



Stadtratssitzung

Donnerstag, 2. Februar 2006, 17.00 Uhr und 20.35 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Budget- und Aufsichtskommission (BAK); Ersatzwahl	---
2. Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS); Ersatzwahl	---
3. Wahlen in Schulkommissionen (November 2005) (BSS: Olibet)	05.000015
4. Dringliche Interpellation FDP, SVP, CVP, SD, EDU (Stephan Hügli, FDP): Konzept und Businessplan Entsorgungshof Nord – Zusammenhang mit den anderen Abfall-Grossprojekten (TVS: Rytz)	05.000389
5. Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen, JF/Karin Feuz-Ramseyer, FDP): Gefährlich, stauanfällig, unübersichtlich und unpraktisch – der Thunplatz bedarf dringend einer verkehrstechnischen Radikalkur! (TVS: Rytz)	05.000072
6. Motion Anne Wegmüller (JA!)/Karin Gasser (GB): Massnahmen gegen Feinstaub (TVS: Rytz)	05.000101
7. Postulat Reto Nause (CVP)/Erich Ryter (SVP): Zur Sicherstellung der Versorgung der Stadt Bern mit Mobilfunktelefonie (TVS: Rytz)	05.000267
8. Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): Bahnhöfe sind intermodale Schnittstellen. Auch in Bern? (TVS: Rytz)	05.000227
9. Motion Fraktion SVP/JSVP (Thomas Weil, SVP): Keine institutionalisierte Integrationspolitik in der Stadt Bern – Abschaffung der Koordinationsstelle für Integration! (BSS: Olibet)	05.000026
10. Motion Faktion SP/JUSO (Corinne Mathieu/Liselotte Lüscher, SP) vom 31. Januar 2002: Kein Eintopf bei den Schulmodellen sondern Erhalt der Vielfalt; 2. Fristverlängerung (BSS: Olibet)	02.000060
11. Motion Fraktion FDP (Markus Blatter/Max Suter) vom 16. August 2001: Sekundarstufe I: Einheitsschulmodell und spezielle Sekundarklassen in der Stadt Bern; 2. Fristverlängerung (BSS: Olibet)	01.000340
12. Postulat Fraktion SP/JUSO (Miriam Schwarz/Ruedi Keller, SP): Bessere Integration des HSK-Unterrichts in der Volksschule (BSS: Olibet)	04.000492
13. Postulat Fraktion SP/JUSO (Miriam Schwarz/Ruedi Keller, SP): Frühförderung von Kindern (BSS: Olibet)	05.000080
14. Interfraktionelle Interpellation SVP/JSVP, FDP (Simon Glauser, JSVP/Thomas Balmer, FDP): Unrechtmässige Sozialhilfebezüge trotz Bundesgerichtsentscheid? (BSS: Olibet)	05.000044
15. Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Die fragwürdige Finanzierung der Frauenwohngemeinschaft Muristrasse 27 – was weiss der Gemeinderat wirklich? (BSS: Olibet)	05.000247

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 3	95
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.05 Uhr	97
Mitteilungen des Vorsitzenden	98
Traktandenliste	98
6 Motion Anne Wegmüller (JA!)/Karin Gasser (GB): Massnahmen gegen Feinstaub	99
1 Budget- und Aufsichtskommission (BAK); Ersatzwahl	112
2 Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS); Ersatzwahl.....	112
3 Wahlen in Schulkommissionen (November 2005).....	112
4 Dringliche Interpellation FDP, SVP, CVP, SD, EDU (Stephan Hügli, FDP); Konzept und Businessplan Entsorgungshof Nord – Zusammenhang mit den anderen Abfall- Grossprojekten	114
Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.35 Uhr	119
4 Fortsetzung: Dringliche Interpellation FDP, SVP, CVP, SD, EDU (Stephan Hügli, FDP): Konzept und Businessplan Entsorgungshof Nord – Zusammenhang mit den anderen Abfall-Grossprojekten	120
5 Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen, JF/Karin Feuz-Ramseyer, FDP): Gefährlich, stauanfällig, unübersichtlich und unpraktisch – der Thunplatz bedarf dringend einer verkehrstechnischen Radikalkur!	124
8 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): Bahnhöfe sind intermodale Schnittstellen. Auch in Bern?	130
9 Motion Fraktion SVP/JSVP (Thomas Weil, SVP): Keine institutionalisierte Integrationspolitik in der Stadt Bern – Abschaffung der Koordinationsstelle für Integration!	132
10 Motion Fraktion SP/JUSO (Corinne Mathieu/Liselotte Lüscher, SP) vom 31. Januar 2002: Kein Eintopf bei den Schulmodellen, sondern Erhalt der Vielfalt; 2. Fristverlängerung	138
15 Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Die fragwürdige Finanzierung der Frauenwohngemeinschaft Muristrasse 27 – was weiss der Gemeinderat wirklich?.....	138
Eingänge	141

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.05 Uhr

Vorsitzender

1. Vizepräsident Peter Bernasconi

Anwesend

Hans Peter Aeberhard
Michael Aebersold
Raymond Anliker
Stefanie Arnold
Gabriela Bader Rohner
Rania Bahnan Buechi
Thomas Balmer
Giovanna Battagliero
Christof Berger
Dieter Beyeler
Margrith Beyeler-Graf
Markus Blatter
Peter Bühler
Sibylle Burger-Bono
Anna Coninx
Conradin Conzetti
Dolores Dana
Myriam Duc
Karin Feuz-Ramseyer
Andreas Flückiger
Urs Frieden
Rudolf Friedli
Verena Furrer-Lehmann
Jacqueline Gafner Wasem

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

Patrizia Mordini
Erik Mozsa
Nadia Omar
Lydia Riesen-Welz
Simon Röthlisberger
Heinz Rub
Hasim Sancar
Franziska Schnyder
Beat Schori
Rolf Schuler
Miriam Schwarz
Ernst Stauffer
Barbara Streit-Stettler
Ueli Stückelberger
Béatrice Stucki
Martin Trachsel
Gisela Vollmer
Christian Wasserfallen
Catherine Weber
Anne Wegmüller
Thomas Weil
Beat Zobrist
Andreas Zysset

Entschuldigt

Carolina Aragón
Marcus Häberli
Peter Künzler

Anna Magdalena Linder
Christoph Müller
Philippe Müller

Reto Nause
Erich Ryter
Sandra Wyss

Vertretung Gemeinderat

Barbara Hayoz SUE

Regula Rytz TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD

Edith Olibet BSS

Kurt Wasserfallen FPI

Ratssekretariat

Jürg Stampfli

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann

Mitteilungen des Vorsitzenden

Der 1. Vizepräsident *Peter Bernasconi*: Die Lohnausweise des letzten Jahres haben mehrere Fragen aufgeworfen. Mit Bezug auf die Steuererklärung werden Sie vom Ratssekretariat bis Ende Februar eine schriftliche Mitteilung erhalten.

Aus aktuellem Anlass **beantragt** die Fraktion GB/JA! mit Blick auf die Feinstaub-Poblematik Diskussion. Gleichzeitig beantragt sie das Traktandum 6 direkt nach der Diskussion zu behandeln. Die Fraktion SP/JUSO stellt den Antrag, das Traktandum 6 vorzuziehen, damit der aktuelle Anlass im Rahmen des Traktandums 6 diskutiert werden kann.

- Begründung des Antrags -

Natalie Imboden (GB): Die aktuelle Lage in Bern ist akut. Das Leben und das Atmen in dieser Stadt gefährden die Gesundheit, wenn die Grenzwerte im Zusammenhang mit dem Feinstaub um ein Dreifaches überschritten werden. Deswegen beantragt die GB/JA!-Fraktion, dass wir heute eine Debatte führen, so wie dies das Geschäftsreglement vorsieht. Es erscheint uns wichtig, dass solch aktuelle Lagen thematisiert werden und wir uns zu diesem Zweck genügend Zeit lassen. Wir sind beunruhigt, wenn wir auf der Strasse Menschen sehen, die Mundschutz tragen. Dies ist Anlass genug um eine Diskussion zu führen. Ich bitte den beiden Anträgen zuzustimmen.

Margrith Beyeler-Graf (SP): Dieses Thema ist der SP/JUSO-Fraktion ebenfalls sehr wichtig und wir wollen ihm eine grosse Plattform bieten. Im Rat haben sich sicherlich viele bereits mit diesem Thema beschäftigt. Unser **Antrag**, das Traktandum 6 vorzuziehen, ermöglicht eine breite Diskussion ohne Beschränkung der Redezeit. Nach Artikel 50 des Geschäftsreglements muss die Diskussion aus aktuellem Anlass nach einer Stunde abgebrochen werden. Anders verhält es sich, wenn wir die Debatte auf den Beginn der Sitzung ansetzen.

Beat Schori (SVP): Dem Antrag der SP ist zuzustimmen. Der Antrag der GB ist abzulehnen, da es keinen Sinn macht, zwei Mal über dasselbe zu diskutieren.

Beschlüsse

1. Der Antrag der Fraktion GB/JA! - Diskussion aus aktuellem Anlass – wird mit 12 : 40 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt.
2. Traktandum 6 wird gemäss dem Antrag der Fraktion SP/JUSO vorgezogen.

Traktandenliste

Traktandum 7 wird auf eine spätere Sitzung verschoben.

Persönliche Erklärung

Daniel Lerch (CVP): Letzten Donnerstag haben wir eines der Ratsmitglieder ziemlich despektierlich behandelt. Ich habe das in meinen zehn Jahren im Rat noch nie so erlebt. Man hat die entsprechende Person nicht sprechen lassen oder sie unterbrochen. Am meisten betrübte mich das Gelächter von Ratsmitgliedern, als er nach den Ermahnungen entnervt an seinen

Platz zurückging. Leute, die sich als das Sprachrohr von Minderheiten ausgeben, sollten den Vertretern anderer Minderheiten im Rat zuhören.

In Artikel 13 unseres Ratsreglements heisst es, dass das Parteiverhältnis in unserem Büro ausgewogen sein soll. Ist es in diesem Fall überhaupt zulässig, dass zwei Vertreter der gleichen Partei den Vorsitz des Rats haben? Der Vizepräsident befindet sich zwar in einer ausserordentlichen Situation, sollte aber gegenüber anderen Ratsmitgliedern tolerant sein.

1. Vizepräsident *Peter Bernasconi*: Ich möchte mich entschuldigen, falls jemand gekränkt worden ist.

- Traktandum 6 wird vorgezogen. -

6 Motion Anne Wegmüller (JA!)/Karin Gasser (GB): Massnahmen gegen Feinstaub

Geschäftsnummer 05.000101 / 05/216

Die Grenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung für lungengängigen Feinstaub (Particulate Matter < 10 Mikrometer = PM10) werden in der Stadt Bern regelmässig überschritten. Seit 2000 ist bei den Jahresmittelwerten ein deutlicher Anstieg auszumachen, konkret von 28 Mikrogramm / m³ im 2000 auf 35 Mikrogramm/m³ im 2003.

PM10 entstehen bei industriellen und gewerblichen Produktionsprozessen, Verbrennungsprozessen, mechanischen Prozessen (Abrieb, Aufwirbelung) und durch sekundäre Bildung (aus SO₂, NO_x, NH₃, VOC). Hauptquellen sind Verkehr, Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft. Die Auswirkungen durch Feinstäube und Russ sind Erkrankungen der Atemwege und des Herz-Kreislaufsystems, die Zunahme der Mortalität sowie des Krebsrisikos.¹ Auch Zusammenhänge zwischen einer erhöhten Feinpartikelbelastung und erhöhter Säuglingssterblichkeit wurden nachgewiesen.²

1998 wurde in der Schweiz der PM10-Grenzwert eingeführt. Dieser besagt, dass es von Aerosolen, die kleiner als zehn Mikrometer sind (PM10), nicht mehr als 20 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresdurchschnitt und deren 50 im Tagesdurchschnitt haben darf. Es handelt sich dabei um eine Vorschrift in der Luftreinhalteverordnung des Bundes, genauso wie unter anderem die Ozongrenzwerte.³

Der Tagesdurchschnitts-PM10-Grenzwert an der Messstation im Bollwerk wurde dieses Jahr bereits 37-mal überschritten. Im Jahre 2003 betrug der Jahresmittelwert 38 Mikrogramm/m³. Doch auch bei der weniger verkehrsexponierten Messstation des Stadtlabors an der Brunneggasshalde wurden letztes Jahr 23 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes registriert.

Der Beitrag des Strassenverkehrs an der PM10-Konzentration ist hoch. Er liegt an der Messstation im Bollwerk (Verzweigung Spychergasse, Verkehrsaufkommen 20'000 – 30'000 Fahrzeuge pro Tag) bei 45,7%.⁴ Zu den Russpartikeln aus dem Auspuff kommen beim Strassenverkehr zusätzlich der Abrieb der Reifen, Bremsen und Kupplungsbeläge sowie der wieder aufgewirbelte Strassenstaub als Feinstaub hinzu. Im Gegensatz zu Benzinmotoren stossen Dieselmotoren bis zu 1000mal mehr Feinpartikel aus. In der Schweiz beträgt der Anteil die-

¹ BUWAL: http://www.umwelt-schweiz.ch/buwal/de/fachgebiete/fg_luft/schadstoffe/feinstaub/index.html

² Auszug aus bundesrätlicher Antwort auf Motion, die Partikelfilter für alle Dieselfahrzeuge ab 2006 forderte

³ PSI: http://aerosolforschung.web.psi.ch/Was_Page/Was_Page.htm

⁴ NFP41 Verkehr und Umwelt, Projekt C4 Anteil des Strassenverkehrs an den PM10-Immissionen, EMPA Dübendorf, 2000

selbetriebener Personenwagen 4%. Mehr als $\frac{1}{4}$ der in der Schweiz 2004 neu zugelassenen PW waren Dieselfahrzeuge.⁵ Während der Dieselanteil an Personenwagen zunimmt, liegt dennoch die Hauptursache der PM10-Immissionen im Verkehr weiterhin bei den LKW, Bussen und Baumaschinen.

Dieselpartikelfilter sind besonders wirksam. Sie erreichen eine Abscheiderate von mehr als 99%, so dass die Partikelkonzentration im Abgas fast schon das Niveau der Umgebungsluft erreicht.⁶

In einer Motion vom 23.4.1998 hatte die Fraktion GB/JA! die Ausrüstung der stadt-eigenen Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern gefordert. Gemäss unseren Abklärungen werden die bei Bernmobil verbliebenen 23 im Einsatz stehenden Dieselbusse ohne Partikelfilter (Volvo, Linien 17 und 21) mit der Fertigstellung des neuen Bahnhofplatzes 2008 ersetzt. Die Abfallentsorgung hat zur Erneuerung ihrer Flotte von 20 Fahrzeugen kürzlich 11 neue LKW mit Partikelfiltern bestellt. Die alten Fahrzeuge könnten nicht nachgerüstet werden. Und beim Tiefbauamt sind Spezialfahrzeuge im Einsatz, bei denen die Nachrüstung mit Partikelfiltern aus technischen bzw. Platzgründen nicht möglich ist. Bei Neuanschaffungen werde primär auf Fahrzeuge mit Filtern oder Gasbetrieb gesetzt, doch sei es auch eine Frage, was der Markt gerade bei Spezialfahrzeugen anzubieten habe.

In einer Motion vom 24.10.2002 hatte die ARP gefordert, städtische Fahrzeuge mit Gasantrieb zu beschaffen bzw. umzurüsten. Dieses Anliegen wird durch uns unterstützt. Beim Tiefbauamt sind bereits gasbetriebene Fahrzeuge im Einsatz, bei Bernmobil wird derzeit ein entsprechender Linienbus getestet.

Da trotz eingeleiteter Massnahmen die Grenzwerte überschritten werden, wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Eine Expertengruppe einzusetzen, welche a) die Auswirkungen der Nachrüstung mit Partikelfiltern der Dieselfahrzeuge von Stadt und Bernmobil der letzten Jahre evaluiert und b) weitere Massnahmen zur Verminderung der Feinstaubimmissionen und zur Beseitigung von ausgestossenem Feinstaub ausarbeitet.
2. Bei der Auftragsvergabe an Drittunternehmen nur solche zu berücksichtigen, deren Dieselfahrzeugflotte nachweislich mit Partikelfiltern ausgerüstet ist.
3. Sich bei den zuständigen kantonalen Behörden dafür einzusetzen, dass Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter im Rahmen der Motorfahrzeugsteuer höher besteuert werden und gasbetriebene Fahrzeuge Steuererleichterung geniessen.
4. Sich dafür einzusetzen, dass bei Neuanschaffungen bei Bernmobil auf Gasantrieb gesetzt wird.
5. Sich dafür einzusetzen, dass die verbleibenden Bernmobil-Busse ohne Partikelfilter bereits früher als 2008 ersetzt werden und dass beim Umbau des Bahnhofplatzes als Einsatzbusse/Tramersatz solche mit Partikelfilter zum Einsatz kommen (und nicht wie geplant die ausrangierten Altfahrzeuge).

Bern, 7. April 2005

Antwort des Gemeinderats

In seiner Antwort auf das Postulat der Fraktion SP/JUSO (Christian Michel) betreffend „Konkrete Massnahmen bei starker Luftverschmutzung“ (Vortrag 307 vom 3. Dezember 2003) ist der Gemeinderat auch auf den Stand der Feinpartikelemissionen in der Stadt Bern eingegangen. Seither hat sich die Situation nur unwesentlich verändert.

⁵ Schweizerischer Strassenverkehrsverband, 2005

⁶ Umweltbundesamt Berlin, 2004: <http://www.download-bibliothek.de/Downloads/0101-050401.pdf>

Der Gemeinderat ist weiterhin bestrebt, im Rahmen seiner Möglichkeiten die Bevölkerung und die Umwelt vor den schädlichen Feinstaubemissionen zu schützen und die Luftreinhalteverordnung einzuhalten. Er sucht dies vor allem mit einem auf die öV-Erschliessung ausgerichteten Städtebau, der Weiterentwicklung des bereits guten öV-Angebots, der Parkplatzbewirtschaftung und der konsequenten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu erreichen. Es ist zu unterstreichen, dass die Stadt Bern auf diese Weise den Individualverkehr seit 1980 auf ihrem Gebiet (ohne Nationalstrassen) stabilisieren konnte.

Gesamtschweizerisch hat sich beim motorisierten Individualverkehr die Situation insofern verschärft, als der Anteil der verkauften neuen Dieselfahrzeuge von 1996 bis 2004 von 5,2% auf 26,2% gestiegen ist⁷, weshalb auch die Feinstaubemissionen von Personenwagen entsprechend zugenommen haben. Mit steigenden Benzinpreisen könnte sich dieser Trend in der Zukunft noch verstärken.

Die Stadt verfügt nur über einen begrenzten Handlungsspielraum für Massnahmen gegen Feinstaubpartikel. Die Kompetenzen hierzu sind in erster Linie beim Bund und den Kantonen angesiedelt.

Der Bundesrat hat im März 2005 bedauerlicherweise ein generelles Obligatorium für Partikelfilter in Dieselfahrzeugen abgelehnt, obwohl er die Massnahme als wirksam erachtet. Er begründete seinen Entscheid mit Verpflichtungen im Rahmen der internationalen Freihandelsorganisation (WTO). Immerhin erklärte er sich bereit, noch in diesem Jahr einen Vorschlag für eine Gesetzesänderung vorzulegen, welche die steuerliche Begünstigung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfilter vorsieht. Grosse Wirkung wird jedoch von dieser Massnahme nicht ausgehen (bisheriger Einheitssteuersatz von 4%, durchschnittlicher Verkaufspreis Personenwagen 2003: Fr. 35 000.00). Wirksam wird sie zudem nur für Neuwagen werden; d.h. sie wird den Ersatz der bisherigen Dieselfahrzeug-Flotte kaum beschleunigen.

Der Vollzug der Luftreinhalte-Gesetzgebung liegt bei den Kantonen und erfolgt im Wesentlichen über den Massnahmenplan Luftreinhaltung, der im Kanton Bern 2001 eingeführt worden ist⁸. Eine Zwischenüberprüfung des Massnahmenplans ist vom Regierungsrat per Ende 2005 angekündigt. Nach Auskunft der zuständigen Stellen ist eine vollständige Einhaltung der relevanten Grenzwerte bis 2015 nicht wahrscheinlich. Die Einführung von neuen Massnahmen oder die Verschärfung von bestehenden Massnahmen auf Grund der Evaluation ist im Massnahmenplan jedoch nicht vorgesehen.

Fortschritte wurden in den vergangenen Jahren bei der Verringerung der Feinstaubemissionen von Baufahrzeugen erzielt. Auf grösseren Baustellen (so genannten B-Baustellen) ist seit 2002 der Einsatz von Baumaschinen mit Partikelfiltern obligatorisch, wobei die Vorschriften für städtische Gebiete schärfer sind als für ländliche. So wird beispielsweise bei der Bahnhofplatz-Sanierung der Einsatz von Baumaschinen mit Partikelfiltern Pflicht sein.

Einen grossen Beitrag zur Verminderung der Feinstaubemissionen in der Stadt Bern werden in den kommenden Jahren auch die 32 neuen Gasbusse leisten, die BERNMOBIL auf das Jahr 2006 hin anschaffen wird. Möglich wird diese Massnahme dank der Unterstützung durch ewb.

Zu den einzelnen Punkten der Motion

1. Einsetzung einer Expertengruppe

Die Wirkung der Nachrüstung von Dieselnissen von BERNMOBIL mit Partikelfiltern ist weitgehend bekannt: Die Feinstaubemissionen konnten von rund 3 000 kg auf 1 000 kg pro Jahr reduziert werden. Die Partikelfilter bieten bei den nachgerüsteten Fahrzeugen im Betrieb kei-

⁷ http://www.autoschweiz.ch/data/autodossier082005_d.pdf

⁸ Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015 des Kantons Bern, http://www.vol.be.ch/beco/umwelt/documents/mpl_d.pdf

ne Probleme. Der Kanton Bern schreibt seit 2001 vor, dass für den öffentlichen Verkehr nur noch Busse mit Partikelfiltern angeschafft werden. Er hat zudem mit einem Kredit von 2,9 Mio. Franken die Nachrüstung von rund 100 Bussen mit entsprechenden Filtern finanziert. Es handelt sich hier also um bewährte Massnahmen, deren Wirkung nicht weiter abgeklärt werden muss.

Innerhalb der Stadtverwaltung steht das Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle ständig im Kontakt mit der Verkehrsplanung, um im Rahmen von Planungsvorhaben Massnahmen zur Stabilisierung des Verkehrsaufkommens und damit auch der Emissionen zu realisieren. Im Baubewilligungsverfahren sorgt die Stadt zudem konsequent für die Einhaltung der Luftreinhaltevorschriften. Damit ist der Handlungsspielraum der Behörden der Stadt weitgehend ausgeschöpft. Weitergehende Massnahmen müssen vom Kanton oder Bund geprüft und eingeführt werden; die Einsetzung einer Expertengruppe der Stadtverwaltung macht deshalb wenig Sinn.

Antrag: Ablehnung

2. Auflagen für Auftragsvergabe an Drittunternehmen

Die Stadtverwaltung erteilt Bauaufträge im Tiefbau grundsätzlich mit der Auflage, Baumaschinen mit Partikelfiltern zu verwenden. Sie geht damit über die Vorschriften von Bund und Kanton hinaus. Der grösste Teil der Feinstaubemissionen, die durch Aufträge der Stadt beeinflussbar sind, ist mithin abgedeckt. Damit ist das Anliegen der Motion in diesem Punkt erfüllt.

Antrag: Annahme und Abschreibung

3. Bonus-Malus-Prinzip bei der Motorfahrzeugsteuer

Wie in der Motion bereits ausgeführt, ist der Kanton für eine solche Massnahme zuständig. Der Gemeinderat befürwortet einen Malus für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter bzw. einen Bonus für Gasfahrzeuge bei der Motorfahrzeugsteuer. Generell hält er dafür, dass die Motorfahrzeugsteuer nach dem Prinzip der Verursachergerechtigkeit aufgebaut werden sollte. Von einem solchen Schritt könnten die schadstoffbelasteten städtischen Gebiete in besonderem Masse profitieren. Der Gemeinderat ist bereit, bei geeigneter Gelegenheit dem Kanton seine Meinung in dieser Frage darzulegen.

Antrag: Annahme als Postulat

4. BERNMOBIL: Ersatz von Diesel- durch Gasbusse

Der Verwaltungsrat von BERNMOBIL hat Ende August 2005 entschieden, dass mittelfristig die Diesegelkenbusse durch Busse mit Gasantrieb ersetzt werden sollen. Die Mehrkosten in Anschaffung, Betrieb und Unterhalt werden zu einem wesentlichen Teil aus dem Ökofonds von ewb finanziert. 2006 soll eine erste Staffel von 32 Gasbussen angeschafft werden; in den folgenden Jahren werden weitere 39 Busse folgen. Die erste Staffel soll vollständig mit Biogas aus der ARA Bern betrieben werden, wodurch sich auch die Klimabilanz von BERNMOBIL verbessert. Über den Abschreibungszeitraum von 15 Jahren ergeben sich im Vergleich zur Anschaffung von Dieselnbussen Zusatzkosten von 17 Mio. Franken.

Antrag: Annahme und Abschreibung

5. BERNMOBIL: Vorzeitiger Ersatz von Dieselnbussen ohne Partikelfilter durch Gasbusse

Der Umbau des Bahnhofplatzes stellt für BERNMOBIL eine grosse logistische Herausforderung dar, da die Tramlinien während der Hauptbauphase unterbrochen sein werden. Die 41 Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter, die heute noch für Sonder- und Verstärkungskurse in Betrieb sind, werden deshalb trotz der Anschaffung von Gasbussen für den Ersatzbetrieb der Tramlinien bis Ende 2008 benötigt. Eine Nachrüstung dieser Busse mit Partikelfiltern kurz vor dem Ende ihrer vorgesehenen Betriebsdauer wäre mit Kosten von rund Fr. 20 000.00 pro Fahrzeug verbunden. Die Stadt müsste für diese Kosten selber aufkommen. Der Gemeinderat hält eine solche Massnahme für unverhältnismässig. Er wird sich aber gegenüber BERNMOBIL für eine Minimierung des Einsatzes von Dieselnbussen ohne Partikelfilter während des Umbaus des Bahnhofplatzes einsetzen.

Antrag: Annahme als Postulat

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat Annahme/Abschreibung Punkt 4 der Motion, Ablehnung Punkt 1, 3 + 5, Annahme als Postulat Punkt 3 + 5.

Bern, 21. September 2005

Motionärin *Anne Wegmüller* (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Seit Anfang Januar werden die Grenzwerte für den Feinstaub wegen der aktuellen Wetterlage in der Stadt Bern immer wieder überschritten. In den letzten Tagen haben sämtliche Messstationen im Kanton Bern Werte von über 50 Mikrogramm/m³ Luft aufgezeigt. Die Lage ist im Vergleich zu letzter Woche insofern dramatisch, als die Überschreitungen der Grenzwerte neue Rekordzahlen erzielt haben. In der Stadt Bern wurde mehr als das Dreifache des Grenzwertes gemessen. Das entspricht Werten von über 175 Mikrogramm/m³ Luft. Die Gesundheitsexperten und Gesundheitsexpertinnen rufen die Politik explizit zum Handeln auf. Es ist bekannt, dass aufgrund der Luftverschmutzung in der Schweiz jährlich ca. 4000 so genannt vorzeitige Todesfälle, 23 000 zusätzliche Spitalpflegetage, 2,5 Mio. Asthmaanfälle und 790 000 Tage mit Arbeitsunfähigkeit zu verzeichnen sind. Vor allem Kinder, ältere Personen und Menschen mit gesundheitlichen Problemen werden von der Luftverschmutzung massiv beeinträchtigt. Es ist an der Zeit, etwas dagegen zu unternehmen. Mittelfristig sind umfassende Massnahmen notwendig. So hat auch Bundespräsident Moritz Leuenberger erst kürzlich erste Vorschläge für solche Massnahmen präsentiert. Diese müssen ausserdem durch Massnahmen auf städtischer Ebene ergänzt werden. Die langfristig wirksamen Lösungen sind notwendig, ändern aber nichts an der momentanen Situation. Wir benötigen daher auch kurzfristige Massnahmen, die sofort in Kraft treten. JA! und das GB begrüßen den Aufruf des Gemeinderats vom 1. Februar 2006 an die Bevölkerung und an den Kanton, Sofortmassnahmen gegen die Belastung durch den Feinstaub zu ergreifen. Für viele Personen scheint dies aber noch kein ausreichender Grund zu sein, ihren Wagen zu Hause zu lassen. Noch immer gibt es in der Stadt zu viel Verkehr. Wir fordern den Gemeinderat mit Nachdruck auf, Sofortmassnahmen auf städtischer Ebene zu ergreifen. In einem erst kürzlich eingereichten Postulat schlägt die Fraktion GB/JA! einen ganzen Katalog von kurzfristigen und wirksamen Massnahmen gegen die Luftverschmutzung durch Feinstaub zur Prüfung vor. Darunter ist eine sofortige Einführung von Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen der Stadt Bern. Andere europäische Städte, so zum Beispiel Wien, haben dies bereits eingeführt. Dort zeigt die Erfahrung, dass die Autofahrer und -fahrerinnen für eine sinnvolle Tempolimiten Verständnis zeigen. Andere Vorschläge sind die Einführung eines autofreien Tages, die Einführung eines Durchgangsverbots für Lastwagen durch die Stadt Bern oder die Erhöhung der Tarife in den Parkhäusern der Stadt. Auch die vorliegende Motion hat zum Ziel, die Grenzwertüberschreitungen mit gezielten Massnahmen zu verhindern.

Zu Punkt 1: Leider sind die Busse von Bernmobil nicht die einzigen Fahrzeuge, die teilweise ohne Partikelfilter fahren. Auch die Baumaschinen der Stadt sind zum Teil nicht nachgerüstet. Die GB/JA!-Fraktion ist überzeugt, dass eine Expertengruppe wirksame kurzfristige Massnahmen gegen den Feinstaub erarbeiten könnte. Auch eine Zusammenarbeit mit anderen Städten wäre sicherlich sinnvoll. Es darf nicht sein, dass die Stadt Bern bei einem solch brisanten Thema nicht alles daran setzt, um die aktuelle Lage zu verbessern. Unserer Meinung nach ist der Handlungsspielraum des Gemeinderats bei weitem nicht ausgeschöpft. Deswegen halten wir an Punkt 1 der Motion fest. Auch der Gemeinderat muss gegenüber der Bevölkerung ein deutliches Zeichen setzen und so zeigen, dass dieses Thema ernst genommen wird. Er soll umgehend eine Gruppe von Experten einsetzen, die alle Möglichkeiten prüft und

deren Umsetzung rasch vorantreibt. Bei den restlichen vier Punkten schliessen wir uns dem Gemeinderat an.

Zum Einsatz von Bussen ohne Partikelfilter: Laut Angaben von Bernmobil werden solche Busse nicht nur für Sonder- und Verstärkungskurse, sondern auf der Linie 21 auch im regulären Betrieb eingesetzt. Die GB/JA!-Fraktion hat dafür Verständnis, dass bis zum Neubau des Bahnhofplatzes das Geld für die Nachrüstung durch Partikelfilter nicht für alle Busse aufgewendet werden kann. Nach dem Umbau des Platzes werden ohnehin neue Gelenkbusse angeschafft. In Anbetracht der heutigen Lage, gilt es jedoch zu prüfen, ob nicht wenigstens die regulär betriebenen Busse der Linie 21 mit Partikelfilter nachgerüstet werden könnten. Wir bitten Punkt 1 als Motion zu überweisen.

Fraktionserklärungen

Beni Hirt (JUSO) für die Fraktion SP/JUSO: Die Feinstaubwerte haben sich in den ersten Januarwochen Tag für Tag selbst übertroffen. Die schädlichen Russpartikel verseuchen die Luft der städtischen Bevölkerung. In diesem Jahr wurden die Grenzwerte bereits 22 Mal überschritten. An zwei Dritteln aller Tage dieses Jahres sind die Grenzwerte überschritten worden. Die Zahlen des Bundesamtes für Gesundheit besagen, dass deswegen jährlich 3000 Todesfälle zu beklagen sind. Diese unhaltbare Situation erfordert lokale Massnahmen, da die Feinstaub-Problematik auch lokale Ursachen hat. Für die SP/JUSO-Fraktion ist klar, dass im Bereich der Luftreinhaltung noch viel Handlungsbedarf besteht. Es braucht nachhaltige Lösungen. Nachhaltigkeit bedeutet in diesem Fall, dass die lokalen, regionalen und globalen Belastungen so tief sein müssen, dass die Gesundheit der Menschen weder kurz- noch langfristig gefährdet wird. So müssen der Kanton und die Gemeinden dazu beitragen, die Ziele der schweizerischen Luftreinhalte-Politik zu erreichen. Auf Bundesebene ist ein umfassendes Massnahmepaket angekündigt worden. Ob diese Ideen aber in die Praxis umgesetzt werden können, ist fraglich. Fraglich in Anbetracht der fehlenden Kompromissbereitschaft der bürgerlichen Parlamentarier und Parlamentarierinnen auf nationaler Ebene. Der Verzicht auf die CO²-Abgabe auf Heizöl zugunsten der Einführung eines Klima-Rappens, ist bedenklich. Wie heute der Presse zu entnehmen war, handelt auch die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt den Gemeinderat. Der Aufruf an die Bevölkerung, aus Eigeninitiative Sofortmassnahmen zu ergreifen, ist ein wichtiges Zeichen, welches wichtige Aspekte zur Reduktion der Feinstaubwerte beinhaltet. So soll der Gebrauch, insbesondere von Dieselfahrzeugen ohne Partikelfiltern, eingeschränkt werden. Auf die Benutzung von Cheminées und Holzöfen ist zu verzichten, die Raumtemperatur ist um 2°C zu senken und die Geschwindigkeit auf den Autobahnen im Grossraum Bern auf 80 km/h zu reduzieren. Wir sind erfreut darüber, dass der Gemeinderat weitere Massnahmen ergreifen will. So soll das städtische Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle AfUL mit täglichen Feuerungskontrollen für die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte sorgen. Weiter sollen 2006 Projekte der Lokalen Agenda 21 zur Reduktion des CO²-Ausstosses gefördert werden.

Zu Punkt 1: Die Forderung nach dem Einsatz einer Expertengruppe ist übertrieben. Wir erwarten von der Stadt, dass sie hinsichtlich der Dringlichkeit der Feinstaub-Problematik, so oder so, stets Massnahmen im Rahmen ihres Handlungsspielraumes ergreift. Dies hat sie mit den veröffentlichten Massnahmen bereits teilweise bewiesen. Die SP/JUSO-Fraktion ist der Ansicht, dass sich im AfUL bereits genügend Experten mit diesem Thema beschäftigen. Die Fraktion unterstützt den Punkt 1 als Postulat. Dieses wird über die weiteren Ideen der Stadt im Prüfungsbericht Aufschluss geben.

Zu Punkt 2: Wir sind erfreut darüber, dass die Stadt dort, wo sie kann, die effektivsten Massnahmen ergreift. Deswegen unterstützen wir die Ablehnung dieses Punktes, da dieser bereits erfüllt wird.

Zu Punkt 3: Das Bonus-Malus-Prinzip in der Motorfahrzeugsteuer ist eine alte Forderung, die die SP bereits auf kantonaler Ebene eingereicht hat. Sie beinhaltet eine urliberale Grundforderung, wonach die Kosten, die nicht vom Verursacher getragen werden, so genannt externe Kosten, internalisiert werden. Die Nachfrage wird demnach über die Steuer so gelenkt, dass in diesem Fall die Benutzer der Motorfahrzeuge, welche die Umwelt schädigen, die Kosten selber tragen und nicht die Allgemeinheit. Wir bitten den Gemeinderat erneut, dem Kanton diese Forderung vorzulegen. Die SP/JUSO-Fraktion stimmt dem Antrag des Gemeinderats auf Annahme und Abschreibung zu.

Zu Punkt 4: Wir sind erfreut darüber, dass Bernmobil entschlossen hat, ihre Dieselbusse durch Gasbusse zu ersetzen. Die Teilfinanzierung dieser Investition aus dem Öko-Fonds von ewb ist beispielhaft für die Zusammenarbeit zweier Unternehmen, die sich für eine nachhaltige Zukunft mit erneuerbaren Ressourcen einsetzen. Im Hinblick auf die Feinstaub-Emissionen sind die Zusatzkosten in der Höhe von 17 Mio. Franken eindeutig gerechtfertigt. Die SP/JUSO-Fraktion folgt auch in diesem Fall dem Gemeinderat und stimmt der Annahme dieses Punktes als Postulat zu.

Zu Punkt 5: Angesichts des knapp budgetierten integrierten Aufgaben- und Finanzplans und des Investitionsplans von BernMobil, ist das vorzeitige Ersetzen von Dieselbussen ohne Partikelfilter durch Gasbusse zu kostspielig. Dieser Forderung nachzukommen wäre zwar wünschenswert, aber die Nachrüstung von Bussen, die bald nicht mehr in Betrieb sind, ist unverhältnismässig. Zudem werden dieses Jahr, nach Aussage von Bernmobil, die Standardbusse ohne Partikelfilter ohnehin ersetzt. Die SP/JUSO-Fraktion stimmt einer umgehenden Abschreibung von Punkt 5 zu.

Ein Teil der gemeinderätlichen Massnahmen wurde gestern bereits publiziert. BernMobil übernimmt mit der Umstellung von Dieselbussen zu Biogasbussen eine Vorreiterrolle in Sachen nachhaltiger Verkehrspolitik. Weiter unterstützen wir ein autofreies Wohnen zur Sensibilisierung mit dem Umgang mit dem Auto und das im Aufschwung begriffene Lenkungsinstrument Road-Pricing, welches bereits in Stockholm erfolgreich umgesetzt worden ist. Die SP/JUSO-Fraktion hat kürzlich eine Motion für ein Rayon-Fahrverbot eingereicht, welches der Stadt ermöglichen soll, die Ein- und Durchfahrt der Stadt für besonders umweltschädliche Fahrzeuge zu verbieten. Das Rayon-Fahrverbot hat eine Reduktion des Verkehrs zum Ziel. Ein Grossteil des Feinstaubes gelangt durch die Aufwirbelung durch den Verkehr in die Luft. Es handelt sich hier um die effektivste aller Massnahmen. Jetzt sind radikale Massnahmen notwendig und daher sollte man den Wegweisungs-Artikel auch auf emissionsreiche Dieselfahrzeuge ausdehnen.

Ueli Haudenschild (FDP) Für die Fraktion FDP: die Feinstaubwerte werden momentan tatsächlich täglich überschritten. Folglich ist es der richtige Zeitpunkt Massnahmen zu fordern, damit gezeigt werden kann, dass man als Politiker auch handelt. Die Stadt verlangt Tempo 80 auf den städtischen Autobahnen. Erstaunlicherweise ist dies bereits auf dem ganzen Gemeindegebiet der Fall. Meines Wissens sind die einzigen Ausnahmen die Ausfahrt Neufeld und die Strecken nach Schönbühl und Niederwangen. Wie da der Ausstoss halbiert werden soll, ist mir ein Rätsel. Der Nutzen von Forderungen der gleichen Art, die sich auf die Innenstadt beziehen, dürfte noch geringer sein. Dieser Vorstoss will schnell handeln, statt die Kosten und Nutzen kritisch abzuwägen. Der Verkehr in der Innenstadt ist in den letzten zwanzig Jahren nicht gewachsen. Deswegen verlangt die ganze Problematik nicht nach städtischen Massnahmen, sondern nach regionalen und nationalen Lösungen. Dass der Verkehr und insbesondere die Dieselfahrzeuge Feinstaub produzieren, ist eine Tatsache. Die Anwendung von Partikelfiltern wäre hier sicherlich ein guter Ansatz. Sie kann aber nur auf nationaler Ebene entschieden werden und sollte sich auf den Schwerverkehr konzentrieren, der für den Hauptanteil an Dieserverbrauch verantwortlich ist. Wenn heute auf nationaler Ebene das Gegenteil

diskutiert wird, indem die Privatwagen-Besitzer bezahlen sollen, so ist dies wirklich bedenklich. Der Verkehr ist nicht mal für einen Drittel des Feinstaubes verantwortlich. Es stellt sich also die Frage, ob der Verkehr überhaupt der richtige Ansatzpunkt ist. Wenn beim Bollwerk Messungen gemacht werden, so kommt man selbstverständlich zu dieser Entscheid. Machen wir solche Messungen neben einer Holzheizung, sehen wir, dass 80-90% der Emissionen von solchen Holzheizungen stammen. Dieser in der Motion angewendete punktuelle Ansatz ist nicht geeignet für die Lösung dieses Problems. In Bezug auf die erste Forderung in dieser Motion, kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass der Einsatz einer Expertengruppe wenig Sinn macht. Zu Punkt 2: Der Gemeinderat kann Auflagen an Auftragnehmer machen. Ob es allerdings richtig ist, wenn diese Auflagen die eidgenössischen Forderungen übertreffen, ist im höchsten Masse fraglich. Zu Punkt 3: Hier werden unsere kommunalen Kompetenzen klar überschritten. Zu Punkt 4: Natürlich zirkulieren beim Bollwerk täglich bis zu 30 000 Fahrzeuge. Umso weniger ist es sinnvoll, ein paar wenige städtische Busse nachzurüsten oder gar zu ersetzen. Die Kosten und Nutzen stehen hier in keinem Verhältnis. Kurzfristige Massnahmen sind wirkungslos. Deswegen lehnen wir den Vorstoss sowohl als Motion als auch als Postulat ab.

Martin Trachsel (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Wir leiden heute unter der Inversionslage und deren Nebenwirkungen. Seit 1997 werden die Anteile an Feinstaub schweizweit gemessen. Schon zu Beginn haben einige Wissenschaftler mit geringem Erfolg auf mögliche Folgen von Feinstaub aufmerksam gemacht. Und noch heute wird die Debatte über dieses Thema erschwert. Die Industrie ist erst heute so weit, dass sie entsprechende Angebote im Gebiet der Filtertechnologie machen kann. Heute werden wir zum Nachdenken gezwungen, da wir alle Betroffene und gleichermassen Verursacher sind. Übereilte Handlungen sind trotzdem nicht von grossem Nutzen. Wenn in zwei Wochen die Inversionslage vorüber ist und somit die Feinstaubwerte abnehmen, sollte das Problem trotzdem nicht wieder vergessen werden. Es ist richtig, dass von der Basis der Druck an die entsprechenden Stellen weitergegeben wird. Die wichtigsten Stellen sind der Bundesrat und das Parlament. Denn nur diese können die flächendeckenden Konzepte und Vorgaben erlassen, die nachhaltig wirksam sind.

In seinem Entscheid vom 1. Februar 2006 hat der Gemeinderat richtig gehandelt. Er hat Vorschläge gemacht, wie sich der einzelne Bürger verhalten soll, um seinen Beitrag zu leisten. Auf der anderen Seite hat der Gemeinderat ebenfalls Druck auf den Kanton ausgeübt. Dieser hat wiederum Massnahmen versprochen und übt ebenfalls Druck nach Oben aus.

Die GFL/EVP-Fraktion ist der Meinung, dass die aktuellen Schritte in die richtige Richtung gehen. Wir erwarten, dass der Thematik Feinstaub mit Nachdruck Beachtung geschenkt wird, damit die Werte in den kommenden Jahren gesenkt werden können. Zu Punkt 1: Wir lehnen die Expertengruppe ab. Wir sind überzeugt davon, dass die entsprechenden Fachstellen die Situation erkannt haben und die Vorgaben des Bundes unverzüglich umsetzen werden. Zu Punkt 2: Wir sind mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden. Wir unterstützen dessen Antrag auf Annahme und Abschreibung. Zu Punkt 3: Das Bonus-Malus-System bei der Motorfahrzeugsteuer darf als Option weiter überdacht werden und wir stimmen diesem Punkt zu. Zu Punkt 4: BernMobil hat sich für Gasbusse entschieden. Wir nehmen diesen Punkt an und empfehlen ihn abzuschreiben. Zu Punkt 5: Wir sind der Meinung, dass möglichst Busse mit Partikelfilter zum Einsatz kommen sollen. Dass aber bei Engpässen ein alter Bus eingesetzt werden muss, können wir verstehen. Wir wollen für diese kurze Zeit keine kostenintensiven Auflagen erlassen. Wir stimmen diesem Punkt als Postulat zu.

Erich J. Hess (JSVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Eine neu erschienene Studie aus Deutschland, wo im Verhältnis mehr dieselbetriebene Wagen gefahren werden, hat gezeigt, dass lediglich 5% des Feinstaubes durch Dieselfahrzeuge verursacht werden. Die Feinstaubwerte

werden erst seit 20 Jahren gemessen. Jetzt heisst es, wir hätten noch nie solch hohe Werte erreicht. Vielleicht liegt dies daran, dass wir auch noch nie solche Nebeldecken gehabt haben. Zu Punkt 1: Expertengruppen einzusetzen macht auf städtischer Ebene keinen Sinn, da dies auf nationaler Ebene geschehen soll. Deswegen lehnen wir diesen Punkt ab. Zu Punkt 2: Dass Drittfirmen, welche von der Stadt angestellt werden, alle mit Partikelfiltern ausgerüstet sein sollen, ist besonders beim Transportgewerbe unrealistisch. Die schweizerische Transportbranche ist noch nicht mit Partikelfiltern ausgerüstet und daher als Partner ungeeignet. Darum lehnen wir diesen Punkt ebenfalls ab. Zu Punkt 3: Erneut werden höhere Steuern und Abgaben verlangt, statt dass die Strassenverkehrssteuern wieder gesenkt werden. Zu Punkt 4: Wir stimmen diesem Punkt zu, da die städtischen Verkehrsbetriebe die Gasbusse bereits bestellt haben. Somit beantragen wir, dass diesem Punkt zugestimmt und sogleich abgeschrieben wird. Zu Punkt 5: Dass alle Fahrzeuge von BernMobil für Fr. 20 000.00.- pro Bus für die kommenden anderthalb Jahre mit Partikelfiltern ausgerüstet werden sollen, macht überhaupt keinen Sinn. Aus diesem Grund lehnen wir diesen Punkt ab.

Einzelvoten

Karin Gasser (GB): Uns stinkt es: Der Slogan der Tabakpräventionskampagne des Bundesamtes für Gesundheit sollte jetzt auch auf die Problematik des Feinstaubes übertragen werden. So wie die Warnaufschriften auf den Zigarettenpackungen, sollte auf jedem Fahrzeug ein Aufkleber mit ähnlichen Warnungen angebracht werden. Jetzt ist wirklich der richtige Zeitpunkt um dieses Thema in der Öffentlichkeit zu diskutieren. Die FDP scheint sich aber nicht wirklich um die Gesundheit der Bevölkerung zu kümmern. Dass die SVP die ganze Angelegenheit ins Lächerliche zieht, wird sicherlich von niemandem in der Stadt Bern gut geheissen. Uns stinkt es wirklich. Wir verzichten aufs Auto, gehen zu Fuss oder nehmen das Fahrrad und sind daher erst recht die Leidtragenden, da wir mehr mit der verschmutzten Luft in Kontakt treten. Wir sehen täglich, wie die Grenzwerte massiv überschritten werden. Diese Grenzwerte sind aber nicht willkürlich festgelegt worden. Sie haben ihren Sinn. Sie sind unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung festgelegt worden. Die Grenzwerte sind daher legitimiert und sollten nicht über Wochen unbeachtet bleiben. Wir wollen nicht, dass in ein paar Jahren, nebst der Raucherlunge auch von der Feinstaub-Lunge gesprochen werden muss. Es ist höchste Zeit, dass den Automobilisten gewisse Freiheiten zum Wohle der Gesundheit der Bevölkerung entzogen werden. In seiner Antwort sagt der Gemeinderat, die Stadt verfüge nur über einen begrenzten Handlungsspielraum für Massnahmen gegen Feinstaubpartikel. Die GB/JA!-Fraktion ist der Meinung, dass der Gemeinderat diesen Handlungsspielraum bei weitem noch nicht ausgeschöpft hat. Wir unterstützen die bisherigen Bemühungen der Stadt und begrüessen auch diejenigen von BernMobil sehr. Das ist aber leider noch nicht ausreichend. Unsere Fraktion hat kein Verständnis dafür, wenn die SP und die GFL behaupten, es würde kein Handlungsbedarf für Sofortmassnahmen bestehen. Auch uns ist klar, dass langfristige Massnahmen notwendig sind, um eine effektive Wirkung zu erzielen. Es ist aber auch erwiesen, dass Sofortmassnahmen wie Tempo 80 und Fahrverbote zu einer deutlichen und sofortigen Verbesserung der Luftqualität beitragen. Aufrufe zu freiwilligem Verzicht, wie wir sie von der Ozon-Problematik im Sommer kennen, bringen leider nicht viel. Staatlich verordnete Einschränkungen, Kontrollen und konsequente Sanktionen sind notwendig, um den Individualverkehr zu reduzieren. Nicht nur die Stadt kann solche Einschränkungen verfügen, aber auch die einzelnen Firmen. Wir sind überzeugt, dass die Mehrheit der Bevölkerung gewillt ist, solche Einschränkungen zu akzeptieren. Die Aufforderung des Gemeinderats an den Kanton, Tempo 80 auf den Autobahnen rund um Bern zu verordnen, begrüessen wir. Wie bereits gesagt worden ist, ist dies bereits fast überall rund um Bern der Fall und die Wirkung somit nicht sehr gross. Dies müsste im ganzen Kanton verordnet werden. Es

ist an der Zeit, dass die Stadt selber handelt. So zum Beispiel mit Tempo 30 auf dem ganzen Stadtgebiet oder durch die Festlegung von Umweltzonen, wo nur Fahrzeuge fahren dürfen, die den Euro-Schutznormen entsprechen. Dies ist gemäss der Verordnung über die Strassen-signalisation möglich, welche Massnahmen wie Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs auf Gemeindestrassen, die höchstens für 60 Tage gültig sind, durch die Gemeinde erlassen werden können. Die Stadt hat demnach durchaus Möglichkeiten zum Handeln und sollte mit gutem Beispiel voran gehen. Wir erwarten heute von der zuständigen Umweltdirektorin Barbara Hayoz eine Stellungnahme zu diesem Thema.

Daniel Lerch (CVP): Es ist sicherlich richtig, dass diese Motion jetzt traktandiert wird. Die momentane Situation ist effektiv akut. Aber Polemik ist hier keine Lösung und bisher hat es in dieser Diskussion an Sachlichkeit gefehlt. Gemäss Statistik produzieren die Dieselmotoren lediglich 10% des Feinstaubes. Im Gespräch mit einem Ingenieur habe ich erfahren, dass es sicherlich Sinn macht, Partikelfilter zu verwenden. Andere Studien haben aber festgestellt, dass eben diese feinen Partikel, welche die Lunge schädigen, nicht herausgefiltert werden können. Es ist möglich, dass die groben Partikel für die Lunge weniger schädlich sind, als die Feinpartikel, obwohl erstere die Luft mehr verschmutzen. Die heute erwähnten Mundschütze filtern den Feinstaub nicht. Dazu sind bessere Masken notwendig. Vor nicht allzu langer Zeit ist gesagt worden, man müsse wieder vermehrt die erneuerbaren Energien fördern. Bei einer dieser Energien handelt es sich um Holz, welches heute wieder als Verursacher von Feinstaub angeprangert wird. Es stimmt, dass die Holzverbrennung ebenfalls ca. 10% des Feinstaubes produziert. Bisher ist im Rat der Hauptverursacher von Feinstaub nicht erwähnt worden. Das sind die Abriebe der Autoreifen, der Bremsen aber auch der Abrieb von den Rädern der Eisen- und Strassenbahnen. Die Bahn ist demnach ein grosser Mitverursacher. Es reicht also nicht, nur von Partikelfiltern für Fahrzeuge zu sprechen und sich dadurch eine Verbesserung zu erhoffen. Wir werden den Vorschlag des Gemeinderats unterstützen.

Raymond Anliker (SP): Die bürgerlichen Voten sind besorgniserregend. Das Problem, welches sich Tag für Tag abzeichnet, wird unterschätzt, die Messwerte werden in Frage gestellt und lokales Handeln wird als nutzlos bezeichnet. Besteht der Nutzen denn nicht darin, dass weniger Menschen erkranken? Analysen werden verlangt, aber keine Lösungsvorschläge werden angeboten. Für die bürgerlichen Parteien wäre dies der geeignete Zeitpunkt, um sich um die Gesundheit des Volkes zu kümmern. Denn Lungenerkrankungen treffen Menschen unabhängig von ihrer politischen Gesinnung. Die Sorgen und Ängste der Menschen werden nicht ernst genommen. Es ist betrüblich, dass sich dieses Parlament nicht mit Nachdruck für Massnahmen mit Bezug auf Gesundheit und Umwelt aussprechen kann.

Christian Wasserfallen (JF): Die Fachhochschule testet immer wieder, wie man die Partikelfilter-Problematik verbessern könnte. Es gibt durchaus Verbesserungsmöglichkeiten. Es ist behauptet worden, die FDP und die JF würden sich nicht um die Gesundheit der Bevölkerung kümmern. Ich möchte Sie daran erinnern, dass eben erwähnte Industriebetriebe, wo Forschung betrieben wird, von freisinnigen Wirtschaftsführern erfolgreich geführt werden. Diese sind auch gezwungen, bei der Realisierung von Projekten auf die möglicherweise generierten Emissionen zu achten. Die vorangehende Kritik ist demnach nicht legitim. Dies zudem, weil solchen Unternehmen genügend oft Steine in Form von Steuern, Auflagen und Gebühren in den Weg gelegt werden. Sofortmassnahmen nützen, wie wir es oftmals gesehen haben, nur sehr wenig. Es genügt also nicht, wenn wir Tempo 80 lediglich in der Gemeinde einführen. Die Problematik sollte auf nationaler, wenn nicht gar internationaler Ebene diskutiert werden.

Der Feinstaub wird durch eine Inversionslage generiert, wie wir sie noch selten hatten. Aber die klimatischen Bedingungen werden sich verändern. Und folglich werden die Feinstaubwerte wieder sinken.

Thomas Weil (SVP): Die Rot-Grünen sollten eher über ihre eigene Verkehrspolitik alarmiert sein, als über den Feinstaub. Seit Jahren fördert die Verkehrspolitik den öV und trotzdem sind die Feinstaubwerte so hoch. Besonders beim Kreisel am Helvetiaplatz und beim Thunplatz werden die privaten Fahrzeugfahrer durch Staus schikaniert. Den Feinstaub mit Tempo 80 auf den Autobahnen zu bekämpfen, ist vielleicht nicht der richtige Ansatz. Die Lastwagen, welche die grössten Luftverschmutzer darstellen, fahren bereits nicht mehr als Tempo 80 auf den Autobahnen in der Agglomeration.

Ernst Stauffer (ARP): Die ARP hat das Problem mit dem Feinstaub bereits erkannt. Deswegen haben wir am 24. Oktober 2002 eine entsprechende Forderung gestellt, die heute durch eine Motion verlangt wird. Ich bin darüber erstaunt, dass nie über die Hunderttausende von Liter Treibstoff, welche die Flugzeuge benötigen, gesprochen wird. Die Treibstoffdämpfe sind 2,5-3,5 Mal schwerer als die Luft und fallen demnach auf uns hinunter. Deswegen dürfen wir nicht nur von den Autos sprechen.

Dieter Beyeler (SD): Von Berufswegen kann ich sagen, dass die Schutzmasken, welche einige Ratsmitglieder noch tragen, höchstens als Hygieneschutz zu brauchen sind. Die momentane dreifache Überschreitung der Feinstaubkonzentration besorgt auch uns. Es gilt aber zu erwähnen, dass gegenüber anderen Orten die Messstation in Bern an der zentralsten Lage steht. So übermittelt sie die höchst möglichen Werte. Es ist zu wenig oder gar nicht erwähnt worden, dass jedes Cheminée den viermal höheren Schadstoffausstoss hat, als Motorfahrzeuge. Sie verursachen mit Abstand den grössten Schaden. Wir sind der Meinung, dass der Kanton und das nationale Parlament die notwendigen Massnahmen ergriffen haben. Ein Alleingang der Stadt kommt einer unerwünschten Doppelspurigkeit gleich. In diesem Sinne lehnen wir die Motion mit Ausnahme von Punkt 4 ab.

Simon Glauser (SVP): In dieser ganzen Aufregung nutzen Umweltorganisationen die Gunst der Stunde und werben auf der Strasse für ihre Anliegen. Am 9. April 2006 finden die kantonalen Wahlen statt und Rot-Grün versucht sich selbstverständlich einen grossen Anteil der Medienpräsenz zu ergattern. Auch der Gemeinderat macht mit, wenn er vom Kanton Massnahmen fordert. Mehrmals in den letzten zwanzig Jahren wurden die Feinstaubwerte überschritten. Diese stehen nicht im Zusammenhang mit einem höheren motorisierten Verkehr. Bekanntlich stagniert die Anzahl der Fahrzeuge. Ausserdem sind die Verbrennungsmotoren der neueren Generation um ein Vielfaches umweltfreundlicher als vor ein paar Jahren. Die momentanen Rekordwerte sind nicht das Resultat eines erhöhten Verkehrsaufkommens, sondern werden verursacht durch den seit längerer Zeit herrschenden klimatischen Zustand. Was sagt denn die Bevölkerung zu der Verunsicherungspolitik der Linken und Grünen? In einer Strassenumfrage in Lausanne, wo die Feinstaubwerte bekanntlich am höchsten sind, war zu hören, dass die Situation für die Bevölkerung keine grösseren Probleme darstellt. Woher kommt die Behauptung, der motorisierte Individualverkehr sei hauptverantwortlich für die erhöhten Feinstaubwerte? Wie bereits gesagt worden ist, sind ausgerechnet die Eisenbahn und der öV die grössten Verursacher für Feinstaub.

Die SVP/JSVP-Fraktion hält nichts von Geschwindigkeitsreduktionen auf der Autobahn, da diese eine Behinderung des Verkehrsflusses mit sich bringt. Was sich erwiesenermassen in verlängerten und vermehrten Staus ausdrückt. Ein motorisiertes Verkehrsmittel, das sich im Stau befindet, verursacht einen bedeutend höheren Schadstoffausstoss als ein Fahrzeug, das

mit angemessenem Tempo fahren kann. Wir lehnen ebenfalls jegliche Form von Fahrverboten ab. In dieser Stadt wird der motorisierte Individualverkehr schon genügend schikaniert und bekämpft.

Heinz Rub (FDP): Es ist nicht erstaunlich, dass diese Motion lediglich vom Autoverkehr spricht. Vor nicht einen halben Jahr mussten wir über die Erhöhung der Grimsel-Staumauer sprechen. Von den Grünen und einem Sachverständigen haben wir gehört, dass das Holz die Energie der Zukunft sei. Ich bin der Meinung, dass diese Aussage nicht stimmt.

Franziska Schnyder (GB): Erstens: Wir wissen, dass es beim Bollwerk einen Wasserschaden gegeben hat. Da der Verkehr umgeleitet worden ist, sind auch die Feinstaubwerte drastisch gesunken. Das ist der Beweis, dass Verkehrsbeschränkungen ihren Nutzen haben. Zweitens: Auf vier Autoreifen, die einen Abrieb verursachen, sitzt normalerweise eine Person, während auf vier Rädern einer Bahn bis zu fünfzig Personen sitzen. Drittens: Rauchen ist eine persönliche Angelegenheit von der die Nichtraucher insofern geschützt sind, dass an gewissen Orten nicht mehr geraucht werden darf. Das Atmen ist aber keine persönliche Entscheidung und betrifft uns alle.

Beni Hirt (JUSO): Es ist gesagt worden, die SP sei gegen kurzfristige Massnahmen. Das hat die SP nicht so gesagt. Wir sind der Meinung, dass eine Expertengruppe keine kurzfristige Lösung ist. Die Lokale Agenda 21 ist ein Expertenprojekt, das im Gange ist. Wir haben den Abrieb der Autoreifen mit einbezogen. Mit einem Rayon-Fahrverbot wird der Verkehr und dadurch auch der Abrieb reduziert.

Beat Schori (SVP): Offenbar haben sich die Stadtbehörden absichtlich drei Tage lang mit der Reparatur des Wasserschadens beim Bollwerk beschäftigt, um die Messwerte zu überprüfen. So haben sie wieder eine Legitimation für ihre verfehlte Politik. Das Thema ist ernst. Insbesondere, wenn BernMobil ausgerechnet die Schienen in der ganzen Stadt schleift, wenn die Luft ohnehin schlecht ist.

Ueli Haudenschild (FDP): Die Unterstellungen, die der FDP gemacht wurden, sind nicht haltbar. Ich habe attestiert, dass die Grenzwerte überschritten werden und anerkannt, dass Partikelfilter bei Fahrzeugen und natürlich auch bei den Holzheizungen nützlich sind. Ich habe lediglich gesagt, die hier vorgeschlagenen Massnahmen seien untauglich. Dass wir uns nicht um die Gesundheit der Bevölkerung kümmern, ist eine unhaltbare Unterstellung.

Direktorin TVS *Regula Rytz* für den Gemeinderat: Die heutige Luftschadstoff-Belastung besorgt den Gemeinderat der Stadt Bern. Im Gegensatz zu einzelnen Rednern nehmen wir dieses Thema sehr ernst. Da der Vorstoss vor allem Massnahmen im Bereich des öV betrifft, ist er mir überwiesen worden. Als Verwaltungsratspräsidentin von BernMobil bin ich sehr stolz darauf, dass wir als grösstes Transportunternehmen des Kantons von Dieseln zu Gasbussen wechseln. Dieser Entschluss ist selbstverständlich mit einigen finanziellen und technischen Risiken verbunden. Die Mehrkosten werden in Partnerschaft mit ewb übernommen und vom so genannten Öko-Fonds aufgefangen. Deswegen können wir diese Entscheidung verantworten. Der Kanton selbst erhöht die Abgeltung für die teureren Gasfahrzeuge nicht. Umweltgerechtes Verhalten wird heute also nicht immer belohnt. In der Antwort des Gemeinderats ist aufgezeigt worden, dass die Stadt Bern heute führend ist bei der Nachrüstung der eigenen Lastwagen und des Maschinenparks. Sogar alte Fahrzeuge, wie das Öko-Info-Mobil sind mit einem Partikelfilter nachgerüstet worden. Bei Neuanschaffungen richten wir uns selbstverständlich nach den aktuellen Schutznormen und gehen sogar noch weiter. Es ist zentral, dass

wir nicht nur die öffentliche Hand zur Verantwortung ziehen, sondern dass auch die private Selbstverantwortung betont wird. Seien es entweder einzelne Personen, die Wirtschaft, die Transportunternehmen oder die Landwirtschaft, alle müssen ihren Beitrag leisten, damit unsere Lebensgrundlagen langfristig und nachhaltig erhalten bleiben. Damit für alle die gleichen Regeln gelten und umweltbewusste Anbieter und Nutzer keine Wettbewerbsnachteile haben, braucht es gesetzliche Verpflichtungen. Hier sind Kanton und Bund gefordert. Sie müssen so rasch wie möglich die Partikelfilter für alle neuen Fahrzeuge zur Pflicht und die umweltschädigenden Fahrzeuge steuerlich unattraktiv machen.

Im Hinblick auf den Umbau des Bahnhofplatzes gilt zu sagen, dass die erste Flotte von Gasbussen bereits dieses Jahr zur Verfügung steht.

Direktorin SUE *Barbara Hayoz* für den Gemeinderat: Der Gemeinderat befasst sich seit einigen Tagen mit der aktuellen Situation. Uns ist nicht entgangen, dass die Schadstoffgrenze und die Feinstaubwerte in der Luft, aufgrund der Inversionslage, immer wieder überschritten worden sind. Für den Gemeinderat steht fest, dass die erwiesenermassen gesundheitsschädigenden Feinstaub-Emissionen verringert werden müssen. Das Ziel einer Reduktion dieser Schadstoffe kann nur durch ein koordiniertes Vorgehen von Bund, Kanton und Gemeinde erreicht werden, wobei der Bund die führende Rolle einnimmt. Wir haben auch mit unserem Aufruf vom 1. Februar 2006 die betroffene Bevölkerung gebeten, auf den Gebrauch von Motorfahrzeugen zu verzichten oder diesen zu reduzieren. Vor allem sollen auch keine Cheminées und Holzöfen betrieben werden. Welche Massnahmen wir bereits eingeleitet haben, ist ebenfalls kommuniziert worden. Dem Kanton haben wir den Antrag auf eine unverzügliche Reduktion der Geschwindigkeit auf allen Autobahnen gestellt. Mit dieser Reduktion kann die Schadstoff-Emission, der Abrieb und der Feinstaub verringert werden. Eine überregionale Temporeduktion hat eine Abnahme von 1kg Feinstaub pro Tag zur Folge. Es stimmt aber, dass der Verkehr höchstens einen Drittel der Emissionen von PM10 verursacht. Zwei Drittel fallen auf die Heizungen, die Industrie und das Gewerbe. Die dreitägige Sperrung des Bollwerks hat kaum etwas zur Reduktion beigetragen. Die Sperrung von einzelnen Strassenabschnitten ist demnach nicht wirkungsvoll. Wir dürfen unser Augenmerk somit nicht nur auf den Autoverkehr richten. Der Gemeinderat unterstützt die Standes-Initiative des Kantons Bern, mit der auf Bundesebene die schadstoffarmen Fahrzeuge steuerlich bevorzugt werden sollen. Wir werden uns auf den nächsten Winter vorbereiten, damit eine solch hohe Luftbelastung möglichst nicht mehr vorkommt. Ein Mittel dazu ist, Sperrzonen in dicht besiedelten Gebieten für Autos und Lastwagen mit grossem Russausstoss zu erlassen. Solche Szenarios müssen aber gut vorbereitet und durchdacht werden. Wir wollen hier nicht übereilt handeln.

Die Belastung durch Feinstaub ist ein grossräumiges Ereignis und verlangt nach überregionalen Massnahmen. Ein koordiniertes Vorgehen zwischen Bund, Kanton und Gemeinde hat eine grössere Wirksamkeit. Regional begrenzte Massnahmen sind kaum wirksam und ein Alleingang der Stadt Bern macht keinen Sinn.

Alle können einen persönlichen Beitrag leisten, indem sie freiwillig auf das Benutzen von Fahrzeugen und Cheminées verzichten. Der Aufruf des Gemeinderats ist daher ernst gemeint und nicht eine reine Ablenkung vom Thema. Nur eine Umweltpolitik, die aus diversen Schritten besteht, führt zum Erfolg. Wir nehmen dieses Thema ernst und werden im Lauf dieses Jahres mit den Experten weitere Konzepte erarbeiten, um solche Situationen möglichst vermeiden zu können. Leider werden wir sie nicht ganz verhindern können, da wir keinen Einfluss aufs Wetter haben.

Beschlüsse

1. Der Rat lehnt Punkt 1 der Motion Anne Wegmüller mit 19 : 42 Stimmen bei 8 Enthaltungen ab.
2. Die Punkte 2 und 4 der Motion Anne Wegmüller werden mit 45 : 24 Stimmen überwiesen.
3. Die Punkte 2 und 4 der Motion Anne Wegmüller werden einstimmig abgeschrieben.
4. Die in ein Postulat umgewandelten Punkte 3 und 5 werden mit 48 : 22 Stimmen erheblich erklärt.

1 Budget- und Aufsichtskommission (BAK); Ersatzwahl

Beschluss

Peter Bernasconi (SVP) wird vom Rat stillschweigend als Ersatz für den zurücktretenden Erich Ryter (SVP) in die BAK gewählt.

2 Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS); Ersatzwahl

Beschluss

Erich J. Hess (JSVP) wird vom Rat stillschweigend als Ersatz für den zurücktretenden Peter Bernasconi (SVP) in die PVS gewählt.

3 Wahlen in Schulkommissionen (November 2005)

Geschäftsnummer 05.000015 / 05/235

Der Rat wählt die vorgeschlagenen Schulkommissionsmitglieder einstimmig:

Schulkommission Breifeld/Wankdorf

Bei den Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2005 bis 2009 blieb dieser Sitz noch vakant.

Als neues Mitglied der Schulkommission Breifeld/Wankdorf wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt.

Frau Martina Cavadini (FDP), 1977, Lehrkraft und Studentin, Segantinistrasse 14, 3006 Bern*

Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminderung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Schulkommission Breifeld/Wankdorf

Bei den Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2005 bis 2009 blieb dieser Sitz noch vakant.

Als neues Mitglied der Schulkommission Breifeld/Wankdorf wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt:

Frau Simone Hug (SVP), 1971, lic.Phil./Primarlehrerin, Greyerzstrasse 33, 3013 Bern

Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminderung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Schulkommission Breifeld/Wankdorf

Herr Matthias Richener hat die Wiederwahl für die Amtsdauer 2005 bis 2009 nicht angenommen, d.h. ist auf den 31. Juli 2005 zurückgetreten. Von diesem Rücktritt wird – verbunden mit dem Dank für die geleistete Arbeit – Kenntnis genommen.

Als neues Mitglied der Schulkommission Breitfeld/Wankdorf wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt:

Herr Jürg Reist (Eltern), 1961, Wiesenstrasse 29, 3014 Bern

Gemäss Artikel 9 der Verordnung über die Elternmitsprache an den Volksschulen der Stadt Bern vom 26. Oktober 1994 ist die Mitgliedschaft in der Schulkommission an das Amt des Elternsprechers gebunden. Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminderung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Schulkommission Kleefeld

Bei den Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2005 bis 2009 blieb dieser Sitz noch vakant.

Als neues Mitglied der Schulkommission Kleefeld wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt:

Herr Sacha Müller (Eltern), 1972, Versicherungsexperte, Mädergutstrasse 91, 3018 Bern

Gemäss Artikel 9 der Verordnung über die Elternmitsprache an den Volksschulen der Stadt Bern vom 26. Oktober 1994 ist die Mitgliedschaft in der Schulkommission an das Amt des Elternsprechers gebunden. Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminderung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Schulkommission Kleefeld

Bei den Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2005 bis 2009 blieb dieser Sitz noch vakant.

Als neues Mitglied der Schulkommission Kleefeld wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt:

Frau Daniela Röthlisberger (Eltern), 1962, Kaufmännische Angestellte, Freiburgstrasse 473b, 3018 Bern

Gemäss Artikel 9 der Verordnung über die Elternmitsprache an den Volksschulen der Stadt Bern vom 26. Oktober 1994 ist die Mitgliedschaft in der Schulkommission an das Amt der Elternsprecherin gebunden. Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminderung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Schulkommission Kleefeld

Bei den Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2005 bis 2009 blieb dieser Sitz noch vakant.

Als neues Mitglied der Schulkommission Kleefeld wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt:

Frau Gabriela Braun Schweizer (FDP), 1966, Kaufmännische Angestellte, Bottigenstrasse 120, 3018 Bern

Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminderung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Schulkommission Lorraine

Frau Franziska Espinoza, bisher Elternratsvertreterin in der Schulkommission Lorraine, hat den seit den Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2005 bis 2009 vakanten Sitz der GFL übernommen. Von diesem Wechsel wird Kenntnis genommen.

Als neues Mitglied der Schulkommission Lorraine wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt:

Frau Patrizia Stucky Noti (Eltern), 1961, Dr. med., Lorrainestrasse 16, 3013 Bern

Gemäss Artikel 9 der Verordnung über die Elternmitsprache an den Volksschulen der Stadt Bern vom 26. Oktober 1994 ist die Mitgliedschaft in der Schulkommission an das Amt der Elternsprecherin gebunden. Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminde-

rung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Schulkommission Manuel

Bei den Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2005 bis 2009 blieb dieser Sitz noch vakant.

Als neues Mitglied der Schulkommission Manuel wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt:

Frau Marianne Gafner (Eltern), 1964, Mülinenstrasse 31, 3006 Bern

Gemäss Artikel 9 der Verordnung über die Elternmitsprache an den Volksschulen der Stadt Bern vom 26. Oktober 1994 ist die Mitgliedschaft in der Schulkommission an das Amt der Elternsprecherin gebunden. Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminderung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Schulkommission Oberbottigen

Bei den Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2005 bis 2009 blieb dieser Sitz noch vakant.

Als neues Mitglied der Schulkommission Oberbottigen wird ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2009 gewählt:

Herr Roger Kipfer (Eltern), 1964, Programmierer/Sachbearbeiter, Bottigenstrasse 378, 3020 Riedbach

Gemäss Artikel 9 der Verordnung über die Elternmitsprache an den Volksschulen der Stadt Bern vom 26. Oktober 1994 ist die Mitgliedschaft in der Schulkommission an das Amt des Elternsprechers gebunden. Eine vorzeitige Beendigung der Amtsdauer wegen einer Verminderung der Anzahl Schulkommissionssitze im Rahmen der Totalrevision des Schulreglements bleibt vorbehalten.

Die mit * gekennzeichneten Personen wohnen nicht im Schulgebiet.

4 Dringliche Interpellation FDP, SVP, CVP, SD, EDU (Stephan Hügli, FDP); Konzept und Businessplan Entsorgungshof Nord – Zusammenhang mit den anderen Abfall-Grossprojekten

Geschäftsnummer 05.000389 / 05/252

Schon bald findet die Abstimmung zum Entsorgungshof Nord statt. Es soll ein Gebäude gekauft werden um darin einen Entsorgungshof und eine Sortieranlage zu verwirklichen. Gleichzeitig sollen Arbeiten durch die Stadt ausgeführt werden, die bisher von Privaten angeboten wurden. Für das Projekt Nord sollen gegen 20 Mio. Franken aufgewendet werden. Bevor das Gebäude gekauft wird, sollte man im Bilde sein, wie die Rentabilität dieses Projektes und aller damit zusammenhängenden Vorhaben aussieht.

Der Entsorgungshof Nord ist Teil eines Gesamtprojektes, welches aus dem Entsorgungshof WEST und der Kehrlichtverbrennungsanlage besteht. Um einem Baustein daraus zustimmen zu können wird die Information zu den anderen Projekten genauso benötigt.

Aus diesem Grunde stellen wir dem Gemeinderat die folgenden Fragen:

1. Wie hoch ist die Investitionssumme für die drei abfallpolitischen Grossprojekte, einzeln und gesamt?
2. Wie hoch ist die Einsparung auf dem heutigen Betrieb durch die Realisierung dieser drei Vorhaben?
3. Mit welchem Return on Investment (ROI) rechnet der Gemeinderat aufgrund der geplanten Investition?

4. Wie beurteilt der Gemeinderat die Rentabilität der drei Projekte in Zahlen und in Prozenten?
5. Wie sieht die Amortisationsrechnung aus?
6. Unseres Wissens besteht kein Businessplan weder für eines noch für alle drei Projekte.
7. Falls Frage 6 mit Ja oder Nein beantwortet wird:
 - Wie gestaltet sich die Planerfolgsrechnung über die nächsten 20 Jahre?
 - Wie sieht die Liquiditätsplanung aus?
 - Wie sieht die Investitionsplanung aus?
 - Wie sieht die Kapitalbedarfsplanung aus?
 - Wie gestaltet sich die Plan-Bilanz über die nächsten 15 Jahre?
8. Welches sind die Standorte der anderen beiden Anlagen und wie weit sind diese Standorte gesichert?
9. Wie lange wird die Sackgebühr auf dem heutigen Stand bleiben?

Begründung der Dringlichkeit

Schon bald wird über den Entsorgungshof Nord abgestimmt. Für diese Abstimmung müssen die gesamten Angaben für diese Planung und die damit zusammenhängenden Projekte bekannt sein, da sie in einem Gesamtzusammenhang stehen.

Bern, 1. Dezember 2005

Direktorin TVS *Regula Rytz* beantwortet die Dringliche Interpellation im Namen des Gemeinderats wie folgt: Der Gemeinderat legt wert auf die folgenden fünf Feststellungen.

1. Die geplanten Entsorgungshöfe Nord und West und die Kehrrechtverwertungsanlage KVA sind nicht Teil eines Gesamtprojektes. Die Grundlage beider Entsorgungshöfe bildet das am 25. September 2005 gutgeheissene Abfallreglement. Mit der Bereitstellung von Entsorgungshöfen nimmt die Abfallentsorgung der Stadt, nach kantonaler Gesetzgebung, einen Aufgabenbereich wahr, der im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden liegt. Die KVA hingegen, wird vom ausgelagerten Betrieb ewb betrieben. Sie dient nicht nur der Stadt Bern, sondern auch den Agglomerationsgemeinden und den privaten Entsorgern. Die Abfallverbrennung ist im kantonalen Sachplan Abfall geregelt. Der Kanton legt fest, wo und wie gross eine KVA gebaut werden soll und welche Gemeinden ihren Kehrrecht in welche KVA anliefern müssen.
2. Die zwei geplanten neuen, grossen Entsorgungshöfe, dienen als Ersatz für vier bestehenden Entsorgungshöfe (Fellerstrasse, Forsthaus, Egelsee und Jubiläumsplatz). Für die beiden Ersatzbauten sprechen nebst ökonomische Gründe, die Steigerung der Effizienz durch räumliche Konzentration und insbesondere auch ökologische Gründe, wie die Lärmreduktion durch die Unterbringung in Hallen, den Transport der gesammelten Stoffe per Bahn und sicherheitstechnische Überlegungen. Die neuen Höfe sollen eine attraktivere, benutzerfreundlichere und ökologischere Annahme und Entsorgung von Abfällen ermöglichen. Zudem werden sie bedeutend bessere Arbeitsbedingungen fürs Personal bieten können.
3. Die Beiden neuen Entsorgungshöfe sollen gemäss dem Abfallkonzept, im Norden eine Sortieranlage und im Westen eine Grüngutvergärung und Holzverwertung integrieren. Die Voraussetzung für den Bau dieser Zusatzanlagen ist der noch zu erbringende Nachweis des wirtschaftlichen Betriebes. Die Zusatzanlagen werden den Bürgern und Bürgerinnen nur dann zur Abstimmung vorgelegt werden, wenn zum gegebenen Zeitpunkt eine entsprechende Rentabilitätsrechnung vorgelegt werden kann. Aufgrund der heutigen Einschätzungen geht die Stadt davon aus, dass sowohl mit der Sortierung und mit dem Verkauf der gesammelten Wertstoffe als auch mit der Produktion von erneuerbaren Energien aus Grüngut und Altholz, Mehrwerte erwirtschaftet werden können. Diese Erträge würden mithelfen, die Entsorgungsrechnung zu entlasten. Hinzu kommt ein nicht bezifferbarer ökologischer Nutzen für die Stadt und die Region.

4. Anlässlich der Abstimmung vom 12. Februar 2006, stehen lediglich der Projektierungskredit und der Landerwerb zur Diskussion. Der Landerwerb muss getätigt werden, bevor wir in einer Gesamtvorlage sämtliche Abklärungen vorlegen können, da die geeignete Liegenschaft aus einem Nachlass, kurzfristig jetzt zur verfügbar ist. Wird dieses Terrain nicht jetzt erworben, so wird es in absehbarer Zeit anderweitig verkauft. Gemäss heutiger Abschätzungen, stehen keine zonenkonforme Alternativen zur Verfügung. Die veralteten, unwirtschaftlichen Höfe müssten bis auf eine unbestimmte Zeit weiter betrieben, oder wegen Überlastung geschlossen werden.
5. Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit und dem Businessplan ist sowohl für die Entsorgungshöfe inkl. Zusatzanlagen als auch für die Kehrichtsverwertungsanlage noch zu früh gestellt worden. Im Falle des Entsorgungshofes Nord, werden das Vor- und Bauprojekt erst nach der Genehmigung der Abstimmungsvorlage zum Projektierungskredit und zum Landerwerb, erstellt werden können. Diese Etappierung ist in der Abstimmungsbotschaft für den 12. Februar 2006 transparent ausgewiesen und entspricht den normalen Gepflogenheiten. Erst mit dem Bauprojekt werden die Kosten der Höfe und der Zusatzanlagen genauer angegeben, die Wirtschaftlichkeit ermittelt und der Businessplan vorgelegt werden können. Die entsprechenden Angaben werden rechtzeitig vor der zweiten Abstimmungsvorlage zum konkreten Projekt vorliegen. Die neue KVA hingegen, wird nicht über die Abfallgebühren gerechnet, sondern über die Rechnung von ewb. Die späteren Verbrennungsgebühren werden von den anliefernden Gemeinden und von Privaten finanziert. Verschieden Rahmenbedingungen, welche konkrete Auswirkungen auf das Investitionsvolumen des Projekts neue KVA haben, sind noch abzuklären. Zu verschiedenen Anlageteilen der neuen KVA sind zudem Submissionen vorgesehen. Die Ergebnisse dieser Submissionen, die von der jeweiligen Marktsituation abhängig sein werden, werden das gesamte Investitionsvolumen beeinflussen. Sobald gesicherte Zahlen zum Projekt neue KVA vorliegen, werden diese von ewb kommuniziert werden.

Diese fünf Vorbemerkungen machen deutlich, dass es für quantitative Angaben zur Wirtschaftlichkeit zu den bereits geplanten Entsorgungshöfen, wie sie die Interpellation verlangt, noch zu früh ist. Zu den in der Dringlichen Interpellation gestellten Fragen:

1. Für den Entsorgungshof Nord wird aufgrund der heutigen Kenntnisse, mit Gesamtinvestitionen von rund 17 Mio. Franken inkl. Landkauf und Projektierung gerechnet. Für den Entsorgungshof West wird mit rund 29 Mio. Franken inkl. Landerwerb und Projektierung gerechnet. Es handelt sich hier um eine Schätzung, auf der die momentane Planung basiert. Bei diesen Kosten sind die Sortieranlagen im Norden und die Grüngutvergärung und die Holzverwertung im Westen bereits enthalten. Über Zusammenarbeitsmodelle und Finanzierungsmodelle mit Dritten wird erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden. Ein Public-Private-Partnership-Modell können wir uns beispielsweise bei einer Vergärungsanlage vorstellen. Das sind aber alles Fragen, die später diskutiert und entschieden werden.

2. Bei den Entsorgungshof-Projekten ist zwischen den Kosteneinsparungen für die Entsorgungshöfe und den Zusatzanlagen zu unterscheiden. Die geplanten zwei Entsorgungshöfe ohne Zusatzanlagen, werden wirtschaftlicher betrieben werden können, als die bisherigen, wenn wir mit Einsparungen bei Transporten, der Reduktion von Umweltkosten und bei unwirtschaftlichen Sanierungen rechnen. Nach heutigem Wissensstand werden die in der Stadt anfallenden Mengen, einen wirtschaftlicheren Betrieb auch von Zusatzanlagen erlauben. Die Rentabilität müssen wir nur für diese Zusatzanlagen zwingend vorlegen. Die Entsorgungshöfe selber werden nie kostendeckend betrieben werden können. Im anderen Fall wären die Gebühren so hoch, dass alles Sperrgut auf den Strassen und im Wald deponiert werden würde.

3-7: Für keines der drei Projekte liegt zurzeit ein konkretes Bauprojekt vor, welches die Grundlage für eine solche Berechnung bilden könnte. Deswegen können wir diese erst machen, wenn dem Projektierungskredit zugestimmt worden ist.

8. Der Entsorgungshof Nord ist an der Wankdorffeldstrasse geplant. Unter Vorbehalt der Genehmigungen der zuständigen Gremien, ist ein Kaufvertrag unterzeichnet worden. Der Entsorgungshof West ist im Buch geplant. Die Verhandlungen mit den Grundeigentümern sind im Gange. Das Land liegt in der Industrie- und Gewerbezone. Zonenkonforme Alternativen sind heute im Westen keine bekannt. Die KVA ist im Forsthaus West geplant. Für dieses Areal haben die Vorverhandlungen mit der Burgergemeinde erst begonnen.

9. Im Zusammenhang mit der Volksabstimmung über das Abfallreglement ist hinlänglich kommuniziert worden, dass die Gebühren um durchschnittlich 20-25% erhöht werden müssen. Dies geschieht unabhängig von den vorgesehenen Investitionen. Die Abfallentsorgung hat seit Jahren eine defizitäre Betriebsrechnung und ist von Gesetzeswegen verpflichtet eine ausgeglichene Rechnung zu erzielen. Zurzeit beträgt das Defizit jährlich 5-6 Mio. Franken. Mit dem neuen Abfallreglement sollen mittelfristig, durch die erzielten Einsparungen und Mehrerträge, die Gebühren stabilisiert werden. Zusätzlich sollen dadurch Rückstellungen für Erneuerungen und Ersatzbeschaffungen gebildet werden können.

- Auf Antrag der Interpellantinnen beschliesst der Rat Diskussion. -

Fraktionserklärungen

Interpellant *Stephan Hügli-Schaad* (FDP) für die Fraktion FDP: Ich danke dem Gemeinderat für die ausführlichen Vorbemerkungen zu dieser Interpellation und für die kurzen Antworten auf die vielen gestellten Fragen.

Dass es sich nicht um ein Gesamtprojekt handelt, wusste ich nicht, da ich gedacht habe, dass die KVA im Zusammenhang mit dem Abfall in der Stadt Bern steht. Das ist offenbar nicht der Fall. Würde es aber nicht mehr Sinn machen, einen Entsorgungshof bei einer KVA zu bauen? Der Gemeinderat spricht im Punkt 3 seiner Vorbemerkungen von Zusatzanlagen, die nicht nur zum Projekt gehören, sondern auch Gegenstand der Abstimmung sind. Der Businessplan wird, wie erwähnt zu früh verlangt. Das ist genau der Kritikpunkt an diesem ganzen Projekt. Zuerst wird Geld ausgegeben und erst dann wird überlegt, ob diese Investition von Nutzen ist. Niemand in der Privatwirtschaft könnte auf diese Art und Weise arbeiten. Jetzt verstehe ich auch, wieso wir ein Defizit in der Abfallrechnung der Stadt Bern schreiben. Deswegen ist ein Businessplan oder die Erstellung eines Budgets unumgänglich.

Zu Punkt 1 in der Antwort des Gemeinderats: Hier fehlen mir die Angaben über die Kosten, die eine neue KVA mit sich bringt. Mit 29 Mio. Franken ist der Bau des Entsorgungshofes West ein sehr grosses Projekt. Ich kann nur erneut empfehlen, einen Businessplan zu erstellen.

Zu Punkt 2: Dass gesagt wird, mit dem vorliegenden Modell lasse sich wirtschaftlicher arbeiten, ist schön zu hören. Die Fragen 3-7 aber, welche dies beweisen sollten, wird lediglich gesagt, die Fragen seien zu früh gestellt worden. Ich bin mit der Antwort des Gemeinderats nur **teilweise zufrieden**.

Martin Trachsel (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Für uns ist klar, dass der Entsorgungshof eine Folge des Abfallreglements ist, welches wir eingeführt haben. Wir brauchen mehr Platz in unseren Entsorgungshöfen. Es handelt sich hier um die Erweiterung der Kapazitäten. Alles Weitere wird noch abgeklärt und in einer neuen Abstimmung entschieden werden.

Natalie Imboden (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich bin erstaunt darüber, dass angenommen wird, die Abfallentsorgung würde sich für die Stadt Bern rentieren. Wenn man sich überlegt, wieviel Müll wir alle produzieren, scheint es klar zu sein, dass dieser nicht rentieren kann. Mit dem Wachsen der Müllberge, nehmen die Reserven aus der Abfallrechnung ab. Ich habe das

Gefühl, die Bürgerlichen in dieser Stadt hätten kein Interesse daran, die Abfallentsorgung zu regeln. Es ist immer wieder die Rede von Investitionen. Welches sind die Investitionen, wenn eine Kampagne auf städtischer Ebene lanciert wird. Rechnet man alles zusammen kommt man bei einer solchen Kampagne auf fünfstelligen Zahlen. Fakt ist, dass die Stadt einen Entsorgungshof braucht. Das vorgesehene Areal ist geeignet, da auch keine Alternativen vorgeschlagen worden sind. Das Schlachthof-Areal ist hier im Rat einstimmig genehmigt worden. In der Abstimmungsbotschaft wird betont, dass geprüft wird, wie die Sortieranlagen wirtschaftlich betrieben werden können. Wir müssen zuerst die Projektierungskredite genehmigen, damit wir Sachen in Auftrag geben und weitere Schritte abklären können.

Wir erwarten vom Gemeinderat, diese Wirtschaftlichkeitsrechnungen vorzulegen und haben vollstes Vertrauen in ihn, dass er dies tun wird. Die GB/JA!-Fraktion unterstützt diese Abstimmung und ist der Meinung, dass der Gemeinderat in Bezug auf die zweite Abstimmung die notwendigen Abklärungen machen wird. Hier geht es primär um den Landerwerb und um nichts anderes.

Die Sitzung wird um 19.05 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Vize-Präsident: *Peter Bernasconi*

Der Protokollführer: *Glenn Müller*

Präsenzliste der Sitzung 20.35 bis 22.35 Uhr

Vorsitzender

1. Vizepräsident Peter Bernasconi

Anwesend

Hans Peter Aeberhard
 Michael Aebersold
 Stefanie Arnold
 Gabriela Bader Rohner
 Rania Bahnan Büechi
 Thomas Balmer
 Giovanna Battagliero
 Christof Berger
 Dieter Beyeler
 Margrith Beyeler-Graf
 Peter Bühler
 Sibylle Burger-Bono
 Anna Coninx
 Conradin Conzetti
 Dolores Dana
 Myriam Duc
 Karin Feuz-Ramseyer
 Andreas Flückiger
 Urs Frieden
 Rudolf Friedli
 Verena Furrer-Lehmann
 Jacqueline Gafner Wasem
 Karin Gasser

Simon Glauser
 Thomas Göttin
 Beat Gubser
 Ueli Haudenschild
 Erich J. Hess
 Beni Hirt
 Stephan Hügli-Schaad
 Natalie Imboden
 Mario Imhof
 Ueli Jaisli
 Daniele Jenni
 Stefan Jordi
 Sarah Kämpf
 Daniel Kast
 Rudolf Keller
 Andreas Krummen
 Claudia Kuster
 Annette Lehmann
 Daniel Lerch
 Liselotte Lüscher
 Ursula Marti
 Corinne Mathieu
 Patrizia Mordini

Erik Mozsa
 Philippe Müller
 Nadia Omar
 Lydia Riesen-Welz
 Simon Röthlisberger
 Heinz Rub
 Hasim Sancar
 Franziska Schnyder
 Beat Schori
 Rolf Schuler
 Miriam Schwarz
 Ernst Stauffer
 Barbara Streit-Stettler
 Ueli Stückelberger
 Béatrice Stucki
 Martin Trachsel
 Gisela Vollmer
 Christian Wasserfallen
 Catherine Weber
 Anne Wegmüller
 Thomas Weil
 Beat Zobrist
 Andreas Zysset

Entschuldigt

Raymond Anliker
 Carolina Aragón
 Markus Blatter
 Marcus Häberli

Peter Künzler
 Anna Magdalena Linder
 Christoph Müller

Reto Nause
 Erich Ryter
 Sandra Wyss

Vertretung Gemeinderat

Edith Olibet BSS

Regula Rytz TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD

Barbara Hayoz SUE

Kurt Wasserfallen FPI

Ratssekretariat

Jürg Stampfli

Stadtkanzlei

Jürg Wichtermann

4 Fortsetzung: Dringliche Interpellation FDP, SVP, CVP, SD, EDU (Stephan Hügli, FDP): Konzept und Businessplan Entsorgungshof Nord – Zusammenhang mit den anderen Abfall-Grossprojekten

Fortsetzung: Fraktionserklärungen

Erich J. Hess (JSVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: In der ganzen Debatte um den Entsorgungshof vergisst der Gemeinderat, dass dieser eigentlich dem Abfallentsorgungskonzept 2003 widerspricht. Dort steht klar, dass eine Verringerung der Umweltbelastung durch optimale Transportwege und -mittel erreicht werden soll. Weiter wird erwähnt, dass ein optimaler Personeneinsatz und ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis im Infrastrukturbereich nötig seien. Beides wird ebenso wenig erreicht, wie die geplante Senkung der Betriebskosten. Diese soll dank Reduktion der angelieferten Abfälle in Kehrichtverbrennungsanlagen erreicht werden. Es ist eine Tatsache, dass die Entsorgungshöfe für die Stadt Bern nicht rentieren werden. Mit der Schaffung der unterirdischen Quartierentsorgungsstellen, wurde ein Schritt in die richtige Richtung gemacht. Die wichtigsten Sorten von wieder verwertbaren Abfällen können in Container eingeworfen werden. Dort ist die Stadt unabhängig und frei, wem sie diesen Abfall verkaufen will, der Markt spielt. Mit den Entsorgungshöfen Nord und West will die Stadt Bern das Abfallmonopol für sich pachten. Bezahlen sollen es die Steuerzahlenden.

Der Gemeinderat sagt, das Entsorgungskonzept sei kundenfreundlich, ökonomisch und ökologisch. Ich bestreite das. Es ist verwerflich, wenn der Gemeinderat dies den Stimmberechtigten verspricht. Die Kundenfreundlichkeit wird durch die Zentralisierung sinken und es werden Mehrkosten entstehen. Der Entsorgungshof Nord soll mitten in einem Wohngebiet gebaut werden, welches schon heute stark durch den Verkehr beansprucht wird. Die zusätzlichen Fahrzeugbewegungen sollen durch schmale Quartierstrassen erfolgen. Das Projekt ist also auch unökologisch.

Stefan Jordi (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Was die Interpellation verlangt und wie sich die Interpellanten im Abstimmungskampf verhalten, ist ein Widerspruch in sich. Einerseits verlangt man eine Wirtschaftlichkeitsstudie bevor dafür Geld vorhanden ist. Andererseits bekämpft man diesen Kredit. Für die Erstellung einer solchen Studie braucht es entsprechende finanzielle Mittel. Zudem muss klar sein, worauf sie basieren soll. Das ist erst möglich, wenn ein konkretes Projekt vorliegt.

Die Abfallentsorgung kann nicht mit einem beliebigen Produkt verglichen werden. Die Stadt Bern wird darauf nie einen Gewinn erwirtschaften können. Die Kosten sind zu hoch, die Erträge zu niedrig. Es geht deshalb in Zukunft darum, die Kostenseite bei gleich bleibendem oder besserem Dienstleistungsangebot zu verringern. Ebenso sollen auf der Ertragsseite, wenn möglich, Verbesserungen erreicht werden. Die Interpellanten unterstellen, dass man eine Sortieranlage bauen wolle. Im Gemeinderatsantrag steht von einer solchen Anlage nichts. Man will einzig die anfallenden Wertstoffe besser trennen und dies auch überprüfen können. Um herauszufinden, wie die Wirtschaftlichkeit und die Wertstofftrennung optimiert werden können, braucht es einen Projektierungskredit. Danach können die Abklärungen getroffen werden. Ob diese Evaluation zum Schluss kommt, dass die Trennung durch eine Sortieranlage geschehen soll, wird sich zeigen. Die SP/JUSO-Fraktion versteht nicht, dass die bürgerliche Seite allein schon die Überprüfung bekämpft. Die Wirtschaftlichkeit hat sonst für sie ein hohes Gewicht. Es scheint, als ginge es ihnen nicht um eine bessere Wirtschaftlichkeit der Abfallentsorgung in Bern, sondern um die Beibehaltung des Status Quo. Bei den immer grösser werdenden

Defiziten zahlen letztlich die Steuerzahlenden die Zeche, die Profiteure sind die Abfallzwischenhändler.

Die Interpellanten behaupten, die Stadt wolle Aufgaben ausführen, die bis anhin von Privaten erledigt wurden. Auch das ist eine Unwahrheit. Das Ziel einer besseren Trennung der Wertstoffe ist es, wieder gleichlange Spiesse herzustellen. Die wertvollen Stoffe sollen, wie im öffentlichen Beschaffungswesen üblich, dem besten Abnehmenden verkauft werden. Es wird also ein Markt wieder hergestellt, der bis jetzt nur teilweise spielte. Die Stadt wird weiterhin eng mit Privaten zusammenarbeiten. Was den Verkehr angeht, ist es interessant zu hören, dass nun plötzlich sogar Rechtsbürgerliche diese Problematik erkennen, zumindest, wenn es um die Verhinderung des Entsorgungshofs Nord geht. Bei anderer Gelegenheit werden verkehrsberuhigende Massnahmen von dieser Seite stets bekämpft. Sollte der Entsorgungshof Nord gebaut werden, wird die Stadt dort selbstverständlich in Absprache mit den Anwohnenden verkehrsberuhigende Massnahmen realisieren.

Es ist die Absicht der Gegnerschaft, dass die Stadt nur die kostenintensiven Tätigkeiten behalten soll. Die ertragsreicheren Bereiche sollen privatisiert werden. Das Volk hat sich aber entschieden, dass die Abfallentsorgung in öffentlicher Hand bleiben soll. Das garantiert bürgernahe Dienstleistungen. Der Entsorgungshof Nord ist ein Mosaikstein im ganzen Abfallkonzept, welches der Stadtrat und das Volk durch die Annahme des Reglements gutgeheissen haben. Dieser Volksentscheid sollte auch von rechtsbürgerlicher Seite akzeptiert werden.

Einzelvoten

Michael Aebersold (SP): Plötzlich ist die Schadstoffbelastung der Luft für die Bürgerlichen ein Thema. Es handelt sich aber um ein Lippenbekenntnis und es wird ein Doppelspiel gespielt. Das wird klar, wenn man sich ihre Politik auf Bundesebene oder im Kanton ansieht.

Es ist interessant, dass man für den Entsorgungshof seitens der Gegnerschaft einen Business-Plan verlangt. Bei einem weit kostenintensiveren Projekt (KWOpus) war ein solcher Business-Plan kein Thema. Ohne detaillierte Angaben zu haben, wurde dieses Projekt von den Bürgerlichen unterstützt. Man misst mit zwei verschiedenen Ellen.

Die Abstimmungskampagne der Gegnerschaft ist eine Angstmacherei mit falschen Angaben. In Inseraten wird der Verlust von 400 Arbeitsplätzen beklagt. Bei Podiumsdiskussionen wird dann aber gesagt, dass diese Zahl wohl um den Faktor 10 nach unten korrigiert werden müsse. Diese irreführende Politik ist unglaubwürdig.

Stephan Hügli-Schaad (FDP): Es klar, dass man eine Abfallentsorgung in Bern nicht gewinnbringend betreiben kann. In meinem Vorstoss frage ich einzig nach der Wirtschaftlichkeit. Wir möchten einfach wissen, welche Zahlen diesem Projekt zu Grunde gelegt wurden, bevor es in den Gemeinderat, in den Stadtrat und nun vor das Volk gekommen ist. Die Forderung, nun 600 000 Franken für einen Businessplan zu sprechen, finde ich absurd. Jeder Unternehmensleiter muss so einen Plan selber schreiben können, niemand kennt ein Unternehmen schliesslich besser als der Chef. Und selbst wenn man so etwas extern machen lässt, kostet das keine 10 000 Franken. Wenn ich die Debatte verfolge, stelle ich fest, dass die Linke diesem Geschäft einfach blindlings zustimmen will, ohne über entsprechende Zahlen zu verfügen. Wir sagen übrigens auch, dass es einen Entsorgungshof braucht. Die Frage ist aber, ob der Standort richtig ist und ob er rentieren kann.

Regula Rytz sagt, die Kehrichtgebühren würden nicht ansteigen. Sie irrt sich. Die Gebühren werden sich innert zehn Jahren verdoppeln oder verdreifachen, da man mit zu grosser Kelle anrichten will. Man wird deshalb entgegen den jetzigen Aussagen Abfall zukaufen müssen, um die Anlage kostendeckend betreiben zu können.

Es stimmt nicht, dass wir im Abstimmungskampf Unwahrheiten verbreiten. Ich gebe zu, dass man die Zahl der 400 Arbeitsplätze kritisieren kann. Wir haben allerdings gesagt, 400 Arbeitsplätze seien betroffen, nicht 400 Arbeitsplätze würden verloren gehen. Stefan Jordi hat gesagt, wir würden Volksentscheide nicht akzeptieren. Das ist falsch. Wir nehmen mit diesem Referendum einzig ein demokratisches Recht wahr. Michael Aebersold möchte ich sagen, dass es betreffend Luft- und Lärmbelastungen vom Volk beschlossene Gesetze und Vorschriften gibt, die selbstverständlich einzuhalten sind. Was wir aber bekämpfen, sind Extremlösungen von linker Seite.

Direktorin TVS *Regula Rytz*: Es stehen einige Missverständnisse im Raum, die der Klärung bedürfen. Es wurden in der Diskussion verschiedene Dinge miteinander vermischt. Stephan Hügli-Schaad hat uns vorgeworfen, wir hätten keine Ahnung wohin wir steuern würden. Das ist falsch. Hier im Stadtrat wird alljährlich ein Budget genehmigt, auch für die Abfallentsorgung. Wir verfügen zudem über eine Mittelfristige Investitionsplanung, die dem Stadtrat ebenfalls bekannt ist. Dies alles konnte hier diskutiert werden. In dieser Interpellation verlangt man nun für drei Projekte, die zum Teil noch in der Planungsphase stecken oder nichts miteinander zu tun haben, Businesspläne. Das kann rein sachlich gar nicht gemacht werden. Die Kehrichtverbrennungsanlage zum Beispiel, wird durch den ausgelagerten Betrieb ewb vorbereitet. Dieses Projekt wird hier im Rat auch noch diskutiert werden und man wird kritische Fragen stellen können. Mit dem Entsorgungshof darf man dieses Projekt aber nicht vermischen. Es werden in der Interpellation Dinge verlangt, die wir nicht erfüllen können.

Im Abstimmungskampf wird immer über die Rentabilität der Sortieranlage gesprochen. Dass die Entsorgungshöfe nicht rentabel sind, ist allen klar, sie werden über die Grundgebühren der Abfallentsorgung subventioniert. Wenn man kostendeckende Preise verlangen würde, führte das zu wilden Deponien. Genau das wollen wir aber verhindern.

Es geht um eine Dienstleistung an die Bevölkerung. Wir bekommen täglich Anfragen betreffend Abfälle, die nicht in die KVA gebracht werden können. Die vier städtischen Entsorgungshöfe sind sehr beliebt und gut frequentiert. Ihr Erfolg ist letztlich auch ihr Problem, denn Jahr für Jahr steigt die Menge der zu entsorgenden Wertstoffe. Die bestehenden Höfe sind heute an der Kapazitätsgrenze angelangt. Dieses Problem müssen wir nun lösen. Wir wollen schliesslich alle nicht, dass die Leute ihre alten Möbel oder Chemikalien an der nächstbesten Strassenecke entsorgen. Der Stadtrat hat deshalb den Gemeinderat schon vor vielen Jahren aufgefordert, in diesem Bereich Gegensteuer zu geben. Ich erwähne diesbezüglich ein Postulat der FDP/SVP/CVP unter dem Titel „Gesunde Stadtfinanzen“. Dort wurde ein neues Entsorgungskonzept mit zwei gut erreichbaren dezentralisierten Entsorgungshöfen gefordert. Dieses Postulat wurde mit 34:33 Stimmen überwiesen und soll nun mit dem neuen Abstimmungskonzept und mit der Abstimmung vom 12. Februar 2006 umgesetzt werden. Wir möchten auch ein anderes Anliegen der bürgerlichen Parteien umsetzen, nämlich die Aufhebung des Entsorgungshofes Egelsee, welcher von ihnen aufgrund des Standorts in einem Naherholungsgebiet stets als „planerische Fehlleistung“ bezeichnet wurde. Dieser Entsorgungshof kann aber nicht verschoben werden, bevor wir einen Ersatzstandort haben. Es stehen uns dafür nicht viele Terrains zur Verfügung, das ist allen klar.

Wir sind uns bewusst, dass ein Entsorgungshof zu Immissionen führt. Wir haben deshalb verschiedene flankierende Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung geplant. Im Gegensatz zu den heute bestehenden Höfen soll die Anlieferung und Lagerung der Wertstoffe in lärmgedämmten Hallen stattfinden. Der Wegtransport soll zu einem grossen Teil per Bahn erfolgen. Stephan Hügli-Schaad hat immer wieder behauptet, die Zusicherung der SBB für die Bedienung des Haltepunktes Wylerfeld würde nie erfolgen. Am 19. Januar 2006 ist die schriftliche Bestätigung der SBB bei uns eingegangen.

Es ist nicht einfach Infrastrukturanlagen wie einen Entsorgungshof zu verschieben, da die betroffene Bevölkerung immer Widerstand leistet. Interessanterweise gibt es aber auch dort Widerstand, wo man einen Entsorgungshof schliessen will. Das ist die Paradoxie an diesem Konzept. Wir haben deshalb im Abfallentsorgungskonzept eine ganze Reihe von flankierenden Massnahmen beschlossen, welche die bürgernahe Entsorgung in den Quartieren verbessert und den Gang in den Entsorgungshof auf ein Minimum beschränkt. Wir haben in der letzten Zeit einige solche Anlagen in Betrieb genommen. Die Reaktion der Bevölkerung auf diese Quartierentsorgungsstellen war ausgezeichnet.

Die Stadt übernimmt mit dem geplanten Entsorgungshof Nord keine neuen Aufgaben. Wir werden auch nicht in das Recycling-Geschäft einsteigen, wie immer wieder behauptet wird. Dies ist und bleibt eine Aufgabe privater Firmen. Die Zusammenarbeit mit diesen ist übrigens ausgezeichnet. Kürzlich habe ich von einem privaten Unternehmen ein Mail erhalten, in welchem diese Zusammenarbeit ausdrücklich gelobt wird. Private unterstützen uns auch bei kommunalen Aufgaben. Coop hat sich beispielsweise an der Quartierentsorgungsstelle Bethlehem beteiligt.

Es ist ein berechtigtes Anliegen von Stephan Hügli-Schaad, dass er für neu zu realisierende Anlagen, wie eine Sortieranlage, genauere Zahlen will. Diese würde nämlich dann nicht über die Grundgebühren quersubventioniert, sondern sie müsste kostendeckend sein. Wir werden diese Berechnungen zu gegebener Zeit machen. Im heutigen Zeitpunkt ist das nicht möglich, es ist nicht stufengerecht. Bevor die detaillierte Planung angegangen werden kann, muss ein durch den Stadtrat abgesegneter Projektierungskredit eingeholt werden. Erst dann können wir die Wirtschaftlichkeitsrechnung vorlegen. Dieser Ablauf steht übrigens auch ganz klar in der Abstimmungsbotschaft und entspricht dem Vorgehen für jedes andere Projekt in der Stadt Bern. Wir verhalten uns genau so, wie es das städtische Recht verlangt.

Es ist nicht logisch, wenn man immer von uns verlangt, wir sollten endlich etwas für eine saubere Stadt Bern tun und uns dann auf der anderen Seite nicht unterstützt.

Erich J. Hess (JSVP): Regula Rytz widerspricht sich. Sie sagt heute etwas anderes als gestern und morgen. Sie hat gesagt, die Stadt Bern übernehme keine neuen Aufgaben. Im Abstimmungsbüchlein steht aber, dass die Wertstoffe sortiert an die privaten Firmen weitergegeben werden sollen. Das stellt ganz klar eine neue Aufgabe dar.

Stephan Hügli-Schaad (FDP): Wir haben immer gesagt, dass zwei Entsorgungshöfe ausreichen. Wir haben im Abfallkonzept auch ja dazu gesagt. Wären wir betreffend Standort gefragt worden, hätten wir uns gegen den jetzt geplanten ausgesprochen und bei der Suche nach einem geeigneten geholfen.

Was die schriftliche Zusage der SBB für die Bedienung des Haltepunktes Wylerfeld angeht, haben wir an einer öffentlichen Veranstaltung seinerzeit danach gefragt. Man hat uns gesagt, das würden die SBB nie schriftlich bestätigen, man hätte aber mündliche und unverbindliche Zusagen. Vor zehn Tagen ist die schriftliche Bestätigung dann trotzdem noch eingetroffen. Ich möchte mich für die mir zugestellte Kopie des Schreibens bedanken.

Noch zur Zusammenarbeit mit den privaten Firmen: Die betroffene Abfallwirtschaft hat bereits vor ca. vier Jahren das Gespräch mit der Stadt gesucht und gefragt, ob sie sich an der Umsetzung des Abfallkonzeptes beteiligen könne. Man hat ihnen damals gesagt, man sei nicht auf sie angewiesen. Als man sich dann Anfang Dezember 2005 für ein klärendes Gespräch an Regula Rytz gewandt hat, wurde den Vertretern der Abfallwirtschaft mitgeteilt, dass es nicht vor dem 13. Februar 2006 möglich sei. So sieht also die Zusammenarbeit zwischen Stadt und privaten Firmen in diesem Bereich aus.

Eine Wirtschaftlichkeitsprüfung muss immer vorliegen bevor man mit einem Kredit vors Volk geht. Land zu kaufen bevor man weiss, ob so eine Anlage rentieren kann, ist nicht sinnvoll.

Die Interpellanten sind mit der Antwort des Gemeinderats **teilweise** zufrieden.

**5 Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen, JF/Karin Feuz-Ramseyer, FDP):
Gefährlich, stauanfällig, unübersichtlich und unpraktisch – der Thunplatz bedarf
dringend einer verkehrstechnischen Radikalkur!**

Geschäftsnummer 05.000072 / 05/164

Auch das noch: In der eben den Stadtratsmitgliedern verschickten Unfallstatistik erscheint der Thunplatz an erster Stelle. In der Stadt Bern gibt man also einen sechsstelligen Frankenbetrag aus für einen Platz, der gefährlicher nicht sein könnte. Die anderen Probleme, welche der Platz beinhaltet, wurden ja zu früherer Zeit durch die zwei Vorstossenden bereits ausgelotet. Unter anderem sind die Stauanfälligkeit, die Unübersichtlichkeit, die wenig gelungene Kreisgestaltung auf dem ovalen Platz und die für den öV / MIV kaum zweckmässige Verkehrsführung zu bemängeln. Auch der Schleichverkehr durch die Seminarstrasse ist sicher negativ für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Feststellung, dass man an diesem Verkehrsknotenpunkt viel Geld investiert hat für eine schlechtere Lösung als früher, liegt auf der Hand. Das ganze ist ein weiterer Mosaikstein in der Platzgestaltungsmanie gewisser Gemeinderäte und rein als Zwängerei zu betrachten. Wir wollen dieser Entwicklung im Osten von Bern nicht weiter zuschauen und fordern endlich eine griffige und vor allem zweckmässige Lösung, die sowohl verkehrstechnisch als auch sicherheitstechnisch zu überzeugen weiss. Es kann nicht angehen, für Verkehrsversuche hunderttausende von Franken auszugeben, um dann einen Gegenwert in Form von Stau, Unfällen und stockendem öV zu erhalten. In diesem Sinn muss man den Versuch sofort und endgültig abbrechen und zur früheren Lösung übergehen, die jedoch punkto Sicherheit überarbeitet werden muss. Es ist natürlich darauf zu verzichten, die heutige Anordnung auf dem Thunplatz in ein Definitivum zu verwandeln, denn das bringt nur Probleme und keinen zufriedenstellenden Zustand. Bei der Überführungsvorlage war zudem mit anscheinend besseren, sprich tieferen Unfallzahlen operiert worden.

Deshalb fordern wir den Gemeinderat auf, den Verkehrsversuch Thunplatz sofort zu stoppen, die Überführung des aktuellen Zustands in ein Definitivum zu unterbinden und den Urzustand des Thunplatzes mit den nötigen sicherheitstechnischen Anpassungen vorzunehmen.

Bern, 10. März 2005

Antwort des Gemeinderats

Der Thunplatz hat sehr unterschiedlichen Anforderungen zu genügen. Er wird von drei Tram- und zwei Buslinien befahren: Stadteinwärts halten zwei Tramlinien auf dem Platz und eine Buslinie bei der Ausfahrt Kirchenfeldstrasse; stadtauswärts halten zwei Tram- und zwei Buslinien direkt auf dem Platz, in teilweise hoher Frequenz. Für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr erfüllt die Verkehrsanlage wichtige Funktionen im Basis-, Übergangs- und Quartiernetz. Schliesslich verbindet der Thunplatz die Wohngebiete im nördlichen Kirchenfeld mit dem Naherholungsgebiet Dählhölzliwald.

Ziel der bisher realisierten und noch geplanten Massnahmen ist primär die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Aufrechterhaltung der Funktionalität der Verkehrsanlage, die Rücksichtnahme auf die städtebaulichen Gegebenheiten und der Zwang, die Kosten für Änderungsmassnahmen möglichst niedrig zu halten, sind aber Rahmenbedingungen, die es schwierig machen, eine breite Akzeptanz für Verbesserungen herzustellen.

1. Unfallstatistik

In der Unfallstatistik 2004 der Stadt Bern liegt der Thunplatz tatsächlich an erster Stelle bezüglich Anzahl der registrierten Unfälle, und zwar mit 16 Unfällen vor dem Wankdorfplatz und dem Burgernziel mit je 15 Unfällen. Was die Zahl der verunfallten Personen betrifft, so nimmt der Thunplatz mit 9 Verunfallten nach dem Wankdorfplatz Rang 2 ein.

Die Rangierung in der Unfallstatistik enthält freilich keine Gewichtung. Verkehrsmenge und Topografie bleiben darin ebenso unberücksichtigt wie die betriebliche Komplexität des Knotens Thunplatz (Übergang vom Basis- ins Übergangs- und ins Quartiernetz, 5 öV-Linien, öV-Haltestellen, wichtige Velo- und Fussverbindungen). Auch die Schadensumme wurde nicht mitgewertet. Würden alle diese Aspekte in die Statistik einbezogen, läge der Thunplatz bei der Rangierung wesentlich weiter hinten. Aber es ist klar: der Handlungsbedarf ist gross.

2. Der Verkehrsversuch

Weil der Thunplatz schon seit Jahren eine der gefährlichsten Kreuzungen in Bern ist, wurden die Ursachen seiner Unfallträchtigkeit 1999 im Detail untersucht und analysiert. Anschliessend ging es darum, verschiedene Verbesserungsvarianten zu entwickeln und miteinander zu vergleichen. Die beste wurde dann im Frühjahr 2003 provisorisch umgesetzt, im Wesentlichen mit folgenden Massnahmen:

- Einführung des Kreisvortritts
- Verlängerung der Tramhaltestelle
- Ermöglichung des Linksabbiegens von der Thunstrasse West in die Seminarstrasse
- Lichtsignalgeregelter Fussgängerführung von der öV-Haltestelle zum Dählhölzliwald
- Spurreduktion in der Ausfahrt Kirchenfeldstrasse
- zweite Spur für die Einfahrt Kirchenfeldstrasse.

Der Verkehrsversuch wurde vom Kanton für die Dauer eines Jahres bewilligt. Schon nach wenigen Monaten mussten deshalb eine Erfolgskontrolle eingeleitet, die definitiven Massnahmen definiert, ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt und schliesslich das Baugesuch für die definitive Inbetriebnahme eingereicht werden.

Bei der Planung, Einrichtung und Auswertung des Verkehrsversuchs wie auch bei dessen Weiterentwicklung arbeiteten die städtischen Verkehrsfachleute eng mit der Begleitgruppe „Massnahmenplan Verkehrssicherheit“ zusammen, die seit Jahren derartige Projekte begleitet und in der alle massgebenden Verkehrsorganisationen und -fachverbände vertreten sind. Die Mitwirkungseingaben wurden bei den jetzt noch vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen berücksichtigt.

3. Erkenntnisse bei der Versuchsauswertung

Für die Erfolgskontrolle wurden vor und während dem Versuch unter anderem Wartezeiten und Staulängen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs erhoben. Bei der Auswertung zeigte sich, dass die Leistungsfähigkeit des umgestalteten Knotens auch in den Hauptverkehrszeiten ausreicht. Nachbarknoten werden durch Rückstau am Thunplatz nicht beeinträchtigt. Einzig wegen der erst im Oktober 2003 aus Sicherheitsgründen nachträglich eingeführten Spurreduktion auf der Kirchenfeldstrasse stadtauswärts kam es zeitweise zu einem Rückstau bis auf die Monbijoubücke. Die zweite Fahrspur wurde deshalb nach kurzer Versuchsdauer wieder geöffnet.

Für den öffentlichen Verkehr ergaben sich hauptsächlich auf der Zufahrt Thunstrasse Ost Zeitverluste. Im Dezember 2003 wurde die Linie 28 stadteinwärts von der Jungfraustrasse auf die Kirchenfeldstrasse verlegt; dadurch konnten die Fahrzeiten wieder reduziert werden.

Insgesamt führten die Verkehrsbeobachtungen und -messungen im Herbst 2003 zur Erkenntnis, dass mit der neuen Verkehrsregelung der richtige Weg eingeschlagen worden war, dass aber noch Korrekturen und Ergänzungen nötig sein würden.

Die Auswertung der ersten Versuchsergebnisse zeigte, dass am Thunplatz mit der neuen Verkehrsführung

- die früheren Unfallgefahrenstellen sicherer geworden sind,
- Komfort und Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger merklich zugenommen haben,
- das Geschwindigkeitsniveau, vor allem bei den Ausfahrten, gesunken ist.

Andererseits ergaben die Analysen, dass noch folgende Mängel bestehen:

- Auf der Seminarstrasse hat die Verkehrsbelastung zugenommen.
- Die Vorwegweisung ist zu wenig klar.
- Die Vortrittsregelung bei der Einfahrt Thunstrasse Ost wird schlecht akzeptiert.
- Die Veloführung aus Richtung Thunstrasse Ost ist unklar.
- Die Veloführung aus der Thunstrasse West in Richtung Seminarstrasse wird als gefährlich empfunden.
- Die Fussgängerquerung bei Kreiselausfahrt in die Kirchenfeldstrasse wird als gefährlich empfunden.
- Das Fussgängergrün von der Seminarstrasse zur Tramhaltestelle erscheint zu spät.
- Der rechte Strassenrand aus der Seminarstrasse wird oft überfahren.
- Der öV wird zu stark behindert.

Diese Mängel können mit den vom Gemeinderat im Hinblick auf die definitive Einführung des neuen Verkehrsregimes beschlossenen Massnahmen (siehe Ziffer 4) grösstenteils eliminiert werden.

4. Verbesserungsmassnahmen

Gestützt auf die grundsätzlich positiven Ergebnisse der Erfolgskontrolle und der Mitwirkung zu den vorgesehenen Ergänzungs- und Verbesserungsmassnahmen beschloss der Gemeinderat am 11. November 2003 die definitive Inbetriebnahme des versuchsweise geprüften Verkehrsregimes mit folgenden Korrekturen an der Versuchsanlage:

- Verbesserung der Vorwegweisung
- Optimierung der Lichtsignalsteuerungen
- Spurreduktion auf der Zufahrt Seminarstrasse
- Sicherung des Fussgängerstreifens auf der Zufahrt Kirchenfeldstrasse
- Rechtsabbiegeverbot aus der Thunstrasse West in die Kirchenfeldstrasse
- Schaffung einer eigenen Kreiseleinfahrt für Zweiräder aus der Thunstrasse West
- zusätzliche Orientierungshilfen für den Zweiradverkehr im Kreisel.

5. Kosten

Für den Versuch und die Ergänzungsmassnahmen wurden insgesamt Fr. 300 000.00 bereitgestellt; davon entfielen ca. Fr. 200 000.00 auf die provisorische Einführung des neuen Verkehrsregimes für den Versuch. Eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands nach der ersten Versuchsphase im Herbst 2003 hätte rund Fr. 200 000.00 gekostet.

Für die definitive Umgestaltung des Thunplatzes (inkl. Verkehrsversuch mit Anpassungen) wurden die Kosten auf ca. Fr. 815 000.00 geschätzt. Der Gemeinderat entschied, ein solches Projekt erst später an die Hand zu nehmen, wenn Synergien aus der Kombination der Platzgestaltung mit Werkleitungssanierungen und allfälligen Gleiserneuerungen erwartet werden können.

6. Bewilligungsverfahren

Seit dem 30. November 2004 liegt für die neue Verkehrslösung am Thunplatz eine rechtskräftige Bewilligung des Regierungsstatthalters vor. Diese wurde in Kenntnis der geplanten Nachbesserungsmassnahmen erteilt. Für bauliche oder signalisatorische Massnahmen, die nicht dem bewilligten Projekt entsprechen, müsste ein neues Verfahren gestartet werden.

Da die Bewilligung für die definitive Einführung der neuen Verkehrslösung am Thunplatz zu einem Zeitpunkt erteilt wurde, in dem die Markierungsarbeiten aus Witterungsgründen nicht mehr möglich waren, wurde die Zeit genutzt, um die in Aussicht genommenen Ergänzungen im Lichte der Beobachtungen und Erfahrungen einer nun wesentlich längeren Periode noch

einmal zu überprüfen. Weitere Anpassungen drängten sich jedoch nicht mehr auf. Die zusätzlichen Massnahmen wurden, beziehungsweise werden, deshalb in der vorgesehenen Art und Weise ausgeführt.

7. *Schleichverkehr Seminarstrasse*

Die neu geschaffene Möglichkeit zum Linksabbiegen von der Kirchenfeldstrasse in die Seminarstrasse führte zu einer Mehrbelastung der Seminarstrasse und – als Folge der neuen Vortrittsregelung – zu einer Störung des Hauptverkehrsstroms vom Burgernziel Richtung Helvetiaplatz / Monbijoubücke. Beides soll im Zug der Lärmsanierung Seminarstrasse korrigiert werden, indem im Abschnitt Habsburgstrasse – Brunnadernstrasse im Sommer 2005 Einbahnverkehr eingeführt wird (erlaubte Fahrrichtung: stadteinwärts). Für die Umsetzung dieser Massnahme liegt ebenfalls eine rechtskräftige Bewilligung vor.

8. *Fazit*

Mit den unmittelbar vor der Ausführung stehenden Ergänzungsmassnahmen wird die Verkehrssicherheit am Thunplatz noch einmal erhöht. Ein Rückbau des Knotens in den alten Zustand wäre sachlich nicht gerechtfertigt, finanziell aufwändig und deshalb unzweckmässig. Es sind auch keine Alternativlösungen bekannt, mit denen ein noch besseres Funktionieren des Verkehrsregimes erreicht werden könnte.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 17. August 2005

Karin Feuz-Ramseyer (FDP), Motionärin: Ein Verkehrsversuch ist irgendeinmal beendet. Entweder er ist gelungen oder er ist gescheitert. Jener am Thunplatz sollte eigentlich längst beendet sein, er dauert aber immer noch an. Er wurde für ein Jahr ausgelegt und vom Kanton auch so bewilligt. Die Überführung in ein Definitivum wurde im Eiltempo durchgepaukt. Dazu wurde schon nach wenigen Monaten mit falschen Erfolgsmeldungen über die Verbesserung der Situation operiert. Der Gemeinderat listet in seiner Antwort auf unsere Motion drei Verbesserungen und neun Mängel auf. Ohne den Nachweis zu erbringen wird argumentiert, dass diese Mängel grösstenteils eliminiert werden konnten. Die Situation ist aber keinesfalls besser als vor dem Versuch, das will offenbar niemand wahrhaben.

Als weiteres Argument werden immer wieder die Kosten ins Feld geführt. Gestützt darauf hätte dieser Versuch gar nie gestartet werden dürfen. Durch die Lancierung eines Versuchs werden nämlich immer Kosten generiert. Dieses Geld ist verloren, wenn der Versuch scheitert. Man wollte gar nie einen Versuch machen, sondern mittels Salamtaktik ein Vorhaben durchbringen, welches von Anfang an als Definitivum gedacht war. Was das Ganze letztlich kosten wird, ist immer noch nicht klar, und ein Abbruch der Übung wäre immer noch die günstigste Variante.

Christian Wasserfallen (JF), Motionär: Der Gemeinderat führt als Ziel für die Umgestaltung des Thunplatzes die Erhöhung der Sicherheit an. Dieser Platz figuriert heute in der Unfallstatistik aber auf Rang eins, das Ziel wurde also nicht erreicht. Ich gehe mit dem Gemeinderat einig, dass der Handlungsbedarf am Thunplatz gross ist. Bei der Auswertung des Versuchs wurden einige Kriterien aufgestellt. Unter anderem die Wartezeiten und Staulängen des motorisierten Individualverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs. Bei diesen Kriterien sei überall eine Verschlechterung eingetreten, schreibt der Gemeinderat. Ich als regelmässiger Tramfahrer kann das bestätigen. Trotzdem wollen die Verkehrsfachleute Berns diesen Platz in ein Definitivum überführen. Der Gemeinderat spricht davon, den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. Das kann ich nicht verstehen, wenn sich die Situation doch verschlechtert hat.

Die Verbesserungsmassnahmen, die man beim aktuellen Zustand vorschlägt, beschränken sich auf Spurreduktionen, Abbiegeverbote, Einbahnstrassen etc. Das stellt ein klares Abwürgen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs dar. Ich bezweifle, dass das die richtige Lösung ist.

Zum Schleichverkehr auf der Seminarstrasse: Die Verkehrszunahme haben wir schon vor der Umsetzung des Versuches vorhergesagt. Man hat in der Seminarstrasse eine Einbahnstrasse eingeführt und den Verkehr dadurch gestoppt. Es sieht fast so aus, als hätte man erst den Mehrverkehr provoziert, um dann aufgrund der Reklamationen der Anwohnenden die Strasse zu schliessen. So kann es mit der Verkehrsplanung nicht weitergehen. Das ist nicht seriös. Ich finde es bedenklich, dass man beim Thunplatz von der Verkehrsplanung her keine Alternativlösungen präsentieren kann. Der Gemeinderat sagt, eine Rückkehr zum alten Zustand sei kein Thema. Dies, obwohl man dadurch den Fluss sowohl des Individualverkehrs als auch des öffentlichen Verkehrs massiv erhöhen könnte.

Fraktionserklärungen

Thomas Göttin (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Der Thunplatz ist einer der unfallträchtigsten Plätze der Stadt Bern. Die Achse Thunplatz-Burgernziel-Ostring gehört verkehrstechnisch zu den Problemzonen der Stadt. Beim Autoverkehr haben wir eine Situation wie am Gotthard. Zudem verkehren drei Tramlinien, zwei Buslinien, Velos sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Trotzdem ist im Zusammenhang mit dem Thunplatz nie von einer Sanierung oder einer Entlastung die Rede. Es hat gerademal zu einem Verkehrsversuch im Provisorium für 300 000 Franken gereicht. Die Stadt hat angeblich nicht einmal mehr die 500 000 Franken, um ihn fertig zu machen. Nun kommt die FDP und will das Ganze auch noch rückgängig machen. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt diese Motion ab.

Die Stadt hat den Verkehrsversuch ausgewertet und Verbesserungen vorgeschlagen. In der Antwort des Gemeinderats vom August war noch von Planungen die Rede. Die meisten davon wurden inzwischen umgesetzt, das hat Christian Wasserfallen vielleicht nicht gemerkt. Die ersten Erfahrungen sind positiv und die Sicherheit wurde tatsächlich etwas verbessert. Die Grünphase der Fussgängerinnen und Fussgänger wurde verbessert. Ebenso wurde die Situation für Velofahrende und für den Autoverkehr übersichtlicher, die Unfallzahlen sind gesunken. Der Thunplatz rangiert in der Unfallstatistik nicht mehr auf Rang eins, sondern nur noch auf Rang fünf. Die Zahlen aus der Motion stammen aus dem Jahr 2004.

Der Thunplatz sieht immer noch aus wie ein furchtbares Provisorium. Er ist unfertig, unübersichtlich und macht keinen guten Eindruck. Die Stadt soll an der Achse Thunplatz-Burgernziel-Ostring nun endlich Geld investieren. Der Thunplatz soll fertig gestellt werden. Das Warten auf allfällige Werkleitungssanierungen und Geleisesanierungen, wie sie der Gemeinderat in seiner Antwort in Aussicht stellt, halte ich für eine Ausrede fürs Nichtstun, denn solche Sanierungen sind offenbar nicht in Sicht.

Ein nächster Schritt wäre dann die Realisierung echter Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Diese würden die Unfallzahlen sowie die Lärm- und Feinstaubbelastungen senken und dadurch die Lebensqualität der Anwohnenden verbessern.

Ueli Stückelberger (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Wir teilen die Ansicht der Motionärin, dass der heutige Zustand nicht in allen Punkten befriedigt. Ich denke an die Fussgängerverbindungen. Es besteht Handlungsbedarf auf diesem sehr stark belasteten Platz. Wir sind auch gegen ein Provisorium am Thunplatz. Das sehr grosse Verkehrsaufkommen erschwert jedoch die Realisierung einer guten Lösung. Gegenüber der Motion sind wir dennoch kritisch eingestellt. Der frühere Zustand war nämlich noch viel schlechter. Wir können nicht verstehen, wie von einer „Platzgestaltungsmanie“ gesprochen wird. Wir sind mehrheitlich sehr zufrieden mit

der Art und Weise, wie die Stadt Bern ihre Plätze aufgewertet hat. Die Motion ist rückwärts-gewandt. Wir müssen nach vorne schauen und wirkliche Verbesserungen anstreben. Wir wer-den die Motion ablehnen.

Peter Bühler (SVP) für die SVP/JSVP-Fraktion: Der Thunplatz ist trotz grosser finanzieller Aufwendungen immer noch ein sehr gefährlicher Ort. Was man dort gemacht hat kommt einer Verschlechterung der Lage gleich. Man hat Fahrspuren aufgehoben, dadurch fliesst nun gleich viel Verkehr auf engerem Raum. Staus sind an der Tagesordnung, und auch der öffent-liche Verkehr hat Mühe, sich durch dieses Verkehrschaos zu kämpfen. Das eingesetzte Geld wurde für eine schlechte Lösung verschwendet.

Der Gemeinderat sagt, dass ein Rückbau zum Urzustand teurer zu stehen käme, als die jetzi-ge Variante zu verbessern. Das Argument, man dürfe nicht dagegen sein, weil sonst noch mehr Geld verschwendet werde, ist nicht stichhaltig. Einmal mehr stellt der RGM-Gemeinderat seine ideologische Gesinnung gegen den motorisierten Strassenverkehr über das Betreiben einer guten kompromissbereiten Verkehrspolitik. Einmal mehr sollen die Ver-besserungen nur dem öffentlichen und dem Langsamverkehr etwas bringen. Wir werden die-ser Motion deshalb zustimmen.

Einzelvoten

Christian Wasserfallen (JF): Ich bin etwas enttäuscht, dass meine ausgeführten Punkte von Regula Rytz nicht aufgenommen wurden. Mich würde interessieren, wie der Gemeinderat zum Fazit dieses Versuchs gekommen ist und wie es mit der Sicherheit, den Staulängen und dem Missverhältnis zwischen drei Vorteilen und neun Nachteilen steht. Ebenso hat man nichts gehört punkto alternativer Varianten. Es kann nicht darum gehen, einfach den alten Zustand wieder herzustellen. Wir verlangen Verbesserungen. Zum Beispiel sollte die Tramhaltestelle entfernt werden, damit man mehr Platz hat und sich auf den Verkehr konzentrieren kann.

Ich wandle den Vorstoss in ein Postulat um.

Direktorin TVS *Regula Rytz* für den Gemeinderat: Ich verstehe die Fragen von Christian Was-serfallen nicht ganz. Der Gemeinderat hat in seiner Antwort ausführlich dargelegt, warum die Verkehrslenkung am Thunplatz ein komplexes Problem ist und warum man sich zur jetzt reali-sierten Verkehrslösung entschlossen hat. Aus finanziellen Gründen muss es im Moment auf der gestalterischen Ebene ein Provisorium bleiben. Unter Punkt 4 der Gemeinderatsantwort sind die Verbesserungsmaßnahmen aufgeführt, die aus den Untersuchungen resultierten. Diese Massnahmen wurden inzwischen umgesetzt. Ueli Stückelberger hat es korrekt gesagt, es gibt auf diesem Platz ein Problem in Sachen Belegung. Er wird von so vielen Verkehrsteil-nehmenden genutzt, dass man Kompromisse finden muss.

Beschluss

Das Postulat der FDP-Fraktion zur Umgestaltung des Thunplatzes wird vom Stadtrat mit 25 : 43 Stimmen abgelehnt.

- Traktandum 6 wurde vorgezogen und Traktandum 7 wird auf eine spätere Sitzung verschoben. -

8 Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): Bahnhöfe sind intermodale Schnittstellen. Auch in Bern?

Geschäftsnummer 05.000227 / 05/219

Ausgangslage

Unter intermodalen Schnittstellen werden heute die Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Eisenbahn, Postauto, Tram, Bus, Fussverkehr, Velowege und -parkplätze, Park&Ride) sowie weiteren Infrastruktureinrichtungen verstanden. Die Ausgestaltung optimaler intermodaler Schnittstellen ist für die Leistungsfähigkeit, die Kundenorientierung und die Entwicklung des öffentlichen und gesamten Verkehrs von zentraler Bedeutung.

Problemstellung

Auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern befinden sich mehrere, zum grössten Teil in den letzten Jahren sanierte Regionalverkehrsbahnhöfe, die den heutigen Anforderungen als intermodale Schnittstellen noch nicht genügen.

So sind das Netz und die Haltestellen von Bernmobil vielerorts nicht oder nur ungenügend auf die Umsteigebeziehungen zum Regionalverkehr ausgerichtet. Ebenso sind die Nutzungen im unmittelbaren Umfeld der Bahnhöfe sowie die dazu gehörenden Verbindungsräume zu wenig den Bedürfnissen der öV-Reisenden angepasst.

Fragen

Vor dem Hintergrund der oben erwähnten Problemstellungen wird der Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Hat der Gemeinderat ein Konzept und einen Zeitplan für die Umgestaltung der bestehenden S-Bahnhöfe zu intermodalen Schnittstellen?
2. Wurde dieses Konzept mit den beteiligten Akteuren koordiniert?
3. Wie sollen überdies die ausserhalb des Stadtgebietes liegenden öV-Haltestellen mit dem städtischen Nahverkehr besser verknüpft werden?
4. Berücksichtigt die vorgesehene Neuauflage „Tram Bern West“ die Anforderungen an intermodale Schnittstellen?
5. Bestehen Konzepte bezüglich der Gestaltung des öffentlichen Raumes als Verbindungs- und Zugangswege zum öffentlichen Verkehr mit direkten und kurzen Wegbeziehungen?

Bern, 19. Mai 2005

Antwort des Gemeinderats

Die S-Bahn-Stationen als Knotenpunkte der verschiedenen Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs haben in der Region Bern schon seit Jahren eine hohe Bedeutung. Für ihre langfristige Planung ist der Kanton bzw. in seinem Auftrag die Regionale Verkehrskonferenz der Region Bern (RVK4) zuständig. Die Verknüpfung der Verkehrsträger kann von der Stadt zwar nicht in eigener Kompetenz geplant werden; die Stadt bringt aber selbstverständlich ihre diesbezüglichen Bedürfnisse und Vorstellungen in die Arbeiten der RVK ein.

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung⁹ waren die Verbesserung der Transportketten und die Aufwertung der S-Bahn-Stationen als öV-Knotenpunkte wichtige Themen. Dabei wurden die bestehenden S-Bahn-Stationen auf ihr Potenzial hinsichtlich des Wohnens und Arbeitens sowie in Bezug auf das Umsteigen beurteilt. Im „An-

⁹ Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern in Zusammenarbeit mit RVK Bern-Mittelland und dem Verein Region Bern (VRB): Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern, Hauptbericht, 15. Juli 2005

gebotskonzept 2005 – 2008, Arbeitsschwerpunkte“¹⁰ verfeinerte die RVK 4 alsdann ihre Planung zu den öV-Knoten zu einem Arbeitsprogramm für Qualitätssteigerungen in den S-Bahn-Stationen. Dieses ist heute Bestandteil des Angebotsbeschlusses 2005 – 2008 für den öffentlichen Verkehr, den der Grosse Rat am 10. Februar 2004 verabschiedet hat.

Als Beispiel für die Aufwertung der öV-Knoten in der Agglomeration Bern kann die S-Bahn-Station Wankdorf gelten, die im Dezember 2004 in Betrieb genommen wurde und die inzwischen mit über 3 000 Ein- und Aussteigenden pro Tag bereits zu den am meisten frequentierten Stationen der S-Bahn Bern zählt. Die optimale Verknüpfung der S-Bahn mit den übrigen öV-Linien ist hier ein zentrales Element der Aufwertungsmassnahmen. Die Anbindung der Trolleybuslinie 20 (Hauptbahnhof – Wyler) und der Tangentiallinie 28 (Eigerplatz – Wyler) erfolgte auf die Inbetriebnahme der S-Bahn-Station hin, und die Vorortlinien 36 (Münchenbuchsee), 40 (Allmendingen) und 41 (Papiermühle) werden im Rahmen der ESP-Erschliessungsmassnahmen mit der S-Bahn verknüpft. Im Zuge der Umgestaltung des Wankdorfplatzes soll auch die Tramlinie 9 (Guisanplatz) noch bis ins Wankdorf verlängert werden.

Zu Frage 1: Für die öV-Infrastrukturplanung in der Agglomeration Bern ist, wie erwähnt, der Kanton zuständig, der entsprechende Aufträge an die RVK 4 erteilt hat. Das aktuelle Angebotskonzept sieht insbesondere die Eröffnung der S-Bahn-Station Brünnen mit Anbindung der städtischen öV-Linien vor. Mittelfristig werden auch der Bau einer S-Bahn-Station im Morillon sowie deren Verknüpfung mit dem Tram- und Busnetz zu prüfen sein.

Zu Frage 2: Das Angebotskonzept einschliesslich der Festlegungen zu den öV-Knotenpunkten wurde in Absprache mit den Transportunternehmen (u.a. BERNMOBIL, BLS, SBB, RBS) von den RVK-Gremien genehmigt und ist integraler Bestandteil des kantonalen öV-Angebotsbeschlusses. Die entsprechenden Projekte durchlaufen die üblichen öffentlichen Mitwirkungsverfahren. Die Festlegungen für die öV-Knotenpunkte sind verbindliche Vorgaben für regionale und kommunale Richt- bzw. Nutzungspläne.

Zu Frage 3: Die RVK-Konzeptarbeiten orientieren sich grundsätzlich nicht an Gemeindegrenzen; vielmehr wird das öV-System nach funktionalen Kriterien für den ganzen RVK-Perimeter gestaltet, der in fünf Korridore (Ost, Nord, West, Süd, Zentrum) eingeteilt ist. Insbesondere wird das Pendleraufkommen gestützt auf ein Gesamtverkehrsmodell als Grundlage für die Weiterentwicklung der öV-Knoten herangezogen. Damit wird auch die Verknüpfung städtischer Bus- und Tramlinien mit S-Bahn-Stationen ausserhalb der Stadt Bern systematisch abgeklärt.

Zu Frage 4: Das aktualisierte Tramprojekt Bern West (Variante 4) ist Teil des Angebotskonzepts öV Bern West und damit hinsichtlich der Erschliessung von Bümpliz, Bethlehem und Brünnen mit Tram, Bus und S-Bahn optimiert. Es sieht die Verknüpfung der neuen Tramlinie über zwei Knoten mit der S-Bahn Bern vor: Einerseits durch Anbindung der beiden Linienäste an die S-Bahn-Station Ausserholligen, andererseits durch die Platzierung der Endstation des Astes Bethlehem bei der neuen S-Bahn-Station Brünnen, zu der auch weitere regionale Buslinien hingeführt werden sollen. Die beiden S-Bahn-Stationen werden damit zu attraktiven öV-Knotenpunkten.

Zu Frage 5: Bei der Projektierung neuer oder bei der Erweiterung bestehender S-Bahn-Stationen werden im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten immer auch die Umsteigebeziehungen optimiert. In idealer Weise ist dies bei der S-Bahn-Station Wankdorf möglich, wo die Stadt nicht nur bei der Richt- und Nutzungsplanung Einfluss nehmen konnte, sondern als Grundeigentümerin auch bei der Planung der Strassenführung und des öffentlichen Raums über einen grossen Gestaltungsspielraum verfügt. Die Grundlagen bilden dabei einerseits die

¹⁰ RVK Bern-Mittelland: Angebotskonzept 2005-2008 Arbeitsschwerpunkte, September 2003. Zu Leistungssteigerungen der S-Bahnstationen s. S.20f und S.34: „Koordinationsplatt öV-Knotenpunkte“

jeweiligen Richtpläne (ESP Wankdorf bzw. ESP Ausserholligen), andererseits der Richtplan Fuss- und Wanderwege.

Bern, 19. Oktober 2005

Gisela Vollmer (SP), Interpellantin: Ich bedanke mich für die ausführliche Antwort des Gemeinderats. Der Gemeinderat hat erkannt, dass die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und die Schaffung von Umsteigepunkten wichtig sind.

Die Antwort lässt jedoch offen, welcher Handlungsbedarf neben den Bahnhöfen Bern West und Wankdorf besteht. Dies gilt auch für die Bahnhöfe Weissenbühl, Stöckacker, Felsenau oder für mögliche neue Bahnhöfe wie Fischermätteli oder Morillon. Es stellt sich die Frage, wie diese Bahnhöfe zu intermodalen Schnittstellen umgebaut werden können.

Zur Komplementierung von intermodalen Schnittstellen gehört auch das Wegnetz der Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Richtplan reicht dafür nicht aus, die Zugangsräume müssen nach möglichst einheitlichem Konzept detailliert geplant und gestaltet werden. Hierzu fehlen Aussagen des Gemeinderats.

Die aktuelle Feinstaub- und Parkplatzdebatte erfordert ganz klar ein verstärktes Engagement beim Ausbau regionaler S-Bahn-Stationen. Betrachtet man die Bewegungsräume der Bevölkerung, so reicht die Stadt schon lange bis ins Liebfeld, bis nach Wabern oder Ostermundigen.

Ich bin der Meinung, dass mit einer konsequenten Strategie zur Aufwertung von Bahnhöfen im ganzen Stadtraum neue, städtebaulich aufgewertete Gebiete entstehen, die bestehende Mobilitätsgewohnheiten verändern können.

Ich vermisse in der Gemeinderatsantwort eine Vision für die Wohnstadt Bern. Ich bin mit der Antwort nur **teilweise** zufrieden.

9 Motion Fraktion SVP/JSVP (Thomas Weil, SVP): Keine institutionalisierte Integrationspolitik in der Stadt Bern – Abschaffung der Koordinationsstelle für Integration!

Geschäftsnummer 05.000026 / 05/073

Nach Artikel 7 Absatz 1 GO fördert die Stadt die tatsächliche Integration der ausländischen Wohnbevölkerung und die Mitwirkung der Ausländerinnen und Ausländer.

Nach dieser Bestimmung (und damit auch dem Willen der stimmberechtigten Wohnbevölkerung der Stadt Bern) können Rahmenbedingungen geschaffen werden, die einer Integration förderlich sind. Diese haben sich aber innerhalb der bereits bestehenden Infrastruktur zu bewegen. Die Integration soll tatsächlicher und nicht institutionalisierter Natur sein. Eine solche kann durchaus in den einzelnen Direktionen gefördert werden; dazu bedarf es nicht einer zusätzlichen Koordinationsstelle.

Nun hat der Gemeinderat nicht einfach den Volkswillen im umschriebenen Sinn vollzogen, sondern in Missachtung dessen eine Koordinationsstelle für Integration mit weitgehenden Kompetenzen und ausserhalb umschriebenen Aufgaben geschaffen. Eine „zentrale“ Aufgabe ist beispielsweise die Beobachtung der gesellschaftlichen Entwicklungen im Migrations- und Integrationsbereich. Dabei entwickelt sie integrationspolitische Konzepte und formuliert spezifische Integrationsziele und Massnahmen. Selbstverständlich koordiniert sie diese auch. Für diesen umfassenden und natürlich auch gewichtigen – in erster Linie aber undurchsichtigen – Aufgaben- und Handlungsbereich der Koordinationsstelle bedarf es auch zusätzlicher Organi-

sationseinheiten (Sekretariat der Konferenz der Integrationsverantwortlichen, der Fachkommission für Integration des Forums).

Dabei hat allein für die Konferenz der Integrationsverantwortlichen jede Direktion der Stadtverwaltung eine oder einen Integrationsverantwortliche/n zu bestimmen. Der Fachkommission für Integration kommt dabei beratende Kompetenz zu. Das Forum der Migrantinnen und Migranten soll ein offenes, Impuls gebendes Gremium, darstellen. Zudem kann hier die interessierte ausländische Bevölkerung, die kein Stimm- und Wahlrecht hat, ihre integrationspolitischen Bedürfnisse formulieren.

Mit dieser formalisierten Form der – durchaus berechtigten tatsächlichen und vom Volk auch getragenen Integration – geht der Gemeinderat aber weit über den in Artikel 7 der GO enthaltenen Auftrag hinaus. Er missachtet ihn sogar und setzt sich damit über den Volkswillen hinweg.

Unter diesen Vorzeichen beauftragt unsere Fraktion den Gemeinderat, diese Koordinationsstelle aufzulösen und die Integration in den bereits vorhandenen Stellen der einzelnen Direktionen weiterhin zu fördern.

Bern, 13. Januar 2005

Antwort des Gemeinderats

Die Motion gibt einen – vermeintlichen – Gegensatz vor zwischen tatsächlicher Integration der ausländischen Wohnbevölkerung gemäss Artikel 7 Gemeindeordnung (GO) einerseits, und institutionalisierter Integration andererseits. Der tatsächlichen Integration stehen jedoch Hindernisse gesetzlicher oder institutioneller Natur, aber auch behindernde Praktiken entgegen. Die Koordinationsstelle für Integration wurde geschaffen, um eben solche Hindernisse in der Stadt Bern aufzudecken und gemeinsam mit anderen Verwaltungsstellen und mit Privaten zu beseitigen. Sie ist folglich ein Instrument, um Artikel 7 GO überhaupt umsetzen zu können.

Die Koordinationsstelle für Integration wurde geschaffen im Auftrag des Stadtrats, der die Motion Annemarie Sancar vom 23. April 1998 mit SRB 044 vom 28. Januar 1999 in Punkt 1 (Schaffung einer Integrationsstelle) als Motion überwies. Der Gemeinderat hat im Leitbild zur Integrationspolitik der Stadt Bern die Grundsätze, Organisation und den Handlungsbedarf definiert. Am 30. Juni 1999 hat der Gemeinderat dieses Leitbild genehmigt. Mit SRB 095 vom 24. Februar 2000 hat der Stadtrat das Leitbild positiv zur Kenntnis genommen. Der Prüfungsbericht zum Vorstoss Sancar wurde vom Gemeinderat am 5. Dezember 2001 verabschiedet und vom Stadtrat stillschweigend gut geheissen. Der Bericht des Gemeinderats an den Stadtrat „Kommunikation als Element der städtischen Integrationspolitik: Analyse und Umsetzungsmassnahmen“, der den Handlungsbedarf für einen Teilbereich konkretisiert, wurde vom Stadtrat mit SRB 340 vom 23. Oktober 2003 zustimmend zur Kenntnis genommen. Von einer Missachtung des Auftrags von Artikel 7 GO oder gar des Volkswillens kann folglich keine Rede sein. Deshalb und weil die tatsächliche Integration der ausländischen Wohnbevölkerung noch nicht Realität ist, lehnt der Gemeinderat die Motion ab.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 30. März 2005

Thomas Weil (SVP), Motionär: Ich beabsichtige mit diesem Vorstoss nicht, eine Grundsatzdiskussion über die Integrationspolitik zu führen. Es geht einzig um die Aufhebung einer Stelle, die Koordinationsfunktionen hat. Der Aufgabenbeschrieb der Koordinationsstelle für Integration ist meiner Ansicht nach nicht klar. Das tönt alles sehr kompliziert und etwas aufgeblä-

sen. Die Koordinationsstelle stellt eigentlich eine Vorstufe zur Integration dar. Wir sind der Meinung, dass man diese Aufgaben in den einzelnen Direktionen gemäss Gemeindeordnung erfüllen könnte. Diese verlangt nämlich die Förderung der tatsächlichen Integration.

Wenn man für jede Zielvorgabe der Gemeindeordnung eine eigene Stelle schaffen würde, wäre das endlos. Unserer Ansicht nach bräuchte es dann primär andere Stellen, so zum Beispiel eine Koordinationsstelle für erleichterten Durchgang des Individualverkehrs im Stadtgebiet. Man kann also theoretisch in allen Bereichen Stellen schaffen.

Ich wandle die Motion in ein Postulat um.

Fraktionserklärungen

Miriam Schwarz (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Einmal soll die Ombudsstelle, dann das Gleichstellungsbüro und heute die Koordinationsstelle für Integration abgeschafft werden. Der Auftrag für diese Stelle stützt sich gemäss Antwort des Gemeinderats auf Artikel 7 der Gemeindeordnung. Die Koordinationsstelle für Integration wurde im Auftrag des Stadtrats geschaffen. Integrationspolitik verpufft, wenn man sie nicht koordiniert und die Mittel können nicht effizient eingesetzt werden. Die Koordinationsstelle stimmt die Integrationsmassnahmen der Verwaltungsdirektionen aufeinander ab, entwickelt Konzepte zu den einzelnen Handlungsfeldern wie Arbeit, Gesundheit, Bildung etc. und setzt sie zusammen mit anderen Institutionen um. Jede Verwaltungsdirektion hat einen oder mehrere Mitarbeitende, die für die Ausführung der direktionsinternen Integrationsaufgaben verantwortlich sind. Integration bedeutet auch, dass die ausländische Wohnbevölkerung an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens in Bern teilhaben soll. Die Koordinationsstelle fördert zudem den Informationsfluss und das gegenseitige Verständnis. Integration ist nur möglich, wenn alle beteiligten Stellen zusammenwirken. Das Forum für Migrantinnen und Migranten ist ein wichtiger Bestandteil, damit sich die ausländische Bevölkerung in unsere Gesellschaft einbringen kann. Die Koordinationsstelle trägt viel dazu bei, dass dieses Forum überhaupt stattfinden kann.

Dass es die Koordinationsstelle braucht, ist eindeutig. Der Motionär behauptet in seinem Vorstoss, dass der Gemeinderat über Artikel 7 der Gemeindeordnung hinausgehe und den Volkswillen missachte. Das ist unhaltbar und entspricht nicht den Tatsachen. Die tatsächliche Integration der ausländischen Wohnbevölkerung ist nämlich nicht Realität und es braucht deshalb weiterhin vermehrte Anstrengungen auf allen Ebenen.

Die SP/JUSO-Fraktion steht klar hinter der Koordinationsstelle für Integration und lehnt diese Motion einstimmig ab.

Anna Coninx (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Wir sind überzeugt, dass die Integration der ausländischen Wohnbevölkerung ein Schwerpunkt dieser Legislatur und auch der kommenden Legislaturen sein muss. Der Ausländeranteil in der Stadt Bern hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Das Zusammenleben von verschiedenen Volksgruppen ist kein Ideal, sondern Realität. Wir stehen in der Verantwortung Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen, wie die Politik auf gesellschaftliche Veränderungen reagieren kann.

Mit dem Leitbild für Integration hat die Stadt Bern eine Pionierrolle übernommen. Die Koordinationsstelle ist zu einem Grundpfeiler der städtischen Integrationspolitik geworden. Damit Integrationspolitik erfolgreich ist, braucht es viel Wissen und Hartnäckigkeit. Integrationshindernisse sind vielschichtig und bekannt, sei es der erschwerte Zugang zu Arbeit und Wohnungen, der Familiennachzug, die Lehrstellenproblematik bei Jugendlichen oder die hohen Ausländerquoten in Kleinklassen. Die städtische Integrationspolitik muss deshalb entsprechend breit verankert sein. Integration ist eine Daueraufgabe, jahrzehntelang wurde eine einheitliche und koordinierte Integrationspolitik vernachlässigt. Heute sind die Aufgaben in den

Legislaturrichtlinien konkretisiert und die Koordinationsstelle trägt die Verantwortung für die Umsetzung. Dies ist ein effizienter Einsatz von Ressourcen.

Die Koordinationsstelle leistet einerseits Öffentlichkeitsarbeit. Andererseits erfüllt sie Sensibilisierungsarbeit innerhalb der Verwaltung. Die ausländische Wohnbevölkerung soll in der Stadtverwaltung als Normalkundschaft angesehen werden. Ebenso wichtig ist es, sie mit unseren Verwaltungsstrukturen vertraut zu machen.

Die Arbeit in den Direktionen ist sehr wichtig, sie genügt aber nicht. Diese Leute brauchen Unterstützung von Fachleuten. Es bedarf einer lenkenden und kreativen Hand. Eine Abschaffung der Koordinationsstelle für Integration bedeutet eben nicht eine schlankere Verwaltung, sondern käme einer Aushungerung im Bereich der Integration gleich.

Die GFL/EVP-Fraktion ist überzeugt, dass es die Koordinationsstelle für Integration braucht, um die tatsächliche Integration zu verwirklichen. Wir lehnen diesen Vorstoss deshalb ab.

Hasim Sancar (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Tatsächliche Integration kann nur stattfinden, wenn es die Institutionen zulassen. Die Rahmenbedingungen für Integration werden jedoch meistens durch rechtliche und strukturelle Hindernisse erschwert oder verunmöglicht. Das sagt auch der Gemeinderat in seiner Antwort. Als Beispiel dafür steht das der ausländischen Wohnbevölkerung kürzlich verwehrt Stimm- und Wahlrecht auf Gemeindeebene. Die Gemeindeautonomie, zu deren Gunsten die SVP kürzlich eine nationale Initiative lanciert hat, nämlich die Einbürgerungen trotz anders lautendem Bundesgerichtsentscheid durch kommunale Abstimmungen zu ermöglichen, wurde in dieser Frage den Gemeinden im Kanton Bern verweigert.

Aus dem vorliegenden Vorstoss geht nicht klar hervor, was der Motionär unter tatsächlicher Integration versteht. Einerseits möchte er die Koordinationsstelle für Integration abschaffen, weil sie die Integration institutionalisiere, andererseits schlägt er vor, dies in den einzelnen Direktionen zu fördern. Auch wenn in den einzelnen Verwaltungseinheiten zuständige Stellen existieren, braucht es die Koordinationsstelle, damit die kommunale Integration koordiniert und zentral weiterentwickelt wird.

Die Überalterung unserer Gesellschaft ist eine bekannte Tatsache. Wir sind zunehmend auf Zuwanderung angewiesen. Dies bestätigt auch die Tripartite Agglomerationskonferenz in ihrem Mediencommuniqué vom 19. Mai 2005: „Die Schweiz ist von der Migration stark geprägt und in hohem Masse auf den Beitrag der ausländischen Bevölkerung angewiesen. Eine erfolgreiche Ausländerintegration wird mitbestimmend sein für die Zukunft des Wirtschaftsstandorts und für die soziale Kohäsion. Weil Bund, Kantone, Städte und Gemeinden von dieser Herausforderung gemeinsam betroffen sind, ist ein koordiniertes Vorgehen erforderlich.“ Es besteht ein Ungleichgewicht zwischen Bedürfnissen des Arbeitsmarktes und den Mitteln, die für Integration zur Verfügung gestellt werden. Dies verlängert den Integrationsprozess unnötig. Es ist die Aufgabe der Integrationsstelle, diesen Prozess zu beschleunigen, indem sie die Bedürfnisse der Migrationsbevölkerung aufnimmt und entsprechende Massnahmen umsetzt. Da die Verwaltungseinheiten unterschiedliche Aufgaben und Möglichkeiten haben, ist eine zentrale Koordination der Integrationsmassnahmen unerlässlich.

Die SVP hat bei anderer Gelegenheit auch die Abschaffung anderer Institutionen verlangt, welche Benachteiligten unserer modernen Gesellschaft Hilfeleistung gewähren. Zum Glück ohne Erfolg.

Die GB/JA!-Fraktion lehnt den Vorstoss klar ab.

Sibylle Burger-Bono (FDP) für die FDP-Fraktion: Unsere Fraktion lehnt die Motion ab. Ein Postulat würden wir unterstützen. Es geht um die Qualität von Integrationsbemühungen. Wir sind gegen die Abschaffung der Koordinationsstelle, verlangen aber, dass die Wirkung der dort koordinierten Massnahmen überprüft wird. Dass die Koordinationsstelle gute Arbeit leis-

tet, bestreiten wir nicht. Wir bestreiten aber, dass man in jedem Fall über wirklich wirksame Massnahmen verfügt. Konzepte sehen auf dem Papier oft gut aus, sind jedoch in der Praxis manchmal nicht erfolgreich umsetzbar. Ich erwähne in diesem Zusammenhang das Projekt „Willkommen zu Hause“, welches vor einigen Jahren durch das Schweizerische Flüchtlingshilfswerk in Zusammenarbeit mit diversen anderen Institutionen an die Hand genommen wurde. Es hätte bewirken sollen, dass Hausfrauen im nachbarschaftlichen Raum dazu animiert werden, mit Kolleginnen aus dem Migrationsbereich Kontakt aufzunehmen um mit ihnen zusammen den Alltag besser zu gestalten. Dieses Projekt scheiterte am mangelnden Interesse der Schweizerinnen. Man muss deshalb immer auch die Wirkung von Projekten überprüfen. Wenn sie nicht funktionieren, wird der Integration entgegengewirkt, deshalb muss man nicht taugliche Massnahmen raschmöglichst absetzen. Integrationsbemühungen sind höchst komplex und wir verlangen deshalb einen Wirkungsnachweis. Die Aufgabenerfüllung der Koordinationsstelle für Integration soll überprüft werden, und wir unterstützen deshalb einen Vorstoss in Postulatsform.

Einzelvoten

Daniel Kast (CVP): Auch die CVP lehnt diese Motion ab. Die Integration ist einer der notwendigsten Prozesse unserer Gesellschaft. Er läuft aber grösstenteils ab, ohne dass es staatlicher Massnahmen bedarf. Wir sind diesbezüglich dezidiert anderer Meinung als das Grüne Bündnis. Integration geschieht hauptsächlich spontan und im Zusammenleben von Menschen. Eine fehlende Integration bringt gravierende Nachteile und hat hohe Kosten zur Folge. Integration findet in den verschiedensten Lebensbereichen statt. Es ist deshalb sinnvoll, eine Koordinationsstelle zu haben, welche die Integrationsmassnahmen und Aktivitäten in allen Verwaltungszweigen anregt und fachlich begleitet. Das ist besser und billiger als ein Amt für Integration.

Dieter Beyeler (SD): Integration erfordert auch den Willen der zu Integrierenden, sich den schweizerischen Gegebenheiten anzupassen. In diesem Bereich müssen die Anstrengungen liegen. Integrationspolitik muss darauf basieren, dass sich die Migrantinnen und Migranten selber bemühen, die entsprechenden Ziele zu erreichen. Man soll ihnen nicht sämtliche Erleichterungen, beispielsweise in Sachen Wohnungssuche oder im rechtlichen Bereich, sozusagen nachwerfen. Eine schweizerische Durchschnittsfamilie wird heute im eigenen Land oft benachteiligt. Gerade bei der Wohnungssuche kommt das immer wieder vor. Dies ist ein Beispiel für die auswuchernde Integrationshysterie, bei der Ausländerinnen und Ausländern mehr Recht eingeräumt wird, als einheimischen Schweizer Familien. Für Ausländerinnen und Ausländer bestehen in der Stadt Bern unzählige Anlaufstellen. Eine Reduktion auf ein gesundes, finanziell verträgliches Mass ist längst fällig. Wir unterstützen diese Motion voll und ganz.

Beat Zobrist (SP): Was Dieter Beyeler eben über die Bevorzugung der ausländischen Wohnbevölkerung bei der Wohnungsvergabe gegenüber Schweizer Familien erzählt hat, ist absoluter Unsinn. Im Sozialdienst gelten die SKOS-Richtlinien sowohl für Ausländerinnen und Ausländer mit Aufenthaltsbewilligungen wie auch für Schweizerinnen und Schweizer. Asylbewerber haben viel tiefere Ansätze und wohnen sowieso in Mehrbettzimmern. Von einer Besserstellung der ausländischen Bevölkerung kann keine Rede sein.

Dieter Beyeler (SD): Ich möchte Beat Zobrist entgegenen, dass mir persönlich Fälle von solchen Benachteiligungen von Schweizer Familien bekannt sind.

Direktorin BSS *Edith Olibet* für den Gemeinderat: Thomas Weil hat gesagt, dass der Aufgabenbeschrieb für die Koordinationsstelle unklar sei. Aus dem Leitbild für Integration geht klar hervor, welche Aufgabenkataloge den einzelnen Gremien zugewiesen sind. Die Koordinationsstelle für Integration umfasst 200 Stellenprozent, aufgeteilt auf vier Personen. Dies für eine sehr breite Querschnittsaufgabe. Man kann somit nicht davon sprechen, dass es sich um eine aufgeblähte Organisation handelt. Die Stufe Gemeinde/Stadt ist eine sehr wichtige Stufe für diese Aufgabe. Nirgends ist man so nah an den Bürgerinnen und Bürgern. Thomas Weil hat gesagt, dass die Integration auf Stufe der Direktionen gefördert werden soll. Selbstverständlich hat jede Direktion die Aufgabe, in ihrem Bereich der Integration der Migrantinnen und Migranten die nötige Beachtung zu schenken und Massnahmen zu ergreifen. Die Koordinationsstelle hat nun die Aufgabe, diese Bemühungen zu koordinieren. Sie nimmt ihre Aufgabe nicht nur stadtintern wahr, sondern arbeitet ebenso mit den ganz wichtigen privaten Organisationen der Migrationsbevölkerung zusammen.

Im Vorstoss wird behauptet, dass die Bemühungen der Stadt weit über Artikel 7 der Gemeindeordnung hinausgehen würden. Die GO regelt einzig die gesetzliche Grundlage auf oberster Stufe. Was danach darunter kommt, kann nie und nimmer in der GO legiferiert werden. Es ist ganz klar, dass Integration am nachhaltigsten gefördert werden kann, wenn alle am gleichen Strick ziehen. Dies ist eine der wichtigsten Aufgaben der Koordinationsstelle für Integration.

Erst seit wenigen Jahren ist Integrationspolitik auch ein Thema auf kantonaler und eidgenössischer Ebene. Dieses späte Agieren kommt uns heute sehr teuer zu stehen. Die Koordinationsstelle für Integration mit ihrer Leiterin Gerda Hauck geniesst das Vertrauen der Migrantinnen und Migranten sowie ihrer Organisationen. Das ist etwas ganz Zentrales. Sie hat eine wichtige Drehscheibenfunktion.

Sibylle Burger-Bono hat auf die Wichtigkeit der Qualitätsprüfung der Massnahmen hingewiesen und ein Negativbeispiel einer gescheiterten Integrationsmassnahme ausgeführt. Ich kenne viele positive Beispiele, in denen die Tätigkeit der Koordinationsstelle für Integration Wirkung gezeitigt hat. Ich lade Sibylle Burger-Bono ein, diesbezüglich einmal mit Gerda Hauck Kontakt aufzunehmen.

Es ist nicht so wie Dieter Beyeler gesagt hat. Migrantinnen und Migranten kommen nicht so leicht zu einer Wohnung und erhalten keinesfalls generell den Vorzug gegenüber Schweizer Familien. In der Mehrheit der Fälle läuft es anders, da die Liegenschaftsverwaltungen fürchten, Probleme zu bekommen. In diesem Bereich hat die Koordinationsstelle für Integration einen runden Tisch eingeführt, um mit den Liegenschaftsverwaltungen die Probleme zu erörtern und Lösungen zu finden. Dies ist ein Beispiel einer erfolgreichen Massnahme. Viele weitere können in den Berichten der Koordinationsstelle nachgelesen werden.

Daniel Kast hat darauf hingewiesen, dass Integration spontan geschehe. Das möchte ich unterstreichen. Dort wo man sich täglich begegnet, befindet sich ein ganz zentraler Ort von Integration. Aber es reicht eben nicht. Es braucht eine anhaltend aktive Integrationspolitik, da es sich um einen dauernden Prozess handelt. Eine Koordination ist unerlässlich. Keine Integration oder eine fehlerhafte zu machen ist horrend teuer und nicht nachhaltig. Ich bitte den Rat deshalb, diese Motion klar abzulehnen.

Beschluss

Die in ein Postulat umgewandelte Motion Fraktion SVP/JSVP – Abschaffung Koordinationsstelle für Integration – wird vom Stadtrat mit 19 : 45 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

10 Motion Fraktion SP/JUSO (Corinne Mathieu/Liselotte Lüscher, SP) vom 31. Januar 2002: Kein Eintopf bei den Schulmodellen, sondern Erhalt der Vielfalt; 2. Fristverlängerung

Geschäftsnummer 02.000060 / 05/139

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Fraktion SP/JUSO (Corinne Mathieu/Liselotte Lüscher, SP): Kein Eintopf bei den Schulmodellen sondern Erhalt der Vielfalt; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion um 2 Jahre, d.h. bis zum 24. April 2007, zu.

Bern, 25. Mai 2005

Beschluss

Die Fristverlängerung von 2 Jahren wird vom Stadtrat stillschweigend genehmigt.

15 Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Die fragwürdige Finanzierung der Frauenwohngemeinschaft Muristrasse 27 – was weiss der Gemeinderat wirklich?

Geschäftsnummer 05.000247 / 05/162

Die Frauenwohngemeinschaft an der Muristrasse 27 ist eine Institution des Trägervereins für Wohn- und Lebensgemeinschaften der Stadt und Region Bern. Sie wird durch die Stadt Bern subventioniert. Der Leistungsvertrag läuft seit 2003 und endet 2006. Pro Jahr bezahlt die Stadt Bern Fr. 448'010.00 an die Institution.

Interessant ist aber auch die Tatsache, dass mit diesem Betrag gleichzeitig die Wohngemeinschaft Schwandengut in Schüpfen mitfinanziert wird. Dies wird angeblich durch den Lastenausgleich mit dem Kanton abgerechnet. Leider weiss bei der Stadt niemand so recht Bescheid über diese Abmachung und beim Kanton konnte erst recht niemand über diese „Abrechnung“ Auskunft geben.

Pro Übernachtung werden den Bewohnerinnen Fr. 30.00 in Rechnung gestellt. Davon sind Fr. 23.00 für das Zimmer und Fr. 7.00 für das Nachtessen. Letztere werden aber unabhängig davon, ob die Frauen das Nachtessen in der WG einnehmen oder nicht, einkassiert. Es gäbe noch weitere Beispiele, aber es ist die Aufgabe des Gemeinderats, bei dieser Institution eine genauere Kontrolle zu veranlassen.

Aus den geschilderten Gründen ergeben sich folgende Fragen an den Gemeinderat:

1. Sind dem Gemeinderat die geschilderten Umstände bekannt?
2. Toleriert der Gemeinderat den Sachverhalt?
3. Wenn nein, warum wurde bis heute nichts unternommen?
4. Wird die Einrichtung von der Stadt kontrolliert?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Wie rechtfertigt der Gemeinderat die Mitfinanzierung der WG Schwandengut?
7. Warum wird die Leitung der WG zum Beispiel nicht vom im gleichen Haus befindlichen Familientreff übernommen?
8. Was ergab die genauere Kontrolle der Institution?

Bern, 9. Juni 2005

Antwort des Gemeinderats

Dem Gemeinderat sind die geschilderten Umstände nicht bekannt (Frage 1); vielmehr kann er bestätigen, dass die Frauenwohngemeinschaft regulär geführt, das Betriebskonzept eingehalten wird und die erforderlichen Indikatoren des Leistungsvertrags erfüllt werden (Fragen 2, 3 und 8).

Der Verein Wohn- und Lebensgemeinschaften in der Stadt und Region Bern (Verein) führt im Auftrag der Stadt die zwei Institutionen *Frauenwohngemeinschaft und Wohngemeinschaft Schwandengut*. Im Jahr 1994 wurde dieser Verein zur Übernahme zweier damals sich im Aufbau befindenden Obdachloseninstitutionen neu gegründet: Unter seiner Trägerschaft entstand nach der Auflösung der Frauennotschlafstelle die heutige Frauenwohngemeinschaft. Er diente aber auch als Trägerschaft für die Wohngemeinschaft Schwandengut, welche die Stadt in der von der Burgergemeinde geschenkten Liegenschaft Schwandengut eröffnete. Es besteht ein vierjähriger Leistungsvertrag für die Jahre 2003–2006; dieser wurde sowohl vom Gemeinderat als auch vom Stadtrat bewilligt. Im Leistungsvertrag werden unter anderem die Abgeltungen der beiden Institutionen geregelt. Die jährliche Abgeltung der Frauenwohngemeinschaft beträgt Fr. 235 200.00, diejenige für die WG Schwandengut Fr. 207 760.00. Dies ergibt einen maximalen jährlichen Betrag für die Jahre 2003–2006 von Fr. 442 960.00 (Fr. 448 010.00 inkl. Teuerung auf dem teuerungsberechtigten Personalaufwand). Von einer Mitfinanzierung der WG Schwandengut durch die Frauenwohngemeinschaft kann also keine Rede sein (Frage 6). 80% dieser Kosten können in die kantonale Lastenverteilung eingebracht werden. Die Direktion für Bildung, Soziales und Sport erstellt jährlich eine Gesamtabrechnung aller lastenverteilungsberechtigten Angebote und reicht diese bei der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons ein.

Die Buchhaltungen der beiden Institutionen werden je separat durch den Direktionsfinanzdienst der BSS geführt. Damit kann direkt Einfluss genommen werden auf die Betriebsführung. Zudem verlangt der Leistungsvertrag ein zwei Mal jährlich durchgeführtes Controlling, das die Überprüfung der Leistungsindikatoren beinhaltet (80%ige Auslastung, 50% der Bewohnerinnen Aufenthalt nicht länger als 1 Jahr, 80% aus Stadt und Region Bern etc.) (Frage 4).

Mit dem im Leistungsvertrag festgelegten Betrag werden die Betriebskosten der Institution für die von der Stadt in Auftrag gegebene Dienstleistung abgegolten. Der weitere Aufwand der Institution wird durch Einnahmen aus den Übernachtungsbeiträgen finanziert. Der Ansatz beträgt bei der Frauenwohngemeinschaft Fr. 30.00 für Übernachtung und die gesamte Verpflegung. Dieser Tarif wurde mit dem Sozialamt abgesprochen. Das gemeinsame Nachtessen bildet dabei die Hauptmahlzeit und gehört zur angebotenen Struktur. Der Tagesansatz kann nicht reduziert werden, wenn diese Mahlzeit ausgelassen wird. Die beiden übrigen Mahlzeiten können sich die Bewohnerinnen individuell mit den vorhandenen Grundnahrungsmitteln selber zubereiten. Gemäss Leistungsvertrag sind Überschüsse und Fehlbeträge Sache des Vereins, was ein häusliches Umgehen mit den finanziellen Mitteln und insbesondere eine rentable und ökonomische Führung des Betriebs erfordert.

Seit 1994 befinden sich der Familientreff Stadt Bern und die Frauenwohngemeinschaft an der Muristrasse 27 im gleichen Haus. Es sind zwei voneinander unabhängige Einrichtungen mit ganz unterschiedlichen Zielgruppen, die kaum unter eine gemeinsame Leitung gestellt werden können. Zur Koordination und Gewährung des Betriebs innerhalb des Hauses finden gemeinsame Haussitzungen statt.

Bern, 17. August 2005

Der Interpellant ist mit der Antwort des Gemeinderats **zufrieden**.

- Traktandum 7 wird auf eine spätere Sitzung und die Traktanden 11 bis 14 werden auf die Sitzung vom 23. Februar 2006 verschoben. -

Eingänge

Es werden zwei Motionen eingereicht und an den Gemeinderat weitergeleitet, nämlich:

Motion Erich J. Hess (JSVP): Aussetzung eines Kopfgeldes für die Erfassung von Sprayern

Sprayereien, Vandalismus und der sinkende Respekt gegenüber fremdem Eigentum werden in unserer Gesellschaft je länger je mehr nur noch als Kavaliersdelikt abgehandelt. Begünstigt wird dieses Verhalten einerseits durch die gängige Gerichtspraxis und durch verweichlichte Richter, welche mit ihren milden Urteilen lediglich beim Täter für Begeisterung sorgen und andererseits werden in vielen Fällen leider keine Privatklagen seitens der Eigentümer eingereicht, was bedeutet, dass die Täter finanziell nicht für den angerichteten Schaden aufkommen müssen. Somit wird die Angelegenheit mit einer viel tieferen Geldbusse seitens des Gerichts oder im besten Falle mit ein paar Tagen Gefängnis bedingt „ad acta“ gelegt. Hauseigentümer und Geschäftsinhaber sowie der brave Steuerzahler berappen die Kreativität gewisser Damen und Herren schlussendlich aus dem eigenen Sack.

Im Grunde genommen gibt es nur die folgenden Massnahmen:

- Abschreckendes und konsequentes Anwenden des schweizerischen Strafgesetzbuches. Die bestehenden Gesetze ermöglichen eine strenge Bestrafung.
- Jede Sprayerei ist konsequent zur Anzeige zu bringen, damit diese statistisch bei der Polizei auch erfasst werden kann.
- Sofortiges Entfernen der Graffitis, um die Attraktivität herabzusetzen. Schliesslich ist es das Ziel des Sprayers, dass seine Schmierereien über längere Zeit bestehen bleiben.
- Projekte wie „Casa Blanca“ sollten weiter gefördert werden.

Ein rasches Entfernen der Schmierereien „à la Casa Blanca“ ist aber nur ein Teil der Lösung. Ziel sollte es sein, die Täter vermehrt zu überführen. Sprayen ist vorwiegend in der „HipHop-Szene“ oder in linksextremen Kreisen verbreitet. Gebäude werden unter anderem gekennzeichnet, um Reviere zu markieren. Sprayen ist keine anonyme Sache. Vielfach bilden sich Clans oder es wird mit den so genannten Kunstwerken herumgeprahlt. Jeder Sprayer hat seinen eigenen Künstlernamen, mit welchen er sein Kunstwerk vollendet; schliesslich will er ja den anderen zeigen, wer der Maler war.

Genau hier sollte der Hebel angesetzt werden. Ein Kopfgeld würde wohl manchem „Künstler“ Kopf und Kragen kosten und der normale Bürger würde noch aufmerksamer durch die Gegend gehen. In der Stadt Thun wurde schon einmal ein Kopfgeld für einen Sprayer ausgesetzt. Dieser hatte eine Fassade eines Thuner Hotels verschmiert, die vorgängig gerade frisch gestrichen wurde. Der Eigentümer setzte damals ein Kopfgeld auf die unbekannte Täterschaft aus. Wenige Tage später wurde der Täter ans Messer geliefert und aus den eigenen Reihen verpiffen!

Wir sind überzeugt, dass mit dem Modell eines „Kopfgeldes“ die Sprayereien rasch reduziert werden können und verlangen vom Gemeinderat:

1. Projekte wie „Casa Blanca“ sollen weiter gefördert werden.
2. Auf Sprayer, welche verhältnismässig einen grossen Schaden anrichten und mehrere Objekte verunstaltet haben, wird ein Kopfgeld zwischen 500 Franken und 2000 Franken ausgesetzt.
3. Der Betrag des Kopfgeldes ist dem Täter zusammen mit den Gerichtskosten und den ihm sonst noch drohenden Strafmassnahmen vollumfänglich in Rechnung zu stellen.

Bern, 2. Februar 2006

Motion Erich J. Hess (JSVP), Thomas Weil, Peter Bühler

Interfraktionelle Motion Fraktion GFL/EVP (Nadja Omar, GFL/Daniel Kast, CVP): Annäherung zwischen Heimatliche Sprache und Kultur-Schulen (HSK) und Volksschule, vorerst ohne Kanton

Im Postulat „Bessere Integration des HSK-Unterrichts in die Volksschule“ vom 21.10.2004 bekräftigt der Gemeinderat im Prüfungsbericht die unbestrittene Wichtigkeit der HSK-Schulen, auch wenn in den fünf Massnahmen IMSS der laufenden Bildungsstrategie der HSK-Unterricht nicht enthalten sind. Ebenso werden im Bericht die verschiedenen, z.T. über zehnjährigen Erlasse zu diesem Thema erwähnt (Empfehlungen), sowie die Bemühungen, den Kanton dazu zu bewegen, auf diesem Gebiet tätig zu werden, sowie die Prüfung von Vorschlägen, die unabhängig vom Kanton umgesetzt werden können.

Basierend auf diesen guten Voraussetzungen wird der Gemeinderat aufgefordert, folgende in städtischen Kompetenzen liegende Massnahmen zu verwirklichen, die als praktikable Zwischenlösungen bis zu den notwendigen kantonalen Schritten zur Integration der HSK-Schulen in die Volksschulen, bereits einige Verbesserungen mit sich bringen.

Zur Unterstützung des HSK-Unterrichts, insbesondere der vielen HSK-Schulen, die von den Vertreterinnen ihrer Herkunftsländer keine Unterstützung erhalten (z.B. Albaner, Bosnier, Tamilen etc), fordern wir minimale Massnahmen, die ansatzweise bereits Anwendung finden, damit diese HSK-Schulen in ihrer privaten Initiative und ihrer Anerkennung gestärkt werden. Der HSK-Unterricht würde damit etwas näher an die Volksschule heranrücken, für welche er auch zur Erlernung der Zweitsprache Deutsch eine wichtige Stütze ist. Es profitieren somit beide Seiten von den Massnahmen und der Kontaktpflege.

Zusammen mit den HSK-Schulen sind oft auch die Eltern der HSK-Schüler besser und einfacher für wichtige Informationen zu Schulfragen zu erreichen, was wiederum diesen Kindern zu Gute kommt.

Die Tatsache, dass einige HSK-Schulen auch einige Kinder aus den Agglomerationsgemeinden in den Klassen haben, da kleine Gruppen einer Sprache ein grösseres Einzugsgebiet aufweisen, darf kein Hindernis sein bei der Umsetzung der Massnahme 1-3. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen werden die Bindeglieder zwischen der Volksschule und den vielen HSK-Schulen in Bern verbessert und damit auch weitergehende Schritte, wie der Einsatz von HSK-Lehrpersonen als Kulturvermittler und die institutionelle Zusammenarbeit, vorbereitet (siehe oben erwähntes Postulat).

Diese Massnahmen ersetzen nicht die Bemühungen beim Kanton um weiterreichende Integration des HSK-Unterrichts in die Volksschule, sondern sollen diese ergänzen und bestärken.

Da die Bewirtschaftung der Schulhäuser eine kommunale Aufgabe ist, ist Folgendes zu realisieren:

1. Massnahme: In den Volksschulhäusern sind nach Absprache Schulräume für HSK-Schulen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, die zu diesen Zeiten leer stehen. Pro Schulkreis ist auch ein Schulhaus am Samstag für HSK-Schulen offen.
2. Massnahme: Als minimale Infrastruktur gelten dabei die Mitbenutzung von Kreiden und ähnlichen Utensilien, eines Hellraumprojektors, einer Kopiermaschine und die Benutzung eines Schrankes pro HSK-Schule.
3. Massnahme: Die HSK-Lehrpersonen und die Schulleitung des betreffenden Schulhauses nehmen gegenseitigen Kontakt auf, vereinbaren die Nutzungszeiten und weitere wichtige Einzelheiten, laden sich gegenseitig zu Schul- und Elternanlässen ein und informieren sich, wo nötig. Möglich ist auch die Nennung einer Lehrkraft im Schulhaus als Ansprechperson für die HSK-Schulen und -Lehrkräfte, die den regelmässigen Kontakt pflegt.

4. Es wird sichergestellt, dass im Beurteilungsbericht (Zeugnis) unter der entsprechenden Rubrik der Besuch des HSK-Unterrichts eingetragen wird.

Bern, 2. Februar 2006

Interfraktionelle Motion Fraktion GFL/EVP (Nadja Omar, GFL/Daniel Kast, CVP), Daniel Lerch, Anna Magdalena Linder, Conradin Conzetti, Anna Coninx, Martin Trachsel, Verena Furrer-Lehmann, Barbara Streit-Stettler, Erik Mozsa, Ueli Stückelberger, Gabriela Bader Rohner, Rania Bahnan Buechi, Daniele Jenni

Schluss der Sitzung: 22.35 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der 1. Vizepräsident: *Peter Bernasconi*

Der Protokollführer: *Matthias Uhlmann*