollen, müssen wir dafür sorgen, dass wir das Modell UberX oder ein vergleichbares Modell bekommen, bei dem es darum geht, Fahrten via Smartphone-App, mit professionellen Fahrern, zu vermitteln. Die Fahrer werden bewertet und die Fahrtrouten werden aufgezeichnet. Wer jemals die Dienste von UberX in Zürich, Basel oder im Ausland beansprucht hat, weiss, wie komfortabel das ist. Die Frage ist, wer die Sozialabgaben für die Fahrer bezahlt und wie hoch deren Einkommen sind. Die Provisionen, die Uber den Fahrern und Fahrerinnen abknöpft, sind relativ hoch. Das liegt am fehlenden Wettbewerb, denn Uber ist heute der einzige Anbieter dieser Art. Man erreicht keine Wettbewerbssituation, indem man Uber als Arbeitgeber deklariert, dem man entsprechende Leistungen abverlangt. Auf diese Weise wird der Wettbewerb erst recht verhindert, denn dadurch nimmt man allen möglichen Konkurrenten die Chance, in den Markt einzutreten. Soll am Ende gar die neue SBB-Reiseplaner-App als Arbeitgeberin gelten? Es geht darum, den Markt zu öffnen, damit andere Anbieter eine Chance bekommen, so dass sich die Fahrer ihre Mobilitätsplattform selbst aussuchen können. Das Fernziel, hinter dem die GLP steht, besteht darin, dass immer mehr Autos von den Strassen verschwinden und dass die Leute, die ein Beförderungsmittel brauchen, die Fahrzeuge miteinander teilen. Hier gilt dasselbe Prinzip wie bei den Banken: Es braucht keine Banken, sondern nur Bankdienstleistungen. Niemand muss ein Auto besitzen, aber es braucht Beförderungsmöglichkeiten. Es ist kein Zufall, dass BMW bei einem grossen Konkurrenten von Uber eingestiegen ist, denn sie wissen, dass mittelfristig nur noch wenige Leute ein eigenes Auto besitzen werden, aber das Bedürfnis nach Beförderung trotzdem weiterbesteht. Wir haben die Möglichkeit, die Weichen so zu stellen, dass diese Entwicklungen nicht verhindert, sondern ermöglicht werden. In derartigen Situationen bin ich froh, dass wir kein Unternehmen, sondern ein Staat sind, der nicht bankrottgehen kann. Zur Illustration ziehe ich das Beispiel der Kodak hinzu: Als ein Ingenieur bei Kodak in den 70er-Jahren die Digitalkamera erfand, meinte das Management, man verdiene das Geld mit Zelluloidfilmen und liess dessen Erfindung in der Schublade verschwinden. Kodak ist heute bankrott. In Zeiten, in denen wieder von Mauerbau die Rede ist, finde ich es äusserst bedauerlich, wenn die linken Parteien protektionistische Parolen fassen und vertreten.

Einzelvoten

Milena Daphinoff (CVP): Obwohl Claude Grosjean zuerst vorgab, dass es ihm nicht um Uber gehe, hat er im Fraktionsvotum deutlich gemacht, dass er doch über Uber diskutieren will, obwohl dieses Thema an sich vor ein kantonales Forum gehört. Offenbar hat der Grossratswahlkampf für die GLP schon begonnen und vielleicht kann Claude Grosjean die Diskussion über Uber bald im Rahmen eines neuen Forums weiterführen. Was die von ihm verlangte Sachlichkeit anbelangt: Uber-Pop ist keine Plattform für berufsmässige Fahrer. Der berufsmässige Personentransport ist in der Schweiz auf Bundesebene geregelt. Egal, ob UberX oder Uber-Black, man braucht in der Schweiz eine Bewilligung, um berufsmässige Personentransporte auszuführen. Es geht nicht ohne Vorschriften, eine vollständige Liberalisierung ist nicht möglich. Weil Uber-Pop in einer Grauzone operiert, weil sich dieses Angebot als Mitfahrgelegenheit und nicht als berufsmässiges Personentransportunternehmen definiert, ist der Nachweis schwierig, dass die betreffenden Fahrer nicht wirtschaftlich erfolgreich unterwegs sind und nicht mehr als zwei Fahrten pro Monat ausführen. Da sich Uber-Pop an gar keine Regelungen halten muss, kann sich dieses Angebot schon morgen etablieren. Der Stadt Bern bleibt dann keine andere Wahl, als ein Verbot auszusprechen, wie Genf es getan hat, oder darauf zu drängen, dass man sich auf kantonaler Ebene mit dem Problem befasst. Es bleibt dabei: Mit dem städtischen Reglement hat dies nichts zu tun. Beim städtischen Reglement geht es nicht um Uber, sondern darum, ein Taxireglement zu verabschieden, um dem bestehenden Binnenmarktkonflikt zu begegnen und eine gewisse Öffnung umzusetzen, ohne dass

der Arbeitnehmerschutz aufgegeben wird. Man kann vieles liberalisieren, aber es gibt gewisse Bereiche, in denen eine Regulierung notwendig ist, nämlich dann, wenn es um unsere Sicherheit geht, wie es beim Strassenverkehr der Fall ist. Ich möchte nicht in ein Auto einsteigen, das von einer Person gesteuert wird, von der ich nicht weiss, wie viele Promille sie intus hat, seit wie lange sie unterwegs ist und wie sie ihre Bewilligung bekommen hat. Wir müssen uns um die Arbeitnehmer kümmern, können aber gleichzeitig ein wenig liberaler sein als es das alte Taxireglement vorschreibt. Wir bekommen also den „Fünfer und das Weggli“, wenn auch nur im Kleinen. Vielleicht werden wir in drei Jahren wieder über ein neues Reglement diskutieren, aber das soll uns nicht daran hindern, jetzt Nägel mit Köpfen zu machen.

Bernhard Eicher (FDP): Es geht nicht darum, eine Diskussion pro oder kontra Uber zu führen. Das Grundproblem besteht darin, dass wir die Revision eines Reglements behandeln, das zu einer Zeit entstanden ist, als man noch mit der Postkutsche unterwegs war. Diese Zeiten sind längst vorbei, die Welt hat sich verändert: Heute gibt es eine Sharing-Ökonomie. Dies gilt nicht nur für Angebote wie Uber, denn heutzutage organisieren sich viele Leute nachbarschaftlich und stehen somit auch in Konkurrenz zu den Taxiunternehmen. Es gibt auch den Rotkreuz-Fahrdienst, bei dem Privatpersonen, zumeist Rentner, auf freiwilliger Basis Personentransporte ausführen, welcher ausserhalb des Taxireglements funktioniert. Weiter gibt es die Organisation Betax und einen weiteren Anbieter, die Behindertentransporte ausführen, welche auch keine Taxibewilligung benötigen und ausser Reichweite des Reglements funktionieren. Auch Transportdienste mit Rikschas befördern Personen, ohne dass sie dafür eine Bewilligung brauchen. Im vorliegenden Reglement wird versucht, einen Zustand abzubilden, der gar nicht mehr existiert. Darunter leiden in erster Linie die Taxifahrerinnen und -fahrer, die das Pech haben, unter ein Reglement zu fallen und deswegen gegenüber den anderen Anbietern, die unter einem lockeren Regelwerk funktionieren können, massiv benachteiligt sind. Die bestehende Reglementierung ist unfair und veraltet. Es geht nicht um das Gebaren einzelner Anbieter, sondern um die Tatsache, dass das bestehende Reglement unzeitgemäss ist und nicht an die Gegebenheiten der heutigen Realität angepasst ist. Mich erstaunt die Argumentation von links-grüner Seite, die sich auf die Sicherheit beruft. Wollen Sie für die Rikschas auch Prüfungen einführen und Regeln erfinden? Diese Form des Personentransports ist wahrscheinlich viel gefährlicher, da es sich bei den Velotaxis um schwache Verkehrsteilnehmer handelt. Jede Person, die ein Taxi führen will, muss eine Führerprüfung ablegen, das gilt auch für die Fahrerinnen und Fahrer des Rotkreuzdienstes oder der Betax. Nicht jedermann kann Personen transportieren, zudem müssen auch die Fahrzeuge regelmässigen Kontrollen unterzogen werden. Es besteht jedoch kein Grund, weshalb herkömmliche Taxidienste strenger Kontrollen unterliegen sollen oder zusätzliche Bestimmungen erfüllen müssen. Es ist allen erlaubt, in ihrem Auto Mitfahrende zu transportieren. Man erkläre mir bitte, worin der genaue Unterschied in Bezug auf die Taxifahrer besteht. Die heutige Regelung ist absurd. In Anbetracht dessen, dass die Revision vier Jahre auf sich hat warten lassen, spielt es keine Rolle, wenn wir das vorliegende Reglement zurückweisen, damit es zu einer Fassung umgearbeitet werden kann, die der Realität entspricht. Wir verlieren nichts, wenn es noch ein oder zwei Jahre länger dauert, denn sowohl die Taxifahrenden als auch der Rest der Welt sind mit dem veralteten Reglement bislang gut zurechtgekommen. Es geht auch nicht um das Thema Liberalisierung versus staatliche Regelung, denn niemand beantragt die Abschaffung des Reglements. Wir verlangen die Rückweisung mit der Auflage, ein zeitgemässes Reglement auszuarbeiten, in der Hoffnung, dass sich dadurch auch der Kanton veranlasst sieht, an der TaxiV die nötigen Anpassungen vorzunehmen, damit ein Reglement entsteht, das die Realität abbildet und für die nächsten zehn Jahre taugt.

Philip Kohli (BDP): Ich hätte an sich nichts gegen eine Rückweisung dieses Geschäfts, aber ich halte die Begründung der Antragstellenden für zu weit hergeholt. Taxihalterbewilligungen sind Gegenstand des kantonalen Rechts. Wir können das revidierte städtische Reglement nicht mit dem Auftrag an den Gemeinderat zurückweisen, sich bei den kantonalen Behörden für eine Änderung der TaxiV einzusetzen, denn dieses Unterfangen ist ohne Aussicht auf Erfolg. Ich erachte die vorgebrachte Begründung als nicht seriös. Mich stört das bestehende Taximonopol auch. Ich bin gegenüber alternativen Taxidiensten sehr liberal eingestellt. Die Regeln sind in der Vergangenheit bereits gelockert, ja fast schon liberalisiert worden. Obwohl es heute zahlreiche Anbieter gibt, müssen wir immer noch horrenden Preise für einen teilweise sehr schwachen Service bezahlen. Ich habe schon Taxifahrer erlebt, deren Ortskenntnisse so schlecht waren, dass ich mich als Navigator einschalten musste, weil sie sonst den Weg zu mir nach Hause nicht gefunden hätten. Über eine stärkere Konkurrenz wären zwar die Taxifahrer nicht erfreut, aber die Konsumenten umso mehr. Ich sehe der angekündigten Einführung der Berner Taxi-App mit Spannung entgegen. Hoffentlich beinhaltet diese auch die Möglichkeit, den Service und die Fahrer zu bewerten, damit ein bisschen mehr Druck aufgebaut werden kann. Insgesamt haben wir die Möglichkeit verpasst, uns diesem Thema zukunftsgerichtet zu öffnen. Es ist eine Tragödie, dass wir ein längst überholtes Reglement annehmen müssen. Für den Moment bleibt uns nichts anderes, als dem angepassten Reglement zuzustimmen und die weiteren Entwicklungen abzuwarten, in der Hoffnung, dass der Kanton vorwärtsmacht. Auch wir werden uns auf kantonaler Ebene dafür einsetzen, dass eine Grundlage geschaffen wird, die das Gewerbe aufrüttelt, denn unter den bestehenden Bedingungen, mit den momentan herrschenden Preisen, kann es nicht weitergehen. Die Zustimmung zum vorliegenden Reglement ist nicht zuletzt auch wichtig, um keine Rechtsunsicherheit zu schaffen.

Direktor SUE *Reto Nause*: Ich bin ein Liberaler, aber sicherlich kein Linker. Ich bin ebenso liberal wie der FDP-Regierungsrat Hans-Jürg Käser, der die TaxiV erlassen hat. Ich bin auch Historiker: In den 90er-Jahren waren in den Strassen der Stadt Bern ungefähr 200 Taxis unterwegs. Dann hatte man das Gefühl, man müsse das Taxigewerbe liberalisieren. Das hat man auch getan, mit dem Erfolg, dass es heute in der Stadt Bern circa 400 Taxis gibt. Der erhoffte Effekt in Form von sinkenden Preisen und steigender Qualität ist jedoch ausgeblieben. Die Preise blieben zwar mehr oder weniger stabil, aber die Qualität wurde schlechter. Das erkannte der Stadtrat und es wurden zahlreiche Vorstösse eingereicht, in denen auf bestehende Missstände hingewiesen wurde, mit dem Auftrag an den Gemeinderat, sich für deren Behebung einzusetzen und dafür zu sorgen, dass nur Taxifahrer mit guten Ortskenntnissen und sauberen Fahrzeugen im Geschäft bleiben. Man ging sogar so weit, eine Kontingentierung zu fordern, wie sie vor den 90er-Jahren bestanden hatte, als es noch die Taxibewilligungen der Kategorien A oder B gab, die später im Zuge einer weitgehenden Liberalisierung abgeschafft wurden. Der Grund, weswegen wir das städtische Taxireglement behandeln, liegt in der Revision der kantonalen TaxiV aus dem Jahr 2012 und in den vom Stadtrat überwiesenen Vorstössen, die den Gemeinderat veranlassen haben, im Rahmen der Möglichkeiten, über die die Stadt im Rahmen des engen kantonalen Korsetts verfügt, gewisse Innovationen vorzunehmen: Wir wollen einen sauberen Rahmen für die Rikschas schaffen und wir wollen die Gebühren, entlang der Energieeffizienzklassen der Fahrzeuge, nach ökologischen Kriterien gestalten. Zudem wollen wir die kantonalen Bestimmungen klären, um auf städtischer Ebene, im Rahmen der kantonalen Vorgaben, eine klare rechtliche Ausgangslage zu schaffen. Es wurde verschiedentlich kritisiert, dass die Revision des städtischen Reglements vier Jahre in Anspruch nahm. Das liegt an der Tatsache, dass nach der Revision der TaxiV im 2012 einige Rechtsverfahren stattfanden, in denen es beispielsweise um die Rekurse von Taxichauffeuren ging, deren Bewilligungen nicht mehr erneuert wurden, nachdem sie mit Promillewerten von

1,8 oder sogar 2,3 beim Fahren erwischt worden waren. Das letzte Rechtsverfahren ist erst vor wenigen Wochen zum Abschluss gelangt: Bei diesem Verfahren ging es um den Sachverhalt der provisorischen Erteilung einer Bewilligung. Das Verwaltungsgericht ist in dieser Sache zum Entscheid gelangt, dass die Ausgabe von provisorischen Bewilligungen unzulässig ist. Bewilligungen können entweder erteilt oder entzogen werden. Die FSU hat nach Vorlage dieses Urteils die Artikel im Entwurf des Gemeinderats gestrichen, die sich auf das Provisorium beziehen. Massgebend ist das kantonale Recht, das jeden gewerbmässigen Personen-transport als Taxidienst definiert, ungeachtet der Art und Weise, wie dieser Service gebucht wird, egal, ob situativ vor Ort, per Telefon oder online. In Zürich ist dies anders geregelt, die bernischen Bestimmungen sind diesbezüglich strenger: Artikel 4 Absatz 1 TaxiV sieht eine Taxihalterbewilligung vor, im Unterschied zur Taxiführerbewilligung. Wir müssen uns an das geltende Recht halten. Ich erachte eine gewisse Regulierung im Taxiwesen als adäquat, welche vermittels der unterschiedlichen Bewilligungen, die von Zeit zu Zeit erneuert werden müssen, sichergestellt ist, denn es geht schliesslich um den Schutz der Kundschaft. Wenn ein Taxifahrer einen Unfall verursacht, bei dem die Passagiere verletzt werden, stellt sich die Frage, wer für die Versicherungsdeckung und den Versicherungsschutz verantwortlich ist. Es gibt bereits Rechtsfälle, bei denen es um Schadensereignisse geht, die nach den Geschäftsmodellen, die vorhin über die Massen gelobt worden sind, nicht abgedeckt sind. Es geht auch um den Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die nicht 15 und mehr Stunden hinter dem Steuer sitzen dürfen. Die Kundschaft braucht die Gewissheit, dass die Taxifahrer ausgeruht sind und mit den Ruhezeitmodellen vertraut sind und sich sowohl mit dem Arbeitsrecht als auch mit der Strassenverkehrsgesetzgebung auskennen. Diese Grundsätze müssen, unabhängig vom Businessmodell, Geltung haben. Ein Markteintritt ist für Uber heute schon möglich. Wir haben mit Uber gesprochen und haben eine Uber-Delegation in Bern empfangen, um ihnen die bernischen Rechtsgrundlagen zu erklären: Sie brauchen eine Halterbewilligung und die entsprechenden Führerbewilligungen für die Personen, die fahren, aus Rücksicht auf die Kundschaft und auf die Arbeitnehmenden. Wir wollen gleich lange Spiesse für alle. Es kann nicht sein, dass, nur aufgrund der Buchungsform, gewisse Unternehmen oder Business-Cases bevorzugt werden, während andere viel höhere Hürden überwinden müssen. Die Gesetze sollen nicht den Businessmodellen folgen, vielmehr sollen die Businessmodelle die gesetzlichen Vorschriften respektieren. Diese Anforderungen sind durch das vorliegende Taxireglement gewährleistet.

Zu den Folgen einer Rückweisung: An erster Stelle ist die Rechtsunsicherheit zu nennen, insbesondere für die Rikschas. Des Weiteren könnte die Ökologisierung der Gebühren für die Fahrzeuge nicht eingeführt werden, von denen wir uns eine Lenkungswirkung erhoffen. Bitte lehnen Sie den interfraktionellen Rückweisungsantrag ab.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den interfraktionellen Rückweisungsantrag GLP/FDP/SVP ab (23 Ja, 45 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 021*

Detailberatung

Luzius Theiler (GPB-DA): Zu Artikel 1 beantrage ich zwei Ergänzungen, denn in jedem guten Gesetz oder Reglement muss eine Zielsetzung formuliert werden, aber die fehlt leider im Entwurf des Gemeinderats. Im beantragten neuen Artikel 1a wird als Zielsetzung definiert, dass es in Bern ein vom lokalen Gewerbe organisiertes Angebot an Taxidiensten mit einer energieeffizienten und im Erscheinungsbild möglichst einheitlichen Fahrzeugflotte geben soll, welches über ein zeitgemässes Reservationssystem verfügt. Betreffend die Reservationsplatt-

form wird in Artikel 1b konkretisiert, dass die Stadt zu Selbstkosten eine der neusten Technik entsprechende smartphonetaugliche Reservationsplattform zur Verfügung stellt. Diese Plattform soll nicht von der Stadt betrieben werden, sondern unter Beteiligung des bernischen Taxigewerbes funktionieren, das sich zu diesem Zweck genossenschaftlich oder in einer anderen juristischen Form organisieren soll. Wie die vorherige Diskussion gezeigt hat, ist der Hauptkritikpunkt, dass ein auswärtiges Unternehmen mit imaginärem Namen, unter Umgehung unserer Bestimmungen und unserer Sozialgesetzgebung, den Markt erobern könnte. Das bernische Gewerbe soll sich selbst organisieren, wobei dem Gemeinwesen, also der Stadt, eine gewisse Berechtigung und Verpflichtung zukommt, die nötigen Voraussetzungen bereitzustellen. Offenbar entspricht meine Forderung auch den Wünschen der Kommission, die ein Postulat eingereicht hat mit der Forderung, die Einrichtung einer Reservationsplattform sei zu prüfen. Ich weiss nicht, was es noch zu prüfen gibt, man sollte stattdessen sogleich mit der Umsetzung beginnen, bevor man von den aktuellen Entwicklungen überrollt wird. Diese Forderung steht nicht im Widerspruch zu den Bestrebungen auf eidgenössischer Ebene. Die Schaffung einer gesamtschweizerischen App, an der sich Bern beteiligen könnte, wäre ohnehin die beste Lösung. Unter solchen Voraussetzungen könnte es auch für Uber schwierig werden, sich gleichermassen erfolgreich auf dem schweizerischen Markt zu etablieren, wie es ihnen andernorts gelungen ist. Beim Antrag zu Artikel 8 Absatz 1b geht es auch darum, mit den modernen Entwicklungen und Tendenzen Schritt zu halten. Wir leben in einem internationalen Umfeld. Früher nahm man die Dienste eines Taxiunternehmens nur in Anspruch, um sich, vor oder nach dem grossen Urlaub, mit viel Gepäck zum oder vom Bahnhof chauffieren zu lassen. Heutzutage nehmen viele Leute öfters ein Taxi, beispielsweise, um sich nach dem Besuch einer Veranstaltung nach Hause bringen zu lassen. Das ist auch eine Frage des Preises, deswegen wird das System der Sammelfahrten immer populärer. Selbstverständlich können sich die Leute selbst organisieren, dazu braucht es kein Reglement. Sammeltaxis sind ein Transportmittel mit Zukunft und es ist angemessen, die Kostenbeteiligung gerecht und transparent zu regeln. Deswegen sollte die Möglichkeit der Sammelfahrten auch im Reglement verankert sein. In Artikel 23 geht es um die Effizienzklassen der Fahrzeuge: An sich ist es zu begrüßen, dass das Gebührenreglement eine Differenzierung vorsieht. Obgleich die Differenzen zwischen den verschiedenen Energieeffizienzklassen nicht sehr gross sind, sind diese sinnvoll, soweit es sich um Fahrzeuge handelt, die bereits im Betrieb sind. Dass jedoch neue Fahrzeuge zugelassen werden, die eine schlechte Energiebilanz und einen hohen Benzinverbrauch aufweisen und aufgrund ihrer Grösse viel Strassenraum beanspruchen, ist unbegreiflich. Es gibt heute Mittelklassewagen, die sehr gut als Taxi geeignet sind. In Barcelona gibt es nur noch eher kleine Taxifahrzeuge, welche sich zumeist im Besitz der Taxichauffeure befinden. Man sieht dort kaum mehr riesige Fahrzeuge der Marke Mercedes. Im Zuge der Revision des städtischen Taxireglements sollte man die Chance packen, solche Fahrzeuge gar nicht mehr zuzulassen, denn zur Beförderung einiger weniger Fahrgäste braucht es keine Staatskarossen. Die Stadt Bern rühmt sich gerne, eine Ökostadt zu sein, beispielsweise in den städtischen Legislaturrichtlinien. In vielen Bereichen werden symbolische Bestimmungen verhängt, man sehe dazu das Beispiel mit dem Mehrweggeschirr. Aber wenn es um Taxis geht, spielt die Ökologie plötzlich keine Rolle mehr, obwohl die Taxis eine Visitenkarte für die Stadt darstellen. Wenn in Berns Strassen nur noch Taxis unterwegs sind, die man als halbwegs ökologische Fahrzeuge bezeichnen kann, trägt dies im positiven Sinn zum Image der Ökostadt Bern bei. Ich bitte die Kommission, diese Revision als Gelegenheit zu nutzen, um ein fortschrittliches Reglement zu erarbeiten.

Milena Daphinoff (CVP): Das Ziel unserer Anträge besteht darin, neuen Geschäftsmodellen Rechnung zu tragen, mit denen wir uns seit der Verabschiedung der kantonalen Verordnung im Jahr 2012 bereits auseinandersetzen konnten. Die neuen Modelle sollen in Artikel 1, der

den Geltungsbereich des neuen Reglements definiert, separat aufgeführt werden, denn dadurch anerkennen wir, dass es diese neuen Dienstleistungen gibt. Dadurch wird an der kantonalen Verordnung nichts geändert. Im Gegenteil, diese wird sogar bestätigt, indem ausformuliert wird, dass ein erweiterter Begriff zur Anwendung gelangt, der sich auch auf Limousinenservices bezieht. Wir haben bewusst die offene Formulierung „Transportfahrzeuge mit Chauffeur“ gewählt. Wir wollen nicht von Uber sprechen, denn vielleicht ergeht es diesem Unternehmen wie der Firma Nokia, die auch einmal sehr gefragt war, aber mittlerweile vom Markt verschwunden ist. Wir bitten darum, die Bestimmungen bezüglich des Geltungsbereichs zu ergänzen, damit es unmissverständlich ist, dass die Vorschrift auch für die neuen Geschäftsmodelle gilt. Des Weiteren soll auch die in der kantonalen Verordnung festgelegte Ausnahme ergänzt werden. Es ist nicht zielführend, dass Behinderten-, Kranken- und Ambulanztransporte sowie weitere nicht gewerbsmässige Personentransporte unter die Bestimmungen des städtischen Taxireglements fallen. Unsere anderen Anträge beinhalten folgende Verbesserungen: Zu Artikel 24 schlagen wir eine Präzisierung vor, da die Formulierung der gemeinderätlichen Vorlage missverständlich ist, denn es trifft nicht zu, dass die Fahrzeuge nur alle drei Jahre zur Nachkontrolle bei der Taxibehörde vorgeführt werden müssen. Taxifahrzeuge müssen jährlich beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt zur Kontrolle vorgeführt werden. Mit dem Antrag zu Artikel 19 betreffend die theoretische Eignungsprüfung fordern wir, dass im Reglement genau ausgeführt wird, was unter den in der kantonalen Verordnung genannten „genügenden Sprachkenntnissen“ zu verstehen ist. Es ist zeitgemäss, einen Nachweis über die Sprachkenntnisse einzufordern. Mit dem Niveau B1 sind die Anforderungen eher tief angesetzt. Dieses Sprachniveau ist als Mindestanforderung zu erachten, damit sich die Taxifahrer mit ihrer Kundschaft verständigen können. Wir bitten die Kommission, das kommunale Reglement dahingehend zu präzisieren, damit in Zweifelsfällen nicht auf die unpräzise Formulierung in der kantonalen Verordnung zurückgegriffen werden muss.

Roland Iseli (SVP) für die SVP-Fraktion: Vorab ein Wort zur Science-Fiction-Vision mit den unbemannten Taxifahrzeugen, die Stéphanie Penher entworfen hat: Es ist schwerlich vorstellbar, dass sich Taxidienste ohne Chauffeure im Alltag durchsetzen. Auf den Service, den ein Taxifahrer leistet, wenn er eine ältere Dame von der Haustüre zum Fahrzeug geleitet oder wenn er einem den schweren Koffer abnimmt, um ihn im Kofferraum zu verstauen, ist wohl kaum zu verzichten. Zum Antrag betreffend Artikel 5 Absatz 2: Laut der Formulierung des Gemeinderats ist die Anforderung der Regelmässigkeit erfüllt, wenn man mindestens 150 Stunden pro Jahr ein Taxi führt, das macht 450 Stunden in einem Zeitraum von drei Jahren. Es darf nicht sein, dass eine Person, die in einem Jahr 300 Stunden leistet und dann ein Jahr lang aussetzt, diese Bedingung erfüllt. Deswegen fordern wir, dass die Anforderung auf 225 Stunden in drei Jahren herabgesetzt wird, wobei es mindestens 150 Stunden während der letzten zwei Jahre sein müssen. Ich habe mich auch dafür interessiert, den Taxiführerschein zu erwerben, bin aber leider an der augenärztlichen Untersuchung gescheitert. Es kostet zwischen 1000 und 2000 Franken, die theoretische und praktische Taxiprüfung erfolgreich abzulegen. Wer gewillt ist, einen beträchtlichen Betrag aufzuwenden, um als Taxifahrer zu arbeiten, für den sollte es auch möglich sein, diese Arbeit im Nebenerwerb auszuüben. Deswegen ist es unfair, wenn jemand, der nicht auf 150 Stunden pro Jahr kommt, seine Bewilligung abgeben muss. Es liegt auch im Interesse der Taxiunternehmen, wenn diese Bedingung abgeändert wird, denn sie sind darauf angewiesen, dass sie bei Bedarf zusätzliches Teilzeitpersonal einstellen können. Ich arbeite im Gastronomiebereich: Wir brauchen im Dezember doppelt so viel Personal im Service wie sonst. Es gibt auch Familien, die mit einem Einkommen von 5000 Franken nur schlecht auskommen und auf Nebeneinkünfte angewiesen sind. Für einen Familienvater ist es eine gute Lösung, die Taxiprüfung zu machen, um einem Nebenerwerb als Taxifahrer nachzugehen. Wenn er aber nicht auf 150 Stunden pro Jahr kommt, verliert er

seine Bewilligung, und die ganze Mühe war umsonst. Ich bitte die FSU, unserem Antrag zu folgen und die verlangten Pflichtstunden auf 225 Stunden in drei Jahren zu reduzieren.

Rudolf Friedli (SVP): In Artikel 1 steht, das Taxireglement beziehe sich auf das „Halten und Führen von Taxis, Kutschentaxis, Fahrradrickschas und dergleichen“. Ich finde den Ausdruck „und dergleichen“ äusserst unschön, ja sogar leicht abwertend. Ich beschäftige mich im Rahmen meiner beruflichen Tätigkeit beim Kanton sehr oft mit der Formulierung von Gesetzen und Verordnungen. Beim Kanton ist es nicht denkbar, einen solchen Ausdruck zu verwenden. Eine bessere Formulierung wäre beispielsweise: „(...) Fahrradrickschas und weiterer entgeltlicher Personentransporte“. Dieser Ausdruck ist präziser, gleichzeitig lassen sich alle möglichen Transportmittel darunter subsumieren, was der Absicht der unglücklich gewählten Ausdrucksweise entspricht.

Beschluss

Der Stadtrat verabschiedet die Vorlage zuhanden der 2. Lesung.

2016.SR.000050

9 Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Taxidienst Uber in der Stadt Bern: Was wären die Rahmenbedingungen und die Auswirkungen?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellantin *Stéphanie Penher* (GB): Da ich eine Interpellation zu diesem Thema eingereicht habe, bin ich eigentlich die einzige Person, die legitimiert ist, mich zu Uber zu äussern: Die Fraktion GB/JA! wird sich in der Stadt Bern konsequent gegen alle Dumping-Dienstleistungsangebote zur Wehr setzen, egal, ob diese per Auto oder per Velo unterwegs sind. Wir würden es begrüßen, wenn der Gemeinderat ein besonderes Augenmerk auf diese Angebote richten würde. Wir sind mit der Antwort des Gemeinderats soweit zufrieden.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantin Fraktion GB/JA! ist mit der Antwort zufrieden.

2016.SR.000250

10 Dringliche interfraktionelle Motion AL/GPB-DA/PdA+, GLP, SP, GB/JA! (Christa Ammann, AL/Peter Ammann, GLP/Yasemin Cevik/Lena Sorg, SP/Leena Schmitter, GB/Seraina Patzen, JA!): Massnahmen zur Prävention und Kontrolle von Racial Profiling bei Personenkontrollen durch die Kantonspolizei

Gemeinderatsantrag

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

Bern, 18. Januar 2017

Motionärin *Christa Ammann* (AL): Die Forderung der Motion lautet, dass der Gemeinderat veranlasst, dass die Kantonspolizei im Rahmen eines Pilotprojekts zumindest bei den Personenkontrollen im Gebiet der Stadt Bern ein Quittungssystem einführt. Auf den Quittungen sol-

len Angaben zur kontrollierten Person, zu den kontrollierenden Polizeibeamtinnen und -beamten, allgemeine Angaben zur Kontrolle und zum Anlass für die Kontrolle sowie das Kontrollergebnis erfasst werden. Die kontrollierten Personen sollen eine Kopie der Quittung erhalten. Der zweite Punkt der Motion beinhaltet die Forderung, dass der Gemeinderat den Stadtrat in Form eines Berichts über den Verlauf des Pilotprojekts informiert. Die Gründe für die Einreichung der vorliegenden Motion sind vielfältig: Die Schweiz ist von der Kommission gegen Rassismus und Intoleranz des Europarats und vom UNO-Ausschuss gegen Rassendiskriminierung bereits vermehrt darauf hingewiesen worden, dass insbesondere dunkelhäutige Menschen bei Kontrollen und polizeilichen Zwangsmassnahmen nicht diskriminiert werden dürfen und dass in Bezug auf die statistische Erhebung solcher Vorfälle Mängel existieren. Auch die Europäische Union für Grundrechte hält in ihrem Handbuch fest, dass Quittungen ein gutes Hilfsmittel und ein gutes Werkzeug im Alltag sind, um die Beamten zu ermutigen, die Kontrollen fundiert durchzuführen, wodurch das Vertrauen der Öffentlichkeit gefördert werden kann. Bei der Forderung nach einem Quittungssystem handelt es sich nicht um ein Kontrollinstrument oder um ein Misstrauensvotum gegen die Polizei. Die Quittungen sollen als Hilfsmittel dienen, das praxisnah angewendet werden kann, und eine Möglichkeit bieten, um im Alltag konstruktiv den eigenen Unsicherheiten und Fehlern zu begegnen. Das Ausstellen von Quittungen bei Personenkontrollen soll auch dazu führen, dass Personenkontrollen bewusster und nur bei Vorliegen hinreichender Gründe durchgeführt werden und dass die Kontrollierten über den Grund der Kontrolle informiert werden. Kontrollen mit ethnischen Unverhältnismässigkeiten führen nicht nur bei den kontrollierten Personen zu schlechten Gefühlen, sondern sie führen auch dazu, dass das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Fairness und Legitimität der Polizei und des Justizsystems schwindet beziehungsweise untergraben wird. Die Polizei ist darauf angewiesen, dass die Bevölkerung mit ihr zusammenarbeitet und die Polizeiarbeit als legitim einstuft. England und Wales haben bereits ein Quittungssystem eingeführt, das erfolgreich funktioniert und die Möglichkeit eröffnet einzugreifen, wenn offensichtlich wird, dass in einer bestimmten Stadt oder durch ein bestimmtes Polizeikorps oder durch Einzelpersonen über Zufallswerte hinausgehend häufig Kontrollen durchgeführt werden, die darauf hinweisen, dass ein Fall von Racial Profiling vorliegt. Die Motionärinnen und Motionäre sind sich einig, dass wir dem Vorschlag des Gemeinderats, die Motion in ein Postulat zu wandeln, nicht folgen werden. Wir halten an der Motion fest.

Für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA: Die Freie Fraktion begrüsst, dass der Gemeinderat zur Einsicht gekommen ist, dass zusätzlicher Handlungsbedarf zur Vermeidung von Racial Profiling besteht und dass er die Bereitschaft signalisiert, auf Gemeindegebiet ein Pilotprojekt mit einem Quittungssystem durchzuführen. Wir werden bei einer Annahme der Motion darauf achten, dass der zuständige Gemeinderat, Reto Nause, seine persönliche Meinung, die er öffentlich schon mehrmals geäussert hat, zurückhält, und stattdessen in den Verhandlungen mit der Kantonspolizei die Meinung des Gesamtgemeinderats mit Nachdruck vertritt und für den Auftrag des Stadtrats einsteht. Die Stadt Bern hat im Rahmen des Ressourcenvertrags bei der Jahresplanung die Möglichkeit, strategische Vorgaben und Schwerpunkte zu setzen, insbesondere dann, wenn ein politischer Wille besteht. An der Stellungnahme der Kantonspolizei erscheint mir bezeichnend, dass es bis ins höchste Kader der Kantonspolizei keinen Platz für eine Fehlerkultur zu geben scheint. Die Kantonspolizei argumentiert, dass diskriminierende Kontrollen verboten sind und dass sämtliche Beamtinnen und Beamten die Konsequenzen kennen, weswegen keine weiteren Massnahmen notwendig seien. – Frei nach dem Motto, was verboten ist, findet bei uns nicht statt. Wenn diese Argumentation im wirklichen Leben funktionieren würde, könnte die Polizei abgeschafft werden, denn es wäre ausreichend, den Menschen in regelmässigen Abständen mitzuteilen, was alles verboten ist, damit sie keine verbotenen Handlungen mehr verüben. Die Haltung der Polizei zeigt auf, dass es sich beim Racial Profiling um institutionellen Rassismus handelt, der nicht von einzelnen schwarzen

Schafe im Polizeikorps ausgeht. In anderen Ländern ist die Polizei bezüglich der Selbstreflexion und -kritik weiter fortgeschritten. Daniela Hunold, ihres Zeichens wissenschaftliche Mitarbeiterin der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster, hat in einem Interview vor zwei Tagen die Grundproblematik benannt: In der Ausbildung der Polizistinnen und Polizisten ist die selektive Wahrnehmung ein Thema, im Berufsalltag jedoch zu wenig. Sie hat im Rahmen ihrer Forschung über die Polizeiarbeit festgestellt, dass die Beamten in multiethnischen Städten Delikte häufig ethnisch zuordnen, vor allem im Gespräch untereinander. Der Blick auf die Menschen kann sich im Beruf verengen, das ist bei der Polizei nicht anders. Wer ständig Erfahrungen mit problematischen Personen macht – in bestimmten Quartieren können dies Migrantinnen und Migranten, Süchtige oder ärmere Menschen sein – läuft Gefahr, Menschen pauschal nach ethnischen oder sozialen Merkmalen bestimmten Taten zuzuordnen. Das wirkt diskriminierend, selbst dann, wenn dies nicht die Absicht war. Daniela Hunold nennt in diesem Zusammenhang einen bestimmten Fall, der auch in der Schweiz bekannt geworden ist: „Welche Fehler geschehen können, wenn aufgrund von ethnischen oder sozialen Merkmalen Taten bestimmten Gruppen zugeordnet werden, zeigen die Morde der NSU, bei denen sich alle Ermittler auf Migranten als Täter festlegten und deshalb die Rechtsextremisten übersahen“. Racial und Ethnic Profiling ist ineffektiv und ineffizient, da es von Verallgemeinerungen ausgeht, die in aller Regel nicht mit tatsächlichen Gefahrenlagen korrespondieren, womit der Fahndungsblick eine Verengung erfährt. Im Alltag müssen die Polizistinnen und Polizisten Menschen innert kurzer Zeit als gefährlich oder ungefährlich einstufen und nach den Kategorien verdächtig oder unverdächtig einordnen, ohne bestimmte Gruppen dabei zu diskriminieren. Das ist eine schwierige Aufgabe – gerade deswegen ist einerseits eine Fehlerkultur im Korps wichtig, andererseits braucht es praxisnahe Hilfsmittel wie ein Quittungssystem. Die Fehlerkultur fehlt im Umgang mit dem Thema Racial Profiling. Jede Kritik wird zurückgewiesen, zudem gibt es kaum Forschung und Daten. Das Quittungssystem trägt zur Vermeidung von Racial Profiling in der alltäglichen Polizeiarbeit bei und dient auch der Schaffung einer Datengrundlage, die zur Erarbeitung und Umsetzung nützlicher und zielgerichteter Massnahmen und Instrumente beitragen kann. Wir stimmen dieser interfraktionellen Motion zu.

Fraktionserklärungen

Lena Sorg (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Antwort auf diesen Vorstoss umfasst zwei unterschiedliche Teile, nämlich einerseits die Antwort des Gemeinderats und andererseits die Antwort der Kantonspolizei, in denen unterschiedliche Aussagen und Haltungen zum Ausdruck kommen. Dies lässt uns hoffen und ist mitunter auch der Grund, weshalb wir an der Motion festhalten. Zur Stellungnahme der Kantonspolizei: Für uns ist es nichts Neues, dass die Berner Kantonspolizei versucht, das Problem des Racial Profiling zu diskutieren. Das bestätigt ihre Antwort, die vom Gemeinderat eingeholt worden ist, einmal mehr. Wir halten der Kantonspolizei zugute, dass sie unmissverständlich festhält, dass Racial Profiling weder toleriert noch betrieben wird und dass sich alle Mitglieder des Polizeikorps bewusst sind, dass sie sich möglicherweise des Amtsmissbrauchs schuldig machen, wenn sie gegen das Diskriminierungsverbot verstossen. Wir begrüssen, dass die Kantonspolizei bei der Ausbildung der Mitarbeitenden besonders auf diesen Aspekt achtet. Auch die erwähnten Aktivitäten, wie die Teilnahme am Swiss African Forum, erachten wir als positive Zeichen. Vor diesem Hintergrund können wir umso weniger nachvollziehen, was gegen die Durchführung eines Pilotprojekts mit einem Quittungssystem spricht. Das ewige Argument der Kantonspolizei, es bestehe die Möglichkeit, den Beschwerdeweg einzuschlagen, finden wir ermüdend und in diesem Zusammenhang auch haltlos. Die Gründe, weswegen Leute davon absehen, eine Beschwerde wegen Racial Profiling einzureichen, liegen auf der Hand: Die betreffenden Personen kennen sich mit unserem Rechtssystem nicht gut aus und stammen vielleicht aus einem Land, in dem

man weder der Polizei noch der Justiz trauen kann. Das Quittungssystem kann ein Hilfsmittel für die Polizistinnen und Polizisten sein, das ihnen hilft, die Kontrollen fundiert durchzuführen und das Offenheit und Transparenz signalisiert und zur Stärkung des Vertrauens in die Polizeiarbeit beiträgt. Das Quittungssystem ermöglicht das Führen von Statistiken und ein Monitoring, also Massnahmen, die in einem sensiblen und wichtigen Bereich besonders notwendig sind. Auf dieser Grundlage lässt sich alsdann feststellen, ob Unverhältnismässigkeiten bezüglich ethnischer und sozialer Merkmale vorliegen, um in der Folge allenfalls geeignete Gegenmassnahmen einleiten zu können. Auch in der Stellungnahme zur Vernehmlassung zur Polizeigesetzrevision hat unsere Fraktion die Forderung nach einem Quittungssystem gestellt, im Wissen, dass es, in Anbetracht der aktuellen Mehrheitsverhältnisse, schwierig ist, diese Forderung auf kantonaler Ebene durchzusetzen. Deswegen halten wir an der Forderung nach einem Pilotversuch auf Gemeindeebene fest und bitten um Zustimmung zur vorliegenden Motion.

Peter Ammann (GLP) für die GLP/JGLP-Fraktion: Wir danken Christa Ammann für die gute und umfassende Recherche zu diesem Thema. Unsere Fraktion hat diese Motion mit eingereicht, aus den folgenden Gründen: Das Gewaltmonopol des Staates ist eine der grössten zivilisatorischen Errungenschaften. Die GLP steht klar hinter dem staatlichen Monopol. Wir befürworten eine starke, effektive und effiziente Polizei, die den Bürgerinnen und Bürgern grösstmögliche Sicherheit garantiert, sowohl durch Prävention als auch, wo nötig, durch gezielte Einsätze. Das Gefühl, in einer sicheren Stadt zu wohnen, ist Teil der hohen Lebensqualität, die wir Bernerinnen und Berner geniessen. Dass die Bürgerinnen und Bürger ein Gefühl der Sicherheit empfinden, bedingt, dass sie Vertrauen in die Polizeiarbeit haben. Die Angehörigen des Polizeikorps erfüllen eine sehr anspruchsvolle Arbeit, in der heutigen Zeit werden immer höhere Ansprüche an sie gestellt. Dass ihr Handeln in der Öffentlichkeit positiv wahrgenommen wird, erfordert von ihnen höchste Professionalität und Glaubwürdigkeit. Die geforderte Massnahme, einen Piloten mit einem Quittungssystem durchzuführen, kann ein Beitrag zur Aufrechterhaltung oder Stärkung des Vertrauens sein. Wir unterstellen der Kantonspolizei nicht, dass sie bei Personenkontrollen ihre Arbeit nicht professionell ausführt. Allerdings erscheint der Bericht, den die Polizei zur vorliegenden Motion abgegeben hat, als eindimensional. Es ist unbestritten, dass sich die Kantonspolizei an den Grundsatz der Rechtsgleichheit gemäss Artikel 8 der Bundesverfassung halten muss. Es liegt aber auch auf der Hand, dass Vorurteile zu abweichendem Verhalten in der täglichen Polizeiarbeit führen können. Wir fordern keine Null-Fehler-Quote, denn in der Hitze des Gefechts ist es gar nicht möglich, diese zu erreichen, es werden sich immer wieder Fehler ereignen. Es geht darum, Fehlverhalten zu minimieren. Dieses Ziel zu erreichen, stellt eine stetige und dauerhafte Führungsaufgabe dar und bedingt eine kontinuierliche Sensibilisierung des Polizeikorps. Wir sind uns bewusst, dass die Polizistinnen und Polizisten bereits eine Menge Schreibearbeit erledigen müssen, durch die ihre Arbeit auf der Strasse beeinträchtigt und zeitlich eingeschränkt wird. Nichtsdestotrotz kann das geforderte Pilotprojekt wertvolle Hinweise zur Arbeitsweise bei Personenkontrollen liefern. Das Quittungssystem wird zu einer Professionalisierung der Arbeit vor Ort beitragen und bei den Polizistinnen und Polizisten das Bewusstsein für ein korrektes Vorgehen schärfen, was wiederum zu einer Verstärkung des Vertrauens der Bevölkerung in die Polizei führen wird. Ob sich die Einführung eines Quittungssystems auf Dauer lohnt, wird sich nach einer seriösen Auswertung zeigen. Bitte unterstützen Sie die vorliegende Motion als Richtlinie, damit in der Stadt Bern ein Pilotprojekt durchgeführt werden kann.

Leena Schmitter (GB) für die Fraktion GB/JA! : Dass Racial Profiling von der Kantonspolizei nicht toleriert wird, ist ja schön und nett. Aber Toleranz bedeutet Duldsamkeit, und die alleine hat uns noch nie weitergebracht. Auch schön und nett zu sein reicht nicht aus, wie wir alle

wissen. Glücklicherweise ist es nicht Sache der Kantonspolizei, über die Entscheidungen und Handlungen des Gemeinderats zu entscheiden. Unsere Fraktion ist erfreut, dass der Gemeinderat die Dinge anders sieht als die Kantonspolizei. Wir erwarten vom Gemeinderat, dass er entsprechend handelt. Für uns steht fest, dass Massnahmen zur Verhinderung diskriminierender Polizeikontrollen getroffen werden müssen. Es braucht konkrete Massnahmen, um aufzuzeigen, was die verfassungsmässigen Rechte und die Menschenwürde in der Polizeiarbeit wirklich bedeuten, und wie diese Grundsätze, auch in schwierigen Situationen, umgesetzt werden. Das muss schon bei der Personalrekrutierung und in der Ausbildung geschehen und in Form einer Fehler- und Diskussionskultur auch in der Einsatzpraxis und -kontrolle verwirklicht werden. An dieser Stelle setzt unser Vorstoss an: Die Polizei muss sich aktiv für ein diskriminierungsfreies Handeln einsetzen und nicht bloss Lippenbekenntnisse abgeben, denn es geht darum, den institutionellen Rassismus zu bekämpfen. Anhand verschiedener Studien und aufgrund von aktuellen Fällen, die in den Schweizer Medien diskutiert werden, ist offensichtlich geworden, dass Personenkontrollen durch die Polizei überdurchschnittlich häufig bei Personen durchgeführt werden, die bestimmte rassialisierte oder sichtbare ethnische Merkmale aufweisen. Das sogenannte Racial beziehungsweise Ethnic Profiling verletzt zentrale rechtliche und ethische Grundsätze einer demokratischen Gesellschaft und kann nicht nur für die betroffenen Personen, sondern auch für die gesamte Gesellschaft schwerwiegende Folgen zeitigen. Wir setzen uns dafür ein, dass Racial Profiling auf unterschiedlichen Ebenen bekämpft wird, gerade, weil die Polizei als staatliche Akteurin laut der Bundesverfassung dazu verpflichtet ist, diskriminierungsfrei zu handeln. Ein sinnvolles und praktisches Instrument, um Racial beziehungsweise Ethnic Profiling zu verringern, ist die Arbeit mit Formularen, auch Quittungen genannt. Weil man mit diesen Quittungen auch im Nachgang von Polizeieinsätzen über ein Gefäss für die Intervision verfügt, wird es für die Polizistinnen und Polizisten möglich, in vertrauensvoller Atmosphäre kritisch über die Gründe und den Verlauf der Kontrollen zu reflektieren und daraus Lehren für künftige Einsätze zu ziehen. Somit ist das Quittungssystem auch ein Instrument, das den Polizistinnen und Polizisten hilft, ihr Handeln und ihre Haltung kritisch zu hinterfragen. Es geht beim Quittungssystem nicht nur darum, den betroffenen Personen einen Beleg über die Kontrollen abzugeben, sondern es handelt sich dabei auch um ein Mittel, anhand dessen sich feststellen lässt, ob, wo und wie Polizistinnen und Polizisten möglicherweise unbefugt handeln und ihre Kompetenzen überschreiten. Die Polizei hat ein Gewaltmonopol, entsprechend muss sie auch Rechenschaft ablegen. Der besondere Status, den die Polizei innehat, bedingt, dass sie einer speziellen Kontrolle unterliegen muss, um das spezielle Vertrauen, das die Bevölkerung in ihre Arbeit hat, zu bewahren. Die in den letzten Wochen öffentlich diskutierten Fälle von Racial Profiling führen dazu, dass das Vertrauen in die Polizei bröckelt: Dass nicht alle Menschen in der Schweiz davon ausgehen können, dass sie von der Polizei fair und nicht aufgrund verzerrter Stereotypen behandelt werden, bedeutet für eine demokratisch organisierte und handelnde Polizei keinen Vertrauensbeweis. Die Fraktion GB/JA! nimmt den Gemeinderat bei seinen zwar zögerlichen, aber dennoch deutlichen Worten, mit denen er seine Bereitschaft erklärt, ein Pilotprojekt mit einem Quittungssystem bei Personenkontrollen in der Stadt Bern durchzuführen. Wir erwarten, dass der Gemeinderat seine strategische Verantwortung gegenüber den Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Bern wahrnimmt, ein aktives Handeln an den Tag legt und die Forderungen der Motionärinnen bald umsetzt. Wir bleiben an der Sache dran und hoffen, dass der Stadtrat unser Anliegen unterstützt, indem er der vorliegenden Motion zustimmt.

Stefan Hofer (SVP) für die SVP-Fraktion: Der Rat soll effizienter werden; die vorliegende Motion beweist, dass diese Forderung des Stadtratspräsidenten absolut begründet ist: Diese Vorlage ist erstens am falschen Ort deponiert, denn sie gehört, formell gesehen, ins Kantonsparlament und nicht in den Stadtrat. Zweitens ist diese Motion inhaltlich komplett dane-

ben: Wie ich den Inhalt verstehe, könnte ich künftig, wenn ich in eine Kontrolle gerate, eine alte Quittung präsentieren, die ich bei einer früheren Kontrolle bekommen habe, und mich darauf berufen, dass ich schon kontrolliert worden sei und eine weitere Kontrolle deshalb nicht mehr nötig sei. Laut der Motion soll die Kantonspolizei im Vorfeld gewaltpotenzieller Kundgebungen Personenkontrollen durchführen und allen Kontrollierten eine Quittung ausstellen, worauf die Chaoten die Polizei dann ungehindert mit Steinen und Flaschen attackieren können. Diese beiden Beispiele zeigen, weshalb diese Motion völlig unsinnig und auch sehr schlecht durchdacht ist. Es gibt klare Merkmale von Tätergruppen: Bei einer Drogenrazzia auf der Schützenmatte macht es keinen Sinn, ein zufällig vorbeigehendes Rentnerhepaar zu kontrollieren. Von Rassismus kann keine Rede sein, wenn es darum geht, Drogendealer festzunehmen, die sich an einschlägigen Orten aufhalten. Müssen wir uns wirklich dafür entschuldigen, dass unsere Kantonspolizei ihre Arbeit macht und illegale Migranten kontrolliert, die das Gastrecht schamlos ausnützen? An dieser Stelle hört mein Rechtsverständnis definitiv auf. Ich bin froh, dass diese Motion im Stadtparlament eingereicht worden ist, denn sie kann gar nicht umgesetzt werden, selbst wenn der Stadtrat zustimmt, da die Polizei unter die Hoheit des Kantons fällt. Letzten Endes wird dieser Vorstoss in einer Schublade verstauben. Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort. Der einzige Vorteil, den ich dieser schwachsinnigen Motion abgewinnen kann, ist, dass ich den folgenden wichtigen Satz loswerden kann: Ich danke unserer Kantonspolizei für die gute Arbeit, die sie täglich leistet. Unsere Fraktion lehnt diese Motion ganz klar ab.

Erich Hess (SVP) für die SVP-Fraktion: Einmal mehr zeigt sich, dass die Leute, die diese Motion eingereicht haben, vom wirklichen Leben keine Ahnung haben. Sie haben wahrscheinlich früher einmal die Universität besucht und sitzen seitdem in ihren Büros, wo sie vergrauen, ohne zu sehen, was auf der Strasse läuft. Da sie in einem Büro arbeiten, wollen sie noch mehr Bürokratie entwickeln. Aber mit dem Ausfüllen der Formulare ist die Arbeit noch lange nicht erledigt, denn diese Papiere sollen auch noch ausgewertet werden. Sie legen es auf einen Ausbau des bürokratischen Apparats an. Welches Resultat die Auswertung dieser Zettel erbringt, kann ich Ihnen schon heute sagen: Es wird sich zeigen, dass nicht alle gleich oft kontrolliert werden. Die Kantonspolizei arbeitet sehr effizient. Sie weiss genau, welche Leute sie aus welchem Grund kontrollieren muss. Warum wird ein Kleinbus mit rumänischem Nummernschild kontrolliert? Weil die Wahrscheinlichkeit gross ist, dass in diesem Fahrzeug Einbruchsmaterial und Diebesgut transportiert wird. Es bringt nichts, wenn die Polizei ihre Zeit darauf verwendet, einen holländischen Camper zu durchsuchen. Wen soll man im Umfeld einer Kundgebung kontrollieren? Bestimmt nicht den Banker im Anzug, der sich auf dem Arbeitsweg befindet, sondern den herumlungernenden Rastatypen, der zu faul ist, sich die Haare zu waschen, drei Meter gegen den Wind stinkt und Steine und Wurfgeschosse in seinem Rucksack hat. Man muss jene Personen kontrollieren, die an der Kundgebung teilnehmen, nicht die Passanten. Wenn man Aufenthaltsbewilligungen kontrollieren wird, macht es mehr Sinn, den Asiaten zu kontrollieren als den Schweizer. Bei einem Typen, der aussieht wie ich, kann davon ausgegangen werden, dass mit seiner Aufenthaltsbewilligung alles in Ordnung ist. Das Gleiche gilt in Bezug auf Schwarze, die vor der Reithalle dealen. Es bringt nichts, wenn die Polizei den unbescholtenen Rentner, der auf der Schützenmatte parkiert, auf Drogen durchsucht. Man muss die Personen durchsuchen, von denen man genau weiss, dass sie mit Drogen handeln. Bei den Dealern vor der Reithalle handelt es sich zu 90 Prozent um Schwarze. Das hat nichts mit Rassismus, sondern mit gesundem Menschenverstand zu tun, den sich die Polizei, im Zuge ihrer Arbeit und ihrer Erfahrung, angeeignet hat. Leena Schmitter und die anderen Rednerinnen haben keine Ahnung, wovon sie sprechen. Sie können beschliessen, was Sie wollen, ich lache nur darüber, denn glücklicherweise sind diese Forderungen nicht umsetzbar, weil die Stadt nicht zuständig ist.

Die Beratung zu Traktandum 10 wird unterbrochen und auf die nächste Sitzung verschoben.

Traktandenliste

Die Traktanden 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 und 23 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

Eingänge

Es werden folgende parlamentarische Vorstösse eingereicht und an den Gemeinderat weitergeleitet:

1. Motion Fraktion SP/JUSO (Peter Marbet/Nadja Kehrli-Feldmann, SP): Ganztageskindergärten schaffen
2. Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus, FDP): Vorwärts mit einem Car-Terminal auf Stadtgebiet
3. Motion Fraktion SVP (Iseli Roland/Alexander Feuz, SVP): Mehr Sicherheit dank Videoüberwachung auf der Grossen Schanze!
4. Interfraktionelle Interpellation GB/JA!, SP/JUSO, AL/GPB-DA/PdA (Lea Bill/Ursina Andereg, GB/Eva Krattiger, JA!/Lena Sorg, SP/Christa Ammann, AL): Polizeieinsatz beim Staatsbesuch – Verhältnismässigkeit und Interessenabwägung fragwürdig
5. Interpellation Fraktion FDP/JF (Thomas Berger, JF): Nutzung von Aussenbestuhlungsflächen für Glühweinstände
6. Motion Fraktion GLP/JGLP (Patrick Zillig, GLP): Erleichterte Einbürgerung für Schweizerinnen und Schweizer in der Stadt Bern
7. Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Anteil gemeinnütziger Wohnraum in der Stadt Bern
8. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Wie ernst nimmt der Gemeinderat kritische Parlamentarier und Bürger? Sind Treu und Glauben im staatlichen Handeln des Gemeinderates gewährleistet?
9. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Villa Zähringerstrasse 22 als Asylunterkunft – offene Fragen zum Vorgehen der Stadt II
10. Interpellation Freie Fraktion AL/GPB-DA/PdA (Christa Ammann, AL): Verantwortlichkeit, Rechtmässigkeit und Verhältnismässigkeit des Polizeieinsatzes und der Einschränkung der freien Meinungsäusserung rund um Staatsbesuche klären
11. Kleine Anfrage Peter Ammann (GLP): Tibet-Flaggen kontra Freihandelsabkommen?

andere Eingänge


-

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident

19.01.2018

X 

Signiert von: Christoph Zimmerli (Authentication)

Die Protokollführerin

19.01.2018

X 

Signiert von: Barbara Wälti (Qualified Signature)