



**Stadtratssitzung**

**Donnerstag, 19. Oktober 2006, 17.00 Uhr**

**Grossratssaal im Rathaus**

---

<b>Traktanden</b>	<b>Geschäfts- nummer</b>
1. Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 22 vom 17. August 2006 und Protokoll Nr. 23 vom 24. August 2006)	---
2. Umsetzungskommission NSB (UK NSB); Ersatzwahlen	---
3. Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Schnyder/Karin Gasser, GB): Stärkeres Engagement der Stadt für die Luftreinhaltung (SUE: Hayoz)	06.000033
4. Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Verkehrsverwilderung in der Stadt Bern (SUE: Hayoz)	06.000104
5. Interpellation Daniel Kast (CVP): Sichere Bahnhofszugänge in Randstunden (SUE: Hayoz)	06.000108
6. Überbauung Weissenstein/Neumatt: Bau von unterirdischen Hauskehricht-Sammelstellen; Verpflichtungskredit (PVS: Mozsa/TVS: Rytz)	06.000226
7. Überbauung Brünnen Nord: Bau von unterirdischen Hauskehricht-Sammelstellen; Verpflichtungskredit (PVS: Mozsa/TVS: Rytz)	06.000227
8. Motion Andreas Zysset (SP) vom 9. September 1999: Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse; Abschreibung (PVS: Jordi/TVS: Rytz)	99.000463
9. Motion Andreas Zysset (SP) vom 17. August 2000: Kasernenwiese auch für Kinder und Bevölkerung aus dem Quartier; Abschreibung (PVS: Jordi/TVS: Rytz)	00.000461
10. Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Walter Christen/Ruedi Keller, SP/Michael Jordi, GB/Peter Künzler, GFL) vom 13. Juni 2002: Moratorium der Auslagerungen von Teilen der Stadtverwaltung; Abschreibung Punkt 1 und 3 (inkl. Bericht des Gemeinderats zum Service Public vom 7. Juni 2006) (BAK: Weber/PRD: Tschäppät)	02.000241
11. Motion Fraktion FDP/JF (Christian Wasserfallen, JF/Stephan Hügli, FDP): Abstimmen per Internet und SMS – e-Voting für Bern! (PRD: Tschäppät)	05.000364
12. Motion Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Franziska Schnyder, GB): Für weniger Fluglärm über den Dächern von Bern (PRD: Tschäppät)	06.000085
13. Interpellation Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Franziska Schnyder, GB): Mehr Fluglärm durch Pistenverlängerung? (PRD: Tschäppät)	06.000089
14. Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Schnyder, GB): Nutzungskonzept Freizeit im ESP Wankdorf (PRD: Tschäppät)	06.000128

---

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 27 .....	1397
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.15 Uhr .....	1399
Mitteilungen des Präsidenten.....	1400
Traktandenliste .....	1400
1 Protokollgenehmigung.....	1400
2 Umsetzungskommission NSB (UK NSB); Ersatzwahlen.....	1400
3 Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Schnyder/Karin Gasser, GB): Stärkeres Engagement der Stadt für die Luftreinhaltung .....	1400
4 Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Verkehrsverwilderung in der Stadt Bern.....	1404
5 Interpellation Daniel Kast (CVP): Sichere Bahnhofszugänge in Randstunden .....	1407
8 Motion Andreas Zysset (SP) vom 9. September 1999: Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse; Abschreibung .....	1410
9 Motion Andreas Zysset (SP) vom 17. August 2000: Kasernenwiese auch für Kinder und Bevölkerung aus dem Quartier; Abschreibung.....	1411
10 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Walter Christen/Ruedi Keller, SP/Michael Jordi, GB/Peter Künzler, GFL) vom 13. Juni 2002: Moratorium der Auslagerung von Teilen der Stadtverwaltung; Abschreibung Punkte 1 und 3 sowie Prüfungsbericht zu Punkt 2 und Bericht des Gemeinderats zum Service public vom 7. Juni 2006 .....	1412
11 Motion Fraktion FDP/JF (Christian Wasserfallen, JF/Stephan Hügli, FDP): Abstimmen per Internet und SMS – e-Voting für Bern! .....	1420
12 Motion Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Franziska Schnyder, GB): Für weniger Fluglärm über den Dächern von Bern .....	1424
13 Interpellation Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Franziska Schnyder, GB): Mehr Fluglärm durch Pistenverlängerung? .....	1426
Eingänge .....	1435

**Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.15 Uhr**

*Vorsitzender*

Präsident Peter Künzler

*Anwesend*

Hans Peter Aeberhard  
Michael Aebersold  
Raymond Anliker  
Stefanie Arnold  
Gabriela Bader Rohner  
Rania Bahnan Büechi  
Thomas Balmer  
Stefan Bärtschi  
Giovanna Battagliero  
Christof Berger  
Peter Bernasconi  
Dieter Beyeler  
Margrith Beyeler-Graf  
Peter Bühler  
Conradin Conzetti  
Dolores Dana  
Myriam Duc  
Susanne Elsener  
Anastasia Falkner  
Andreas Flückiger  
Urs Frieden  
Rudolf Friedli  
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  
Rudolf Keller  
Markus Kiener  
Andreas Krummen  
Claudia Kuster  
Annette Lehmann  
Edith Leibundgut  
Daniel Lerch  
Anna Magdalena Linder  
Liselotte Lüscher  
Ursula Marti  
Corinne Mathieu

Patrizia Mordini  
Erik Mozsa  
Reto Nause  
Nadia Omar  
Lydia Riesen-Welz  
Hasim Sancar  
Franziska Schnyder  
Rolf Schuler  
Miriam Schwarz  
Hasim Sönmez  
Ernst Stauffer  
Ueli Stüchelberger  
Martin Trachsel  
Gisela Vollmer  
Christian Wasserfallen  
Catherine Weber  
Anne Wegmüller  
Sandra Wyss  
Christoph Zimmerli  
Beat Zobrist  
Andreas Zysset  
Christoph Müller  
Philippe Müller

*Entschuldigt*

Carolina Aragón  
Karin Feuz-Ramseyer  
Verena Furrer-Lehmann

Simon Röthlisberger  
Erich Ryter  
Beat Schori

Barbara Streit-Stettler  
Thomas Weil

*Vertretung Gemeinderat*

Alexander Tschäppät PRD

Barbara Hayoz SUE

Regula Rytz TVS

*Entschuldigt*

Edith Olibet BSS

Kurt Wasserfallen FPI

*Ratssekretariat*

Annina Jegher

*Stadtkanzlei*

Irène Maeder Marsili

## **Mitteilungen des Präsidenten**

Der Vorsitzende *Peter Künzler* (GFL): Die angekündigte Orientierungsversammlung der KWO wird am 2. November 2006 stattfinden. Die Stadratsmitglieder werden eine schriftliche Einladung erhalten, mit der man sich auch für das Essen anmelden kann.

## **Traktandenliste**

1. Der Rat genehmigt den Antrag der Kommission PVS auf Absetzung der Traktanden 6 und 7. Die beiden Geschäfte werden in der Sitzung vom 9. November 2006 behandelt.
2. Die Traktanden 8 und 9 sowie die Traktanden 12 und 13 werden gemeinsam behandelt.

### **1 Protokollgenehmigung**

Die Protokolle Nr. 22 vom 17. August 2006 sowie Nr. 23 vom 24. August 2006 werden mit Dank an die Verfasserinnen und Verfasser genehmigt.

### **2 Umsetzungskommission NSB (UK NSB); Ersatzwahlen**

Der von der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) nominierte Markus Kiener (FDP) wird vom Stadtrat einstimmig als Ersatz für den zurücktretenden Peter Bernasconi (SVP) als neues Mitglied in die Umsetzungskommission NSB (UK NSB) gewählt.

Der von der Budget- und Aufsichtskommission nominierte Ueli Haudenschild (FDP) wird vom Stadtrat einstimmig als Ersatz für den zurücktretenden Markus Blatter (FDP) als neues Mitglied in die Umsetzungskommission NSB (UK NSB) gewählt.

### **3 Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Schnyder/Karin Gasser, GB): Stärkeres Engagement der Stadt für die Luftreinhaltung**

Geschäftsnummer 06.000033 / 06/189

Alle Halb-Jahre wieder müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass die Luft in einem gesundheitsgefährdetem Mass verunreinigt ist. Die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung werden im Sommer durch Ozon (O<sub>3</sub>) und Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und im Winter durch (PM<sub>10</sub>) regelmässig überschritten. Es ist bekannt, dass in der Schweiz durch die Luftverschmutzung pro Jahr gegen 4'000 sog. vorzeitige Todesfälle, 23'000 zusätzliche Spitalpflegetage, 2'500'000 Asthmaanfälle und 790'000 Tage mit Arbeitsunfähigkeit zu verzeichnen sind. Die dreckige Luft belastet nicht nur die Volksgesundheit, sondern auch die Volkswirtschaft. Die in der Schweiz verursachten Gesundheitskosten betragen über Fr. 4 Mia. pro Jahr. Es ist bekannt, dass insbesondere Russ krebserregend ist und daher vordringlich bekämpft werden muss.

Mittelfristig sind selbstverständlich umfassende Massnahmen nötig. Dazu hat Bundespräsident Leuenberger kürzlich erste Massnahmenvorschläge präsentiert. Diese müssen durch Massnahmen auf städtischer Ebene ergänzt werden wie insbesondere eine weitere Verminderung des motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie dessen Temporeduktion auf Berns Strassen.

Aus diesem Grund wird der Gemeinderat aufgefordert, folgende kurzfristig wirksame Massnahmen zu prüfen, welche jeweils umgesetzt werden sollen, wenn an mehreren aufeinander folgenden Tagen die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung überschritten werden:

1. Vorübergehende generelle Einführung von Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen der Stadt Bern.
2. Einführung eines Durchfahrtsverbots durch die Stadt Bern für Lastwagen. Die Zulieferung bleibt gewährleistet, wird aber mittels eines Transport-Logistiksystems („City-Logistik“) auf ein Minimum reduziert.
3. Einführung eines zeitlich beschränkten Fahrverbots (z.B. 6-9 Uhr) auf den Einfallsachsen in die Stadt.
4. Erhöhung der Tarife in allen Parkhäusern in der Stadt Bern u.a. zur Finanzierung der Vergünstigung der Tarife des öffentlichen Verkehrs oder der Ausrüstung aller Dieselfahrzeuge der Stadtverwaltung und der angegliederten Betriebe bzw. Anstalten im Besitz der Stadt mit Partikelfilter.
5. Durchführung von autofreien Tagen.

Die Einführung dieser Massnahmen ist wissenschaftlich zu begleiten, um insbesondere die Wirkung auf die Luftqualität, aber auch unerwünschte Wirkungen dokumentieren zu können.

Der Gemeinderat wird weiter aufgefordert, folgende Massnahmen zu prüfen, welche mittelfristig zu Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung beitragen sollen:

6. Den Kanton auffordern, bei drohenden Grenzwertüberschreitungen der Luftreinhalteverordnung eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h auf Autobahnen im Umkreis der Stadt Bern von 30 km zu veranlassen.
7. Den Kanton aufzufordern, die Massnahmen umzusetzen, die er im Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015 gemacht hat, und die Umsetzung prioritär zu behandeln.
8. Der Bund ist aufzufordern, soweit diese nicht bereits bestehen die rechtlichen Grundlagen zu erlassen, damit besonders luftbelastende Fahrzeuge (Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter) mit einem nur diese Fahrzeuggruppe betreffenden Fahrverbot belegt werden können, bzw. Ausnahmen zu einem Fahrverbot für Fahrzeuge mit guten Abgaswerten (wie EURO 3 Norm) zugelassen werden können.
9. Bund und Kantone sind aufzufordern griffigere Massnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung zu verlangen, insbesondere Partikelfilterobligatorium für dieselbetriebene Fahrzeuge, steuerliche Anreize durch Erleichterungen auf der kantonalen Motorfahrzeugsteuer um bei Privatpersonen den Kauf von Fahrzeugen mit Partikelfiltern zu fördern, Einbau von Partikelfiltern in Holzfeuerungsanlagen.

Bern, 19. Januar 2006

#### **Antwort des Gemeinderats**

Der Gemeinderat geht mit den Postulantinnen und Postulanten darin einig, dass sowohl Sofortmassnahmen wie auch nachhaltige mittelfristige Massnahmen nötig sind, um auf Extremsituationen mit länger andauernden Grenzwertüberschreitungen bezüglich der Ozonbelastung und des Feinstaubes angemessen reagieren zu können, dies umso mehr, als solche Extremsituationen auch in den kommenden Monaten und Jahren nicht auszuschliessen sind.

Verwaltungsintern sind daher die nötigen Schritte eingeleitet worden, um im Laufe des Sommers ein Konzept betr. möglichen Massnahmen, die bei Extremsituationen zu einer Verminderung der Feinstaub- und Ozonbelastung beitragen können, zu erarbeiten.

Im Rahmen dieses Konzepts werden u.a. Massnahmen wie eine vorübergehende generelle Einführung von Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen der Stadt Bern, die Errichtung einer Sperrzone für Dieselfahrzeuge, die Durchführung von autofreien Tagen u.a. mehr geprüft. Diese Massnahmen haben ihre gesetzliche Grundlage allerdings nicht nur im städtischen

Recht, so dass auch die Entwicklung auf Bundes- und kantonaler Ebene berücksichtigt werden muss.

Seitens des Kantons sind bereits Massnahmen umgesetzt worden, so hat er im Februar 2006 – wie im Postulat angeregt – bei Grenzwertüberschreitungen der Luftreinhalteverordnung eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h auf Autobahnen im Umkreis von 30 km der Stadt Bern erlassen. Ebenso hat er sich verpflichtet, alle 5 Jahre über den Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015 zu berichten. Er ist dieser Verpflichtung nachgekommen und hat am 6. März 2006 seinen ersten Zwischenbericht veröffentlicht.

Auf Bundesebene hat UVEK-Vorsteher Bundesrat Moritz Leuenberger im Januar 2006 einen Aktionsplan vorgestellt, mit dem der Luftbelastung durch Feinstaub verstärkt zu Leibe gerückt werden soll. Im Zuständigkeitsbereich des UVEK können neun Massnahmen demnächst umgesetzt werden. Diese betreffen insbesondere den Dieselmotor sowie den Feinstaub- und Russausstoss von Holzfeuerungen. Ergänzend hat Bundesrat Leuenberger dem Gesamtbundesrat weitere Massnahmen unterbreitet, darunter die Einführung einer Partikelfilterpflicht für neue Diesel-Personenwagen.

Auf Antrag des UVEK hat der Bundesrat am 16. Juni 2006 den Aktionsplan gegen Feinstaub verabschiedet, der von den Kantonen unterstützt wird. Fünf neue Massnahmen ergänzen die bereits ausgearbeiteten Massnahmen des UVEK. Der Aktionsplan Feinstaub soll in den nächsten Jahren zu einer beträchtlichen Verringerung der Russmissionen beitragen, besonders bei winterlichen Inversionslagen. Die Stadt wird daher zu gegebener Zeit zu prüfen haben, wie diese Massnahmen umgesetzt werden können.

## Antrag

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

Bern, 12. Juli 2006

Postulantin *Franziska Schnyder* (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich danke für die unterstützende Antwort des Gemeinderats und hoffe, dass es immer weniger und wenn möglich zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte und damit zu keinen Extremsituationen mit Ozon, Stickoxiden und Feinstaub mehr kommen wird. Gemäss Postulatsbericht soll im Sommer ein entsprechendes Konzept vorgelegt werden. Ich würde mich gerne über dieses Konzept, welches bereits seit einigen Monaten vorliegen sollte, informieren lassen. Leider habe ich bis jetzt noch nichts gesehen. In der Zwischenzeit haben auch Tüftlerinnen und Tüftler aus der Wirtschaft interessante Fortschritte gemacht, denn man hat herausgefunden, dass der Feinstaub bei Feuerungsanlagen möglicherweise mit einem relativ einfachen System gebunden werden kann, indem man einen feinen Draht ins Kamin hängt und unter Niederspannung setzt. Dies würde helfen, dass die feinen Partikel an den Seitenwänden des Kamins kleben blieben und damit nicht in die Luft gelangten. Es wäre sehr gut, wenn sich die Privatwirtschaft damit zugunsten von Umwelt und Volksgesundheit eine goldene Nase verdienen könnte. Wenn man wirklich möchte, wäre auch im Umweltbereich ziemlich viel Geld zu verdienen und ich möchte die Wirtschaft dazu auffordern, sich hier breit zu machen und dieses Eldorado auszukosten. Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz hat ein Notfallkonzept erarbeitet. Unserer Ansicht nach geht dieses Konzept allerdings zu wenig weit. Wir verlangen einen wirksamen Schutz der Bevölkerung, das heisst eine Anordnung von Massnahmen, welche geeignet sind, die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung einzuhalten. Diese Grenzwerte haben eine medizinische Grundlage. Wenn die Grenzwerte überschritten werden, leidet die Bevölkerung. Insbesondere aber leidet die Gesundheit von Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit Atemproblemen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Dies haben sogar die kan-

tonalen Direktoren gemerkt. Ich hoffe, dass wir Massnahmen ergreifen können, bevor die nächste Extremsituation eintritt. Wir empfehlen dem Rat, das Postulat zu überweisen.

### Fraktionserklärungen

*Ueli Haudenschild* für die Fraktion FDP: Es ist eine Tatsache, dass wir jedes Jahr im Winter die Feinstaubwerte und im Sommer die Ozongrenzwerte überschreiten. Es ist sinnvoll, etwas dagegen zu unternehmen. Für uns stellt sich jedoch die Frage, welche Massnahmen richtig und sinnvoll sind und wo zudem das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch gegeben ist. Es ist nämlich auch eine Tatsache, dass der Verkehr in der Stadt Bern während den letzten 30 Jahren nicht zugenommen und der Ausstoss der Autos ganz massiv abgenommen hat. Das Problem liegt zum Teil beim motorisierten Individualverkehr, das heisst, bei den Autos. Je nach Partikelgrösse verursachen sie zwischen 25 und 50 Prozent der gesamten Feinstaubbelastung. Das Problem liegt hierbei jedoch beim Schwerverkehr und nicht bei den Privatautos. Das Problem liegt teilweise auch bei der Eisenbahn, dem öffentlichen Verkehr und ganz sicher auch bei den Heizungsanlagen, das heisst bei Holzfeuerungen, Cheminéés oder Ölöfen, die zum Teil gegenüber einem Auto ein Mehrfaches an Feinstaub in die Luft blasen. Es stellt sich die Frage, ob wir mit dem vorliegenden Vorstoss wirklich richtig handeln. Die Wirkung von Tempo 30 statt Tempo 50 auf Gemeindestrassen ist praktisch gleich Null, denn bei diesen tiefen Geschwindigkeiten reduziert sich der Ausstoss kaum. Mit der Einführung eines Durchfahrtsverbots für Lastwagen und Zulieferung mittels City-Logistik wird gesamthaft mehr Verkehr generiert, da alle transportierten Güter umgeladen werden müssen. Zur Einführung eines zeitlich beschränkten Fahrverbots auf den Einfallsachsen der Stadt ist zu sagen, dass sich ein grosser Teil dieser Fahrten zeitlich verlagern wird. Dies bedeutet keine Einsparungen und wird den öV während den Spitzenzeiten noch zusätzlich belasten. Mit der Erhöhung der Tarife in den Parkhäusern wird der Parkplatzsuchverkehr in den Quartieren zunehmen, während die Attraktivität der Stadt weiter abnehmen wird. Bezüglich der Durchführung von autofreien Tagen bitte ich den Gemeinderat, sich an die gesetzlichen Vorgaben zu halten. Fazit: Ein riesiger Wirbel ohne sichtbaren Nutzen. Wenn man zwischen den Zeilen liest, wird deutlich, dass es nicht um eine bessere Luft geht, sondern um einen weiteren gezielten Vorstoss gegen den motorisierten Individualverkehr. Die Grenzüberschreitungen kommen gerade gelegen, um einmal mehr die Auto Fahrenden ins Visier zu nehmen. Dies im klaren Wissen darum, dass die Probleme tatsächlich auf einer anderen Ebene gelöst werden müssten. Dies zeigen auch die Forderungen 6 bis 9 dieses Vorstosses, welche nicht auf städtischer Ebene realisierbar sind. In der Stadt besteht Handlungsbedarf. So beispielsweise bei der Sanierung der stadteigenen Gebäude, wo noch ohne Doppelverglasung mit Holz und Öl geheizt wird. Auf Bundesebene könnte sehr viel erreicht werden, wenn wir in Zukunft keine fossilen Energieträger für die Stromproduktion einsetzen und verheizen würden. Die FDP hat letzten Samstag zu dieser Frage deutlich Stellung bezogen. Mit den vorliegenden Forderungen erreichen wir nichts als einen zusätzlichen Pendelverkehr sowie ein weiteres Abwandern des Gewerbes auf die grüne Wiese, was nicht zur Entschärfung der Problematik beitragen wird. Die FDP lehnt das Postulat als überzogen, weitgehend nutzlos und in weiten Teilen nicht stufengerecht ab.

*Gabriela Bader Rohner* (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Es ist immerhin beruhigend, dass seitens der FDP anerkannt wird, dass ein Problem besteht. Allerdings bin ich erstaunt, wenn Ueli Haudenschild im Namen der Fraktion FDP all die vorgeschlagenen Massnahmen gegen die Belastung der Luft in der Luft zerreisst und sagt, sie würden allesamt nichts nützen und stellten primär eine Attacke gegen den motorisierten Individualverkehr dar. Diese Position ist bedauerlich, weil sie uns nicht weiterbringt. Die GFL/EVP-Fraktion steht vollumfänglich hinter dem Postulat unserer grünen Kolleginnen. Wir sind für eine bessere Luft in unserer Stadt, weil

diese Luft die Gesundheit vieler Menschen, insbesondere der Schwächsten am stärksten beeinträchtigt. Wir sind sehr froh, dass der Gemeinderat in seiner Antwort den Ernst der Lage und die Notwendigkeit, zu handeln, anerkannt und das Postulat deshalb erheblich erklären will. Wir sind gespannt auf das Konzept, welches uns für diesen Sommer versprochen wurde. Der Sommer ist leider vorbei und wir hoffen, dass das Konzept kommen wird und dass wir anhand dieses Konzepts weitere Schritte unternehmen oder allenfalls die Situation neu beurteilen können. Wir sind gespannt, wie der Gemeinderat diejenigen Massnahmen, welche das UVEK vorsieht, auf städtischer Ebene umsetzen möchte. Der Aktionsplan wurde verabschiedet und damit hätte man als Stadt bereits jetzt die Möglichkeit, konkrete Überlegungen bezüglich der Umsetzung dieser Massnahmen anzustellen. Wir bestreiten das Postulat nicht, sondern unterstützen es.

*Stefan Jordi* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt das Postulat. Leider ist es so, dass es verschiedene Massnahmen und Änderungen auf übergeordneter Ebene brauchen würde. Die Krux liegt darin, dass die übergeordneten Ebenen wie beispielsweise der Grossrat, das Bundesparlament und der Bundesrat endlich wirksame Massnahmen beschliessen sollten. Leider kuschen diese immer noch ein bisschen. Politikerinnen und Politiker jeder Richtung sind gefordert, endlich griffige Massnahmen zu ergreifen. Diejenigen, die dazu nicht bereit sind, müssen sich fragen, ob sie die 4000 vorzeitigen Todesfälle, die 23 000 zusätzlichen Spitalpflegetage, die 2,5 Mio. Asthmaanfälle und die 790 000 Tage Arbeitsausfälle verantworten wollen und verantworten können. Dies ist nämlich überhaupt nicht wirtschaftlich. Die Zeit ist überreif, endlich Massnahmen zu treffen. Dabei sollen aber nicht die Grenzwerte erhöht werden, sondern echte Massnahmen gegen die Ozon-, Stickoxid und Feinstaubbelastung ergriffen werden. Bundesrat Moritz Leuenberger hat dies erkannt und einen Aktionsplan ins Leben gerufen. Zu den Zahlen: Die Feinstaubbelastung aus Verbrennungsprozessen betragen 44 Prozent. Davon stammen 18 Prozent von Diesel und Benzin. Es ist also nicht so, dass der Verkehr lediglich einen kleinen Prozentsatz der Belastung ausmacht. Der Rest stammt aus der offenen Verbrennung von Holz, Forstabfällen sowie aus mittleren und kleinen Öfen. Hier müssten Massnahmen ergriffen werden. Es gibt noch viele Stadtwohnungen, in denen mit uralten Öfen geheizt wird. Es wäre an der Zeit, diese Öfen durch moderne Öfen zu ersetzen, die ein Stück Holz ganz verbrennen, so dass nicht ein Teil als Feinstaub in die Luft gelangte. Dies ist eine Massnahme, welche die Stadt sofort ergreifen kann. Die Stadt kann auch Massnahmen ergreifen, ohne zu warten, bis Bund und Kanton diese erlauben würden. Ich möchte hier nur an das Hanfladenprojekt erinnern, wo die Stadt ebenfalls aktiv wurde, ohne eine Änderung der übergeordneten Gesetzgebung abzuwarten.

## **Beschluss**

Das Postulat Fraktion GB/JA! (Schnyder/Gasser) wird vom Rat mit 37 : 20 Stimmen überwiesen.

## **4 Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Verkehrsverwilderung in der Stadt Bern**

Geschäftsnummer 06.000104 / 06/191

Es muss leider festgestellt werden, dass insbesondere auch in den Aussenquartieren der Stadt Bern, nicht nur bei den motorisierten, sondern auch bei den schwächsten Verkehrsteilnehmern die Disziplin bei der Einhaltung der Verkehrsregeln nachgelassen hat.



Seit dem unbedingten Vortrittsrecht der Fussgänger bei Fussgängerstreifen achten diese teilweise nicht mehr auf die übrigen Strassenbenützer. Viele Velofahrende benützen die Trottoirs, missachten Fahrverbote und Lichtsignale bei Ampeln, fahren ohne Licht und verweigern nicht selten Fussgängern auf Fussgängerstreifen den Vortritt.

Die Kantonspolizei Zürich begegnet der nachlassenden Disziplin in diesem Bereich mit Grosskontrollen.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Sieht der Gemeinderat in diesem Bereich auch Handlungsbedarf?
2. Wenn Ja, wie gedenkt der Gemeinderat das Problem anzugehen?
3. Sollte allenfalls der Personalbestand beim Polizeikorps aufgestockt werden?

Bern, 30. März 2006

### **Antwort des Gemeinderats**

Dem Gemeinderat ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden in der Stadt Bern seit Jahren ein Anliegen. In vielen Bereichen hat die Stadt Bern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Unfallprävention Massnahmen ergriffen und dabei in der Schweiz eine Vorreiterrolle eingenommen. Direktionsübergreifend besteht die Zusammenarbeit für die Umsetzung der Ziele des Massnahmenplans Verkehrssicherheit. Unfallschwerpunkte werden analysiert, Massnahmen umgesetzt und die Unfallzahlen dadurch minimiert. Die verkehrstechnischen Verbesserungen werden durch Informationen und gezielte Kampagnen unterstützt. Dabei ist es wichtig, alle Verkehrsteilnehmenden einzubeziehen und anzusprechen.

Polizeiliche Kontrollen im Strassenverkehr sind ein Teil zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr. Die Stadtpolizei Bern ist bestrebt, diese Kontrollen effizient und flächendeckend durchzuführen. Kriterien wie Strassenabschnitte mit vermehrtem Unfallgeschehen oder auffälliges Fehlverhalten von Fahrzeuglenkenden und zu Fuss gehenden, beeinflussen die Art sowie die Örtlichkeit der Verkehrskontrollen. Ein besonderes Augenmerk bei der Umsetzung gilt nebst der prioritären Kontrollen auf den Basisstrassen auch den verkehrsberuhigten Quartierstrassen.

Der Gemeinderat setzt aber bereits früher einen Schwerpunkt an, nämlich in der Verkehrserziehung. Bereits die jüngsten Kinder im Vorschulalter lernen das richtige Verhalten und mögliche Gefahren im Strassenverkehr kennen. Die Verkehrsinstruktoren der Stadtpolizei Bern haben zudem im laufenden Schuljahr mit dem Verkehrsunterricht in der Oberstufe begonnen. Dabei sind Themen wie das richtige Verhalten im Strassenverkehr, die Befähigung und Eignung für eine Teilnahme im Strassenverkehr sowie die Folgen von falschem Verhalten wichtig. Den Jugendlichen wird aufgezeigt, dass letztendlich nur die persönliche Einstellung entscheidend für die korrekte Verkehrsteilnahme ist.

Die persönliche Einstellung und Rücksichtnahme, wie auch das gute Vorbild, sind von allen Verkehrsteilnehmenden gefragt, um die Sicherheit auf den Strassen der Stadt Bern entscheidend zu verbessern.

Die in der Interpellation gestellten Fragen werden vom Gemeinderat wie folgt beantwortet:

*Zu Frage 1:* Das Konzept und die Umsetzung von Verkehrskontrollen soll durch die Stadtpolizei Bern im bisherigen Rahmen weitergeführt werden, da sie sich bewährt haben.

*Zu Frage 2:* Der Gemeinderat sieht keinen weiteren Handlungsbedarf.

*Zu Frage 3:* Wegen der laufenden Verhandlungen und Planungen zur Umsetzung der Einheitspolizei ist der Zeitpunkt für eine Diskussion über die Aufstockung des Polizeikorps denkbar ungünstig.

Bern, 12. Juli 2006

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Interpellant *Ernst Stauffer* (ARP): Als ich die Antwort des Gemeinderats gelesen habe, habe ich mich gefragt, ob es noch billiger gehe. Wenn der Gemeinderat in dieser Frage grundsätzlich kein Sicherheitsproblem sieht, kann ich ihm auch nicht helfen. Offenbar liest der Gemeinderat oder diejenige Person, welche die vorliegende Antwort geschrieben hat, weder Zeitung, noch Unfallmeldungen oder Unfallstatistiken. Der Gemeinderat sieht keinen Handlungsbedarf. Ich behaupte, dass ein Unfallopfer, das hätte vermieden werden können, eines zuviel ist. Sei es nun, dass der Unfall selbstverschuldet oder aber das Opfer unschuldig ist. Es ist selbstverständlich, dass schulpflichtige Kinder instruiert werden. Dies hat man bereits vor 75 Jahren so gehalten, als ich zur Schule ging. Damals hatte es auf den Strassen aber noch längst keinen so starken Verkehr wie heute. Der Gemeinderat meint, dass der Zeitpunkt für eine Aufstockung des Polizeikorps denkbar ungünstig sei. Ich möchte anfragen, ob dies je zu einem Zeitpunkt günstig war. Auch eine kantonalisierte Polizei steht vor den gleichen Problemen. Solange ich im Stadtrat bin, hiess es immer, es sei gerade ein ungünstiger Zeitpunkt, um über die Aufstockung des Polizeikorps zu reden. An einem der letzten Wochenenden waren bei Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtpolizei Bern 554 Fahrzeuge zu schnell unterwegs. Dies hat mit meiner Interpellation folgenden grossen Zusammenhang: Wenn ein motorisierter und ein so genannt schwacher Verkehrsteilnehmer zusammentreffen und sich beide nicht an die Verkehrsregeln halten, muss oder kann es zu Unfällen kommen. Bei solchen Unfällen ist der schwächere Verkehrsteilnehmer dann wirklich der Schwächere. Gleichgültig, ob er schuldig oder unschuldig ist. Aus diesem Grund kann ich nicht verstehen, dass der Gemeinderat schreibt, er sehe keinen Handlungsbedarf. Offenbar müssen sich zuerst einige schwere Unfälle ereignen, bis der Gemeinderat Handlungsbedarf sieht. Ich bin von der Antwort des Gemeinderats in keiner Art und Weise befriedigt.

### **Fraktionserklärung**

*Mario Imhof* für die Fraktion FDP: Wenn ich mich in der Stadt bewege, laufe ich heute kaum mehr Gefahr, von einem Auto überfahren zu werden, aber immer mehr von Velos. Es gibt mir zu denken, dass diejenigen Velofahrenden, welche nicht mehr zur Schule gehen, sondern fertig ausgebildet sind und eigentlich wissen sollten, worum es geht, keinen Anstand mehr haben. In der Marktgasse beispielsweise herrscht ein Velofahrverbot. Ich frage mich, ob all die Velos, welche in der Marktgasse stehen, dort hinein getragen oder gefahren wurden. Ich möchte nur ein einziges Mal erleben, dass ich durch die Marktgasse gehen kann und dort kein einziges Velo steht. Ich bitte die Polizei, dort einmal aufzuräumen. Es ist zudem zu sagen, dass die Polizei in der Rathaus- und Postgasse sechs Mal zu dritt parkierte Autos kontrolliert. Ich habe jedoch noch nie einen Polizisten gesehen, der am Zytglogge ein Velo aufhält, welches das Fahrverbot missachtet. Zudem steht beinahe in jedem Laubenbogen ein kaputtes Velo. Ich möchte gerne wissen, wem diese gehören und wer sie einsammelt. Ich bin gleicher Meinung wie Ernst Stauffer. Es ist eine Katastrophe.

*Beat Zobrist* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wir geben dem Interpellanten grundsätzlich Recht. Velos müssen ebenso wie Autos vor dem Fussgängerstreifen anhalten und gehören nicht auf das Trottoir. Leider fahren die Velos seit einiger Zeit vermehrt auf den Trottoirs. Ich weiss nicht, ob dies daher rührt, dass dies in vielen Nachbarländern so üblich ist. Dieses Verhalten ärgert mich jedoch. Die Tatsache, dass viele Velofahrende ohne Licht unterwegs sind, ist ein Problem, das die Interessengemeinschaft Velo immer wieder, insbesondere jetzt auf den Winter hin, angeht. Das Anliegen wurde erkannt und die Polizei verhängt auch Bussen. Ich wurde bereits selber doppelt gebüsst, als ich zwei Mal bei Rot rechts abgebogen bin. Es

ist mir nicht ganz klar, weshalb Ernst Stauffer jetzt gerade bei den Kleinen Grosskontrollen verlangt, insbesondere wenn ich sehe, wie viele Autolenkerinnen und -lenker während des Fahrens telefonieren, wie viele trotz Fahrverbot fahren, die Geschwindigkeit überschreiten, beim Abbiegen den Blinker nicht setzen oder auf den Trottoirs parken. Dies alles ist oftmals gar gefährlicher als das, was hin und wieder bei den Velos passiert. Daher bin ich froh darüber, dass der Gemeinderat in seiner Antwort die Relationen gewahrt hat. Der Gemeinderat sagt nicht, es bestehe kein Handlungsbedarf. Es werden vielmehr alle kontrolliert und das Recht wird überall durchgesetzt. Zum Votum von Mario Imhof: In der Marktgasse ist Zubringerdienst gestattet. Mir fallen weniger die abgestellten Velos in den Lauben auf, als die Gewerbe Treibenden, welche die Gassen tagelang als Privatparkplatz missbrauchen.

### **Einzelvotum**

*Daniel Lerch (CVP):* Nach diesem Votum könnte ich jetzt sagen, es sei alles in bester Ordnung und es gebe zwar viele, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten, man sollte sie jedoch gewähren lassen. Ich bin davon überzeugt, dass diejenigen, welche heute Velo fahren und sich nicht an die Verkehrsregeln halten, morgen mit dem Auto genau dasselbe tun werden. Ich habe heute beobachtet, wie zwei Personen mit einem Motorroller das Rotlicht bei einer Baustelle einfach überfahren haben. Gestern habe ich beobachtet, wie jemand mit einem Mofa durch eine Bahnunterführung gefahren ist. Es fahren auch immer Velos auf den Trottoirs, obwohl viele Fussgänger unterwegs sind. Dieses Problem besteht und sollte nicht einfach abgetan werden. Vielleicht sollte man die Velokuriere, welche für viele Vorbilder sind, einmal genauer unter die Lupe nehmen. Ich sehe immer wieder, dass diese sich alles erlauben, um damit konkurrenzfähig bleiben zu können. Die Velokuriere überfahren Rotlichter und fahren quer über Kreuzungen oder Fussgängerstreifen und zeigen damit, dass jegliches Hindernis für sie Tabu ist. Ich möchte an dieser Stelle fragen, warum sich Velokuriere so verhalten dürfen und wir nicht. Vielleicht wäre es gut, wenn der Gemeinderat diese Organisation einmal anpeilen würde, um ihr mitzuteilen, dass ein solches Verhalten auch bei Velokurieren nicht toleriert wird. Meines Erachtens besteht in Bezug auf unsere sehr undisziplinierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dringender Handlungsbedarf.

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

## **5 Interpellation Daniel Kast (CVP): Sichere Bahnhofzugänge in Randstunden**

Geschäftsnummer 06.000108 / 06/190

Viele Bernerinnen und Berner berichten darüber, dass sie sich im Bahnhof am späten Abend und morgens früh unsicher fühlen. Etliche erzählen von unangenehmen oder gar gefährlichen Begegnungen auf dem Bahnhofsgelände. Laut Auskunft der Polizei gibt es keine hieb- und stichfest interpretierbaren Daten zur Kriminalität im Gebiet des Bahnhofes. Die angesprochenen Ängste in der Bevölkerung wären nur durch eine wissenschaftliche Untersuchung quantifizierbar. Diese Ängste müssen jedoch trotzdem ernst genommen werden, auch wenn keine entsprechenden Untersuchungen vorliegen.

Der Hauptbahnhof ist einer der wichtigsten Zugänge zur Stadt. Für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist es entscheidend, dass der Bahnhof auch in den Randstunden ohne Angst begangen werden kann.

Das Bahnhofsgelände ist gross, unübersichtlich und verwinkelt. Gerade in den Randstunden, bei geringem Personenaufkommen wäre es mit einem unverhältnismässig grossen Personalaufwand verbunden, im ganzen Bahnhof eine Atmosphäre der Sicherheit zu schaffen.

Würde man in den Randstunden – gemäss des Konzeptes der „Frauenparkplätzen“ in Parkhäusern sowie der „Treffpunktswagen“ in Zügen – die Sicherheitsanstrengungen auf einige wenige Zugänge konzentrieren und diese als sicher garantieren, so würden die meisten Passagiere diese Zugänge benutzen. Dies würde dadurch stärker frequentiert, was wiederum die Sicherheit erhöhen würde.

Dem Gemeinderat stellen wir folgende Frage:

Ist der Gemeinderat bereit, sich für das im Text skizzierte Konzept der sicheren Bahnhofszugänge einzusetzen?

Bern, 6. April 2006

### **Antwort des Gemeinderats**

Aus Sicht des Gemeinderats besteht im Bahnhof Bern grundsätzlich kein Sicherheitsproblem. Er ist daher der Auffassung, dass die Umsetzung des in der Interpellation skizzierten Konzepts nicht notwendig ist. Die Erfahrung hat gezeigt, dass auch durch eine Zentralisierung der Passagierströme die gegenseitige Nachbarhilfe nicht erhöht werden kann. Eine Konzentration auf wenige Zugänge kann sich auch negativ auf das subjektive Sicherheitsgefühl auswirken. Die Bahnhofshalle wird zudem als Querverbindung von nicht Bahnbenutzenden genutzt. Ausserdem bieten kurze Wege den Bahnbenutzenden jederzeit die Möglichkeit, den Bahnhof bei Bedarf auf schnellstem Weg zu verlassen.

Es entspricht aber der Tatsache, dass das Bahnhofareal – besonders der Stadtteil – unübersichtlich und verwinkelt ist. Diesem Sicherheitsrisiko wurde jedoch bereits in der Bauplanung „Neugestaltung Bahnhofplatz / Umbau Christoffelunterführung“ Rechnung getragen. Nach dem Umbau sollte der Bahnhof keine unübersichtlichen Nischen mehr enthalten und optimal beleuchtet sein. Voraussichtlicher Baubeginn in der Christoffelunterführung ist im Herbst 2006.

Während der Bauphase wird die Stadtpolizei Bern in kritischen Bereichen Schwerpunkte setzen und mit Patrouillentätigkeit das Sicherheitsgefühl der Bürgerinnen und Bürgern erhöhen. Bereits heute werden situationsbedingt im Bahnhof Bern Schwerpunkte durch die Stadtpolizei Bern gesetzt. Seit dem 01. September 2004 ist der Polizeiposten im Bahnhof zudem wieder mit einem festen Personalkörper besetzt, und die Situation im Bahnhof wird allgemein als besser eingestuft. Eine situationsbedingte Anpassung der Präsenzzeiten ist stadtpolizeiintern bereits vorgenommen worden, damit noch besser auf die speziellen Begebenheiten im Bahnhof eingegangen werden kann.

Nach dem Umbau des Bahnhofs wird das Überwachungs- und Sicherheitskonzept des städtischen Teils den veränderten Verhältnissen angepasst werden. Zu jenem Zeitpunkt wird auch Klarheit über das weitere Vorgehen bei Police Bern herrschen, was ebenfalls bei der Neubeurteilung der Situation im Bahnhof einfließen wird.

Bern, 12. Juli 2006

- Auf Antrag der Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Interpellantin *Edith Leibundgut* (CVP): Wir sind über die knappe und unausführliche Antwort des Gemeinderats erstaunt. Wir haben das Gefühl, er stelle sich einfach blind. Vor drei Wochen noch wären wir versucht gewesen, zu fragen, ob immer etwas passieren muss, bevor der Gemeinderat reagiert. Heute wissen wir, dass es mehr oder weniger immer wieder pas-

siert. Zwei Personen wurden am vergangenen Wochenende spitalreif geschlagen, wobei eine der Personen schwer verletzt wurde, eine weitere Person wurde niedergeschlagen und ausgeraubt. Die Reaktionen darauf könnten nicht unterschiedlicher sein. So äussert sich beispielsweise die Polizei dahingehend, dass die Situation in den letzten Jahren insbesondere an den Wochenenden zunehmend schwieriger geworden sei. Es kommt vermehrt zu Schlägereien, wobei die beteiligten Personen oftmals unter Alkoholeinfluss stehen. Ein Zeuge, der die Schlägerei vom letzten Wochenende miterlebt hat und ein ehemaliger Mitarbeiter der Sicherheitsfirma im Bahnhof ist, hat sich folgendermassen zum Vorfall geäussert: „Es ist nicht der erste Vorfall, den ich so erlebe. Jetzt ist genug. Die Securitrans im Bahnhof ist unprofessionell.“ Gemäss seinen Aussagen haben zwei Mitarbeiter der Securitrans die Szene beobachtet, ohne einzuschreiten. Die Polizei habe zudem Zeugen schroff abgewiesen. Securitrans wiederum sagt, dass man zu zweit nichts ausrichten könne, wenn am Bahnhof sechs Personen aufeinander losgehen, denn am Ende lägen noch zwei Personen mehr am Boden. Securitrans räumt jedoch ein, dass die Gewaltschwelle am Bahnhof massiv gesunken sei und viel schneller zugeschlagen werde. Zudem seien oftmals auch Waffen mit im Spiel. Auch Uniformierte würden heute viel schneller tätlich angegriffen. In seiner Antwort auf die Interpellation hingegen erwähnt der Gemeinderat sogar den Ausdruck Nachbarschaftshilfe. Aufgrund der Erfahrungen der vergangenen Wochen können die Passantinnen und Passanten diese offenbar nicht einmal von der Polizei oder von Securitrans erwarten. So bleibt den Bürgerinnen und Bürgern lediglich zu hoffen, dass sie oder er aus diesem Spiel der Wahrscheinlichkeiten heute noch ohne eine Kieferverletzung oder blaue Flecken glücklicherweise lebendig davongekommen ist. Laut Gemeinderat besteht im Bahnhof nach wie vor grundsätzlich kein Sicherheitsproblem. Wir hören und staunen. Mit seiner knappen und unpräzisen Antwort auf die Interpellation wird der Gemeinderat dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Sicherheit nicht gerecht. Der Gemeinderat vertröstet uns lediglich auf später. Wenn dann später ist und ob es dann auch wirklich besser wird, das heisst, wie lange es in etwa dauern wird, bis die erwähnte Anpassung erfolgt ist und was und wie diese überhaupt erfolgen wird, weiss der Gemeinderat heute selber noch nicht. Es ist meines Erachtens nicht ersichtlich, warum die Stadtpolizei erst während der Bauphase in kritischen Bereichen Schwerpunkte setzen wird. Die Polizei könnte dies doch bereits heute tun. Der Gemeinderat argumentiert, dass die Bahnhofhalle als Querverbindung auch von nicht Bahnbenützenden genutzt wird. Ich kann mir das nicht gut vorstellen, zumal die oberirdischen Verbindungen ebenso gut sind. Auch wenn der Gemeinderat diesbezüglich Recht hat, spricht dennoch nichts gegen das Konzept konzentrierter Zugänge. Die traversierenden Fussgängerströme müssten lediglich mit einbezogen werden, was ohne weiteres möglich ist. Der Gemeinderat argumentiert weiter, dass sich die Konzentration auf wenige Zugänge auch negativ auf das subjektive Sicherheitsgefühl auswirken könnte. Diese Behauptung wird in der Antwort nicht einmal begründet und ist schlichtweg falsch. Erfahrungen mit Belebungsmassnahmen auf Wegabschnitten zeigen, dass belebte Orte sicherere Orte sind. Der Gemeinderat schiebt vor, er wolle vor dem Umbau keine baulichen Massnahmen ergreifen. Dies klingt so, als ob es lediglich die Möglichkeit gäbe, den halben Bahnhof umzubauen, um die Situation zu verbessern. Wenn es wirklich so schwierig und kostenintensiv wäre zu handeln, könnten wir die Antwort allenfalls so hinnehmen. Im Bereich des Bahnhofs allerdings kann bereits durch kleinere Massnahmen mehr Sicherheit geschaffen werden. Es scheint mir in diesem Falle nicht einmal notwendig, das Undenkbare zu denken. Die Idee, zumindest einige Zugänge sicherer zu machen, ist mit einem relativ kleinen Aufwand verbunden und letztendlich viel billiger als die Beschäftigung von Polizistinnen und Polizisten. Der Polizeiposten am Bahnhof ist zwar seit etwas mehr als zwei Jahren wieder besetzt, aber es wäre gut, diesen etwas sichtbarer zu machen und vermehrt mittels Wegweisern auf ihn hinweisen. Dies würde sowohl die Sicherheit als auch das Sicherheitsgefühl erhöhen. Unübersichtliche Nischen könnten mit Gittern geschlossen werden und letztlich könnte auch die Zu-

sammenarbeit zwischen Pinto, Krokus, Securitrans und Polizei optimiert werden. Die CVP – Familie, Arbeit, Sicherheit – kann sich schlichtweg nicht vorstellen, dass hier bereits aller Tage Abend sein soll und erhofft sich vom Gemeinderat, dass er in Zukunft besser auf absolut legitime Grundbedürfnisse und Grundrechte der Bevölkerung eingeht.

### **Fraktionserklärungen**

*Martin Trachsel* (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Mir hat der Vergleich, den Daniel Kast in seiner Interpellation mit den Frauenparkplätzen gezogen hat, eingeleuchtet. Wir können nicht, wie es in der Antwort des Gemeinderats steht, sagen, dass im Bahnhof grundsätzlich kein Sicherheitsproblem besteht. Wie meine Vorrednerin es ausgeführt hat, war letzte Woche Unschönes in der Zeitung zu lesen. Sicherheit wird von verschiedenen Personen unterschiedlich wahrgenommen. Ich kenne Leute, welche spätabends überhaupt nicht mehr gerne durch den Bahnhof gehen. Ich bin davon überzeugt, dass ängstliche Menschen, wenn es einen Ausgang zu den Taxis gäbe, der mit einer gelben Linie markiert ist, welche einen überwachten Weg anzeigt, diesen Weg benützen würden. Die Antwort des Gemeinderats ist nach Ansicht der GFL/EVP-Fraktion zu schroff und knapp formuliert und nimmt die Anliegen der Angst nicht auf. Wir erwarten, dass die Sicherheitsfrage während des Umbaus und dann vor allem, wenn der neue Durchgang fertig ist, ernst genommen wird. Es braucht nicht an jeder Ecke einen Polizisten. Dies ist auch in Parkhäusern nicht der Fall. Helle Wege jedoch, offene Ausgänge, in denen sich möglichst viele Menschen bewegen können und vielleicht bei einem bezeichneten Ausgang eine Überwachung, vermögen den Menschen etwas Sicherheit zurückzugeben.

*Stephan Hügli-Schaad* für die Fraktion FDP: Wir haben Verständnis für die Interpellanten, aber auch für den Gemeinderat, mit dessen Antwort wir zufrieden sind. Wie der von Edith Leibundgut geschilderte Vorfall zeigt, kann nicht verhindert werden, dass etwas geschieht, auch wenn Passanten und uniformierte Personen zugegen sind. In diesem Sinne nützt das skizzierte Konzept eben auch nichts. Vielleicht vermag es ein stückweit das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhen. Auf der anderen Seite lässt jedoch ein weitgehend offener Bahnhof Fluchtmöglichkeiten für alle zu. Es ist unbestritten, dass in dieser Sache etwas unternommen werden muss und wir haben Verständnis für das Anliegen der Interpellation. Wenn die Christoffelunterführung saniert wird, muss den Sicherheitsaspekten genügend Rechnung getragen werden. Wir möchten zur Antwort des Gemeinderats anmerken, dass man daran denken sollte, das heutige Alkistübli nicht mehr im Bahnhof zu integrieren, sondern rechtzeitig einen guten und zentralen Ersatzstandort finden kann. Auch dies könnte nämlich dazu beitragen, das subjektive Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

Die Interpellantin ist mit der Antwort des Gemeinderats **nicht** zufrieden.

- Die Traktanden 6 und 7 werden in der Sitzung vom 9. November 2006 beraten. Die Traktanden 8 und 9 werden gemeinsam behandelt. -

### **8 Motion Andreas Zysset (SP) vom 9. September 1999: Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse; Abschreibung**

Geschäftsnummer 99.000463 / 06/192

#### *Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben.

Bern, 28. Juni 2006

**9 Motion Andreas Zysset (SP) vom 17. August 2000: Kasernenwiese auch für Kinder und Bevölkerung aus dem Quartier; Abschreibung**

Geschäftsnummer 00.000461 / 06/193

*Gemeinderatsantrag*

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben.

Bern, 5. Juli 2006

*Stefan Jordi* (SP) für die Kommission PVS: Bei der Motion „Kasernenwiese auch für Kinder und Bevölkerung aus dem Quartier“ geht es um die Abschreibung dreier Punkte, insbesondere aber um die Abschreibung von Punkt 1, nämlich der Einführung von Tempo 30 auf der Kasernenstrasse. Dieser Forderung war noch ausstehend, wurde jedoch kürzlich realisiert. Es wird sich zeigen, ob sich diese Massnahme bewähren wird. Zu Punkt 2: Das Trottoir entlang der Kasernenwiese wurde bereits früher umgesetzt. Zu Punkt 3: Die Eingangsbereiche zur Kasernenwiese wurden zwar nicht überall so realisiert, wie es wünschenswert gewesen wäre. Es nach wie vor zu hoffen, dass das Kasernenareal endlich für die Quartierbevölkerung geöffnet wird und sich das Militär zusehends aus diesem Areal zurückzieht. Zur Abschreibung der Motion „Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse“: In der Motion geht es darum, mehr Sicherheit für die Quartierbevölkerung und insbesondere für die Kinder, welche im Breitenrainschulhaus zur Schule gehen, zu schaffen. Die Einführung von Tempo 30 war hier eine äusserst dringende Massnahme, welche nun endlich umgesetzt wurde, nachdem es ein grosses Hin und Her zwischen Stadt und Kanton gegeben hat. Auch hier wird sich zeigen, ob sich insbesondere die motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an Tempo 30 halten. Es ist noch nicht überall durchgedrungen, dass dort jetzt Tempo 30 gilt und zwischen den beiden Aufschiffungen wird nach wie vor ziemlich stark beschleunigt. Es wäre wünschenswert, dass in Zukunft, wenn es um die Umsetzung von Tempo-30-Massnahmen geht, die Information seitens der Stadt für alle Verkehrsteilnehmenden sowie die Quartierbevölkerung besser ist, damit man weiss, dass sich etwas geändert hat und wie man sich bei den noch etwas unbekannten Massnahmen verhalten soll. Ein weiterer Punkt betrifft, die neu geschaffenen Platzbereiche. Hier sollte eine Aufwertung für das Quartier stattfinden und es finden zurzeit diesbezügliche Diskussionen statt.

Motionär *Andreas Zysset* (SP): Ich danke dem Gemeinderat dafür, dass diese Tempo-30-Zonen jetzt realisiert wurden. Ich möchte jedoch noch drei Bemerkungen anfügen. Erstens zur Einführung: Sowohl bei der Breitenrainstrasse als auch beim Kasernenplatz weist lediglich ein kleines Täfelchen auf die Tempo-30-Zone hin. Ich bin davon überzeugt, dass es Autofahrende gibt, welche diese Tafel unabsichtlich übersehen. Bis sich die Leute daran gewöhnt haben, könnte man Transparente aufhängen und nicht nur eine Tafel mit dem Hinweis „Neue Verkehrsführung“ aufstellen, die nicht sehr eingängig ist. Ich wäre froh, wenn man diese Sache noch einmal ansehen könnte. Meine zweite Bemerkung betrifft einen dringenden Wunsch der Schule Breitenrain-Spitalacker, im Bereich des Schulhauses trotz der Tempo-30-Zone einen weiteren Fussgängerstreifen aufzuzeichnen. Ich wäre dankbar, wenn man dies sehr gut prüfen und damit unsere Kinder entsprechend unterstützen würde, denn es ist für kleine Kinder sehr schwierig, zwischen Zonen mit Tempo 30 und Tempo 50 zu differenzieren. Die dritte

Bemerkung ist eng verbunden mit der ersten: Wenn man Massnahmen erlässt, muss auch kontrolliert werden, ob diese auch eingehalten werden.

## **Beschluss**

Der Rat stimmt den Abschreibungen der Motion Zysset (SP) vom 9. September 1999 sowie der Motion Zysset (SP) vom 17. August 2000 stillschweigend zu.

### **10 Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Walter Christen/Ruedi Keller, SP/Michael Jordi, GB/Peter Künzler, GFL) vom 13. Juni 2002: Moratorium der Auslagerung von Teilen der Stadtverwaltung; Abschreibung Punkte 1 und 3 sowie Prüfungsbericht zu Punkt 2 und Bericht des Gemeinderats zum Service public vom 7. Juni 2006**

Geschäftsnummer 02.000241 / 06/176

#### *Gemeinderatsantrag*

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats betreffend Service Public vom 7. Juni 2006.
2. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärten Punkte 1 und 3 der Motion abzuschreiben.

Bern, 7. Juni 2006

*Catherine Weber* (GB) für die Kommission BAK: Die BAK hatte leider nicht sehr viel Zeit für die Behandlung des vorliegenden Geschäfts. Zum Zeitpunkt der Behandlung war zudem noch nicht öffentlich bekannt, dass der Gemeinderat ein Gutachten über die mögliche Privatisierung von ewb in Auftrag geben hat. Die BAK hat sich folglich hierzu nicht geäussert. Die Motionäre stellen drei Forderungen, welche ganz eng miteinander verknüpft sind. Das macht die Sache effektiv nicht einfach; vor allem die Frage, ob Punkt 1 der Motion erfüllt ist und eng damit verknüpft die Frage, ob Punkt 3 abgeschrieben werden kann oder nicht. Zur Forderung, wie sie in Punkt 3 formuliert ist, muss man klarstellen, dass die Motionäre nicht ein eigentliches Auslagerungsmoratorium verlangen, sondern lediglich eine Sistierung, bis die beiden anderen Motionspunkte erfüllt sind. Zur Erfüllung von Punkt 1 der Motion hat der Gemeinderat einen Bericht zum Service public erarbeitet und vorgelegt. Dieser Bericht ist eine sehr umfassende, nüchterne und relativ theoretische Aufarbeitung der Diskussion über die Aufgaben und Grenzen des staatlichen Handelns. Dies ist nota bene nicht eine Diskussion, welche lediglich in der Stadt Bern stattfindet, sondern auf den unterschiedlichsten Ebenen sowohl in der Schweiz als auch in der ganzen Welt geführt wird. Der Service-public-Bericht des Gemeinderats weist verschiedenste Schnittstellen mit dem Bericht-Auftrag auf, welchen die BAK vor ein paar Monaten in Absprache mit den Sachkommissionen erteilt hat. Es handelt sich hierbei um einen Auftrag beim Kompetenzzentrum für Public Management (KPM) an der Universität Bern. Dieser Bericht ist noch ausstehend. Er wird eine Analyse liefern über die Kompetenzverteilung bei den ausgelagerten Betrieben. In diesem Zusammenhang wird es im Stadtrat eine weitere Diskussion zu diesem Thema geben, sobald dieser KPM-Bericht vorliegt. Zur Diskussion in der BAK: Zu Punkt 1: Der Gemeinderat hat in der BAK dargelegt, warum die Forderung nach einer Unterteilung von staatlichen Aufgaben in Punkt 1 aus seiner Sicht nicht möglich ist beziehungsweise wenig Sinn macht. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass der Service public keine absolute Grösse und zudem sehr zeitabhängig ist. Eine detaillierte Definition wäre des-



halb nach Meinung des Gemeinderats lediglich eine Momentaufnahme. Die Definition müsste laufend überarbeitet und angepasst werden. Sei dies aus rechtlichen, sachlichen oder politischen Gründen. Nach Ansicht einer Kommissionsminderheit ist Punkt 1 der Motion nur teilweise erfüllt. Die Kommissionsmehrheit folgt den Ausführungen des Gemeinderats und ist der Ansicht, dass der vorliegende Bericht genüge, zumal letztendlich über weitere Auslagerungen jeweils ohnehin das Parlament entscheiden müsste. Zu Punkt 3: Da der Stadtrat über Auslagerungen beschliesst und Punkt 1 als erfüllt betrachtet werden kann, ist die Forderung nach einer Sistierung für eine Kommissionsmehrheit obsolet. In der BAK-Diskussion wurde auf Seite 44 des Service-public-Berichts verwiesen. Dort ist zu lesen, dass der städtische Aufgabekatalog idealerweise in regelmässigen Zeitabschnitten durch das politisch zuständige Organ, das heisst den Stadtrat, überprüft werden sollte. Der Gemeinderat führt dies in seinem Bericht aus und ist der Ansicht, dass sich die Budgetdebatte für eine solche Überprüfung nicht eignet. Er ist vielmehr der Meinung, es brauche dafür eine speziell eingesetzte oder bestimmte parlamentarische Kommission. Im Zusammenhang mit der Diskussion in der BAK zum KPM-Bericht möchte man deshalb auch in der BAK das Thema Service public weiter behandeln. Die BAK und wohl auch die Fraktionen und Parteien ziehen das Fazit, dass es letztendlich immer eine Frage bleibt, wer was als Kernaufgabe der staatlichen Verantwortlichkeit ansieht oder lieber auslagern oder ganz privatisieren möchte. Der Antrag in der BAK lautete dahingehend, die Punkte 1 und 3 der vorliegenden Motion nicht abzuschreiben, sondern den Gemeinderat aufzufordern, die verlangte Momentaufnahme seiner Sichtweise vorzubringen, welches denn die Kern-, Grundversorgungs- und Lateralaufgaben der Stadt seien. Dieser Antrag wurde in der BAK mit 5 : 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Die BAK beantragt dem Stadtrat mit 5 : 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die Punkte 1 und 3 der Motion abzuschreiben. Punkt 2 wurde bereits in der Stadtratsdebatte vom 8. Mai 2003 in ein Postulat umgewandelt. Hier empfiehlt die BAK dem Rat einstimmig, dem Gemeinderat zu folgen und das Postulat als erledigt zu betrachten und den vorliegenden Postulatsbericht so zur Kenntnis zu nehmen.

### Fraktionserklärungen

*Ruedi Keller* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion bittet den Rat, den Bericht des Gemeinderats ablehnend zur Kenntnis zu nehmen sowie die Punkte 1 und 3 der Motion nicht abzuschreiben, sondern um zwei Jahre zu verlängern. Mit Punkt 2 und dessen Beantwortung sind wir zufrieden. Der vom Gemeinderat gelieferte Bericht ist umfangreich und reich befrachtet mit theoretischen und historisierenden Ausführungen. Er erscheint uns allerdings auch leicht tendenziös; insbesondere was die Wortwahl anbelangt. So wird beispielsweise von einem Gewährleistungsstaat im Gegensatz zu einem aktivierenden Staat gesprochen. Der Service public wird auf Seite 17 als etatistisches Konzept ohne Bedeutung abgetan. Damit wird ein Grossteil der Bevölkerung, welche für einen guten und richtigen Service public ist, ein Stück weit desavouiert. Gleichzeitig wird empfohlen, die Strukturen des Staates Konzernstrukturen anzugleichen. Ich habe mir die Mühe genommen, herauszufinden, welches Wirtschaftsbild eigentlich hinter diesem Bericht steht. Wir haben festgestellt, dass Mitwirkung, Mitbestimmung und Wirtschaftsdemokratie in diesem Wirtschaftsverständnis scheinbar keine Rolle spielen. Es wird empfohlen Corporate-Governance-Konzepte bei der öffentlichen Hand anzuwenden. Dies wohl wissend, dass viele Unternehmen mit den grössten Abzockern unter den Managern solche Konzepte anwenden. Der Bericht des Gemeinderats weigert sich, ein Gesamtkonzept zur Erbringung des Service public anhand der Kategorien Grundversorgungs-, Kern- und Lateralaufgaben zu erstellen, wie das in Punkt 1 der Motion verlangt wird. Dies wohl, weil er wahrscheinlich eine negative Meinung vom Begriff Service public hat. Die Begründung des Gemeinderats, der unsere vorgegebenen Kriterien als Beispiele abtut, obwohl aus der Motion ganz klar ersichtlich ist, dass diese Bewertungskriterien gelten sollen, ist

die, dass es keine zuverlässigen Zuordnungskriterien gebe und dass diese eine zeitgemässe und verantwortungsbewusste Beschäftigung mit gesellschaftlichen Entwicklungen erschweren würden. Wir erachten es als arrogant, eine solche Behauptung aufzustellen, ohne eine Begründung dafür zu liefern. Aus unserer Sicht ist genau das Gegenteil wahr. Eine Eingrenzung und klare Definition des Service public schafft Klarheit. Es stimmt, dass ein solches Gesamtkonzept eine Momentaufnahme darstellt und politische Entscheidungen erfordert. Genau dies ist es jedoch, was wir vom Gemeinderat erwarten. Auch diejenigen Leute, welche für den Service public arbeiten, haben ein Recht darauf, zu wissen, wie es um ihre Arbeitsplätze steht. Warum soll die Stadt Bern nicht schaffen, woran der Bund derzeit arbeitet? Im vorliegenden Bericht fehlen die Kategorien Mitwirkung, Mitbestimmung und demokratische Kontrolle beinahe völlig. Diese Kategorien sind offenbar quantité négligable und störendes Beigemüse. Unseres Erachtens sind diese Kategorien jedoch wichtige Elemente der politischen Kultur. Es ist für uns unverständlich, warum sie im Bericht nicht erwähnt werden. Diese Kategorien können nicht einfach durch das Wort Controlling ersetzt werden, wie es in der Wirtschaft üblich ist. Es scheint uns, dass die Autorinnen und Autoren dieses Berichts die Demokratie und ihre Strukturen als ziemlich veraltet ansehen. Ich bitte den Rat eindringlich, die Punkte 1 und 3 nicht abzuschreiben, sondern dem Gemeinderat die Chance zu geben, ein Gesamtkonzept des Service public zu erstellen, wie es der Bund ebenfalls tut. Wir wären dann auch bereit, auf das Moratorium zu verzichten. Die heutige Antwort ist ungenügend und grenzt an Missachtung des Parlaments, welches dem Gemeinderat mit dieser Motion einen klaren Auftrag erteilt hat.

*Natalie Imboden* (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Fraktion GB/JA! beantragt dem Rat ebenfalls, die Abschreibung der Punkte 1 und 3 nicht vorzunehmen. Damit wir die relativ umfangreiche Antwort des Gemeinderats und den dazugehörigen Bericht einordnen können, müssen wir einen kurzen Blick zurückwerfen. In den 90er Jahren hat in der Stadt Bern ein rauer neoliberaler Wind geweht, der den Service public und die Frage, um die es geht, aufgemischt hat. Die Stichworte aus den 90er Jahren sind die Auslagerungen von ewb und Bernmobil, wir haben über die Spitex, die Ara und die Stadtbauten diskutiert. All diese Projekte wurden in der Stadt Bern ausgelagert. New Public Management, auf Berndeutsch NSB, wurde zur selben Zeit diskutiert. Andere Gemeinden, Städte und Kantone haben ebenfalls ähnliche Diskussionen geführt. Rückblickend müssen wir die Bilanz ziehen, dass die Stadt Bern relativ auslagerungsfreundlich war und mit der Einführung von NSB anders gehandelt hat als andere Städte. Wir haben ewb ausgelagert, während in Zürich eine Volksabstimmung die Auslagerung des ewz verhindert hat. Wir mussten damals in den 90er Jahren über das Alters- und Pflegeheim Kühlewil und das Kompetenzzentrum Arbeit diskutieren. Hier wurden Auslagerungen verhindert. Wir haben auch die Bäder- und Eisanlagen in der Stadt Bern nicht ausgelagert. Infolge der Diskussionen, was beim Service public zur Stadt Bern gehört und was nicht, hatten wir somit in den letzten Jahren bereits sehr viel Praxis in dieser Frage. Diese Beispiele zeigen, dass es keine absolute und allgemeingültige Definition des Service public gibt. In den USA werden Gefängnisse von Privaten geführt, während dies in der Schweiz zum Glück noch unvorstellbar ist. Die Kindertagesstätten werden in den einen Gemeinden von privaten Trägerschaften im Auftrag des Staates geführt, während sie in anderen Gemeinden staatlich sind. Hier gibt es Unterschiede und dies ist auch gut so. Anscheinend ist jedoch der Privatisierungs- und Auslagerungshype der 90er Jahre vorüber. Auf nationaler Ebene haben wir am Beispiel der Swisscom gesehen, dass solche Wünsche keine Chance mehr haben. Wir haben auch auf europäischer Ebene die Folgen von Privatisierungen erlebt. Wer in England Zug fahren wollte, hat bitter erlebt, welche negativen Folgen eine Privatisierung haben kann, wenn man zu sehr bei Investitionen spart. Im Bericht steht viel Interessantes, Wichtiges und Spannendes. Wir wollen ihn jedoch nicht akzeptieren, weil er zu stark im Theoretischen verhaftet

bleibt. Wir sind mit dem Gemeinderat einverstanden, wenn er sagt, es gebe nicht einfach ein Patentrezept zum Service public. Man kann jedoch Überlegungen anstellen, was Service public in der Stadt Bern im Jahre 2006 bedeutet. Der Gemeinderat hat damals, als wir die Motion vor zwei Jahren überwiesen haben, selber in der Antwort geschrieben, dass ein solcher Leistungskatalog ein dynamisches Gefäss sei. Der vorliegende Bericht lässt leider jegliche Dynamik vermissen. Mit der Ablehnung der Abschreibung verbinden wir folgende Auflage: Wir möchten einen zweiten Bericht vom Gemeinderat, der Fleisch am Knochen hat. Damit meinen wir einen Bericht, der auf die konkrete Situation der Stadt Bern zugeschnitten ist. Es geht um die Frage, welche Aufgaben die Stadt Bern wahrnehmen möchte und welche wahrzunehmen uns die Gemeindeordnung verpflichtet. All diese zentralen Fragen werden im Bericht leider nicht beantwortet. Vielleicht müsste zudem der Spiess einmal umgedreht werden und anstatt immer zu sagen, der Service public müsse der Privatwirtschaft angeglichen werden, sollte man sich einmal fragen, wo der Markt versagt und wo externe Effekte mit Marktlösungen nicht geregelt werden können, so beispielsweise bei Fragen der Umwelt. Man sollte sich die Frage nach natürlichen Monopolen und öffentlichen Gütern stellen oder fragen, wo es private Wettbewerbsverzerrungen gibt, bei denen es Sinn machen würde, gewisse Aufgaben staatlich zu erbringen. Der Bericht beinhaltet aber auch viel Spannendes, das auf einer Konkretisierungsebene weiterentwickelt werden sollte. So ist auf Seite 6 zu lesen, dass Auslagerungen in der Stadt Bern dank NSB nicht mehr per se zu bevorzugen sind. Dies ist eine interessante Aussage des Gemeinderats vor dem Hintergrund von Auslagerungsdiskussionen, welche beispielsweise im Zusammenhang mit ewb geführt werden. Im Bericht steht zudem, dass die Stadt zu einer Eigentümerinnenstrategie verpflichtet ist und eine Pflicht zur Steuerung hat. Dies müssen wir ernst nehmen und die Stadt muss steuern. Im Bericht wird zudem erwähnt, dass es bei Auslagerungen und Ausgliederungen auch eine Überprüfung braucht, was das Ganze effektiv gebracht hat. Es werden Nachevaluationen erwähnt. Es würde im Zusammenhang mit dem bereits erwähnten Bericht, welcher in Auftrag gegeben worden ist, Sinn machen, sich zu fragen, wie hoch die Regulationskosten sind, welche wir haben, um die ausgelagerten Betriebe zu regulieren und zu kontrollieren und ob diese ihren Preis wert sind. Wenn man auch an das Stichwort Leistungsverträge denkt, welche einen riesigen administrativen Aufwand bedeuten, muss man sich, wenn es einem ernst ist, die Frage stellen, ob dies den Preis wert ist. Die Fraktion GB/JA! hat kein statisches Verständnis von dem, was Service public ist. Service public ist ein dynamischer Prozess, denn die Gesellschaft verändert sich. Wir wehren uns jedoch dagegen, dass Auslagerungen als Allerweltsheilmittel propagiert werden, denn dies gehört mittlerweile in das Land der Ideologien. Fragen wie Mitbestimmung sind zentral für die öffentliche Hand und diese möchten wir auch weiterhin gewährleisten. Wenn der Gemeinderat dann hoffentlich an die Überarbeitung des Berichtes und damit an die Konkretisierung geht, möchte ich ihn darauf hinweisen, dass die Konjunkturforschungsstelle der ETH vor Kurzem eine Studie publiziert hat, welche die volkswirtschaftliche Bedeutung des Service public in der Schweiz aufzeigt. Diese Studie zeigt sehr klar auf, dass es auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen des Service public gibt und gesamtgesellschaftlich gewisse Aufgaben sinnvollerweise durch den Staat erbracht werden. Fazit: Wir hoffen, dass der Gemeinderat, wenn die Punkte 1 und 3 nicht abgeschrieben werden, eine Chance hat, noch einmal eine Konkretisierung vorzunehmen und einen Bericht zum Service public in Bern vorlegt, im Wissen, dass es sich dabei immer um eine Momentaufnahme handelt. Wir machen Politik jedoch immer im Moment und sind daher der Meinung, dass diese beiden Punkte so nicht abgeschrieben werden können.

*Conradin Konzetti* (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich lese jetzt ab, was ich aufgeschrieben habe zum Abschreiben der Motion zum Aussetzen der Auslagerungen. Die Motion hat das Aufschreiben von Sätzen zum Auslagern von Aufgaben verlangt. Dazu hat der Gemeinderat

abgeschrieben, was man aufgeschrieben hat zum Aussetzen von Auslagerungen. Damit es keine schlechten Ablagerungen gibt, möchten wir jetzt weiteres Ablagern von Sätzen zum Auslagern von Aufgaben aufgeben und das vom Gemeinderat aufgeschriebene zum Aussetzen von Auslagerungen von Aufgaben abschreiben. Alles klar? Um unseren Entscheid zur Abschreibung der Motion zu erläutern, möchte ich einige Haltungen unserer Fraktion zum Thema Auslagerungen skizzieren. Wie auch der vorliegende Bericht gehen wir davon aus, dass jede Zeit neu definieren muss, welche Aufgaben Stadtaufgaben sind. Welche der Stadtaufgaben die Stadt dann als Dienstleistungsbetrieb selber ausführt und welche sie auslagert, ohne dass sie dabei Verantwortung und Kontrolle gänzlich abgeben kann, muss ebenfalls jede Zeit neu definieren. Wir lesen einen geltenden Grundkatalog der Stadtaufgaben in der Gemeindeordnung in Kapitel 2 Artikel 2 bis 29. Wir gehen in der Fraktion davon aus, dass dieser Aufgabenkatalog der öffentlichen Aufgaben von 1998 für dieses und vielleicht auch noch für weitere Jahrzehnte Gültigkeit hat. Er gilt jedoch nicht für ewig. Ewig bedeutet nicht eine unendliche Zeitdauer, sondern eine Qualität jenseits der Zeit. Artikel 2 bis 21 der Gemeindeordnung listen die Aufgaben zunächst inhaltlich auf in Wirtschaft und Arbeit, öffentliche und soziale Sicherheit sowie in Umweltschutz und Energie. Artikel 22 bis 29 enthalten dann die Grundsätze, wie die Stadt diese Aufgaben erfüllt. Hier steht folgendes: „Sie kann öffentliche Aufgaben dauernd oder befristet auf Dritte übertragen und sie kann sich dazu an Organisationen des öffentlichen und privaten Rechts beteiligen oder solche gründen.“ Die Stadt muss dies nicht tun, aber darf es, wenn sie es im Einzelfall für richtig erachtet. Wir möchten das Verhandeln von konkreten Einzelfällen und die Entscheidung darüber in den Blick nehmen. Wir möchten jede einzelne Aufgabe darauf überprüfen können, welche Vor- und Nachteile eine Auslagerung mit sich bringen würde. Wir möchten allfällige Folgen unter ökonomischen, demokratischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten bedenken. Und zwar für alle, welche in dieser Stadt leben. Vor diesem Hintergrund hat die Fraktion GFL/EVP den bisherigen Auslagerungen wie beispielsweise Bernmobil und ewb zugestimmt, die Gründung der StaBe hingegen abgelehnt. Wir sind demnach fähig, zu unterscheiden und differenziert darüber zu entscheiden, welche Auslagerungen wir gut heissen und welche wir ablehnen. Der vorliegenden Motion haben wir in pragmatischem Sinne zugestimmt, weil wir in der Zeit der Einführung und Erprobung von NSB und den vorhergegangenen Auslagerungen der Meinung waren, dass jetzt nicht bereits weitere Auslagerungen vorgenommen werden sollten. Dieser Entscheid hat jedoch keine grundsätzliche Entscheidung gegen Auslagerungen beinhaltet. Zum Bericht des Gemeinderats: Der Gemeinderat legt auf knapp 50 Seiten ein Gesamtkonzept der öffentlichen Aufgaben vor. Formal hat der Gemeinderat damit seine Aufgabe zweifellos erfüllt. Es gilt, die Fragen auf der inhaltlichen Ebene zu stellen. Wir erachten vieles, was im Bericht geschrieben steht, als richtig. Einiges gefällt uns gut, anderes weniger und über vieles müsste man weiter diskutieren. Die Themen haben Ruedi Keller und Natalie Imboden bereits benannt. Im gesamten Komplex der Auslagerungen müssen wir über diese Themen weiter reden. So beispielsweise über das Bild der modernen Gesellschaft. Der Bericht schreibt auf Seite 7, dass die moderne Zivilgesellschaft auf einem im Grundsatz ökonomisierten Menschenbild beruht, welches dem Einzelnen möglichst viel wirtschaftliche Freiheit zugesteht. Aus diesem Grund dränge die ökonomisierte Gesellschaft die staatlichen Bereiche zurück. Die staatlichen Bereiche sind gemäss Bericht eher an Gerechtigkeitsbildern orientiert. Darüber gibt es viel zu diskutieren. Meint der Gemeinderat dies als Analyse oder ist dies als Zustimmung zu diesem Ideal zu verstehen? Stimmt diese Analyse im einen Fall und möchten wir diesem Ideal im anderen Fall nachfolgen? Meines Erachtens bedeutet es eine Überdominanz des Wirtschaftlichen in diesem Menschen- und Gesellschaftsbild. Ich sehe uns viel vielfältiger in allen sozialen, ökonomischen, ökologischen, seelischen und religiösen Seiten des Lebens. Auf der Grundlage eines ökonomisierten Gesellschaftsbildes beschreibt der Bericht verschiedene Staatsauffassungen, nämlich die verschiedenen Varianten des Wohlfahrtsstaates

bis hin zum neoliberalen Minimalstaat. Wir können die öffentlichen Aufgaben aufgrund dieser geschichtlichen Grundlage nur im politischen Prozess immer wieder neu definieren und es gibt keine objektiv vorgegebenen öffentlichen Aufgaben. Wir können dem nur zustimmen. Wir verstehen, dass eine grundsätzliche allgemeingültige Einteilung in Grund-, Kern- und Lateral-aufgaben schwierig ist. Es wird viel zu diskutieren geben, aber wir haben das Gefühl, dass damit das Instrument des Gesamtkonzeptes überschätzt würde und diesbezüglich nichts entschieden werden könnte, wenn wir diese Punkte jetzt nicht abschreiben und dem Gemeinderat damit eine Zusatzaufgabe gäben. Wir glauben nicht daran, dass wir den Gemeinderat über Konzepte steuern können, sondern lediglich in den konkreten Einzelfällen. Mit diesen möchten wir uns jedoch anhand des Leitfadens über Service public, den uns der Gemeinderat zur Verfügung gestellt hat, kritisch auseinandersetzen. Aus diesem Grund sind wir bereit, Punkt 1 der Motion als erfüllt abzuschreiben und bei Punkt 2 den Prüfungsbericht zu akzeptieren. Weil der Gemeinderatsbericht jetzt vorliegt, können wir auch Punkt 3 als momentan erfüllt erklären und abschreiben.

*Rudolf Friedli* (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Wir stimmen den Anträgen, wie sie der Gemeinderat formuliert, zu. Aus unserer Sicht handelt es sich um einen guten Bericht, der vieles im Detail und in einer Gesamtschau aufzeigt, was wir vage gewusst haben. Auf Seite 6 kommt zum Ausdruck, dass letztendlich wir darüber entscheiden, was eine städtische Aufgabe ist. Es handelt sich hierbei um einen politischen Prozess und es gibt keine objektiven Kriterien dafür, ob beispielsweise ewb verkauft werden kann oder nicht, beziehungsweise, ob die Stromversorgung eine öffentliche Aufgabe sein soll oder nicht. Darüber entscheiden wir, denn es gibt weder eine Norm noch ein Gesetz oder eine Vorgabe, welche sagt, die Stromversorgung sei auf alle Zeit städtische Aufgabe und deshalb dürfe daran nicht gerüttelt werden. Wenn nun jemand sagt, die Stromversorgung sei Service public, so ist dies eine ungenaue Aussage, denn eine Aufgabe ist nicht per se Service public, sondern nur dann, wenn wir das so erlassen. Dies sollten wir uns für die Zukunft merken, in der wir wahrscheinlich viel über ewb diskutieren werden. Auf Seite 6 Ziffer 6 hat es in der ersten Zeile einen Fehler und zwar sollte es wohl korrekterweise Aufgabenspektrum statt Ausgabenspektrum heissen.

*Hans Peter Aeberhard* für die Fraktion FDP: Ich möchte ausdrücklich festhalten, dass die BAK mit ihrem Antrag, den sie dem Rat unterbreitet, nicht beabsichtigt, die Service-public-Diskussion zu beerdigen, sondern die Diskussion im Zusammenhang mit dem KPM-Bericht über die ausgelagerten Betriebe weiterzubehandeln. Die Diskussion wäre mit dem heutigen Beschluss noch nicht beendet. Die Fraktion FDP unterstützt die Anträge des Gemeinderats sowie die Ausführungen der Fraktionen GFL/EVP und SVP/JSVP. Ich erachte es als eine harte und ungerechtfertigte Aussage, wenn Ruedi Keller sagt, der Wille des Parlaments sei missachtet worden, nachdem man bei der rot-grünen Regierung ein Gesamtkonzept für die Erbringung des Service public bestellt hat. Wenn man wissenschaftliche Analysen und Konzepte in Auftrag gibt, muss man erwarten, dass entsprechend etwas Theoretisches und Wissenschaftliches zurückkommt. Die Motionäre haben sich ihr Gejammer selber zu verdanken, denn sie haben die Motion dahingehend formuliert, dass sie ein Gesamtkonzept zur Erbringung des Service public wollten, welches nun in der Form eines Service-public-Berichts vorliegt. Wenn man dies nun mit einem zweiten Bericht herunterbrechen möchte, damit Fleisch an den Knochen kommt, verlangt man vom Gemeinderat nichts anderes, als dass er sich politisch in die Zukunft festlegt, wie der Service public zu erbringen ist und was darunter zu verstehen ist. Man möchte den Gemeinderat festnageln, um ihm dann im Stadtrat immer wieder eine Abfuhr zu erteilen, wenn er sich an das halten möchte, woran er sich einmal festgenagelt hat, denn solche Gesamtkonzepte sind weder für den Gemeinde- noch den Stadtrat verbindlich. Was am Service-public-Bericht beziehungsweise an der Aufgabenerfüllung des Gemeinderats kriti-

siert wurde, ist nichts anderes, als dass man vom Gemeinderat erwartet, dass er die Politik neu erfindet. Dies kann jedoch nicht angehen. Service public ist nicht einfach die Definition von Politik. Politik besteht noch aus ganz anderen Elementen. Ich möchte insbesondere an die Gewaltentrennung erinnern, in der der Exekutive ganz klare Aufgaben zugewiesen werden. Unter anderem besteht die Aufgabe der Exekutive darin, zu regieren, die bestehenden Gesetze auf kommunaler, kantonaler und eidgenössischer Ebene zu vollziehen und jeweils die Legislative zu fragen, was sonst noch zu tun sei sowie zu diskutieren, welche Politik gemacht werden soll. Es wäre irrig zu meinen, es gehe darum, dass der Gemeinderat nun den Bürgerinnen und Bürgern einen Katalog politischer Dienstleistungen vorlegt, der für den Gemeinderat sakrosankt wäre. Hiermit eröffnet sich ein anderes Diskussionsfeld, nämlich die Frage, was der Gemeinderat politisch für die Bürgerinnen und Bürger leistet und was nicht. Eng damit verbunden ist natürlich die Kostenfrage. Die intensivste Service-public-Diskussion kann anhand des Budgets und der dort aufgelisteten Leistungen und Produktgruppen geführt werden. An jener Stelle geht es um die Diskussion darüber, was wir wollen und was nicht. Die Motionäre sind im Stadtrat mit Sicherheit die Letzten, die dem Gemeinderat alles überlassen und mit dem vorgelegten Gesamtkonzept politisch arbeiten wollen. Eigentlich sind die Motionäre vom Problem der Auslagerungen ausgegangen. Hierbei handelt es sich jedoch nicht einfach um ein gesamtpolitisches Problem, aus dem ein Gesamtkonzept fabriziert werden kann. Das Problem der Auslagerungen ist vielmehr ein ganz spezielles Problem und es ist bekannt, dass der Stadtrat jeweils im Einzelfall entscheiden muss, ob er überhaupt eine Auslagerung möchte oder nicht. Aus diesem Grund ist ein Moratorium beziehungsweise die Sistierung von Auslagerungen überflüssig, denn in jedem Falle wird der Stadtrat das letzte Wort haben. Wenn der KPM-Bericht, welcher der BAK bereits in einem Entwurf vorliegt, in der definitiven Fassung im Stadtrat diskutiert wird, ist ein weiteres politisches Diskussionsfeld darüber offen, was wir eigentlich möchten. Es gilt zudem zu bedenken, dass es die Verwaltung belastet und letztendlich nichts bringt, wenn man nun einen zweiten, angeblich konkreteren Bericht verlangt. Die politische Diskussion muss im Stadtrat geführt und nicht dem Gemeinderat delegiert werden.

Stadtpräsident *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Der Gemeinderat hat eine sehr ausführliche Antwort sowie einen fünfzigseitigen Bericht abgeliefert. Man muss keinen Gefallen finden an dem, was darin steht, aber wenn nun gesagt wird, der Bericht stelle eine Missachtung des Parlaments dar, ist es ein Affront gegenüber all denjenigen Personen, welche der Fragestellung entsprechend technisch und sehr gut gearbeitet haben. Dieser Vorwurf von Ruedi Keller kann nur in aller Schärfe zurückgewiesen werden. Wenn man einen solchen Bericht verfasst und dazu eine neunseitige Antwort abgeliefert, ist dies in keiner Art und Weise eine Missachtung des Parlaments. Wenn einem die Antwort nicht gefällt, ist dies die eine Sache. Vielleicht sollte man sich auch hinterfragen, ob man die richtige Fragestellung gewählt hat, denn man kann nur so antworten, wie man gefragt wird. Man verlangt hier drei Punkte. Erstens wird ein Gesamtkonzept für die Erbringung des Service public verlangt. Dieser Punkt zeigt, dass man davon ausgeht, der Service public sei eine statische Grösse, die sich nicht verändert. Es handelt sich jedoch immer um eine Momentaufnahme in der jeweilig herrschenden politischen Situation. Es ist eine Frage der Gesellschaftsordnung, was man möchte und was nicht. Es gibt ganz wenig, das man muss und sehr vieles, das man kann. Letztendlich handelt es sich um eine politische Frage, über die zu diskutieren ist. Die Meinung, man könne ein Gesamtkonzept verfassen, das über längere Zeit daure, ist eine Illusion und kann so nicht erbracht werden. Selbstverständlich kann man auch wieder in zwei Jahren einen Bericht schreiben, der anders aussehen wird als der vorliegende, weil man dann wohl andere politische Gewichtungen setzen wird. Der Hinweis auf die Bundesverfassung und die Arbeiten beim Bund ist insofern ideal, als sich dort zeigt, dass mit dem Problem gekämpft wird, dass

ein Bericht über den Service public lediglich eine gesellschaftsabhängige Momentaufnahme darstellt. Daher macht es aus unserer Sicht keinen Sinn, einen Zusatzbericht zu verlangen. Es ist kein Problem wieder einmal eine Bestandesaufnahme zu verlangen, wenn man dies für notwendig erachtet. Dann wird der Bestand zum Zeitpunkt der Bestellung aufgenommen. Es ist illusorisch zu meinen, man könne in zwei Jahren eine Ergänzung zum vorliegenden Bericht machen. Dies wird uns zudem nicht weiterbringen. Im ganzen Zusammenhang interessiert letztendlich die Frage, wie viel Service public ist, wie viele Leistungen der Staat erbringt beziehungsweise wie viel privat ist und ausgelagert werden soll. Diese Fragen sind sehr interessant und hoch politisch. Sie können jedoch nicht in einem Gesamtkonzept abgehandelt werden. Damit bin ich bei Punkt 3 der Vorlage. Mit diesem Moratorium spiegelt man vor, als ob damit etwas genagelt werden könnte. Es ist jedoch ganz klar, dass jede Auslagerung hochgradig politisch ist und letztendlich darüber eine Diskussion im Parlament geführt werden muss. Zudem kommt es in den meisten Fällen zu einer Urnenabstimmung. Ich kann dem Parlament raten, wenn es seine Aufgabe wahrnehmen möchte, im Einzelfall in Kenntnis der politischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und arbeitsrechtlichen Situation zu entscheiden, ob eine Auslagerungsdiskussion in einem bestimmten Element notwendig und richtig ist oder nicht. Wenn Punkt 3 abgeschrieben wird, ändert sich nichts daran, dass das Parlament für alles zuständig ist. Wenn die entsprechenden politischen Mehrheiten keine Auslagerung wollen, gibt es keine und wenn die entsprechende Mehrheit Auslagerungen möchte, wird es entsprechend auch Auslagerungen geben. Punkt 3 nicht abzuschreiben, kommt letztendlich einer Augenwischerei gleich, denn damit kann nichts geändert werden. Es sei denn, man wolle sich bereits jetzt die Hände binden, ohne zu wissen, was auf einen zukommt. Ich bin der vorberatenden Kommission dankbar, dass sie mehrheitlich der Meinung des Gemeinderats gefolgt ist und ich möchte den Rat bitten, dies ebenfalls zu tun. Ich helfe im konkreten Falle sofort mit, über Service public oder über Auslagerungen zu diskutieren. Wir dürfen uns jedoch nicht der Illusion hingeben, man könne die Diskussionen mit abstrahierenden Berichten zu einem bestimmten Zeitpunkt über längere Zeit verhindern. So wie man Auslagerungen vornehmen kann, kann man sie auch wieder zurücknehmen und vice versa. Dies ist letztendlich das politische Spiel, in dem die politische Diskussion geführt werden muss. Es ist eine Illusion, zu meinen, man könne anhand eines Berichts, welcher aufgrund der Fragestellung sehr technisch ist, Politik betreiben. Wenn man den Gemeinderat politisch in eine bestimmte Richtung führen möchte, muss dies über konkrete Projekte beziehungsweise im Parlament über entsprechende Diskussionen im Einzelgeschäft oder beim Budget laufen. Ich teile die Meinung von Ruedi Keller und Natalie Imboden nicht, dass eine konzeptionelle Erarbeitung uns politisch weiterbringt. In diesem Sinne möchte ich den Rat bitten, den Anträgen der vorberatenden Kommission zu folgen.

### **Beschlüsse**

1. Der Rat nimmt den Bericht des Gemeinderats betreffend Service public mit 38 : 24 Stimmen bei 8 Enthaltungen zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Postulatsbericht zu Punkt 2 (Postulat) ist unbestritten und wird vom Rat stillschweigend genehmigt.
3. Der Rat stimmt der Abschreibung von Punkt 1 der Interfraktionellen Motion mit 37 : 34 Stimmen zu.
4. Der Rat stimmt der Abschreibung von Punkt 3 der Interfraktionellen Motion mit 37 : 34 Stimmen zu.

**11 Motion Fraktion FDP/JF (Christian Wasserfallen, JF/Stephan Hügli, FDP): Abstimmen per Internet und SMS – e-Voting für Bern!**

Geschäftsnummer 05.000364 / 06/217

Im Internet wird längst nicht mehr nur gesurft, um sich damit die Zeit zu Vertreiben. Nein, das World Wide Web ist ein wichtiges Informations- und Arbeitsmedium geworden. Ein grosser Teil der Bevölkerung informiert sich heute hauptsächlich über das Netz. Auch das SMS erfreut sich hoher Beliebtheit und hat auch mehr zu bieten als das schnelle Abmachen eines Termins. Man kann sich damit vergessene Passwörter schicken lassen, damit einkaufen oder eben abstimmen.

Diesen Wandel in der Gesellschaft muss man auch in der Stadt Bern nutzen lernen. Das Abstimmen per Internet oder SMS, das so genannte e-Voting, soll auch für Bernerinnen und Berner endlich eingeführt werden.

Die Vorteile des e-Voting liegen auf der Hand und sind in der Schweiz schon sehr positiv getestet worden. Nach Estland ist nun auch in der Schweiz wieder elektronisch abgestimmt worden. Und die Wahlbeteiligung war hoch: In dem kleinen Ort Bülach im Kanton Zürich haben am Sonntag, den 30.10.2005 über 37 Prozent der Wähler von Internet und SMS Gebrauch gemacht. 1006 Stimmberechtigte benützten das Internet, 455 stimmten per SMS ab. 49 Prozent blieben bei der bewährten brieflichen Abstimmung, 13 Prozent bemühten sich persönlich an die Urne. Die Wahlbeteiligung lag insgesamt bei 41,5 Prozent.

In Bülach klappte jedenfalls alles klaglos. Der Code auf dem Stimmrechtsausweis musste für die elektronische Stimmgabe frei gerubbelt werden, Missbrauch wurde kaum festgestellt: Von den 2378 per Brief und persönlich Wählenden hatten auch 93 das E-Siegel aufgebrochen, aber nur zwei davon hatten wirklich doppelt gewählt. Der dritte war der Stadtpräsident selber, der sich davon überzeugen wollte, ob das System funktioniert.

Das Verdikt ist also klar:

- Abstimmen wird für die Stimmberechtigten einfacher, rascher und billiger.
- Die Stimmbeteiligung dürfte ansteigen, da der Aufwand der Stimmgabe sinken wird.
- Bei der Auszählung der schriftlich oder an der Urne eingegangenen Stimmzettel können personelle und finanzielle Einsparungen erzielt werden.
- Sicherheitsrisiken stellen heute keine unüberwindbare Schranke mehr dar.

Das Thema Sicherheit wird wohl für die grössten Sorgenfalten sorgen. Aber wenn e-Banking und eben auch e-Voting erwiesenermassen funktionieren, sehen wir hier keine Probleme.

Die Zeit für e-Voting ist also reif und Bern könnte davon sicher auch im Bereich Image profitieren.

Deshalb fordern wir den Gemeinderat auf, die Einführung von e-Voting an die Hand zu nehmen ohne die bewährten Mittel der brieflichen Abstimmung oder den Gang zur Urne abzuschaffen.

Bern, 3. November 2005

**Antwort des Gemeinderats**

Der Gemeinderat teilt die Haltung der Motion, dass Telekommunikationskanäle wie Internet und SMS in Zukunft wesentliche Wege für die Stimmgabe bei Abstimmungen und Wahlen sein werden. Er ist denn auch der Meinung, dass e-Voting in der Stadt Bern ermöglicht werden muss, sobald die dafür notwendigen Grundlagen vorhanden sind. Gerade in diesem Punkt bestehen allerdings zurzeit noch Hindernisse, die nur zum kleinsten Teil von der Stadt Bern selbst beeinflusst werden können. An deren Beseitigung wird jedoch auf übergeordneter Ebene gearbeitet.



Es ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Bern nicht nur eigene Wahlen und Abstimmungen durchführt, sondern dies auch für den Bund und den Kanton tut, die selbst über keine entsprechende Infrastruktur verfügen. Soweit die Stadt aber Wahlen und Abstimmungen für Bund und Kanton durchführt, ist sie an deren Stimm- und Wahlrecht gebunden. Das bedeutet, dass auf diesen Ebenen zuerst die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden müssen, damit eine Stimmabgabe auf elektronischem Weg überhaupt gültig möglich ist. Ein rascherer Alleingang der Stadt für städtische Abstimmungen macht deshalb keinen Sinn, weil diese jeweils zeitgleich mit kantonalen und eidgenössischen Abstimmungen stattfinden und eine Koordination deshalb unumgänglich ist. Es könnte den Stimmberechtigten nicht zugemutet werden, über die städtischen Vorlagen auch elektronisch, über die kantonalen und eidgenössischen dagegen bloss an der Urne oder schriftlich abstimmen zu können. Abgesehen davon wäre der logistische und infrastrukturelle Aufwand eines solchen dualen Systems völlig unverhältnismässig.

Der Bund hat in den Jahren 2001-2005 ein Projekt „Vote électronique“ durchgeführt und dazu in den Kantonen Genf, Neuenburg und Zürich praktische Versuche abgehalten. Gegenwärtig erarbeitet er dazu einen Evaluationsbericht; das Bundesparlament soll im Herbst 2006 über das weitere Vorgehen entscheiden.

Auf kantonomer Ebene sind ebenfalls parlamentarische Vorstösse eingereicht worden. Der Kanton hat 2006 ein Vorprojekt e-Voting gestartet. Damit soll die Entscheidungsgrundlage (Kosten, Zeitplan etc.) erarbeitet werden. Dem Grossen Rat wird voraussichtlich 2007 ein entsprechendes Kreditbegehren vorgelegt. Der Kanton verfolgt die Stossrichtung einer koordinierten Einführung von e-Voting ohne aufwändige Alleingänge, um soweit als möglich von bisher gemachten Erfahrungen anderer Gemeinwesen oder Projekte profitieren zu können.

Parallel zu den eigentlichen Arbeiten, die in direktem Zusammenhang mit der Erstellung der Infrastruktur für die Einführung des e-Voting stehen, müssen sowohl im Bund als auch im Kanton gesetzliche Anpassungen vorgenommen werden, und zwar einerseits im Bereich der Wahl- und Abstimmungsverfahren selbst, andererseits im relativ sensiblen Bereich der Registerharmonisierungen. Auch wenn die Planungen auf kantonomer und eidgenössischer Ebene noch provisorisch sind, muss davon ausgegangen werden, dass die Vorbereitungen bis zu einer breiten Einführung des e-Voting noch geraume Zeit in Anspruch nehmen werden.

Der Gemeinderat unterstützt die Absicht, auch in der Stadt Bern so rasch als möglich die Voraussetzungen zu schaffen, damit die Stimmabgabe auf elektronischem Weg möglich wird. Er ist deshalb grundsätzlich bereit, die Motion entgegennzunehmen. Allerdings muss an dieser Stelle darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Möglichkeiten der Stadt, in diesem Bereich einen von den kantonalen und eidgenössischen Marschtabellen unabhängigen Weg einzuschlagen, äusserst limitiert sind. Der Gemeinderat wird die Entwicklung aufmerksam beobachten und die nötigen Arbeiten auf städtischer Ebene einleiten, sobald dies aufgrund der Entscheide von Kanton und Bund angezeigt ist. Im Übrigen hält der Gemeinderat – in Übereinstimmung mit der Motion – fest, dass die herkömmlichen Kanäle der Stimmabgabe (Urne, briefliche Stimmabgabe) auch nach einer Einführung von e-Voting unverzichtbar bleiben werden, um den unterschiedlichen Bedürfnissen und Strukturen der Gesellschaft Rechnung zu tragen und allen Stimmberechtigten den Zugang zur Stimmabgabe offen zu halten.

### **Antrag**

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

Bern, 16. August 2006

Motionär *Christian Wasserfallen* (JF): Einmal mehr geht es um e-Voting. Wir sind der Meinung, dass e-Voting auch für Bern kommen muss, denn beispielsweise in Bülach wurde e-Vo-

ting erfolgreich getestet und durchgeführt. Das System hat seine Feuertaufe eigentlich schon lange bestanden. Ich erachte den Vorstoss und die Antwort des Gemeinderats als sehr ausgewogen. Es ist klar, dass man auf keinen Fall Alleingänge machen sollte, falls man ein solches Projekt realisieren möchte. Es wäre sinnlos, wenn die Stadt Bern das Rad neu erfindet, indem sie versucht, neue Systeme zu entwickeln. Man sollte vielmehr auf dem bereits Bestehenden aufbauen, wie man das auch im technischen Bereich tut, wenn man etwas Neues entwickelt. Der Gemeinderat hat dies glücklicherweise erkannt und möchte auf diese Weise weiterfahren. Um der wahrscheinlich vorwiegend älteren Bevölkerung die Ängste zu nehmen, möchte ich festhalten, dass neben e-Voting die Möglichkeit der brieflichen Stimmabgabe nach wie vor erhalten bleibt. Wir haben dies im Vorstosstext erwähnt und der Gemeinderat hat dies auch erkannt. Es scheint uns ganz wichtig, dass niemand vor den Kopf gestossen wird, denn letztendlich soll in der Weise abgestimmt und gewählt werden, wie es einem zusagt. Die jungen Leute greifen vielleicht zum Handy, während die älteren Leute sich für den Brief entscheiden und diejenigen, welche es noch ganz traditionell halten möchten, gehen an die Urne. e-Voting ist ein gutes Instrument, welches verschiedene Vorteile bietet. Das Abstimmen wird einfacher. Wenn man heute sieht, in welchem Rekordtempo SMS geschrieben werden, kann man wohl davon ausgehen, dass es für viele Leute einfacher wäre, per Handy oder Internet abzustimmen, als den Papierkram erledigen zu müssen. Die Stimmbeteiligung wird steigen. Diese Aussage kann ich leider nicht mit statistischen Angaben stützen, denn da das e-Voting noch ganz neu ist, gibt es noch keine entsprechenden Anhaltspunkte. Die Hemmschwelle, zu wählen oder abzustimmen, wird auf jeden Fall sinken, denn wenn man bereits vor dem Computer sitzt oder das Handy in der Hand hat, ist es interessant, gerade auch noch abzustimmen. Ich denke, dass gerade die jüngere Bevölkerung von dieser Möglichkeit profitieren könnte. Die Auszählung wird einfacher, denn jede Stimme, welche elektronisch abgegeben wird, muss nicht mehr von Hand ausgezählt werden, sondern es müssen lediglich die üblichen Kontrollen durchgeführt werden. Feuerwehrübungen wie wir sie in der Stadt Bern bei den Gemeinderatswahlen hatten, würden entfallen, wenn man ganz auf e-Voting umstellen würde. Bei der elektronischen Abstimmung ist die Auszählung auf die Stimme genau möglich. Es wäre ein sehr einfacher Programmieralgorithmus, der die Stimmen zuordnet, wie es gedacht ist. Die Sicherheitsbedenken, welche immer wieder geäussert werden, sind lösbar. In Bülach hat man Sicherheitssysteme eingeführt und festgestellt, dass der Stadtpräsident einmal per Brief und einmal per e-Voting abgestimmt hat, weil er das System prüfen wollte. Dies hat gezeigt, dass das System funktioniert. e-Voting ist nach Ansicht der Fraktion FDP eine klare Notwendigkeit. Wenn wir jetzt nicht am Ball bleiben, werden wir nicht startklar sein, wenn die gesetzlichen Grundlagen dazu geschaffen sind. Dies gilt es zu verhindern. Wenn wir sauber arbeiten und die Sache durchbringen wollen, müssen wir jetzt mit der Arbeit beginnen und nicht erst dann, wenn der gesetzliche Rahmen gegeben ist. Ich bitte den Rat, die Motion zu überweisen.

### **Fraktionserklärungen**

*Martin Trachsel* (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Die letzte Abstimmung wäre bei mir beinahe schief gelaufen, weil ich das Couvert nicht abgeschickt hatte. Ich empfand es als mühsam zu warten, bis ich in das Stimmlokal im Kirchenfeld zur Abstimmung gehen konnte. Internet oder SMS hätten mir in dieser Situation einen guten Dienst erwiesen. Wenn man E-Banking, E-Steuererklärung sowie andere Dienste im Netz nützt, erscheint es logisch, dass man dies auch für Bürgerpflichten wie Abstimmen sollte tun können. Als Fraktion GFL/EVP sehen wir die vom Gemeinderat vorgebrachte abwartende Haltung ein, auf die Grundlagen von Bund und Kanton zu warten. Wir sind darüber erfreut, dass der Gemeinderat die Motion positiv beantwortet und in Zukunft die Möglichkeit des e-Votings schaffen möchte. Die GFL/EVP-

Fraktion stimmt der Motion in diesem Sinne zu. Es ist uns wichtig, dass kein Geld für e-Voting aufgewendet wird, solange die gesetzliche Basis dazu noch nicht vorhanden ist. Sollte jedoch ein Grossversuch mit entsprechender finanzieller Unterstützung durchgeführt werden, könnte dies für Bern interessant sein. Im Hinblick auf IT-Anschaffungen müsste man jedoch darauf achten, dass allfällige Module erhältlich wären, um später Daten auswerten und verarbeiten zu können.

*Rolf Schuler* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Beim vorliegenden Vorstoss der FDP handelt es sich um einen guten Vorstoss, denn er vereinfacht das Abstimmen und Wählen. Zudem ist dies auch ein wichtiger Vorstoss für Menschen mit einer Behinderung. Ich beispielsweise bin nicht in der Lage, eine Wahlliste selbständig von Hand auszufüllen. Die Problematik besteht für mich darin, dass ich auf Assistenz angewiesen bin, was bedeutet, dass das Wahlgeheimnis im Prinzip nicht vollständig gewahrt werden kann. Mit dem e-Voting per Internet oder SMS wird die Möglichkeit der Abstimmung oder des Wählens für Menschen mit einer Behinderung erheblich erleichtert, so dass auch sie ihre Bürgerinnen- und Bürgerpflicht erfüllen können. Der Computer ist für die meisten von uns nicht mehr wegzudenken. Es ist sinnvoll, dieses gute Arbeitsinstrument auch für die Wahrnehmung unserer Bürgerpflicht einzusetzen. Wir fordern den Gemeinderat mit Nachdruck dazu auf, e-Voting so schnell wie möglich in unserer Stadt einzuführen und sich an allfälligen Pilotversuchen zu beteiligen beziehungsweise gegenüber dem Bund Interesse zu zeigen, an einem solchen Pilotversuch teilzunehmen.

*Simon Glauser* (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Auch die Fraktion SVP/JSVP ist erfreut darüber, dass der Gemeinderat bereit ist, die vorliegende Motion erheblich zu erklären und alle Schritte einzuleiten, damit auf übergeordneter Ebene Möglichkeiten bestehen, so dass wir möglichst rasch mit einem solchen Projekt in der Stadt Bern beginnen können. Ich sehe die Möglichkeiten für die jungen Leute vor allem im Gebrauch des Handys. Ich kann heute das Parkhaus mit dem Handy bezahlen oder an Wettbewerben teilnehmen und so spricht nichts dagegen, auch per Handy abzustimmen. Die Fraktion SVP/JSVP erachtet den Vorstoss als eine gute Motion und wir werden sie selbstverständlich unterstützen.

### **Einzelvotum**

*Reto Nause* (CVP): Die Evaluation des Bundes zum e-Voting ist abgeschlossen. Man hat gesehen, dass es erprobte Verfahren gibt und die Software vorhanden ist. Damit sind die Grundlagen für dieses Projekt geschaffen und die Sicherheit ist gewährleistet. Wir haben einzig das Problem, dass der Bundesrat nicht von der Bundesebene aus Druck machen möchte, damit e-Voting flächendeckend und gesamteidgenössisch eingeführt wird. Aus diesem Grunde ist es umso wichtiger, dass der Druck, elektronisch abstimmen zu können, von den Gemeinden her kommt. Die CVP fände es zudem schön, wenn man auch elektronisch wählen könnte. Wir unterstützen die vorliegende Motion.

Stadtpräsident *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Auch der Gemeinderat unterstützt die vorliegende Motion und ist bereit, sie entgegenzunehmen. Wir waren von Anfang an bei einem kantonalen e-Voting-Projekt dabei. Der Bund wollte uns jedoch nicht. Wir dürfen uns nicht der Illusion hingeben, dass Bundesrat Rudolf Merz das e-Voting mit Riesenschritten einführen möchte. Es entsteht nicht der Eindruck, dass er vor lauter Fahrtwind friert, weil er so schnell unterwegs ist. Wir warten auf den Bund und müssen uns bewusst sein, dass die Papierabstimmung parallel zum e-Voting bestehen bleiben wird, da nicht zumutbar ist, dass alle nur noch elektronisch abstimmen können. Damit bleibt auch eine gewisse Unsicherheit bezüglich der Auszählungen bestehen. Ich wäre froh, wenn die Stadt Bern beziehungsweise

der Stadtrat ein klares Zeichen setzen und Rudolf Merz damit zeigen würde, dass wir Bernerinnen und Berner doch etwas schneller sind als ihm lieb ist.

## **Beschluss**

Der Rat überweist die Motion mit 63 : 2 Stimmen bei 1 Enthaltung.

- Die Traktanden 12 und 13 werden gemeinsam behandelt. -

## **12 Motion Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Franziska Schnyder, GB): Für weniger Fluglärm über den Dächern von Bern**

Geschäftsnummer 05.000085 / 06/215

Die Stadt Bern ist gemäss Handelsregistrauszug von anfangs März 2006 mit alt-Stadtpräsident Baumgartner im Verwaltungsrat der Alpar AG vertreten. Gleichzeitig ist die Stadt Grundeigentümerin des Bodens, auf dem die Pistenverlängerung von 220 Metern gebaut werden soll.

Die Pistenverlängerung führt zu höheren An- und Abflugfrequenzen und erlaubt den Einsatz von Jets und anderen grösserer Flugzeugen. Es wird über den Dächern von Bern zu mehr Flugbewegungen und -lärm kommen.

Der Gemeinderat wird beauftragt, den Vertreter / die Vertreterin der Stadt in der Alpar AG dahingehend zu instruieren, dass

1. die Piste nicht verlängert wird,
2. die Lärmmessungsaufgabe, die der Alpar AG im Zusammenhang mit der Bewilligung der Pistenverlängerung mit Rekursentscheid vom 14. April 2003 auferlegt worden war, ohne Verzögerung umgesetzt wird, lautend: "Die Alpar AG wird verpflichtet zur Kontrolle der Lärmberechnungen in den An- und Abflugschneisen sowie im unmittelbar angrenzenden Wohngebiet punktuelle periodische Messungen durchzuführen. Die Messpunkte sind vom Kanton in Absprache mit den vom Fluglärm betroffenen Gemeinden zu bezeichnen. Die Ergebnisse der Messungen sind jährlich zu publizieren."
3. der Fluglärm nicht weiter zunimmt und die Alpar AG periodisch über die gemäss Betriebskonzession von ihr zu treffenden „besonderen Lärminderungsmassnahmen" für die Zeit von 22.00h bis 07.00h orientiert,
4. die An- und Abflugfrequenzen von 75'000 Flugbewegungen mit einem Anteil von 21 Linien- und Charterflugverkehrs gemäss SIL pro Jahr nicht überschritten werden.

Bern, 9. März 2006

## **Antwort des Gemeinderats**

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

Neue internationale Sicherheitsbestimmungen (seit 1997) führten zu Änderungen bei der Sicherheitsmarge von Flugpisten; in der Folge reichte die Alpar AG beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Plangenehmigungsgesuch für die Pistenverlängerung ein. Die Pistenverlängerung wurde koordiniert mit dem Bau der Zufahrtsstrasse. Das Projekt sah eine Pistenverlängerung im Norden und im Süden vor. Im September 2001 hat das BAZL das Plangenehmigungsgesuch bewilligt. Nachdem diese Bewilligung angefochten wurde, hat die Rekurskommission UVEK die Genehmigung des BAZL im April 2002 bestätigt. Die Plangenehmigung

ist somit rechtskräftig. Die Pistenverlängerung im Norden wurde bereits 2003 realisiert. Die südliche Pistenverlängerung wollte man zusammen mit dem Bau der Zufahrtsstrasse koordinieren. Weil die Stimmberechtigten den Kredit für die Strasse abgelehnt haben, hat man die Pistenverlängerung im Süden aufgeschoben. Mit der Pistenverlängerung werden die technischen Voraussetzungen geschaffen, um den Linien- und Charterverkehr weiterzuführen und damit einen volkswirtschaftlich interessanten Flughafen zu betreiben.

Zu den einzelnen Punkten:

*Zu Punkt 1:* Die Stadt Bern ist im Verwaltungsrat der Alpar AG vertreten, weil sie Eigentümerin des Flughafenareals ist und es sich beim Flughafen um eine bedeutende Verkehrsinfrastruktur mit wirtschaftspolitischer Bedeutung handelt. In Absprache mit dem Kanton wird jeweils ein Regierungsmitglied delegiert. Im Dezember 2004 hat der Gemeinderat im Rahmen eines Beschlusses über die Mandate der austretenden Mitglieder des Gemeinderats beschlossen, dass a. Stadtpräsident Dr. Klaus Baumgartner bis zur Generalversammlung 2006 als Verwaltungsratsmitglied der Alpar AG amtet. Per Generalversammlung vom Juni 2006 hat der Gemeinderat nun neu Stadtpräsident Alexander Tschäppät als Verwaltungsratsmitglied vorgeschlagen.

Der Gemeinderat hat dem amtierenden Vertreter der Stadt Bern im Verwaltungsrat keine Handlungsanweisungen erteilt, da die zweite Phase des Pistenanpassungs-Projekts gemäss glaubhaften Darlegungen der Alpar AG nicht zu einer zusätzlichen Lärmbelastung auf dem Gebiet der Stadt Bern führen wird. Bei einem Verzicht auf die Pistenverlängerung bestünde hingegen die Gefahr, dass der Linien- und Charterverkehr weitgehend wegfallen würde, da nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben. Um die Flugausfälle zu kompensieren, müsste die Alpar AG den Geschäftsbereich „Privatverkehr“ forcieren. In diesem Fall würden jedoch die volkswirtschaftlich wertvollen Aspekte des Flugbetriebs weitgehend wegfallen und zusätzliche Flugbewegungen mit entsprechenden Lärmimmissionen resultieren. Die Zahl der Arbeitsplätze bei der Alpar AG und deren Zuliefer- und Service-Betrieben würde bei diesem Betriebsmodell stark reduziert.

*Zu Punkt 2:* Aufgrund der Auflagen der Rekurs-Kommission (REKO) muss sich die Alpar AG nach Realisierung der Pistenverlängerung an die Lärmmessauflagen halten. Auch der Gemeinderat will, dass die Lärmauflagen eingehalten werden. Er wird, gerade auch im Hinblick auf die Sicherung der ihm sehr wichtigen Lebens- und Wohnqualität in der Stadt Bern seinen Einfluss geltend machen. Die Messpunkte werden vom Kanton definiert. Die Stadt Bern wird – soweit möglich – bei der Festlegung der Messpunkte mitwirken.

*Zu Punkt 3:* Gemäss Alpar AG ist die Pistenverlängerung und damit die Erhaltung des heutigen Betriebsmodells mit Linien- und Charterverkehr eine der wirkungsvollsten Massnahmen gegen eine Zunahme des Fluglärms zu sehen, da die Operationszeiten von Linien- und Charterflugzeugen zusätzliche Bewegungen von Privatflugzeugen blockieren. Die Orientierung über „besondere Lärminderungsmaßnahmen“ erfolgt von der Alpar AG gegenüber dem Bundesamt für Zivilluftfahrt als zuständiges Aufsichtsorgan. Der Gemeinderat bzw. dessen Vertretung im Verwaltungsrat der Alpar AG wird sich dafür einsetzen, dass die Alpar AG angemessen orientiert.

*Zu Punkt 4:* Im Gegensatz zum Szenario „Privatflugplatz“ mit bis zu 90 000 Bewegungen pro Jahr werden unter Beibehaltung des heutigen Betriebs 75 000 Flugbewegungen/Jahr mit 21% Linien- und Charterverkehr nach Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) nicht überschritten.

## **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 16. August 2006

**13 Interpellation Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Franziska Schnyder, GB): Mehr Fluglärm durch Pistenverlängerung?**

Geschäftsnummer 06.000089 / 06/221

Die Lärmemissionen durch den Flugbetrieb des Flughafens Bern-Belp stellen für die BewohnerInnen der Stadt Bern, die in den An- und Abflugschneisen liegenden Quartieren leben, eine Belastung dar. Bei einer Erweiterung des Flughafens ist eine weitere Zunahme der Lärmemissionen zu befürchten.

Die Berner Stimmberechtigten haben sich daher immer wieder deutlich gegen jede öffentliche Finanzierung des Ausbaus und Betriebs des Flughafens Bern-Belp ausgesprochen, zuletzt am 24. November 2002, als in der Stadt Bern 53,3% der Stimmberechtigten die Kreditvorlage für die Zufahrtstrasse ablehnten.

Trotz der klaren Volksentscheide von 1983 und 2002 plant der Berner Regierungsrat, im März 2006 der Alpar AG einen Kredit von 3 Mio. Franken für eine Pistenverlängerung Bern-Belp nach Süden zu gewähren. Bei der Pistenverlängerung handelt es sich aber um eine private Flughafenanlage, für deren Bau und Benutzung allein die seit 1985 privatwirtschaftlich organisierte Alpar AG zuständig ist. Mit der Kreditvorlage des Regierungsrates würde nun ein privates Unternehmen durch die öffentliche Hand subventioniert - ein Vorgehen, das in Zeiten von Spardruck kaum nachvollziehbar ist.

Der Gemeinderat wird deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Die Stadt Bern hat einen Sitz im Verwaltungsrat der Alpar AG. Kannte der Gemeinderat die Bemühungen der Flughafen-Leitung um öffentliche Unterstützung der Finanzierung der Pistenverlängerung Süd? Welche Haltung vertrat er diesbezüglich im Verwaltungsrat der Alpar AG? Weshalb vertritt der Alt-Stadtpräsident und, wenn überhaupt, nicht ein amtierendes Mitglied des Gemeinderates die Stadt Bern im Verwaltungsrat?
2. Wie gross ist die genaue finanzielle Beteiligung der Stadt Bern am Aktienkapital der Alpar AG?
3. Das Flughafenareal steht auf Grundstücken der Einwohnergemeinde Bern, die der Alpar AG verpachtet oder im Baurecht abgetreten wurden. Zu welchen Bedingungen wird das Land der Flughafengesellschaft zur Verfügung gestellt, bzw. zu welchen Pacht- bzw. Bau-rechtszins? Wird die Alpar AG durch diese Konditionen indirekt subventioniert?
4. Wie stellt sich der Gemeinderat zum Vorhaben der Alpar AG auf dem Boden der Stadt Bern die Piste um weitere 220 Meter zu verlängern?
5. Welche Entwicklungen im Flugverkehr sind durch die Pistenverlängerung Süd zu erwarten, insbesondere bezüglich der Frequenz der An- und Abflüge, der verwendeten Flugzeugtypen und der Flugroute?
6. Welche Massnahmen wird der Gemeinderat ergreifen, um eine Vergrösserung der Lärm-belastung zu verhindern? Hat er vor, sich der für die baldige Umsetzung der Lärm-messungs-Auflage einzusetzen, wie sie im Entscheid der Rekurskommission des UVEK vom 14. April 2003 gefordert wurde?

Bern, 9. März 2006

**Antwort des Gemeinderats**

*Zu Frage 1:* Die Stadt Bern ist im Verwaltungsrat der Alpar AG vertreten, weil sie Eigentümerin des Flughafenareals ist und es sich beim Flughafen um eine bedeutende Verkehrsinfrastruktur mit wirtschaftspolitischer Bedeutung handelt. In Absprache mit dem Kanton wird jeweils ein Regierungsmitglied delegiert. Im Dezember 2004 hat der Gemeinderat im Rahmen eines Beschlusses über die Mandate der austretenden Mitglieder des Gemeinderats be-

schlossen, dass a. Stadtpräsident Dr. Klaus Baumgartner noch bis zur Generalversammlung 2006 als Verwaltungsratsmitglied der Alpar AG amtet. Per Generalversammlung vom Juni 2006 hat der Gemeinderat neu Stadtpräsident Alexander Tschäppät als Verwaltungsratsmitglied vorgeschlagen. Der Gemeinderat hat dem amtierenden Vertreter der Stadt Bern im Verwaltungsrat keine Handlungsanweisungen erteilt.

*Zu Frage 2:* Die Stadt Bern ist mit Fr. 237 500.00 oder rund 3% am Aktienkapital von Fr. 8 275 500.00 der Alpar AG beteiligt.

*Zu Frage 3:* Der Baurechtszins beträgt rund Fr. 174 000.00 pro Jahr. Hinzu kommt ein Pachtzins von rund Fr. 29 000 pro Jahr. Die Baurechtszinse im Belpmoos liegen zwischen Fr. 2.85 (Segelfluggruppe Bern) und Fr. 8.55 (Skyguide) pro m2 Baurechtsfläche. In den 90er-Jahren wurden infolge Ausbau neue Flächenzuteilungen vorgenommen und der Baurechtsvertrag mit der Alpar AG neu ausgehandelt. Unterschiedliche Preise pro m2 auf demselben Areal sind dabei nichts aussergewöhnliches, da bei der Baurechtsbewertung als Basis die tatsächliche Nutzung auf einer bestimmten Landfläche massgebend ist. Die zuständige Fondsverwaltung ging bei Vertragsabschluss davon aus, dass der aktuelle Baurechtszins den Nutzungen entspricht und somit keine "indirekte Subvention" darstellt.

*Zu Frage 4:* Neue internationale Sicherheitsbestimmungen (seit 1997) führten zu Änderungen bei der Sicherheitsmarge von Flugpisten; in der Folge reichte die Alpar AG beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Plangenehmigungsgesuch für die Pistenverlängerung ein. Die Pistenverlängerung wurde koordiniert mit dem Bau der Zufahrtsstrasse. Das Projekt sah eine Pistenverlängerung im Norden und im Süden vor. Im September 2001 hat das BAZL das Plangenehmigungsgesuch bewilligt. Nachdem diese Bewilligung angefochten wurde, hat die Rekurskommission UVEK die Genehmigung des BAZL im April 2002 bestätigt. Die Plangenehmigung ist somit rechtskräftig. Die Pistenverlängerung im Norden wurde bereits 2003 realisiert. Die südliche Pistenverlängerung wollte man zusammen mit dem Bau der Zufahrtsstrasse koordinieren. Weil die Stimmberechtigten den Kredit für die Strasse abgelehnt haben, hat man die Pistenverlängerung im Süden aufgeschoben.

Mit der Pistenverlängerung werden die technischen Voraussetzungen geschaffen, um den Linien- und Charterverkehr weiterzuführen und damit einen volkswirtschaftlich interessanten Flughafen zu betreiben. Die Alternative besteht nämlich für die Alpar AG darin, den Flughafen Bern-Belp zu einem – unter Umständen wesentlich rentableren - Privatflugplatz umzuwandeln. Dabei würde jedoch die Zahl der Flugbewegungen, bei einem Bruchteil der heutigen Passagierzahlen, wesentlich steigen. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Alpar AG und bei den vom heutigen Flugbetrieb mit betroffenen Firmen würde voraussichtlich um rund 75%, d.h. um ca. 300 Personen sinken.

*Zu Frage 5:* Im Gegensatz zum Szenario „Privatflugplatz“ mit bis zu 90 000 Bewegungen pro Jahr werden bei Erhalt des heutigen Betriebs 75 000 Flugbewegungen pro Jahr, davon rund 21% im Linien- und Charterverkehr, nach Sachplan Infrastruktur Luftverkehr (SIL) nicht überschritten. Die Anflugverfahren werden nicht verändert, hingegen gewinnen die Flugzeuge beim Abflug rascher an Höhe, was zu einer Lärmreduktion führt. Zurzeit wird geprüft, ob mit einem steileren Anflug eine Lärmreduktion erzielt werden kann. Im Linien- und Charterverkehr sollen die heutzutage üblicherweise eingesetzten Regional-Verkehrsflugzeuge mit bis zu 140 Plätzen operieren können.

*Zu Frage 6:* Durch die Pistenverlängerung ist keine Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten. Die Planung sieht weiterhin keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe II (IGW ES II) vor. Nach dem Ausbau werden vom Kanton neue Lärmmesspunkte festgelegt. Der Gemeinderat wird hier seinen Einfluss geltend machen, gerade auch im Hinblick auf die Sicherung der ihm sehr wichtigen hohen Lebens- und Wohnqualität in der Stadt Bern. Die Lärmmessauflagen wie sie von der Rekurs-Kommission (REKO) festgelegt wurden, müssen von der Flughafenbetreiberin nach Realisierung der Pistenverlängerung erfüllt wer-

den. Der Gemeinderat bzw. dessen Vertretung im Verwaltungsrat der Alpar AG wird dies entsprechend einfordern.

Bern, 16. August 2006

Motionärin *Franziska Schnyder* (GB): Ich werde den Eindruck nicht ganz los, dass die PR-Abteilung der Alpar AG die Antworten auf die Motion und Interpellation geschrieben hat. Die GB/JA!-Fraktion hält an den Punkten 2, 3 und 4 als Richtlinienmotion fest und **wandelt Punkt 1 in ein Postulat um**. Zu Punkt 1: Wie man der Zeitung entnehmen konnte, hat der Kanton beschlossen, seine Alpar-Aktien zu verkaufen. Offensichtlich gehört die Beteiligung des Kantons am Flughafenbetreiber nicht mehr zu seinen öffentlichen Aufgaben. Warum dies beim Kanton so ist, die Stadt Bern jedoch einen anderen Weg geht, ist offen. In der Antwort zur Motion steht, dass gemäss glaubwürdigen Darlegungen, die Pistenverlängerung nicht zu mehr Fluglärm führen wird. Es wurde uns nicht erläutert, was für Darlegungen gemacht wurden und weshalb diese glaubwürdig sein sollen. Das beste Geschäftsjahr der Alpar konnte die Firma im Jahre 2000 verbuchen. Damals war die Piste nicht verlängert. Es war ohne Sicherheitsrisiko möglich, beinahe 70 000 Flugbewegungen und gegen 12 500 Linien- beziehungsweise Charterflüge durchzuführen. Eine Pistenverlängerung ist nicht notwendig, um die im „Sachplan Infrastruktur Luftfahrt“ (SIL) des Bundes erlaubten 75 000 Flugbewegungen und innerhalb dieser die 15 750 Linien- und Charterflüge überhaupt durchführen zu können. Wir sehen nicht ein, warum der Kanton für diese Investition 3 Mio. Franken Steuergelder in die Hände nehmen soll, um ein Privatunternehmen zu subventionieren, welches die Pistenverlängerung gar nicht braucht, damit die Grenzwerte beziehungsweise die Beschränkung, welche das UVEK angeordnet hat, eingehalten werden können. Diese Grenzen werden auch ohne die Pistenverlängerung und ohne 3 Mio. Franken Steuergelder erreicht. Die Punkte 2 bis 4 wandeln wir nicht um, weil diese eigentlich nur das wiederholen, was im UVEK-Rekursentscheid steht. Es geht uns darum, dass die Stadtregierung darum besorgt ist, dass diese Auflagen auch wirklich umgesetzt werden. Zu den Lärmmessungen: Ob mit oder ohne Pistenverlängerung muss sich die Alpar an die Lärmschutzverordnung und diejenigen Lärmmessungen halten, welche im UVEK-Entscheid vom Jahre 2003 und nicht aus dem Jahre 2002, wie es in der Motion steht, festgehalten werden. Es ist zu befürchten, dass die heute noch nicht erreichten beziehungsweise überschrittenen Grenzwerte mit einer Verlängerung der Piste überschritten sowie die Spitzenwerte regelmässig erreicht werden. Es ist wichtig, dass sich die Stadt Bern zum Schutze der Bevölkerung bereits vorgängig dafür einsetzt, dass die Messpunkte nicht irgendwo, sondern dort gesetzt werden, wo die Menschen wohnen. Es ist wichtig, dass der Verwaltungsrat Alexander Tschäppät die Interessen und sein Engagement für die Wohnstadt Bern auch im Verwaltungsrat einbringt und dies bei der Alpar ganz klar deklariert. Zu Punkt 3: Die Betriebszeiten gemäss Betriebskonzept für Linienflüge dauern von sechs Uhr morgens bis elf Uhr abends und diejenigen für die übrigen Flüge von sieben bis zehn Uhr. Nach acht Uhr abends sind nur noch Landungen zulässig. Charterflüge und Flugbewegungen von Privatflugzeugen beeinträchtigen zunehmend auch die Wochenendruhe. Dies sollte für die Wohnstadt Bern ein Alarmzeichen sein. Wir werden noch mehr Steuerzahlende verlieren, denn gerade diejenigen, welche in den guten Quartieren wie beispielsweise der Elfenau wohnen, werden es vorziehen, auf dem ruhigen Land zu leben und nicht andauernd mit einem Jet belästigt zu werden. Einmal mehr bezahlt die Stadt Bern als Überfluggebiet die Zeche, während das Umbeziehungsweise Hinterland profitieren kann. Die Wohnstadt Bern muss gegenüber den Interessen eines privaten Anbieters favorisiert werden. Zu Punkt 4: Die maximal 75 000 Flugbewegungen pro Jahr stehen bereits im UVEK-Entscheid. 21 Prozent davon dürfen Linien- und Charterflüge sein. Wir verlangen, dass der Gemeinderat ein Auge darauf wirft, dass dies auch so eingehalten wird. Es dürfen nicht mehr als 60 000 Flugbewegungen von kleinen Privatflug-



zeugen zugelassen sind. Aus diesem Grund verlangen wir, dass man die Punkte 2 und 4 in der Motionsform belässt und der Gemeinderat entsprechend einer Richtlinienmotion damit beauftragt wird.

Zur Interpellation Traktandum 13: Die Fragen wurden am 16. August 2006 beantwortet. Offensichtlich war zu jenem Zeitpunkt noch nicht klar, ob der Stadtpräsident als Verwaltungsrat gewählt wurde oder nicht. Ich hätte gerne eine Antwort darauf, ob das Mandat im Verwaltungsrat der Alpar AG wie üblich nicht weisungsgebunden oder als Ausnahme weisungsgebunden ist. Ebenfalls unbeantwortet ist die Frage geblieben, welche Haltung der Vertreter der Stadtregierung im Verwaltungsrat hatte, als es um die Pistenverlängerung Süd ging. Mit der Antwort auf Frage 2 bezüglich Aktienkapital bin ich zufrieden. Zu Frage 3: Hier stellt sich für mich die Frage, ob diese Baurechtszinsen nach dem guten Betriebsergebnis vom Jahre 2000 überhaupt noch angemessen sind. Was in den 1990er Jahren richtig war, könnte nämlich heute nicht mehr richtig sein. Wir stehen unter massivem Spardruck und ich denke, dass die Stadt Bern sämtliche ihrer Baurechtsverträge dahingehend überprüfen müsste, ob die Baurechtszinsen wirklich dem Markt angepasst sind oder ob nicht verdeckte Subventionen darin verborgen sind. Zu Frage 4: Die neuen Richtlinien des BAZL stammen aus dem Jahre 1997. Würde die heutige Piste ein Sicherheitsproblem darstellen, hätte der Flugverkehr 1997 eingestellt werden müssen. Der Linien- und Charterverkehr kann auch auf der heutigen Piste aufrechterhalten werden. Im Jahre 2000 war dies sogar mit einem Rekord möglich. Es stellt sich einfach die Frage, ob die Piste verlängert und der Flugbetrieb auf Kosten der Bevölkerung ausgebaut werden soll. Die Kosten belaufen sich auf 3 Mio. Steuerfranken, welche der Kanton in einen privaten Betrieb investiert, wohl wissend, dass dieser bei den Banken offensichtlich für diesen Betrag nicht mehr kreditwürdig ist. Es muss offen bleiben, ob die Alpar eventuell ein maroder Betrieb ist, der auf Startgelder zurückgreifen muss. Gleichsam ein Swissair-Debakel im Vornherein. Die Mehrbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch den Fluglärm stellt einen weiteren Kostenpunkt dar. Der dritte Kostenpunkt besteht im statistischen Risiko, dass eine grössere Maschine über sehr dicht besiedeltem Wohngebiet abstürzt. Zu Frage 5: Es wird gesagt, dass der steilere Anflugwinkel weniger Lärm zur Folge habe. Dies trifft bei der Piste zu, im Bereich der Elfenau beziehungsweise dem Wohngebiet der Stadt Bern stimmt dies allerdings nicht. Dies hat man gemerkt, als man letztes Jahr mit dem Jet Embraer 170 entsprechende Überflüge machte. Das Stadtgebiet ist reines Überflugsgebiet und nicht direkt in Landebereich. Aufgrund dieser Tatsache konnte man herausfinden, dass es für die Stadt überhaupt keinen Unterschied macht, ob der Anflugswinkel steiler oder weniger steil gehalten wird. Die Antwort zu Frage 6 befriedigt mich überhaupt nicht. Es wäre meines Erachtens das Mindeste, dass bei der Planung keine Überschreitung der Grenzwerte beziehungsweise der Kontingente vorgesehen wird. Der Gemeinderat hat nicht dargelegt, wie diese Grenzwerte bei einer grösseren Passagierzahl sowie bei einer höheren Flugfrequenz eingehalten werden können. Es ist mir nicht klar, ob es neue Anflugrouten, neue Flugzeugtypen oder eine andere Flugtechnik gibt, welche die Lärmbelastung vermindert. Verglichen mit dem Betriebsjahr 2005, welches seit Jahren das schlechteste der Alpar war, würden die Flugbewegungen, wie sie im UVEK-Entscheid zugelassen sind, um 380 Prozent steigen. Wenn dies keine Mehrbelastung an Lärm gibt, glaube ich wieder an geräuschlos fliegende Teppiche. Die Interpellantinnen sind mit der Antwort nur **teilweise** zufrieden.

### Fraktionserklärungen Traktanden 12 und 13

*Ueli Stückelberger* (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Es ist vielleicht nicht überraschend, dass wir in dieser Frage eine differenzierte Position einnehmen werden. Der Vorstoss hat unseres Erachtens verschiedene Elemente. Die Punkte 1 bis 4 der Motion sind unseres Erachtens Vollzugspunkte, die wichtig sind und wir können nicht verstehen, warum der Gemeinderat sie

nicht als Richtlinienmotion entgegennehmen möchte. Wir sind klar der Meinung, dass verfügte Auflagen wie Messauflagen in Punkt 2 oder Auflagen bezüglich des Zeitraums eingehalten werden müssen. Wir sind zudem der Meinung, dass der SIL eingehalten werden muss. Die Anzahl Flugbewegungen ist ohnehin schon hoch. Der heikle und zugleich spannendste Punkt ist derjenige der Pistenverlängerung. Es gilt jedoch folgende Unterscheidung vorzunehmen. Wir sind der Meinung, dass es nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, konkret des Kantones ist, Beiträge an die Pistenverlängerung zu zahlen. Im vorliegenden Vorstoss geht es jedoch um die Verlängerung in der Sache und damit um die Frage, ob es der Alpar als Betreiberin überhaupt möglich sein soll, die Pistenverlängerung vorzunehmen oder nicht. Ich muss vorausschicken, dass wir der Meinung sind, dass möglichst wenig geflogen werden sollte, denn das Fliegen hat mitunter die schädlichsten Auswirkungen auf das Klima, bezogen auf die Personenbeförderungskilometer. Es wäre jedoch eine zu kurze Betrachtung, der wir uns nicht anschliessen könnten, wenn man sagen würde, die Pistenverlängerung führe automatisch zu mehr Flugbewegungen. Ein Grossteil von uns kann mit dem Flugplatz, wie er jetzt ist, leben. Es wäre keine Lösung, Belp jetzt einfach zu schliessen, wodurch es zu einer Verlagerung der Flüge und des Lärms nach Zürich und Genf käme. Wir möchten jedoch auch keinen grösseren Flugverkehr, als dies heute der Fall ist. Es wäre uns im Gegenteil lieber, wenn der Flugverkehr zurückgehen würde. Nun stellt sich die Frage, welche Folgen diese Pistenverlängerung hat. Führt sie, wie behauptet zu Mehrverkehr oder nicht? Fraktionsintern haben wir diesbezüglich nicht dieselben Auffassungen. Es ist klar, dass die Pistenverlängerung primär sicherheitsbedingt ist. Die Alpar muss die Pistenverlängerung vornehmen, um mit den heutigen Fliegern weiterhin landen und die schärferen Sicherheitsvorkehrungen einhalten zu können. Für dasselbe Flugzeug wie heute brauchte es in Zukunft eine längere Piste. Alpar verlängert die Piste nicht einfach, um dann mit grösseren Flugzeugen landen zu können. Wir sind froh, dass der Vorstoss teilweise umgewandelt wurde. Bei einem Postulat werden wir geteilt abstimmen. Diejenigen, welche prinzipiell gegen einen Flughafenausbau sind, werden die Postulatsform unterstützen, während diejenigen, welche der Meinung sind, dass die Pistenverlängerung nicht zu mehr Flugbewegungen führen wird, keine Mühe mit einer Pistenverlängerung haben, vorausgesetzt, dass es dazu keine Mittel der öffentlichen Hand braucht.

*Christian Wasserfallen* (JF) für die Fraktion FDP: Im vorliegenden Fall handelt es sich nicht um eine Pistenverlängerung, sondern um eine Pistenanpassung. Die europäischen Luftverkehrsbestimmungen haben ergeben, dass man den Hartbelag, wie er jetzt besteht, rechnerisch verkürzen muss. Damit hat man zwar physisch noch dieselbe Pistenlänge, darf jedoch weniger davon gebrauchen. Entsprechend hat man weniger Reserve, wenn es um Sicherheit geht. 1997 wurden diese Bestimmungen umgesetzt. Der Flughafen Bern-Belp kann nur dank einer Ausnahme betrieben werden. Aus diesem Grunde hat sich die Alpar entschieden, die Piste von 1310 Metern auf 1730 Meter zu verlängern. Aus Kostengründen hat man die Verlängerung in zwei Phasen vorgenommen. Die erste Phase bestand in einer Verlängerung auf 1510 Meter. Die Kosten für diese Verlängerung hat die Alpar getragen. Diese Anpassung ist bereits abgeschlossen. Die zweite Phase ist der Ausbau auf 1730 Meter. Darum geht es in den vorliegenden Geschäften. Diese Phase kostet 5,2 Mio. Franken, wobei die Alpar 2,2 Mio. Franken übernehmen möchte. Ich möchte an dieser Stelle etwas Positives zum Flugplatz Bern-Belp sagen. Als Anwohner in der Anflugschneise gegen Muri bin ich sehr legitimiert, über dieses Thema zu reden. Zum Regionalverkehr gehören beispielsweise die Charterflüge aus England, welche ein voller Erfolg sind. Im Oberland hatte man dadurch viele Logiernächte und in der Stadt Bern konnte dank dieser Charterflüge Tourismus generiert werden. Man sollte froh darüber sein, dass es Leute gibt, welche in der Stadt Bern Geld ausgeben. Die Flugzeuge, welche dafür eingesetzt werden, sind solche mit 50 bis 120 Plätzen, also Saabs oder Propellerflugzeuge, wobei das grösste Flugzeug der vierstrahlige Düsenjet Jumbolino mit et-

wa 140 Plätzen ist. Es handelt sich also um kleine Flugzeuge. Die Anpassung, welche man im Bereich der Piste macht, ist ganz klar eine sicherheitstechnische Angelegenheit. Der Auslauf sowie die Marchen bei Start und Landung sind sehr entscheidende Grössen, die auf den genannten Luftverkehrsbestimmungen basieren. Ich möchte nun erklären, warum der Flugbetrieb leiser wird. Wenn man früher starten kann, also bevor es über die Stadt geht, kann man steiler steigen. Damit befindet man sich in grösserer Höhe und dies bedeutet folgendes: Wenn man ein Flugzeug betrachtet, wird klar, dass der Hauptlärm durch die Aerodynamik und nicht durch die Triebwerke verursacht wird. Wenn man die Fahrwerke früher einfahren und die Landeklappen anders stellen kann, fallen diese Lärmquellen weg und entsprechend wird es leiser. Beim neuen A 380 hat man den Schub erhöht, damit verkürzt sich der Startweg gegenüber einem Jumbojet und er ist schneller in grösserer Höhe und es gibt weniger Lärm. Zudem kann man Anpassungen beim Triebwerk vornehmen, indem man den Rauchgasauslauf verbessert. Die neuen Flugzeuge sind immer leiser geworden im Vergleich zu den alten vor zehn, zwanzig Jahren, welche abartig laut waren. Ich möchte zudem darauf hinweisen, dass der ehemalige Stadtpräsident Dr. Klaus Baumgartner ein vehementer Befürworter der Pistenverlängerung war. Die Gegner sind sehr uneins, wenn es darum geht, den Abstimmungskampf zu führen. Im Vordergrund stehen die staatlichen Subventionen, gegen die man sich wehrt. In Tat und Wahrheit geht es jedoch darum, den bestehenden Flughafen auszulöschen. In der Argumentation kann man sich nicht einmal darauf einigen, ob es nun mehr oder weniger Flugbewegungen gibt. Zu den einzelnen Punkten der Motion: Die Lärmmessungen werden schon lange vorgenommen. Die Alpar wurde vom UVEK beauftragt, die Lärmmessungen gemäss Standards durchzuführen. Es ist sinnlos, Lärmmessungen zu fordern, welche ohnehin bereits lange und erfolgreich durchgeführt werden. Sie liefern vielleicht nicht diejenigen Resultate, die Motionärinnen gerne hätten. Die Messungen zeigen nämlich, dass die Lärmbelastung abnimmt. Wenn ich als Anwohner der Anflugschneise immer mehr positiv überrascht bin von der Lärmentwicklung und der Fluglärm mit dem zusätzlichen Schub noch mehr reduziert werden kann, gibt es meines Erachtens keine Gründe mehr, die Pistenverlängerung abzulehnen. Ich bitte den Rat, endlich ein Bekenntnis zu diesem Flughafen abzulegen, denn er ist nicht nur eine Lärmquelle, sondern nützt uns auch.

*Thomas Göttin* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wir sind froh, dass das GB den Punkt 1 in ein Postulat umgewandelt hat. Wir könnten dies so annehmen. Ein Motionspunkt hätte uns etwas ratlos gelassen, denn die Plangenehmigung für die Pistenverlängerung ist erteilt und rechtskräftig. Auf der anderen Seite haben wir die 3 Mio., welche der Kanton zahlen soll und die dank einem Referendum, welches die SP unterstützt, in eine kantonale Abstimmung kommen, jetzt aber noch nicht das Thema sind. Die Punkte 2 bis 4 werden von der Alpar eingehalten. Sei dies gestützt auf gesetzliche Vorgaben oder aufgrund von Auflagen in der Plangenehmigung, wenn die Piste dann tatsächlich verlängert wird. Die Fraktion SP/JUSO lehnt diese Punkte als Motion ab, weil sie Dinge fordern, welche ohnehin eingehalten werden müssen. Es wird mit Sicherheit viele Enthaltungen geben. Die SP erwartet vom Gemeinderat eine umfassende Flughafenpolitik, welche er im Sinne des umgewandelten Punktes 1 der Motion gegenüber der Alpar vertreten soll. Dazu gehören unbestritten die wirtschaftspolitische Bedeutung sowie die umweltpolitischen Auswirkungen. Ich erinnere hier an die 30 Prozent Luftbelastung, welche vor allem im Bereich der Stickoxide auf das Konto der Fliegerei gehen. Zudem sind die Fragen des Lärms zu bedenken, die uns als Stadt direkt betreffen. Ich wohne in derselben Anflugschneise wie Christian Wasserfallen und schätze die Lärmsituation anders ein. Wir verstehen den Gemeinderat nicht, wenn er schreibt, dass die Lärmbelastung bei einer Pistenverlängerung nicht zunimmt und mit der Alpar zusammen gar behauptet, es handle sich bei der Pistenverlängerung um eine der wirkungsvollsten Massnahmen gegen eine Zunahme des Lärms. Dies widerspricht der Erfahrung und es wird laut Umweltverträglichkeitsbericht und

Stellungnahme des zuständigen Bundesamtes mit der Pistenverlängerung eine Lärmzunahme bis ins Jahr 2010 von rund 2 Dezibel geben. Dies hat die Rekurskommission so festgehalten. Diese Zunahme ist wahrnehmbar, auch wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Es gibt grössere Flugzeuge und mehr Düsenjets, die wir hören, wenn sie über Bern fliegen oder in Belp mit Schubumkehr bremsen, was am Abend zwar verboten wäre, aber dennoch praktiziert wird. Wir vermuten zudem eine Zunahme, wenn die steilere Anflugroute mit grösseren Flugzeugentypen getestet wird. Heute werden zwar nicht die Immissionsgrenzwerte, aber die Planungsgrenzwerte in den einzelnen Quartieren langsam tangiert. Die Stadt muss aus Gründen des Lärmschutzes und der Stadtplanung genau darauf achten, wie sich die Lärmbelastung entwickelt. Es braucht mehr Messungen und wir unterstützen die Stadt sehr, wenn sie sich bei der Alpar dafür einsetzt, dass über die besonderen Lärmminderungsmassnahmen wirklich transparent informiert wird, wie Punkt 3 der Motion es fordert.

*Stefan Bärtschi* (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Wirtschaftspolitisch und verkehrstechnisch ist dem Flughafen Belp sowie der Betreiberin Alpar AG ein sehr hoher Stellenwert beizumessen. Die Alpar AG hat in den letzten Jahren trotz schwierigster Bedingungen mit einem enormen Einsatz ein attraktives Linien- und Charterflugangebot sichergestellt. Die vorgesehene Pistenanpassung um 220 auf total 1730 Meter ist eine Anpassung an die europäischen Vorschriften sowie an die eingesetzten 50- bis 100-plätzigigen Maschinen des Regionalverkehrs. Zusätzlich wird eine höhere Sicherheitsmarke für Start und Landung erreicht. Zudem erlaubt die Pistenverlängerung höhere Überflüge der Agglomerationen, was eine deutliche Lärmminde rung zur Folge hat. Gleichzeitig wird geprüft, ob man mit einem steileren Landeanflug eine weitere Lärmreduktion erzielen kann. Die Frequenzen von 75 000 Flughafenbewegungen mit einem Anteil von 21 Prozent Linien- und Charterflügen werden auch weiterhin eingehalten. Volkswirtschaftlich sind folgende Punkte hervorzuheben: Die Pistenanpassung sichert langfristig 450 Arbeitsplätze auf dem Flughafen sowie 1000 externe Arbeitsplätze. Die Fluggesellschaften brauchen die verlängerten Pisten, um ihre Maschinen besser auszulasten und damit rentabler betreiben zu können. Dadurch wird der Flughafen wettbewerbsfähiger. Im vergangenen Jahr wurden im Winter Charterflüge mit englischen Touristinnen und Touristen durchgeführt. Dies hatte für den Tourismus des Kantons Bern zur Folge, dass über 80 000 zusätzliche Hotelübernachtungen registriert werden konnten. Der Linien- und Charterverkehr darf durchaus als Teil des öffentlichen Verkehrs betrachtet werden. Zudem haben die Flughafenbetreiber in den letzten zehn Jahren 5 Mio. Franken Mineralsteuern entrichtet. Eine allfällige Ablehnung dieses Vorhabens wird schwer wiegende wirtschaftliche Konsequenzen haben, denn es gingen einige hundert Arbeitsplätze verloren. Ich brauche nicht weiter zu kommentieren, was dies für die Region bedeutet. Der Linien- und Charterverkehr würde wegfallen. Das Belpmoos müsste als Privatflughafen mit kleineren Flugzeugen weiterbetrieben werden. Dies hätte eine Anzahl von rund 90 000 Flugbewegungen pro Jahr zur Folge. Der wirtschaftliche Vorteil des Flughafens ist gleichzeitig auch eine einzigartige Chance für den Kanton Bern. Deshalb darf es nicht geschehen, dass diesem Wirtschaftsmotor der Stecker ausgezogen wird. Die Fraktion SVP/JSVP stand immer hinter der Flughafenbetreiberin und wird dies auch in Zukunft tun. Aus diesem Grund lehnen wir die Motion ab.

### Einzelvoten

*Ernst Stauffer* (ARP): Ich möchte etwas zur Antwort auf die Frage 6 der Interpellation sagen. Ich möchte raten, die Aussage, dass keine Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten sei, mit grossem Vorbehalt zu geniessen. Ich persönlich zweifle diese Aussage an. Eine längere Piste heisst grössere Flugzeuge, mehr Passagiere, mehr Ladung und vor allem viel mehr Treibstoff. Ich möchte anhand dreier Beispiele darlegen, was man von solchen Versprechen halten kann.

Beispiel 1: Der ehemalige Gemeinderat Hubacher hat, als es um die BEA-Bauten ging, gesagt, man wolle nicht mehr Ausstellungen, sondern lediglich die Qualität verbessern, um nicht ständig Zelte aufbauen und wieder abbauen zu müssen. Er hat betont, dass das Ganze die Stadt gar nichts kosten wird, sondern sie werde davon nur profitieren. In Tat und Wahrheit sieht die Situation heute ganz anders aus. Beispiel 2: An einer Hauptversammlung im Hotel Jardin hat der damalige Gemeinderat Adrian Guggisberg den Familiengärtnern vom Schermen gesagt, sie sollen den Widerstand gegen die Bauzone aufgeben. Sie würden einen Platz auf dem Waldauareal bekommen und die Stadt werde den Umzug zahlen. Die Stadtgärtnerei hat letzten Frühling auf ein entsprechendes Schreiben hin geantwortet, diese Zusage habe zum Zeitpunkt der Aussage zwar gestimmt, gelte heute aber aufgrund der schlechten Finanzlage der Stadt nicht mehr. Beispiel 3: Ein ehemaliger Finanzdirektor hat gesagt, wenn er ein abgelegtes Versprechen nicht einhalten konnte, es sei möglich, dass er so etwas gesagt und versprochen habe, aber nun sei eine völlig neue Situation. Ich habe es eingangs erwähnt, dass in der Interpellation über den Treibstoffverbrauch nichts geschrieben wird. Es gäbe allerdings einiges dazu zu sagen. Kürzlich hat ein Flugzeug zehntausende Liter Treibstoff über dem süddeutschen Raum abgelassen, weil es umkehren musste. Die Treibstoffe in Form von Gas und Dämpfen sind 2,5- bis 3-mal schwerer als Luft und kommen alle wieder hinunter. Zum Pachtzins: Wenn sich der Flughafendirektor damit brüstet, die Alpar zahle der Stadt Bern den Pachtzins, muss ich sagen, dass ich 82-jährig bin und den Pachtzins auch immer bezahlt habe. Dies ist auch nie in der Zeitung gekommen. Abschliessend möchte ich sagen, dass diejenigen, welche vom Belpmoos aus fliegen möchten, auch die indirekten Kosten tragen sollten.

Stadtpräsident *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Die Pistenverlängerung ist beschlossen und die Bewilligungen des Bundes liegen vor. Das Volk soll nun über den Kredit abstimmen. Es ist nicht der Normalfall, dass das Verwaltungsratsmandat, welches der Gemeinderat ausübt, gebunden ist. In Ausnahmefällen kann man es jedoch binden. Es ist selbstverständlich, dass man, wenn man von einer politischen Behörde in einen Verwaltungsrat delegiert wird, die Aufgabe hat, die Interessen der Stadt zu wahren. Es stellt sich einzig die Frage, wer die Interessen der Stadt definiert. Dies ist die schwierige Diskussion, die zu führen ist. Es geht um die Frage, welche Konsequenzen eine Pistenverlängerung hat. Zudem müssen wirtschaftliche Aspekte bedacht werden. Ein Flugplatz ist auch ein Standortvorteil und kann einen wirtschaftlichen Faktor darstellen. Vielleicht weniger für die Stadt direkt, aber zumindest aus der Optik des Kantons sind diese Charterflüge nicht ganz unbedeutend. Wir werden uns als Gemeinderat und ich werde mich als Verwaltungsrat dafür einsetzen, dass die gesetzlichen Pflichten eingehalten werden. Dies ist so selbstverständlich, dass wir eigentlich nicht einmal einen Auftrag seitens des Stadtrats brauchen. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass man sich in einem Rechtsstaat an die gesetzlichen Auflagen hält. Daher braucht es auch keine Richtlinienmotion. Wenn man sich nicht an die Auflagen halten würde, verhielte man sich rechtswidrig und dies könnte aus meiner Sicht für mich als Verwaltungsrat einer Institution, welche so im Rampenlicht steht, überhaupt nicht angehen. Deshalb haben wir die Motion abgelehnt, weil das Ganze so selbstverständlich ist, dass uns eine Richtlinienmotion nicht weiterbringt. Es gibt genügend wachsame Augen, die dafür sorgen, dass die gesetzlichen Auflagen eingehalten werden.

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

## Beschlüsse

1. Der Rat überweist den in ein Postulat umgewandelten Punkt 1 der Motion Fraktion GB/JA! (Arnold/Schnyder) mit 31 : 29 Stimmen bei 9 Enthaltungen.

2. Der Rat lehnt Punkt 2 der Motion mit 41 : 21 Stimmen bei 8 Enthaltungen ab.
3. Der Rat lehnt Punkt 3 der Motion mit 39 : 21 Stimmen bei 9 Enthaltungen ab.
4. Der Rat lehnt Punkt 4 der Motion mit 40 : 21 Stimmen bei 9 Enthaltungen ab.

- Das Postulat von Traktandum 14 ist bestritten und wird in einer späteren Sitzung behandelt.  
Die Traktanden 6 und 7 werden in der Sitzung vom 9. November 2006 behandelt. -

## Eingänge

Es wurden eine Motion, drei Postulate, zwei Interpellationen und zwei Kleine Anfragen eingereicht und an den Gemeinderat weitergeleitet, nämlich:

### **Motion Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Schluss mit der gewerbsmässigen Bettelei – Der Gemeinderat muss endlich handeln!**

Seit Jahren ist die Bettelei, besonders die durch Banden organisierte Bettelei in der Stadt Bern, ein Ärgernis! Diverse Versuche der Anwohner, betroffenen Geschäfte und Passanten mit Bittschreiben, Petitionen, Initiativen und mit parlamentarischen Vorstössen den Gemeinderat auf dieses Problem aufmerksam zu machen und ihn zu sensibilisieren scheiterten bedauerlicherweise. Einzig vor Wahlen wurde halbherzig gegen die Unsitte durchgegriffen. Durch die jahrelange Untätigkeit des Gemeinderates hat sich das Problem nun auch auf die Aussenquartiere ausgedehnt. Fast vor jedem grösserem Einkaufscenter sind bandenmässig organisierte Bettelnde anzutreffen.

Wie in den Lauben im Zentrum, fallen zahlreiche Bettelnde, auch in den Quartieren vermehrt durch ihre nicht beherrschten Musikinstrumente oder ihr aufdringliches Verhalten auf. Auch wird nicht davor zurückgeschreckt Kleinkinder oder behinderte Menschen einzusetzen um Mitleid zu erwecken. Es ist auch zu beobachten, dass die Bettelnden zunehmend ein aggressives Verhalten an den Tag legen, um ans Geld der Passanten zu kommen. In der Innenstadt fällt auch auf, dass die organisierten Bettelnden mehr Platz für sich beanspruchen, indem sie Decken oder Tücher etc. auslegen.

Nach wie vor sind die meisten bettelnden Personen auf dem Boden der Stadt Bern Ausländer, welche durch ihre Banden organisiert sind.

Nach wie vor ist es Fakt, dass es keine Begründung gibt, welche in unserem Sozialstaat die Bettelei rechtfertigt. Die Stadt Bern hat durch die unnötige Bettelei nicht nur als UNESCO Welterbe viel von ihrem Charme, ihrer Schönheit und ihrem Ansehen verloren, sondern durch all die negativen Randerscheinungen, die eine Duldung dieser grösstenteils bandenmässig organisierten Bettelei mit sich bringt auch im Hinblick auf den Tourismus an Attraktivität eingebüsst. Auch mit Blick auf die Euro 08.

Um die unnötige gewerbsmässige und menschenverachtende bandenorganisierte Bettelei in der Stadt Bern endlich zu unterbinden, wird aufgefordert, ein Verbot für diese Art der Bettelei im dem entsprechenden Reglement auszuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen.

Ab sofort sind strengere Kontrollen durchzuführen und die bandenmässig organisiert Bettelnden müssen weg gewiesen werden.

Bei den Kontrollen sollen die Personalien der Bettelnden registriert werden, damit diese im Wiederholungsfall ausgewiesen werden können.

Anmerkung: In verschiedenen Deutschen Städten wird dies, schon auf diese Art umgesetzt und zeigt grossen Erfolg. In diversen Städten wurde mit einer Polizeipatrouille festgestellt, wann, wo und wie die „Bettelnden“ in Position gebracht wurden. Dabei konnte ohne grossen Aufwand festgestellt werden, ob eine Bande dahinter war oder nicht!

Bern, 19. Oktober 2006

*Motion Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP), Stefan Bärtschi, Dieter Beyeler, Simon Glauser, Ueli Jaisli, Lydia Riesen-Welz, Rudolf Friedli, Peter Bernasconi*

## **Postulat Fraktion GB/JA! (Natalie Imboden/Urs Frieden, GB): Energieeffizientere Strassenbeleuchtung in Bern!**

In der Stadt Bern ist der Stromverbrauch für die Beleuchtung von öffentlichen Strassen und Plätzen in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen, sowohl für das Stadtgebiet, aber auch pro Meter:

Energieverbrauch	pro Meter beleuchtete Strasse und Jahr.	Total Stadt Bern
2003:	25.8 kWh	8950456 kWh
2004:	26.2 kWh	9151745 kWh
2005:	28.15 kWh	9183'031 kWh

(Quelle: Jahresbericht 2005, S. 445; Produkt Stadtbeleuchtung, P 510510)

Die Stadt Bern schneidet in einer neuen Studie des WWF<sup>1</sup> schlecht ab und gehört zu den Stromverschwendern. Bern ist von 22 erfassten Kantonshauptstädten auf dem 17. Rang und damit auch schlechter als andere vergleichbar grosse Städte (wie z.B. Basel). Am effizientesten funktioniert die Beleuchtung in St. Gallen. Dort genügen 8 Megawattstunden (MWh), um einen Kilometer Strasse ein Jahr lang zu beleuchten. Das Schlusslicht bildet Freiburg, das pro Strassenkilometer und Jahr 45 MWh Strom verbraucht. Zum Vergleich: die Schweizerische Agentur für Energieeffizienz SAFE gibt als akzeptablen Höchstwert 12 MWh pro Kilometer und Jahr an. Der Zielwert auf europäischer Ebene des Labels „European Energy Award“ EEA beträgt gar nur 5 MWh.

Mit einer effizienten Strassenbeleuchtung liesse sich der Stromverbrauch laut Studie um durchschnittlich 50 Prozent senken – ohne Komfort- oder Sicherheitseinbusse. Gemäss einer Hochrechnung des WWF könnten die Steuerzahlerinnen so jährlich rund 80 Millionen Franken sparen. Und das Klima würde um 60'000 Tonnen CO<sub>2</sub> entlastet. Gemäss der WWF-Studie beträgt das Sparpotential der Stadt Bern 781'215 Fr. pro Jahr.<sup>2</sup>

Eine effizientere Strassenbeleuchtung könnte Bern erreichen, indem die heute – gemäss Studie – verbreiteten Quecksilber- durch effiziente Natriumdampflampen ersetzt werden; eine Investition, die sich laut Expertinnen schon nach drei bis fünf Jahren auszahlt. Zudem kann auch der Einsatz elektronischer Vorschaltgeräte, die den Stromverbrauch reduzieren, die Lichtausbeute erhöhen und die Lebensdauer der Lampen verlängern. Sie sind bisher nur an wenigen Orten im Einsatz.

Der Gemeinderat wird aufgefordert zu prüfen, inwiefern die Strassenbeleuchtung – die im Auftrag der Stadt von Energie Wasser Bern erbracht wird – energietechnisch verbessert werden kann, ohne die Sicherheit im öffentlichen Raum zu gefährden:

1. Zu prüfen, wie Bern sich im Schweizerischen Vergleich energieeffizienter verhalten und den empfohlenen Richtwert von 12 MWh/km der SAFE erreichen kann.
2. Zu prüfen, wie der Ersatz der heutigen dominanten Quecksilberdampflampen durch effizientere Natriumdampflampen erfolgen kann und welche Investitionen dafür notwendig sind?
3. Zu prüfen, welche weiteren Massnahmen zur Strom-Reduktion ergriffen werden (u.a. Einsatz elektronischer Vorschaltgeräte EVG)?
4. Zu prüfen, inwiefern für den Ersatz der Lampen Beiträge aus dem Ökofonds möglich sind?
5. Zu prüfen, welchen langfristigen Spareffekt eine effizientere Beleuchtung hat?
6. Zu prüfen, mit welchen Steuerungsvorgaben zur Steigerung der Energieeffizienz im Produktgruppenbudget 2007 beigetragen wird.

<sup>1</sup> Das zeigt eine Umfrage unter den Kantonshauptstädten, die der WWF zusammen mit der Schweizerischen Agentur für Energieeffizienz (SAFE) durchgeführt hat. Energieeffiziente Beleuchtung. Eine Analyse der Strassenbeleuchtung der Kantonshauptstädte. September 2006, [www.wwf.ch/medien](http://www.wwf.ch/medien)

<sup>2</sup> Berechnungsgrundlage: Bei einem Verbrauch von 9384 MWh (2005) 55.5 % = 5208.1 MWh/a = 781'215 Fr. pro Jahr (bei 15 Rp/kWh).



Bern, 19. Oktober 2006

*Postulat Fraktion GB/JA!* (Natalie Imboden/Urs Frieden, GB), Karin Gasser, Myriam Duc, Anne Wegmüller, Franziska Schnyder, Hasim Sancar, Catherine Weber, Daniele Jenni

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

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

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

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

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

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

Bern, 19. Oktober 2006

*Postulat Dieter Beyeler/Lydia Riesen (SD)*, Erich J. Hess, Ueli Jaisli, Stefan Bärtschi, Rudolf Friedli, Peter Bühler, Beat Gubser

**Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Städtische Pilzkontrolle bleibt!**

Auf den 1.1.2008 wird die Lebensmittelkontrolle kantonalisiert. Das Städtische Lebensmittelinspektorat wird auf diesen Zeitpunkt hin aufgelöst. Diese Amtsstelle ist auch für die Durchführung der Pilzkontrolle zuständig. Die Kantonalisierung darf aber nicht zur Folge haben, dass es in Bern künftig keine Pilzkontrolle mehr gibt, werden doch regelmässig sehr giftige Pilze von den Sammlerinnen und Sammlern verwechselt und vermischt mit anderen Pilzen zur Kontrolle gebracht. So wurden in diesem Jahr allein bis 13. Oktober bei 462 Kontrollen 151 mal nicht essbare Pilze aussortiert: 137 mal waren Pilze verdorben, 45 mal giftig, davon 14 mal (!) tödlich giftig. Die Pilzkontrolle nimmt daher eine wichtige Aufgabe im Interesse der Gesundheitsprävention wahr. Die Behandlung einer einzigen schwerwiegenden Pilzvergiftung erfordert zum Beispiel einen viel grösseren finanziellen Aufwand als die jährlichen Betriebskosten von Fr. 15'000.00 pro Jahr, die für die Pilzkontrollstellen heute eingesetzt werden.

Die SP/JUSO-Fraktion bittet darum den Gemeinderat, die Städtische Pilzkontrolle auch nach der Verwaltungsreform im bisherigen Rahmen anzubieten.

Sie bittet den Gemeinderat weiter rechtzeitig zu prüfen, wo und von wem (andere Verwaltungsabteilung, Pilzvereine) die Pilzkontrolle nach der Verwaltungsreform angeboten werden kann.

Bern, 19. Oktober 2006

*Postulat Fraktion SP/JUSO* (Beat Zobrist, SP), Andreas Zysset, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Thomas Göttin, Christof Berger, Ruedi Keller, Andreas Flückiger, Margrith Beyeler-Graf, Giovanna Battagliero, Andreas Krummen, Corinne Mathieu, Miriam Schwarz, Raymond Anliker, Patrizia Mordini, Beni Hirt, Ursula Marti, Michael Aebersold

**Interpellation Daniele Jenni (GPB): Presseinformationsdienst der Stadtpolizei und SUE-Direktorin: Fragwürdige Praktiken und Behauptungen**

Im Zusammenhang mit der Kundgebung „Nach dem 24. September 2006 wird Widerstand zur Pflicht: Kein Mensch ist illegal – Freiheit für Erdogan E.“ vom 14. Oktober 2006 machte der Presseinformationsdienst der Stadtpolizei in seinen Medienmitteilungen Nrn. 413 und 419 vom 14. und 18. Oktober 2006 folgende Angaben:

1. „Die rechtlichen Abklärungen werden zeigen, ob der Veranstalter, welcher sich am nachträglichen Umzug ebenfalls beteiligte, zur Anzeige gebracht wird oder nicht.“
2. „Der Veranstalter, welcher am unbewilligten Umzug ebenfalls teilgenommen hatte, wird nicht angezeigt. Gestützt auf das stadtbernerische Kundgebungsreglement ist es nicht möglich, ihn zur Rechenschaft zu ziehen.“

Eine Agenturmeldung der sda-ats vom 18. Oktober 2006, 18.57 Uhr, gibt Aussagen der SUE-Direktorin wie folgt wieder:

3. „Die Vermutung der Absprache der Nachdemo sei ‚nahe liegend‘, sagte Hayoz. ‚Wir können aber nichts beweisen.‘ Hayoz räumte ein, dass das Kundgebungsreglement mit solchen Absprachen unterlaufen werden könnte.“

Ganz jenseits des Umstandes, dass es sich beim „Veranstalter“, den diese Äusserungen betreffen, um den Interpellanten handelt, geben diese gegenüber der Medienöffentlichkeit gemachten Aussagen des Presseinformationsdienstes und der SUE-Direktorin zu einigen grundsätzlichen Fragen Anlass.

Der Gemeinderat wird deshalb ersucht, zu beantworten, ob und gegebenenfalls warum

1. er es angängig findet, dass Polizeikommando und Presseinformationsdienst gegenüber der Öffentlichkeit und in einem leicht identifizierbaren Einzelfall über ihre Absicht, ein Strafverfahren zu prüfen, Verlautbarungen machen,
- 2.a) er es angebracht findet, dass Polizeikommando und Presseinformationsdienst in der Öffentlichkeit verblümt, aber deutlich erkennbar Kritik an einen Erlass anbringen, den sie in der vom Gesetzgeber verabschiedeten Fassung anzuwenden haben,
- 2.b) er nichts dabei findet, dass Polizeikommando und Pressedienst vor der Öffentlichkeit angeben, jemand für ein Verhalten zur Rechenschaft ziehen zu wollen, das sie selbst als legal betrachten (müssen), und sich darüber zu äussern,
3. was er gegen solche Praktiken in Zukunft zu unternehmen gedenkt.

Bern, 19. Oktober 2006

*Interpellation Daniele Jenni* (GPB), Anne Wegmüller, Catherine Weber, Hasim Sancar, Franziska Schnyder, Urs Frieden, Ruedi Keller, Miriam Schwarz, Christof Berger, Hasim Sönmez

**Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Verkauf von ewb**

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

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

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

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

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

Bern, 19. Oktober 2006

*Interpellation Ernst Stauffer (ARP)*

**Kleine Anfrage Ernst Stauffer (ARP): Posse um Poller geht weiter**

Rost und fehlerhafte Steuerung haben die Poller an der Aarberggasse lahm gelegt. Das Stöpseldrama will nicht enden und vieles mehr bekommen wir in den Zeitungen zu lesen.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

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

Bern, 19. Oktober 2006

*Kleine Anfrage Ernst Stauffer (ARP)*

**Kleine Anfrage Beat Gubser (EDU): Geplante Moschee?**

Durch die neue Bauordnung können religiöse Versammlungslokale in der Dienstleistungszone mit einer normalen Baubewilligung erstellt werden.

In diesem Zusammenhang interessieren mich folgende Fragen:

1. Sind in der Stadt Bern Pläne für Neu- und/oder Ausbauten von Moscheen bekannt?
2. Wenn Ja, wo befinden sich diese?

Bern, 19. Oktober 2006

*Kleine Anfrage Beat Gubser (EDU), Daniel Lerch, Reto Nause*

**Schluss der Sitzung: 19.15 Uhr.**

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Peter Künzler*

Die Protokollführerin: *Adrienne Hochuli*