

**Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Kruppen/Oskar Balsiger/Margareta Klein, SP): Kontrolle des ruhenden Verkehrs durch eine neu zu schaffende Dienstgruppe der Stadtpolizei anstelle der privaten Securitasangestellten**

Seit 1993 versuchsweise, ab 1994 definitiv, wird ein Teil des ruhenden Verkehrs durch die private Firma Securitas kontrolliert.

Der Auftrag wird in einem Vertrag geregelt. Der gegenwärtige Vertrag stammt vom 1.1.2000 und ist jeweils auf den 30.6. bzw. 31.12 mit einer Kündigungsfrist von 3 Monaten kündbar. Der jetzige Vertrag dauert maximal bis 31.12.2005.

Der Gemeinderat hat mit einem Bericht am 21.5.1997 den Einsatz der Securitas zuhanden des Stadtrats gewürdigt.

Nach 10 Jahren drängt sich eine grundsätzliche Überprüfung der gewählten Lösung auf.

Feststellungen:

- Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs gemäss Vertrag – mindestens 1 mal pro Woche jedes Parkfeld – ist vielerorts ungenügend.
- Die Securitasleute können nur auf den Parkfeldern mit Parkscheibenpflicht und Parkkartenregelung abgestellte Fahrzeuge kontrollieren.  
Sie müssen gemäss dem Vertrag andere unkorrekt parkierte Fahrzeuge der Verkehrspolizei nicht melden.

Die Kontrollkompetenzen müssen erweitert werden, kommt es doch durch die starke Einschränkung der Aufgabe der Securitasleute und die fehlende Zusammenarbeit mit dem Verkehrsdienst letztlich teurer, wenn teilweise doppelt kontrolliert werden muss – durch die Securitas und den Verkehrsdienst in den gleichen Strassenzügen für ungleiche Parkierbereiche.

- Die finanzielle Seite muss grundsätzlich durchleuchtet werden:  
Im Bericht des Gemeinderats vom 21.5.1997 werden die Kosten der Securitas mit den Kosten, die sich beim Verkehrsdienst ergeben würden, verglichen.  
Dabei wird auch ausgeführt, dass der Verkehrsdienst noch ganz andere Aufgaben zu erfüllen hat:
  - Anzeige
  - Fahrzeug- und Führerkontrolle
  - Parkierung in Verzweigungsbereichen
  - Parkierung auf dem Basisnetz auf weissen Parkfeldern

Das heisst nun:

Die Leute des Verkehrsdienstes müssen ganz anders ausgebildet sein als die Securitasleute, haben weitergehende Verantwortung und sind dem entsprechend auch höher zu entlönnen.

Die Löhne von Verkehrsdienst- und Securitasangestellten dürfen angesichts dieser Unterschiede nicht direkt verglichen werden!

Die Kosten für die private Firma müssen den Aufwendungen für eine von der Stadtpolizei neu aufgestellte Dienstgruppe für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs gegenübergestellt werden.

Dabei sind zwei Varianten zu unterscheiden, je nachdem, ob die neue Dienstgruppe erweiterte oder gleiche Kompetenzen wie die Securitasleute hat.

Die Löhne der neuen Dienstgruppe müssen tiefer als beim Verkehrsdienst eingereiht werden, gemäss Artikel 29 des Personalreglements und im Sinne der Personalvorschriften von Artikel 25 der Personalverordnung und dessen Anhang 2.

- Mit einer neuen Dienstgruppe zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs kann Leuten aus der Stadtverwaltung, die aus irgendwelchen Gründen eine bisherige Arbeit nicht mehr fortführen können, eine Umschulung in diesem neuen Bereich der Stadtpolizei angeboten werden und sie können so weiterhin bei der Stadt angestellt bleiben.

Der Gemeinderat wird darum beauftragt, dem Stadtrat in zwei Varianten eine Finanzvorlage zu unterbreiten betreffend die Führung einer neu zu schaffenden, stadtpolizeieigenen Dienstgruppe für den ruhenden Verkehr gemäss den oben aufgeführten personalrechtlichen Bestimmungen (Art. 29 Personalregelement, Art. 25 Personalverordnung inklusive Anhang 2):

- Variante 1 der Vorlage soll die einmalig, periodisch und ständig anfallenden Kosten ermitteln, wenn eine neu zu schaffende, stadtpolizeieigene Dienstgruppe nebst den Aufgaben der bisherigen Securitasleute auch die zusätzlichen Bereiche des ruhenden Verkehrs überprüft. Den Aufwendungen ist der Nutzen gegenüberzustellen.
- Variante 2 der Vorlage soll die einmalig, periodisch und ständig anfallenden Kosten ermitteln, wenn der neu zu schaffenden, stadtpolizeieigenen Dienstgruppe die genau gleichen Kompetenzen und Aufgaben zukommt, wie heute den Securitasangestellten. Auch hier ist den Aufwendungen der Nutzen gegenüberzustellen.

Bern, 20. November 2003

*Motion Fraktion SP/JUSO* (Andreas Krummen/Oskar Balsiger/Margareta Klein-Meyer, SP), Walter Christen, Sylvia Spring Hunziker, Raymond Anliker, Stefan Jordi, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Beat Zobrist, Peter Blaser, Rosmarie Okle Zimmermann, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Markus Lüthi, Rolf Schuler, Andreas Zysset, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Flückiger, Guglielmo Grossi, Christof Berger, Christian Michel, Thomas Göttin, Margrit Stucki-Mäder

## **Antwort des Gemeinderats**

### **1. Ausgangslage**

Am 27. Februar 1992 hat der Stadtrat zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs in den Parkkartzonen 16 Stellen im Verkehrsdienst (Verkehrsbeamte/Polizeihostessen) bewilligt. Diese zusätzlichen 16 Stellen sind notwendig, um in ausreichender Dichte von mindestens einer Kontrolle pro Woche, alle Parkfelder in den Parkkartzonen wirksam kontrollieren zu können.

1993 wurden Offerten bei verschiedenen Firmen eingeholt und nach einer Testphase von rund neun Monaten ein Vertrag mit der Firma Securitas für drei Jahre abgeschlossen. Vorerst wurde ein Vertrag für einen probeweisen Einsatz von Securitas-Angestellten für die Zeit von 6 Monaten, d.h. bis Ende Mai 1994 abgeschlossen.

Seit dem 1. Dezember 1993 werden die Parkfelder in den Parkkartzonen daher teilweise durch die Securitas kontrolliert.

Nach den positiven Erfahrungen beschloss der Stadtrat am 26. Mai 1994 für die Kontrolle der Blauen Zone eine Privatorganisation zu beauftragen. Es wurde ein Vertrag für den Einsatz von Securitas-Angestellten für die Dauer von 3 Jahren, d.h. bis Ende August 1997 abgeschlossen.

Bevor mit der Securitas AG 1997 ein neuer Vertrag abgeschlossen werden konnte, wurde der Gemeinderat beauftragt, dem Stadtrat über die gemachten Erfahrungen und die finanziellen Konsequenzen Bericht zu erstatten.

Am 30. Oktober 1997 nahm der Stadtrat vom Bericht des Gemeinderats betreffend Einsatz der Securitas zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs in den Parkkartenzonen Kenntnis. In der Folge wurde mit der Securitas AG wieder ein Vertrag für die Dauer von 3 Jahren abgeschlossen.

Aufgrund des neuen Beschaffungsrechts wurde die Vergebung des Kontrollauftrags auf den 1. Januar 2001 mittels Leistungsauftrag im Jahre 2000 gemäss den Vorschriften der städtischen Beschaffungsverordnung öffentlich ausgeschrieben. Am 1. September 2000 hat die Vergabungskommission den Leistungsauftrag an die Securitas AG vergeben. Der Vertrag mit der Securitas trat per 1. Januar 2001 in Kraft und gilt auf unbestimmte Dauer, maximal aber 5 Jahre.

Die gewählte Lösung, dass ein Teil dieser Kontrolltätigkeit nicht durch städtisches Personal, sondern durch Angestellte einer privaten Überwachungsgesellschaft auf Honorarbasis ausgeübt wird, wurde laufend analysiert und bei Vertragserneuerungen den neuen Gegebenheiten angepasst. Die heutige Stellenteilung (8 Stellen Securitas und 8 Stellen Verkehrsdienst Stadtpolizei) hat sich aus den nachfolgenden Gründen bestens bewährt und sollte beibehalten werden.

## **2. Zu den Feststellungen der Motion**

Mit der im Grundauftrag beschriebenen Mindestkontrolle wird gewährleistet, dass mindestens jedes Parkfeld in der Blauen Zone einmal pro Woche kontrolliert wird.

Stellen die Securitasangestellten fest oder vernehmen, dass grössere Parkprobleme zu Grunde liegen, erstatten sie der Polizei (Verkehrsdienst) Meldung. Diese ordnet zusätzliche Kontrollen durch Mitarbeitende des Verkehrsdienstes an oder erteilt der Securitas Auftrag, im Rahmen des Zusatzauftrages ergänzende Kontrollen durchzuführen. Die Polizei führt auf Grund von Hinweisen aus der Bevölkerung oder auf Grund eigener Feststellungen betreffend der parkproblematischen Orte Buch und kontrolliert diese als Schwerpunkte während Tagen, Wochen oder Monaten.

Die Securitasangestellten werden während einer Woche auf ihre beschränkte hoheitliche Aufgabe geschult. Mit dieser Ausbildung sind sie befugt und in der Lage, sämtliche innerhalb der Blauen Zone parkierten Fahrzeuge zu kontrollieren. Ausgenommen sind Fahrzeuge, welche verkehrsbehindernd oder verkehrgefährdend abgestellt sind. Interventionen seitens von Mitarbeitenden der Verkehrspolizei sind vor allem bei nachfolgenden Situationen erforderlich:

- Die Befragung von Personen die Parkkarten fälschen oder gefälscht haben, was immer häufiger vorkommt.
- Das Ahnden der schwerwiegenden Parkierungswiderhandlungen, die nicht in die Kompetenz der Securitas fallen (Missachtung von Halteverboten, Parkieren in Strassenverzweigungen, auf Trottoirs, vor Zufahrten zu fremden Grundstücken mit Abschleppen, usw.).
- Die Kontrolle der weissen zeitlich beschränkten Parkplätzen.
- Die Kontrollen von Strassen in Zonen, welche mit einem Fahrverbot belegt oder als Begegnungszone signalisiert sind.

In solchen Fällen ist die Securitas angehalten, der Polizei (Verkehrsdienst) Meldung zu erstatten oder diese je nach Situation sofort beizuziehen. Widerhandlungen derart parkierter Fahrzeuge können vielfach nicht nach dem Ordnungsbussenverfahren geahndet werden und die Nachbearbeitung solcher Fälle zieht oft eine Ermittlung der Fahrzeuglenkenden mit entsprechender Befragung nach sich.

Es gilt zu bedenken, dass das Durchführen von Parkkontrollen eine anspruchsvolle Aufgabe ist. Gerade in der Stadt Bern mit den verschiedensten Parkregimen und den besonderen Signalisationen, letztere oft in Verbindung mit Fahrverboten, einer kritischen und sensiblen Bevölkerung, müssen die Kontrollorgane gut ausgebildete integrale Persönlichkeiten sein. Entlohnt man solche Kontrollorgane tiefer als die Verkehrsdienstmitarbeitenden, dürfte es schwierig sein, qualitativ entsprechendes Personal zu gewinnen.

### 3. Kostenvergleich Variante 1 / Variante 2

Die Kosten der beiden Varianten ergaben folgenden Vergleich:

#### Variante 1

Die Vorlage soll die einmalig, periodisch und ständig anfallenden Kosten ermitteln, wenn **eine neu zu schaffende stadtpolizeieigene Dienstgruppe** nebst den Aufgaben der bisherigen Securitasleute **auch die zusätzlichen** Bereiche des ruhenden Verkehrs überprüft. Den Aufwendungen ist der Nutzen gegenüberzustellen.

	Kosten	Busseneinnahmen
Jahreslohn inkl. Sozialleistungen, pro Stelle	Fr. 81 000.00 <sup>1)</sup>	
Overhead und Gemeinkosten, pro Stelle	Fr. 16 200.00 <sup>2)</sup>	
Gesamtjahreslohn/Nutzen, pro Stelle	Fr. 97 200.00	Fr. 90 775.00 <sup>3)</sup>

#### Variante 2

Der Vorlage soll die einmalig, periodisch und ständig anfallenden Kosten ermitteln, wenn der neu zu schaffenden, stadtpolizeieigenen Dienstgruppe die **genau gleichen** Kompetenzen und Aufgaben zukommt, wie heute den Securitasangestellten. Auch hier ist den Aufwendungen der Nutzen gegenüberzustellen.

	Kosten	Busseneinnahmen
Jahreslohn inkl. Sozialleistungen, pro Stelle	Fr. 73 270.00 <sup>1)</sup>	
Overhead und Gemeinkosten, pro Stelle	Fr. 14 654.00 <sup>2)</sup>	
Gesamtjahreslohn/Nutzen, pro Stelle	Fr. 87 924.00	Fr. 103 800.00 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Löhne Jahr 2004 inklusive Sozialleistungen

<sup>2)</sup> 20% Gemeinkostenzuschlag

<sup>3)</sup> Die Busseneinnahmen basieren auf den Zahlen des Jahres 2003

### 4. Vergleich Kosten / Nutzen

	Variante 1	Variante 2
Kosten pro Jahr, pro Stelle	Fr. 97 200.00	Fr. 73 270.00
Busseneinnahme pro Jahr, pro Stelle	Fr. 90 775.00	Fr. 103 800.00

Der Nutzen gewisser Dienstleistungen bei Variante 1 (Auskunftserteilung, Verkehrsregelung, Befragungen von Personen, Ahnden von schwergewichtigen Widerhandlungen usw.) kann nur

schwer quantifiziert werden. Deshalb wurden nur die Busseneinnahmen berücksichtigt. Folglich ergeben sich wegen den Zusatzarbeiten Mindereinnahmen bei den Bussen.

Die in der Motion vorgeschlagene Bildung einer zusätzlichen Personalkategorie auf tieferem Niveau als demjenigen des Verkehrsdienstes als Sammelbecken für alle in der Stadtverwaltung sonst nicht mehr einsetzbaren Mitarbeitenden führt zu folgenden Problemen:

Diese Mitarbeitenden würden richtigerweise der Polizei zugerechnet. Aufgrund der verkürzten Ausbildung könnten sie in vielen Fällen nicht eingreifen, weil ihnen die Ausbildung dazu fehlen würde, was aber zu Unverständnis bei den Bürgerinnen und Bürgern führt. Zudem könnten sie nur beschränkt Auskunft geben, sei dies aufgrund der fehlenden Strassenverkehrs-gesetzgebungskenntnisse oder der nicht geschulten Stadtkunde. Aufgrund der tieferen Anforderungen ist davon auszugehen, dass bei Notfällen oder bei schwierigen Situationen mit Bürgerinnen und Bürgern diese öfters nicht adäquat reagieren würden. Deshalb wäre vermehrt mit Beschwerden zu rechnen. Dies sind alles Faktoren, die dem Image der Polizei abträglich wären, was sich die Stadt Bern als Bundesstadt nicht leisten kann. Des weitern ist festzuhalten, dass die Einstellung einzelner Personen ein erhöhter Ausbildungsaufwand generieren würde. Innerbetrieblich würde die zusätzliche Personalkategorie zu einem erhöhten Koordinationsaufwand führen. Zudem führen unterschiedliche Personalkategorien mit nicht klaren Abgrenzungskriterien häufig zu Spannungen (Zweiklassengesellschaft).

Aus diesen Gründen ist auf die Bildung einer weiteren Personalkategorie zu verzichten

Mit der schrittweisen Eliminierung des Unterbestands beim Verkehrsdienst der Stadtpolizei, kann die mangelnde Kontrolltätigkeit im ruhenden Verkehr längerfristig entsprechend angehoben werden. Bis beim Verkehrsdienst der Sollbestand erreicht ist und die entsprechenden Kontrollresultate vorliegen, sieht der Gemeinderat keinen unmittelbaren weiteren Handlungsbedarf.

### **Antrag**

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

Bern, 28. April 2004

Der Gemeinderat