



Protokoll Nr. 16

Sitzung von Donnerstag, 19. März 1998, 20.30 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin: Lilo Lauterburg

Anwesend:

Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Arnold Bertschy
Peter Blaser
Markus Blatter
Konrad Bossart
Michael Burri
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Marcel Eyer
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Marcel Fankhauser
Jean-Daniel Flückiger
Martin Frick
Thomas Fuchs
Barbara Geiser
Hans Ulrich Gränicher
Adrian Haas
Rolf Häberli
Bernhard Hess
Ursula Hirt
Andreas Hofmann

Stephan Hügli
Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Andreas Krummen
Annemarie Lehmann
Leslie Lehmann
Peter Linder
Edith Lörtscher
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Edith Madl Kubik
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Kurt Mäusli
Elsi Meyer
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Edith Olibet
Bernhard Pulver
Ruth Rauch

Maria Regli Schmucki
Hans Peter Riesen
Heinz Rub
Ursula Rudin-Vonwil
Annemarie Sancar
Beat Schori
Rudolph Schweizer
Erika Siegenthaler
Franco Sommaruga
Barbara Spörri
Sylvia Spring Hunziker
Christoph Stalder
Ernst Stauffer
Ueli Stückelberger
Béatrice Stucki
Margrit Stucki-Mäder
Peter Stucki
Hans-Ulrich Suter
Katharina Suter
Eva von Ballmoos
Kurt W. Weyermann
Hansjörg Wittwen
René Zimmermann

Entschuldigt:

Ernst Aebersold
Raymond Anliker
Michael Burkard

Simone Gretler
Heinz Megert
Kurt Rüegsegger

Peter Sigerist
Luzius Theiler

Vertretung des Gemeinderats:

Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Adrian Guggisberg
Therese Frösch
Alfred Neukomm
Claudia Omar

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung.

10 Interpellation Michael Burri (GFL): Zur Verhältnismässigkeit des Polizeieinsatzes an den „Chaos-Tagen“ vom 12. – 14. September 1997

Fortsetzung

Michael Burri (GFL): Zu Antwort 5: „Erkennungsdienstliche Massnahmen sind insbesondere die Abnahme von Finger- und Handflächenabdrücken, die Aufnahme von Lichtbildern etc.“ (Art. 28 Abs. 2 PolG). Ist das Fotografieren etwas anderes als die Aufnahme eines Lichtbildes? Zu welchem anderen Zweck als zur erkennungsdienstlichen Behandlung, die im vorliegenden Fall nur der Personenidentifikation (Art. 28 Abs. 1 lit. a PolG) dienen konnte, geschah dies? Ist der Polizeidirektor nicht auch der Auffassung, dass Art. 28 Abs. 3 PolG als Spezialnorm den allgemeinen Bestimmungen von Art. 19 des kantonalen Datenschutzgesetzes vorgeht und dass diese Daten deswegen umgehend vernichtet werden müssen? Zu Antwort 6: Präventivhaft (polizeilicher Gewahrsam) darf nur mit äusserster Zurückhaltung angewendet werden, dazu die polizeiliche Generalklausel (Art. 22): „Die Polizei trifft auch ohne besondere gesetzliche Grundlage unaufschiebbare Massnahmen, um unmittelbar drohende ernste Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu beseitigen.“ Weiter heisst es in Art. 24 (polizeiliches Handeln gegen Störer): „... richtet sich nur gegen diejenige Person, die unmittelbar die öffentliche Sicherheit und Ordnung stört und gefährdet.“ Dies ist bei besagtem jungen Mann bestimmt nicht der Fall, da er nicht unmittelbar die Ruhe und Sicherheit störte, er war lediglich als Punk gekleidet und ging mit Kollegen friedlich auf die Schützenmatte. In seinem Fall käme höchstens Art. 25 in Frage: „Das polizeiliche Handeln kann sich gegen andere Personen richten, wenn das Gesetz es vorsieht oder wenn eine schwere Störung oder eine gegenwärtige erhebliche Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren ist.“ Davon betroffen ist nur der Grundsatz, nämlich, dass die Stadtpolizei in einer solchen Situation aktiv werden darf. Die zulässigen konkreten Massnahmen sind in den Artikeln 26 - 48 PolG einzeln aufgeführt. Der Gewahrsam ist in den Artikeln 32 – 35 näher geregelt. Er darf nur in vier bestimmten Fällen angewendet werden, diese sind in Art. 32 Abs. 1 lit. a – d beschrieben. Die Möglichkeit, den Gewahrsam auch bei drohender Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (lit. e) vorzusehen, wurde vom Grossen Rat, entgegen dem Antrag der vorberatenden Kommission, deutlich abgelehnt. Dies nachdem Regierungsrat Widmer erklärte, dass eine solche Bestimmung (lit. e) dem Art. 5 der europäischen Menschenrechtskonvention widerspreche. Auf diese Tatsache wies Michael Burri bereits am 30. Oktober 1997 hin und ein weiteres Mal bei der Citro-Debatte am 12. Februar 1998. Im Tagblatt des Grossen Rats 1996 kann die damalige Diskussion auf Seite 239 nachgelesen werden. Michael Burri kommt zum Schluss, dass das polizeiliche Handeln gegen den jungen Mann anders verlaufen wäre, hätten sich die „Chaos-Tage“ statt im September 1997 im Jahr 1998 abgespielt. Dann wäre das polizeiliche Handeln im Grundsatz zulässig gewesen, allerdings nicht die Präventivhaft. Ob dieses Vorgehen tel quel auf die Aktion Citro übertragen werden kann, ist offen. Art. 25 Abs. 2 der Kantonsverfassung regelt deutlich, was auch in Art. 33 des Polizeigesetzes steht: „Jede Person, der die Freiheit entzogen wird, muss unverzüglich in einer ihr verständlichen Sprache über die Gründe und die ihr zustehenden Rechte unterrichtet werden. Sie hat das Recht, ihre Angehörigen sobald als möglich benachrichtigen zu lassen.“ Die Grundsätze der Kantonsverfassung gehen dem Polizeigesetz vor. Im Unterschied zum Polizeigesetz war dieser Artikel im September 1997 bereits in Kraft. Gestützt auf die Informationen aus dem Bund-Artikel, muss festgehalten werden, dass Art. 25 Abs. 2 der Kantonsverfassung nicht befolgt wurde. Die Stadt- und Kantonspolizei haben in dieser Hinsicht die Kantonsverfassung verletzt. Daraus ergibt sich folgende Frage an den städtischen Kommissär: Auf welche Art und Weise setzt die Stadtpolizei bei der Aktion Citro die Vorschriften von Art. 25 Abs. 2 der Kantonsverfassung in die Praxis um? Die Fraktion GFL steht hinter der Stadtpo-

lizei. Unsere zukünftige Bestrebung, polizeiliches Handeln einer stärkeren parlamentarischen Kontrolle zu unterstellen, bedeutet kein Misstrauensvotum gegen die einzelnen Polizeibeamtinnen und –beamten, vielmehr soll es verhindern, dass einzelne schwarze Schafe überreagieren. Wie lange die Fraktion GFL hinter einem Gemeinderat steht, der den Polizeidirektor auf diese unverantwortbare Weise walten lässt, ist hingegen eine andere Frage. „Jedes Gesetz ist so gut, wie die Leute, die damit arbeiten.“ (Prof. Ulrich Zimmerli).

Einzelvoten

Annemarie Sancar (GB): Bereits letzten Herbst war festzustellen, dass weder die virtuelle Realität der Homepage den Eingriff bei den „Chaos-Tagen“ begründet, noch die Flugblätter, noch der Vergleich mit anderen Städten. Die polizeiliche Aufbereitung der Information diene lediglich der Legitimation des Eingriffes. So war es auch möglich, die Verhältnismässigkeit des Einsatzes zu begründen. Die Tatsache, dass die abgeführten jungen Leute ihre Daten herausgeben mussten, ist unverhältnismässig. Dass in der Antwort des Gemeinderats die Flugblätter wieder zitiert werden, erstaunt. Er hätte doch auch die Unverhältnismässigkeit des Einsatzes zugeben können. Speziell irritiert die Pflege von Feindbildern, vor allem auch, weil im neuen Polizeigesetz die Verhältnismässigkeit und der gesunde Menschenverstand der Polizeibeamtinnen und –beamten als wichtig eingestuft werden. Wer jedoch bestimmt die Verhältnismässigkeit? Bei einem heiklen Thema ist eine sachliche Argumentation deswegen wichtig. Dass bei einer nächsten Gelegenheit Jugendliche aufgrund eines Flugblattes, einer Homepage oder Informationen anderer Städte gefesselt und abgeführt werden, darf nicht mehr vorkommen, denn eine solche Politik ist nicht zu akzeptieren. Prävention ist wichtig, beinhaltet aber weder Repressionen noch Verletzungen der Menschenrechte.

Liselotte Lüscher (SP): Diese hilflose und ungenügende Antwort hätte der Gemeinderat ablehnen müssen, denn sie drückt eine tiefe Missachtung des Parlaments aus. Die Fotografien, die Effektenverzeichnisse und die Anhaltungskarten können seit Mitte März vernichtet werden. Eine Bestätigung des Polizeidirektors wäre erfreulich.

Jean-Daniel Flückiger (EDU): Chaos wird im Lexikon wie folgt definiert: „Ungeordnetes Mass, völliges Durcheinander“. Der Rat muss eine Debatte über Leute führen, die das Gesetz nicht respektieren wollen.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Die Frage von Liselotte Lüscher wird ihr der Polizeikommandant beantworten. Zum Votum von Michael Burri: Der Gemeinderat hat sich bemüht, die Interpellation zu beantworten. Der Polizeidirektor verzichtet, auf das anschuldigende Votum eine Antwort zu geben. - Der Gemeinderat gab den Auftrag, dieser erfolgte im rechtlichen Rahmen des alten Polizeidekrets. Der Polizeidirektor dankt allen Polizeibeamtinnen und –beamten für ihren Einsatz, sie lösten die sehr schwierige Mission hervorragend.

Michael Burri (GFL): Das Thema der Diskussion ist nicht, ob es angebracht war, die Leute auf diese Art und Weise festzuhalten. Es geht um die Art und Weise, wie man die Leute in Gewahrsam behandelte.

Der Interpellant ist von der Antwort des Gemeinderats nicht befriedigt.

11 Postulat Andreas Hofmann (SP): Flanierzone Kornhausplatz

Flächen, welche von FussgängerInnen rege benützt, aber zusätzlich auch noch vom MIV befahren werden, werfen alle dasselbe Problem auf: ausserhalb der Fussgängerstreifen geniesst der MIV ein Vorrecht zu ihrer Benützung. Oft werden in solchen Gebieten die Fussgängerstreifen überhaupt weggelassen, um den FussgängerInnen beim Überqueren der Strasse mehr "Freiheit" zu geben. Wenn man aber Fachleute nach dem Rechtsschutz bei der Nutzung dieser "Freiheit" fragt, zucken sie die Achseln: es bleibt, auch rechtlich, beim eigenen Risiko. Diese unbefriedigende Situation führt zu Unsicherheiten und Auseinandersetzungen, vor allem in der Innenstadt, aber beispielsweise auch in den Tempo 30-Zonen.

Nun ist in der Stadt Burgdorf diese Nuss offenbar geknackt worden: Die neue Flanier- und Geschäftszone im Bahnhofquartier bewährt sich schon seit Monaten. Zwar handelt es sich noch um ein Experiment, welches Ausnahmerecht beansprucht. Wichtig ist dabei, dass der Versuch in die Zukunft weist, in eine Zukunft des Langsamverkehrs in den Städten. Kernstücke dieses Ansatzes sind ein genereller, grossflächiger Vortritt für FussgängerInnen vor dem MIV und Tempo 20, eine Art "Fussgängerstreifen-Zone". Laufend erscheinen in der Presse Berichte über das Experiment, welche dieses überwiegend positiv beurteilen und in welchen der Pioniergeist der Burgdorfer Behörden gelobt wird.

Es stellt sich die Frage, weshalb bisher noch niemand die Forderung nach einer solchen Zone in der Stadt Bern gestellt hat. Weit mehr noch als in Burgdorf gäbe es bei uns eine Vielzahl dazu geeigneter Flächen. Es ist vorstellbar, dass diese Zonen, in dereinst rechtsverbindlicher Form, in der Stadt einen wahren Boom erleben würden.

Für den Moment erscheint der Kornhausplatz mit allenfalls angrenzenden Strassen als die Möglichkeit für Bern, diese neue Verkehrslösung mitzugestalten:

- Der Platz bildet in Zukunft eine Scharnierstelle zwischen der FussgängerInnenzone obere Altstadt gemäss Verkehrskompromiss und der gegenüber heute zusätzlich vom MIV zu entlastenden unteren Altstadt.
- Der Platz wird im Moment umgebaut. Für eine Flanierzone muss das bestehende bauliche Konzept kaum geändert werden. Für die signalisationstechnischen Vorbereitungen und für das rechtliche Vorgehen (einholen einer Ausnahmegewilligung) bleibt bis zur Inbetriebnahme im Herbst genügend Zeit.
- Der Platz grenzt an geeignete Strassen der unteren Altstadt, welche ohne weiteres in die Flanierzone Kornhausplatz integriert werden können. Eine Erweiterung der Zone in die obere Altstadt ist wahrscheinlich nicht nötig, da dort ausserhalb der Anlieferzeiten ohnehin eine MIV-freie Zone vorgesehen ist.

Als zusätzlich zu lösendes Problem ist beim Kornhausplatz unnötiger MIV aus der Rathausgasse fernzuhalten, welcher insbesondere BenutzerInnen des ö.V. (Abfahrt nach Ostermundigen) behindert.

Der Gemeinderat wird deshalb freundlich eingeladen, die Erfüllung der folgenden Anliegen zu prüfen:

1. Einrichten einer Flanierzone Kornhausplatz (grossflächiger Vortritt für FussgängerInnen vor dem MIV und Tempo 20) mit möglichen Erweiterungen beim Theaterplatz und Richtung untere Altstadt (vor allem oberer Teil Rathausgasse).
2. Verstärkung der Zellenlösung untere Altstadt mit dem Ziel, die Einfahrt von der Rathausgasse auf den Kornhausplatz entweder zu sperren oder zumindest gegenüber heute stark zu beschränken.
3. Ermöglichen der Einfahrt für Velos vom Kornhausplatz in die Rathausgasse.

Bemerkung zu 2: Es ist bekannt, dass insbesondere die Hotelgasse zum grossen Teil illegal befahren wird (ca. 40 %). Dieser Verkehr zwingt sich darin durch den schmalen Eingang von der Rathausgasse zum Kornhausplatz, schafft dort zuweilen gefährliche Situationen und behindert FussgängerInnen und ö.V. Andererseits gibt es AutomobilistInnen, welche Rathausgasse aufwärts und Brunngasshalde abwärts im Kreis zirkulieren, bis sie einen für sie günstigen Parkplatz gefunden haben. Die zur Lösung dieser Probleme vorgeschlagene Verstärkung der Zellenlösung untere Altstadt ist im Rahmen des Verkehrskompromis-

ses ohnehin vorgesehen (Schriftliche Antwort des Tiefbauamtes auf Fragen aus der PVK, Sitzung vom 24.10.96).

Bern, 24. April 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

Bei der Flanierzone in Burgdorf handelt es sich um einen einjährigen Versuch. Die Ergebnisse der begleitenden Untersuchungen liegen noch nicht vor. Trotzdem kann heute festgestellt werden, dass weite Kreise der Burgdorfer Bevölkerung und Geschäftswelt diese neuartige Zone mehrheitlich positiv beurteilen.

Der Anwendungsbereich einer Flanierzone dürfte sich auf belebte Einkaufsstrassen und Kernzonen erstrecken, wo der Autoverkehr zeitlich nicht eingeschränkt werden soll und der öffentliche Linienverkehr nicht eine grosse Bedeutung hat. Die rechtliche Wirkung einer Flanierzone beinhaltet eine max. Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h und Vortritt der Zufussgehenden gegenüber dem Fahrzeugverkehr. Die verkehrsrechtlichen Besonderheiten einer Flanierzone sind die gleichen wie bei einer Wohnstrasse. Was die Wohnstrasse für ein Wohnquartier, ist die Flanierzone für eine Kernzone mit einer gewissen Konzentration an Ladengeschäften.

Der umgebaute Kornhausplatz umfasst zwei Teilbereiche, welche sich für eine Flanierzone nicht eignen, nämlich die vom öffentlichen Tram- und Busverkehr befahrene Zone inklusive Haltestellen sowie der nördliche, der Zu- und Wegfahrt zur Kornhausbrücke dienende Bereich bis zu den Einmündungen der Nägeligasse und der Grabenpromenade. Im übrigen Bereich soll gemäss Verkehrskompromiss der motorisierte Individualverkehr ohnehin zeitlich stark eingeschränkt werden.

Bis zur Eröffnung der Kornhausbrücke lässt sich das für eine Flanierzone nötige Bewilligungsverfahren nicht mehr abwickeln, so dass so oder so eine Übergangsregelung nötig wird. Bei der Umsetzung des Verkehrskompromisses wird zu prüfen sein, wie weit die Untere Altstadt oder Teile davon zur Flanierzone werden soll, weil in diesem Bereich der Autoverkehr zeitlich nicht eingeschränkt werden soll.

Die weiteren Anliegen, Verstärkung der Zellenlösung und Veloverbindung vom Kornhausplatz nach der Rathausgasse, werden ebenfalls im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskompromisses geprüft werden. Die Realisierung dieser Anliegen würde jedenfalls dem Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen und der Forderung nach Unterbindung von Durchgangsverkehr in der Unteren Altstadt entsprechen. Sofern der Verkehrskompromiss in einer Abstimmung am 23. November 1997 gutgeheissen wird, könnten erste Realisierungen bereits in der ersten Hälfte 1998 erwartet werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären. Die Antwort gilt in diesem Sinne als Prüfungsbericht.

- Auf Antrag des Postulanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Andreas Hofmann (SP): Ist ein Postulat vom Gemeinderat überwiesen, so werden die Anliegen geprüft. Das Resultat der Prüfung geht in Form eines Prüfungsberichts an den Stadtrat. Der Rat hat die Möglichkeit, den Bericht zu traktandieren. Im vorliegenden Fall erfolgte keine Prüfung, sondern sie ist erst in Aussicht gestellt. Deshalb handelt es sich auch nicht um einen Prüfungsbericht. Der Postulant beantragt, vorausgesetzt das Postulat wird überwiesen, diesen Nichtprüfungsbericht abzulehnen. Inzwischen ging auf dem Kornhausplatz einiges. In dem Nichtprüfungsbericht wurden nicht alle Punkte behandelt. Die Einfahrt der Rathausgasse präsentiert sich, dank des feinen Belags und des sanften Anstiegs auf Trottoirniveau, attraktiver. Es fahren mehr Fahrzeuge durch, was zu Konfliktsituationen mit den Fussgängern führt. Die im Postulat geäusserte Vermutung, man müsse beim Umbau des Kornhausplatzes verkehrsorganisatorische Massnahmen treffen, hat sich bestätigt. Wäh-

rend dem Bau war die Fahrtrichtung im Zibelegässchen umgedreht, was sich hervorragend bewährte, denn damit waren die illegalen Fahrten der Hotelgasse weggefallen, aber leider nicht beibehalten wurde. Eine Verbesserung hat sich bei der Kornhausbrücke in Richtung Zeitglocken ergeben. Weniger illegale und weniger Autos mit einer Spezialbewilligung fahren durch. Fussgängerinnen und Fussgänger haben den Platz in Richtung Kornhausbrücke in Besitz genommen. Allerdings ergab sich der Nachteil, dass für Velofahrer beim Rechtsabbiegen (Ecke Stadttheater) gefährliche Situationen entstehen können, da sie keinen Vortritt mehr geniessen. Deswegen muss eine bessere Lösung gefunden werden. Eine Flanierzone kann man die recht gute Situation trotzdem noch nicht nennen. Nicht befriedigend ist die Situation mit den Taxis. Im Gegensatz zu früher sind die Wartestellen (Ostseite) nicht mehr markiert, in der Folge hat es etwas doppelt so viele Taxis wie früher. Dieser Vereinbarung ist eine Lösung entgegenzustellen.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Das Problem wird im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskompromisses behandelt. Die Antwort des Gemeinderats erfolgte bereits am 22. Oktober 1997, sie ist also schon fünf Monate alt. Für den Bericht hat der Gemeinderat grundsätzlich ein Jahr nach der Überweisung Zeit. Die Fragen sind geprüft und müssen lediglich dem Gemeinderat vorgelegt werden, was wegen der Umsetzung des Verkehrskompromisses bald geschieht. Darin enthalten ist die allgemeine Regelung der Taxis, da das Taxigewerbe mehr Plätze fordert als vorhanden sind. Weiter ist zu bedenken, dass bei einer Aufhebung des Rechtsverkehrs beim Stadttheater auch die Autos sehr schnell durchfahren. Rechtsvortritt setzt in der Regel die Geschwindigkeit herunter. Das Strassenverkehrs- und Schiffsamt hat die Flanierzone in Burgdorf bis Ende November 1998 als Pilotprojekt bewilligt. Bund und Kanton haben dem Versuch zugestimmt, bis er jedoch nicht abgeschlossen und wissenschaftlich ausgewertet ist, wird nichts Neues mehr bewilligt. Auf dem Kornhausplatz kann deswegen momentan nichts getan werden, da je nach Ergebnis der Auswertung, welches in ein bis eineinhalb Jahren zu erwarten ist, entschieden werden muss. Eine Flanierzone, die in dem Sinne rechtlich nicht existiert, kann man nicht einführen. Die Bewilligung liegt also nicht im Kompetenzbereich der Stadt Bern.

Andreas Hofmann (SP): Es handelt sich eher um eine Stellungnahme und nicht um einen Prüfungsbericht. Da es sich um einen Nichtprüfungsbericht handelt, lehnt der Postulant diesen ab.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Die wissenschaftlichen Auswertungen der Flanierzone Burgdorf sind noch nicht vorhanden, deswegen können wir nichts unternehmen. Das Verbleibende wird im Rahmen des Verkehrskompromisses behandelt.

Beschlüsse

1. Das Postulat wird vom Rat nicht bestritten.
2. Der Rat lehnt den Prüfungsbericht mit 32 : 25 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.
3. Der Gemeinderat hat für die Erstellung des neuen Prüfungsberichts ein Jahr Zeit.

12 Postulat Peter Blaser (SP): Tempo 60 auf der Rehagstrasse ist zu schnell!!!

Antrag Nr. 290

Der Strassenraum von der Rehagstrasse zwischen Serum- und Impfinstitut bis Moosweg wird von SpaziergängerInnen, VelofahrerInnen und AutofahrerInnen benützt. Ein solches Miteinander ist solange möglich, als mit einer der schmalen und unübersichtlichen Strasse angepassten Geschwindigkeit gefahren wird. Wer stattdessen mit Tempo 60 fährt, gefährdet das Leben der FussgängerInnen und VelofahrerInnen auf der Strasse. Nicht zuletzt stellen Tempo 60 fahrende Autos auch ein Unfallrisiko für den innerbetrieblichen Werkverkehr der Rehag Ziegelei AG über die Strasse dar. So wird von der betroffenen Quartierbe-

völkerung nicht verstanden, warum diesen Frühling neu die Signalisation der Rehhagstrasse mit Tempo 60 verfügt worden ist, verlangt doch die Sicherheit der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen eine niedrigere Geschwindigkeit.

Ich bitte daher den Gemeinderat, folgende Massnahme zu prüfen:

- Signalisation von Tempo 40 auf der Rehhagstrasse für den Abschnitt Serum- und Impfinstitut bis Moosweg.

Diese Massnahme ergibt sich aus dem im STEK 95 für den Fussgängerverkehr entwickelten Ziel. Die Rehhagstrasse ist eine bestehende, im Entwurf des Richtplans Fuss- und Wanderwege abgebildete Erholungs- und Wanderoute.

Bern, 19. Juni 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

Weil die Stadtpolizei die bisher geltende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausserorts auf der Rehhagstrasse, Abschnitt Seruminstitut bis Moosweg, als zu hoch beurteilte, wurde im Frühling dieses Jahres das Verfahren für eine Reduktion auf 60 km/h durchgeführt. Dieses Vorgehen löste eine Diskussion aus, ob die Höchstgeschwindigkeit nicht auf 40 km/h herabgesetzt werden könne.

Antrag

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und demnach überwiesen.

13 Postulat Fraktion SP (Irène Marti Anliker): Weissenstein-Holligen- und Fischermätteliquartier: Kein Mehrverkehr wegen des „Schweizerischen und Regionalen Schwimmzentrums Bern“

Antrag Nr. 326

Der Schweizerische Schwimmverband setzt sich zum Ziel, an der Könizstrasse im Weissensteinquartier das "Schweizerische und Regionale Schwimmzentrum" zu realisieren. Der Gemeinderat hat sich zum geplanten Schwimmzentrum an diesem Standort stets positiv geäussert, letztmals in der Antwort auf die Interpellation Oskar Balsiger "Für das Schweizerische und Regionale Schwimmzentrum ist nur der zweckmässigste Standort gut genug". Wir haben dies zur Kenntnis genommen.

Der geplante Standort grenzt an Quartiere mit erwiesener hohen Wohnqualität. Im geplanten Schwimmzentrum sind die unterschiedlichsten Nutzungen geplant: z.B. Training und Wettkampf (mit Publikum) der SchwimmsportlerInnen, Ausbildung der Schwimmlehrkräfte, Turnhallen, Plausch- und Fitnessbereich. Im Schwimmzentrum wird also an 7 Tagen pro Woche, vom Morgen bis in die Nachtstunden hinein Betrieb herrschen. Die Erschliessung des Schwimmzentrums durch den öffentlichen Verkehr muss, vor allem im Hinblick auf diese breite Nutzung, als unzureichend bezeichnet werden (Tramlinie 5, Endstation Fischermätteli, dann ca. 300 Meter zu Fuss). Es erstaunt deshalb auch, dass in der Netzoptimierungsstudie Phase B des ÖV-Netzes von Bern und Umgebung das geplante Schwimmzentrum mit keinem Wort erwähnt wird (abgesehen davon, dass die Option Verlängerung der Linie 5 nicht weiterverfolgt werden soll).

Es ist aber schon in der jetzigen Planungsphase vonseiten der Stadt dem Schutz der Quartiere höchste Priorität einzuräumen (wie wir vom Nordquartier her wissen, sind nachträgliche Massnahmen zum Schutz der Quartierbevölkerung offenbar nur noch in Form von

Versprechen möglich). Wir bitten deshalb den Gemeinderat folgende Massnahmen zu prüfen:

1. Die Erschliessung des Schwimmzentrums durch den öffentlichen Verkehr soll für die BesucherInnen attraktiv sein, z.B. durch eine neue Streckenführung der Linie 17, den Bau oder die Verlegung einer S-Bahn-Haltestelle auf der GBS-Linie oder andere Massnahmen. Insbesondere soll auch geprüft werden, wie die Bauherrschaft für die Mitfinanzierung der nötigen Investitionen miteinbezogen werden kann.
2. Erstellen eines Schutzkonzeptes für die Quartiere Weissenstein, Fischermätteli und Holligen. Das Konzept soll aufzeigen, wie die Quartiere vor Durchgangs- und Suchverkehr der SchwimmzentrumsbesucherInnen geschützt werden können und dazu konkrete Massnahmen vorschlagen. Auch hier soll eine Mitfinanzierung durch die Bauherrschaft geprüft werden. Im Konzept soll ebenfalls enthalten sein, wie das Weissensteinquartier endlich von den negativen Auswirkungen der motorisierten FussballplatzbesucherInnen befreit werden kann.
3. Es sollen Abklärungen getroffen werden, wie das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf den schon heute stark belasteten Zufahrtsstrassen (Weissensteinstrasse, Könizstrasse) bewältigt werden soll.

Bern, 3. Juli 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

In der kantonalen Volksabstimmung vom 23. November 1997 wurde der Investitionsbeitrag aus dem Sportfonds an das Schweizerische und Regionale Schwimmzentrum Bern (SRS) abgelehnt.

Die Idee des Schwimmzentrums wird jedoch offenbar weiterverfolgt.

Antrag

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

- Der Rat beschliesst Diskussion. -

Jean-Daniel Flückiger (EDU): Warum soll ein Postulat überwiesen werden, wo doch das Schwimmzentrum abgelehnt wurde?

Gemeinderat *Kurt Wasserfallen*: Die Idee des Schwimmzentrums wird offenbar auf privater Ebene weiterverfolgt.

Beschluss

Der Rat überweist das Postulat stillschweigend.

14 Postulat Michael Burri (GFL) / Nico Lutz (JA!): Autofreier Sonntag am Jubiläumsfest 1998

Antrag Nr. 277

Am Wochenende vom 11. bis 13. September 1998 wird im Rahmen der Feierlichkeiten zum 150jährigen Bestehen unseres Bundesstaates ein grosses Fest in Bern durchgeführt, zu

dem tausende von TeilnehmerInnen aus der ganzen Schweiz erwartet werden, darunter vornehmlich (aber nicht nur!) Jugendliche.

25 Jahre nach den drei Motorfahrzeug-freien Sonntagen von 1973 würde dieses Fest somit eine äusserst günstige Gelegenheit bieten, auch demjenigen Teil der Bevölkerung einen autofreien Erlebnistag zu vermitteln, welcher seinerzeit dazu noch zu jung oder noch gar nicht geboren war. Gleichzeitig würde damit ein gemeinderätliches Versprechen aus dem Sommer 1995 endlich eingelöst (Bollwerk-Fest). Schliesslich könnte sich eine flächendeckende Befreiung des öffentlichen Raums vom motorisierten Individualverkehr auch nach Auffassung von SkeptikerInnen günstig auf den Tourismus auswirken (vgl. Stadtratsprotokoll Nr. 2/1997 vom 23.1.97, S. 38).

Aus diesen Gründen laden wir den Gemeinderat ein, mit Blick auf Sonntag, 13. September 1998 (= dritter und letzter Festtag) folgendes zu unternehmen:

- Erlass eines flächendeckenden Fahrverbots im städtischen Siedlungsgebiet für den motorisierten Individualverkehr von 04.00 bis 24.00 Uhr, soweit dies in eigener Kompetenz möglich ist (Gemeindestrassen und Strassen privater EigentümerInnen), ansonsten Einreichen entsprechender Gesuche an Kanton (Staatsstrassen) bzw. Bund (ausgenommen Autobahnen auf Stadtgebiet).
- Erlass einer restriktiven Ausnahmeregelung (als Muster kann dabei der bundesrätliche Ausnahmen-Katalog von 1973 dienen).
- Enge Zusammenarbeit mit dem Organisationskomitee der Jubiläumsfeierlichkeiten und den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs (Erarbeiten eines öV-Konzepts, Information der Öffentlichkeit etc.).

Bern, 29. Mai 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

Die Postulanten laden den Gemeinderat ein, anlässlich des 150-jährigen Bestehens des Bundesstaates für Sonntag, 13. September 1998, ein flächendeckendes Fahrverbot im städtischen Siedlungsgebiet für den motorisierten Individualverkehr von 04.00 Uhr bis 24.00 Uhr zu erlassen. Ausgenommen von diesem Fahrverbot sollen die Autobahnen auf Stadtgebiet sein.

Art. 37 bis Bundesverfassung (BV) überträgt dem Bund die Strassenverkehrshoheit und den Kantonen die Strassenbauhoheit.

Eine eigentliche Konkretisierung von Art. 37bis Bundesverfassung (BV) erfolgt durch die Gesetzgebung, insbesondere durch das Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG) vom 19. Dezember 1958.

Das SVG geht in Art. 2 und 3 näher auf die verschiedenen Verkehrsbeschränkungen ein. Nach Art. 2 SVG ist der Bundesrat ermächtigt, generelle Verkehrsbeschränkungen zu erlassen. Die Kantone hingegen sind nach Art. 3 SVG nur befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote zu erlassen. Auf Strassen, die nach Bundesrecht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind (Autobahnen, Autostrassen, Hauptstrassen) darf der Motorfahrzeugverkehr nicht vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden. Damit ist eine flächendeckende Befreiung des öffentlichen Raums vom motorisierten Individualverkehr der Kompetenz sowohl des Gemeinderats als auch des Stadtrats entzogen.

Eine *allgemeine Verkehrsanordnung* nach Art. 3. Abs. 3 SVG im Sinne eines Fahrverbotes auf Gemeindestrassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, müsste die Schranken der Bundesverfassung beachten. Das Gebot von Rechtsgleichheit, Verhältnismässigkeit und Vermeidung von Willkür müsste gewahrt bleiben. Dieses Gebot wäre jedoch nicht respektiert, weil nur ein bestimmter Personenkreis auf den Nebenstrassen der Gemeinde von einem derartigen Autofahrverbot betroffen wäre.

Funktionelle Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG müssen sich auf bestimmte sachliche Voraussetzungen, wie zum Beispiel Schutz der Bevölkerung oder gleichermaßen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung gründen. Mit einem Fahrverbot anlässlich eines Jubiläumsfestes sind diese sachlichen Gründe nicht gegeben.

Auch Art. 3 Abs. 6 SVG, welches der Polizei die Möglichkeit gibt, bei Vorliegen besonderer Fälle, wie zum Beispiel Unfälle, Naturkatastrophen etc. den Verkehr kurzfristig und vorübergehend zu verbieten, ist für die im Postulat anvisierte Zielsetzung nicht anwendbar. Es bleibt schliesslich zu prüfen, ob ein flächendeckendes Fahrverbot gestützt auf Art. 27 der kantonalen Strassenpolizeiverordnung angeordnet werden kann. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass der Strassenraum, der einem Fahrverbot unterstellt werden soll, durch eine Veranstaltung, die über den Gemeingebrauch hinausgeht, in Anspruch genommen wird. In diesem Sinn wäre ein Gebiet zu bezeichnen, das im Rahmen der Feierlichkeiten zum 150-jährigen Bestehen unseres Bundesstaates beansprucht wird. Dafür käme allenfalls die Innenstadt von Bern in Frage. Die Infrastruktur für eine derartige Massnahme ist hier am ehesten gegeben. In einem Stadtteil bzw. Quartier würden die Aufwendungen für ein flächendeckendes Autofahrverbot, was die Information, Signalisierung, Ausnahmegewilligungen und Kontrollen anbelangt, unverhältnismässig gross werden. Ein reines Autofahrverbot als Zielsetzung der Jubiläumsfeierlichkeiten würde von weiten Kreisen der Bevölkerung wohl auch nicht verstanden und akzeptiert. Die Gesellschaft ist auf funktionierende Verkehrssysteme angewiesen. Der Gemeinderat will, wie im Stadtentwicklungskonzept STEK festgehalten, den Verkehr vermehrt stadtvträglich gestalten. Einseitige Autoverbotsmassnahmen lehnt er ab.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Michael Burri (GFL) dankt dem Gemeinderat für die fundierte Antwort. Sie stellt klar, dass das Ziel des Postulats juristisch möglich wäre. Ob es sich um eine allgemeine Verkehrsanordnung im Sinne Art. 3 Abs. 3 SVG oder ein flächendeckendes Fahrverbot im Sinne Art. 27 der kantonalen Strassenpolizeiverordnung handelt, ist eine politische Frage. Für die Beurteilung solcher politischer Fragen sind der Gemeinderat und der Stadtrat zuständig. Einen Tag nach dem ersten autofreien Sonntag las man im Bund (26. November 1973): „Ganze Familien sah man mit den Zweirädern auf der Sonntagsfahrt. Selbst die ältesten, verrostetsten Göppel wurden entmottet und waren auf einmal begehrte Artikel. Am Nachmittag war die Stadt von Spaziergängern derart bevölkert, dass Trottoirs und Lauben richtiggehend überliefen. Die Verkehrsbetriebe und die Postautokurse leisteten einen dichten Zubringerverkehr. Der erste autofreie Sonntag wurde jedenfalls von Bernern insgesamt mit Humor aufgenommen und als einmaliges Vergnügen empfunden. Erfreuliches Fazit: Selbst Wildfremde, welche sich auf der Strasse oder im Tram begegneten, sprachen auf einmal wieder miteinander, im Auto hätten sie sich bestenfalls angehupt. Man wurde nicht nur bestaunt von denen draussen [wenn man selber im Auto sass], von denen ohne Autos, man wurde ebenso oft misstrauisch gemustert. Dann war man froh, links oder rechts abbiegen und sich den vorwurfsvollen Blicken seiner so sitzamen Miteidgenossen entziehen zu können, jener, die aus der Not eine Tugend zu machen wussten und am Ende des Tages vielleicht fanden, es sei bei weitem so übel ein Sonntag eigentlich gar nicht gewesen.“ Als Folge der Drosselung der Erdölexporte durch die OPEC nach dem Yom-Kippur-Krieg 1973 gab es auch in anderen europäischen Ländern autofreie Sonntage. Während der Suez-Krise im Winter 1956/57 führte Holland autofreie Tage ein. Umfragen brachten überraschende Ergebnisse; drei von vier über 15jährigen Holländerinnen und Holländern sprachen sich für einen autofreien Sonntag pro Monat aus. Weitere 87 % fühlten sich dadurch nicht eingeschränkt (Quelle: Tages Anzeiger, 10. November 1973). Holland kann man nicht ohne weiteres mit der Schweiz vergleichen. In der Univox-Umfrage 1997, zweimal jährlich von der Gesellschaft für praktische Sozialforschung (GFS) durchgeführt, wurden Schweizerinnen und Schweizer erstmals befragt, was sie von vier autofreien bzw. motorfahrzeugfreien Sonntagen hielten. Eine eidgenössische Volksinitiative mit gleichem Inhalt wurde vor einem Jahr gestartet und wird am 1. Mai 1998 eingereicht. Das Resultat der Univox-Umfrage ist eindeutig: beinahe zwei Drittel einer repräsentativen Anzahl Schweizerinnen und Schweizern wären mit vier autofreien Sonntagen pro Jahr sehr oder eher einverstanden. Eine ähnlich hohe Zustimmung gibt es für Tempo 30 innerorts. Eine fast ebenso hohe

Befürwortung (60 %) ergibt sich für Strassenriegelsperrungen und Schwellen in Wohnquartieren. Die übrigen vier Massnahmen für einen umweltfreundlichen Verkehr, die Benzinrationierung, der Abbau von Fahrspuren, ausserorts generell tiefere Geschwindigkeiten sowie die Einschränkung der Anzahl Parkplätze würden hingegen deutlich bis sehr deutlich abgelehnt. Das Argument des Gemeinderats, weite Kreise der Bevölkerung würden ein Autofahrverbot nicht akzeptieren oder verstehen, ist hiermit widerlegt. In Deutschland führen mehrere Orte seit 1996 sogenannte autofreie Erlebnistage durch. Allerdings nicht mehr mit dem Ziel, den Treibstoffverbrauch zu senken und erstaunlicherweise auch nicht aus ökologischen Gründen, sondern aus touristischen Aspekten. Beispielsweise gibt es eine Weinstrasse und eine Mühlestrasse, seit 1995 zudem eine autofreie Bodenseestrecke. Auf der Schweizerseite beschränkte man sich darauf, freiwillig auf das Auto zu verzichten – was fast niemand tut. Der Erfolg der autofreien Erlebnistage in Deutschland ist fast überall durchschlagend. Zehntausende reisen alleine deswegen mit Sonderzügen der deutschen Bundesbahnen in diese Regionen. Die drei autofreien Sonntage von 1973 erzeugten in der Schweiz eine ähnliche Wirkung. Die meisten Zugreisenden fuhren an diesen Tagen nicht von der Stadt aufs Land, sondern gerade vom Land in die Stadt. Zitat betreffend einen deutschen Erlebnistag: „Auch für Rollstuhlfahrerinnen und –fahrer, die normalerweise an den Rand gedrängt werden und durch unüberwindlich hohe Bordsteine und zugeparkte Gehwege an ihrer Fahrt gehindert werden, bietet sich eine einmalige Gelegenheit: sie fahren ganz selbstverständlich mit und können ohne Gefährdung grössere Strecken zurücklegen.“ Eine Herausforderung für den Berner Tourismus wäre die Kombination von Skulpturenweg-Grauholzdenkmal bis in die Innenstadt mit motorfahrzeugfreien Strecken. Ähnlich wie beim letztjährigen eidgenössischen Turnfest gäbe es Billette, die Festdienstleistungen mit der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kombinieren würden. Der Vorstoss ist mit dem Organisationskomitee des Jubiläumsfests 150 Jahre Bundesstaat abgesprochen und wird von ihm begrüsst.

Nico Lutz (JA!): Der Vorstoss passt dem Gemeinderat offensichtlich nicht, deswegen versucht er, sich hinter Paragraphen zu verschanzen, ohne wirklich etwas auszusagen. Er gibt in knappen Worten zu, dass der Erlass eines Fahrverbots für einen zeitlich begrenzten besonderen Anlass rechtlich durchaus möglich wäre. 150 Jahre Bundesstaat könnte nicht nur ein besonderer Anlass historischer Bedeutung sein, sondern durchaus auch ein Tag mit einem aktuellen Erlebniswert. Vor 150 Jahren waren die Strassen sehr viel belebter, sie waren ein Lebensraum statt eine Verkehrsfläche. Nun stelle man sich den Erlebniswert in unserer Zeit vor. In Deutschland ist man in dieser Hinsicht schon viel weiter, man spricht nicht von einzelnen autofreien Tagen, sondern von regionalen autofreien Erlebnistagen. Der bernische Tourismus ist in dieser Beziehung etwas langsam. Der Gemeinderat verweist auf das Stadtentwicklungskonzept (STEK) sowie das Verkehrskonzept und kommt zum Schluss, der Rat solle das Postulat ablehnen. Ziel des Verkehrskonzepts ist jedoch immer noch die Reduktion des Verkehrs um 20 %, erreichen will man dies mittels Motivation, Verhaltensänderungen und positiven Anreizen. Der Wert autofreier Erlebnistage ist eben, andere Perspektiven und Möglichkeiten im Strassenraum aufzuzeigen. Die Argumentation des Gemeinderats ist fantasielos, die Veranstaltungen müssten quasi den Strassenraum über den Gemeingebrauch hinaus beanspruchen, damit ein solches Fahrverbot erlassen werden kann. Nico Lutz ist der Überzeugung, die Strassen würden um einiges mehr genutzt, als man sich heute vorstellt, und es sollte deswegen kein Problem darstellen. Weiter wird der unverhältnismässig grosse Aufwand aufgeführt. Es ist wohl eher so, dass dem Gemeinderat der Aufwand nicht wert ist. Der Rat wird gebeten, dem Postulat zuzustimmen.

Einzelvoten

Adrian Haas (FDP): Im Vorfeld der Volksabstimmung zur Stadtplätze-Schanzentunnel-Vorlage wollten die gleichen Initianten am Bollwerk ein Fest veranstalten. Selbstverständlich mit Sperrung, quasi als Promotionsaktion des gegnerischen Komitees gegen den Schanzentunnel. Heute naht die Volksabstimmung der Initiative „Bern – Autofrei“. Schon

wieder wollen sie ein Fest veranstalten, nun zum Thema autofrei. Der Zusammenhang des 150jährigen Bestehens des Bundesstaates mit Autofreiheit ist nicht ersichtlich. Unser Bundesstaat hätte ohne das Auto wohl kaum den heutigen Entwicklungsstand erreicht, ohne das Auto wären wir heute ein europäisches Reservat von Selbstbewirtschaftern, Jägern und Sammlern. Wer den Vorstoss überweisen will, soll das ruhig tun, er beschäftigt damit die Verwaltung mit dem Erstellen eines Berichts und belastet unsere leere Stadtkasse. Der Vorstoss ist wirkungslos und rechtlich nicht umsetzbar.

Rudolph Schweizer (SVP): Erstaunlich, dass der Vorstoss von Stadträten eingereicht ist, die normalerweise nicht viel von unserem Bundesstaat halten. Sie missbrauchen ihn, um ihre autofreie Lobby durchzubringen. Ohne die heutige Mobilität wäre die Schweiz nicht so weit gekommen. Was autofreie Siedlungsgebiete mit dem Feiern des Bundesstaates gemeinsam haben sollen, wird im Postulat nicht ersichtlich. Der Rat wird gebeten, das Postulat abzulehnen.

Ursula Rudin-Vonwil (LdU): Die Antwort des Gemeinderats ist enttäuschend und beweist, dass er das Problem nicht erkannte. Er zeigt weder ein gewisses Verständnis für die Hoffnung für eine bessere Zukunft, noch für andere Freiheiten, noch für das Anliegen der jungen Generation, einmal etwas zu verändern. Der Gemeinderat hätte wenigstens ein Zeichen seines guten Willens setzen können, statt mit der Aufzählung unzähliger Artikel die Unmöglichkeit zu beweisen. Der politische Wille fehlt. Ein Tag eines Jahres mit 365 Tagen könnte die Anstrengung wert sein, einem anderen Teil der Bevölkerung etwas zu bieten. Das Zusammenleben in einer Stadt ist nicht immer leicht, wenigstens ein Höhepunkt für die andere Seite sollte möglich sein. „Ein reines Autofahrverbot als Zielsetzung der Jubiläumsfeierlichkeiten würde von weiten Kreisen der Bevölkerung wohl auch nicht verstanden und akzeptiert.“ Beinhalten die weiten Kreise auch die Jungen, Jungebliebenen und Familien? Der Verfasser hat wohl nicht an diese Kreise gedacht. Der Rat wird gebeten, dem Postulat zuzustimmen.

Andreas Hofmann (SP): Die gemeinderätliche Antwort ist enttäuschend, kleingeistig, eng und formalistisch. Gerade die Schweizer von 1848 richteten ihren Blick viel weiter in die Zukunft, sie versprühten einen ganz anderen Geist als 150 Jahre später der Gemeinderat. Ein reines Autofahrverbot als Zielsetzung dieser Feierlichkeiten will man mit dem Vorstoss nicht erreichen, es gäbe lediglich einen Rahmen, um die Feierlichkeiten einzubetten. Den Postulanten werden Sachen unterschoben, die sie nie sagten. Der Votant besitzt eine umfangreiche Dokumentation über die autofreien Tage in Deutschland. Gerade die Deutschen gelten bei uns als Autoanhänger, in ökologischen Fragen sind sie jedoch auf der Überholspur. Ihre Erfahrungen sind sehr gut und die Anzahl der autofreien Tage in bestimmten Gebieten und Strassen haben sich in den letzten zehn Jahren verzehnfacht. Nicht das ökologische Argument steht im Vordergrund, sondern der Spass und die Freude sind Hauptantriebe. erinnert man sich an die erzwungenen autofreien Tage im Jahr 1973, so erkennt man, dass es trotzdem Freude machen kann. Der Akzent liegt nicht auf dem Verbot, sondern auf der Freiheit und der Freude, somit wird der Zusammenhang mit 1848 ersichtlich. Im Postulat ist auch von Freiheit die Rede, eine zukunftsgerichtete Symbolik ist darin enthalten. Die heutige Mobilität hat keine Zukunft, denkt man weitsichtig. Mehrheitlich setzte sich in der SP-Fraktion die Meinung durch, dass nicht die ganze Stadt von der Sperrung betroffen sein muss, der Perimeter muss in Zusammenhang mit dem Festplatz oder dem Festgebiet stehen. Dass heisst, dass nicht die ganze Stadt autofrei gestaltet werden muss. Die SP-Fraktion unterstützt das Postulat trotzdem.

Bernhard Pulver (GFL) bedauert, dass sich die Diskussion zu einer Mobilitätsdebatte entwickelt hat. Das Postulat will nicht das Auto an 365 Tagen im Jahr verbieten. Nur an einem Tag soll man die Strassen in einem positiven Sinn nutzen können. Juristisch ist ein autofreier Sonntag möglich, Bewilligungen können eingeholt werden.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen. Die Eidgenossenschaft verfügte 1973 den autofreien Tag. Weder der Gemeinderat noch der Stadtrat der Stadt Bern haben die Kompetenz, eine solche Verfügung zu erlassen. Die juristische Abhandlung hierzu ist in der Antwort des Gemeinderats enthalten. Zum Votum von Nico Lutz und Bernhard Pulver: Die Frage im Postulat lautet: „Erlass eines flächendeckenden Fahrverbots im städtischen Siedlungsgebiet.“ Der Gemeinderat antwortet wie folgt: „Voraussetzung dafür ist jedoch, dass der Strassenraum, der einem Fahrverbot unterstellt werden soll, durch eine Veranstaltung, die über den Gemeingebrauch hinausgeht, in Anspruch genommen wird.“ Feste kann man machen (Bsp. Bernfest), der Strassenraum muss aber durch die Veranstaltung in Anspruch genommen werden. Die Stadt gibt laufend Teile von Strassen, auch in Quartieren, für Feste frei. Wenn in der Innenstadt ein Fest stattfindet, kann man nicht in Bümpliz bzw. an der Peripherie Strassen sperren. Zum Votum von Ursula Rudin-Vonwil: Der Gemeinderat handelt dort, wo er kann und wo er es als sinnvoll erachtet. Utopien sind schön, Illusionen sind Kartenhäuser, deswegen geben wir keine leeren Versprechungen ab. Der Gemeinderat ist gegen flächendeckende Verbote irgendwelcher Art. Zum Votum von Andreas Hofmann: Der Bericht über die Erlebnistage scheint interessant zu sein. Andererseits staunt man immer wieder ob der kilometerlangen Staus um München, Frankfurt, Hamburg etc. in der Ferienzeit. Der Autofreiheit als Freude steht nichts im Wege: ein Fest auf einer Strasse ist möglich. An Sonntagen ist die Innenstadt praktisch autofrei, die meisten beklagen sich dann allerdings, die Stadt sei tot.

Michael Burri (GFL): Das Argument, man könne in Bümpliz nicht eine Strasse absperren, wenn in der Innenstadt ein Fest stattfindet, bezieht sich nur auf Art. 27 der Strassenpolizeiverordnung. Art. 3 Abs. 3 vom SVG sagt klar, dass es, unter Beachtung der Rechtsgleichheit, Verhältnismässigkeit und der Vermeidung von Willkür möglich ist. Es handelt sich also um eine politische Frage. Über den Perimeter kann man diskutieren. Das negative Argument der Kosten: Gemäss Auskunft des Chefs Signalisation des Strassenverkehrsinspektorats belaufen sich die Beschilderungskosten für jede BEA auf Fr. 40'000.- und für jeden Grand Prix auf Fr. 27'000.-. Aus dem Jahr 1973 gibt es einen Ausnahmekatalog des Bundesrats, diesen könnte man tel quel übernehmen. Sofern der Rat das Postulat überweist, will Michael Burri dem Polizeidirektor diesen überreichen.

Beschluss

Der Rat überweist das Postulat mit 38 : 28 Stimmen.

15 Postulat interfraktionelle Gewerbegruppe (Adrian Haas, FDP): Marktkonforme Massnahmen für mehr Qualität im Taxiwesen

Antrag Nr. 29

Mit der (ausdrücklich zu begrüßenden) Revision des kantonalen Handels- und Gewerbegesetzes im Jahre 1992 wurde das Taxiwesen im Kanton Bern liberalisiert. Die Anzahl der seither in der Stadt Bern ausgegebenen Taxikonzessionen hat sich denn auch als Folge dieser Marktöffnung wesentlich erhöht (von ca. 180 auf ca. 260). Aus der Sicht der Taxikunden wäre diese Entwicklung eigentlich zu begrüßen. Mehr Konkurrenz sollte ja letztlich zu höherem Kostendruck und damit zu günstigeren Tarifen führen.

In der Praxis haben sich nun die Erwartungen der Kunden leider nicht ganz erfüllt. Während die Tarife kaum billiger geworden sind, hat sich die Bedienungsqualität (durchschnittlich) verschlechtert. Dies rührt vor allem daher, dass der Markt als Folge ungenügender staatlicher Rahmenbedingungen (mangelnde Markttransparenz, zuwenig Standplätze, ungenügende Bewilligungsvoraussetzungen) nicht richtig spielen kann.

Folgende Tatsachen mögen dies verdeutlichen:

- Für die Kunden, insbesondere für die nicht mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Touristen, besteht bei den öffentlichen Standplätzen keine echte Taxi-Wahlmöglichkeit.

Wer nicht das vorderste in der Schlange stehende Taxi nimmt, löst nicht selten eine Handgreiflichkeit unter den Chauffeuren aus. Ein klarer Hinweis (z.B. Tafel), dass eine Wahlfreiheit besteht, existiert nirgends.

- Die Standplätze sind derart knapp, dass sich an den wenigen Plätzen zeitweise riesige Schlangen bilden. Die Situation wird dadurch verschärft, dass gemäss kantonaler Taxiverordnung (Art. 7) das Anbieten ausserhalb von Standplätzen (leider) untersagt ist.
- Die Bedienungsqualität einzelner Taxihalter lässt zu wünschen übrig. Insbesondere neuen Taxihaltern mangelt es nicht selten an den notwendigen Orts- und Sprachkenntnissen. Offenbar werden die Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 5 der kantonalen Taxiverordnung, wonach die Taxihalter "Gewähr für eine korrekte Berufsausübung" bieten sollten, von den Behörden eher "large" überprüft.

Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, folgendes zu prüfen:

1. Die Beschilderung der Taxistandplätze mit dem Hinweis (in den gängigen Sprachen), dass eine Taxi-Wahlfreiheit besteht.
2. Die Markierung weiterer Standplätze gemäss Bedürfnissen der Kunden (z.B. Bärengraben).
3. Eine strengere Handhabung der Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 5 der kantonalen Taxiverordnung.
4. Die Durchführung strengerer Kontrollen bezüglich Einhaltung der Konzessionsbestimmungen.
5. Soweit überhaupt notwendig den Erlass zusätzlicher städtischer (selbstverständlich mit dem Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit zu vereinbarenden) Bestimmungen, die eine korrekte Berufsausübung gewährleisten. (Dies im Rahmen des ohnehin geplanten neuen städtischen Taxireglementes).

Bern, 24. April 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

Mit GRB 1990 vom 17. September 1997 hat der Gemeinderat die Verordnung über das Halten und Führen von Taxis in der Gemeinde Bern (Bernische Taxiverordnung) verabschiedet. Gegen die Bernische Taxiverordnung wurden drei Einsprachen eingereicht. Nach Abschluss des hängigen Einspracheverfahrens ist diese Verordnung durch den Kanton zu genehmigen und wird auf diesen Zeitpunkt in Kraft treten.

Der Gemeinderat kann deshalb erst in groben Zügen umreissen, wie die Stossrichtung bezüglich der im Postulat aufgeführten Punkte aussieht:

Eine Beschilderung der Taxistandplätze wird vom Gemeinderat grundsätzlich begrüsst. Verschiedene Lösungsansätze sind dabei möglich. Näher wird in jedem Fall die Möglichkeit geprüft, ob eine solche Beschilderung durch das Taxigewerbe selber realisiert werden könnte.

Die Schaffung von neuen Taxistandplätzen in der Innenstadt kann erst im Rahmen der Planung und Realisierung des Verkehrskompromisses erfolgen. Die entsprechenden Vorarbeiten sind im Gang. Als Folge der Liberalisierung im Taxigewerbe wurden stadtseitig die Anforderungen an die Taxifachprüfung erhöht und der Prüfungsumfang erweitert. Die Praxis wird zeigen, ob dies ausreicht oder ob noch strengere Massstäbe beim Prüfungsverfahren angelegt werden müssen. Auch in diesem Punkt ist wiederum denkbar, dass das Taxigewerbe selber einheitliche Qualitätsmerkmale im Sinne eines Minimalstandards für Taxiführerinnen und Taxiführer, aber auch für Taxihalterinnen und Taxihalter, schaffen wird. Nach der neuen Taxiverordnung wäre dies möglich.

Erst die Anwendung der neuen Taxiverordnung in der Praxis wird aber zeigen, welche Anliegen im Postulat in welchem Mass abgedeckt werden und wo allenfalls noch zusätzliche Massnahmen ergriffen werden müssen.

Antrag

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Beschluss

Das Postulat wird vom Rat nicht bestritten und ist somit überwiesen.

16 Postulat Alfred Jordi (SD): Einführung von Leuchtwarntafeln „Achtung Schulkinder“

Antrag Nr. 43

Bei einer Fahrt durch die Ortschaft Düringen (FR) ist mir eine rotblinkende Anlage aufgefallen. Neben dem grellblinkenden Warnrotlicht ist unterhalb die ebenfalls aufblinkende Leuchtschrift «Achtung Schulkinder» zu lesen. Die Verantwortlichen der Gemeindeverwaltung Düringen konnten mir bestätigen, dass die vorerwähnt beschriebene Leuchtschrift Automobilistinnen und Automobilisten zusätzlich zwingt, die oft sorglos die Strasse überquerenden Schulkinder zu beachten. Die Anlage wird jeweils 20 Minuten vor Schulbeginn und bis 20 Minuten nach Schulschluss eingeschaltet. In der Stadt Bern ist nach meinen Beobachtungen insbesondere der Bereich rund um das Kirchenfeldschulhaus für die Schülerinnen und Schüler äusserst gefährlich. Demzufolge wurden auch verschiedene Vorstösse im Stadtrat behandelt. Bis heute konnte jedoch leider noch keine befriedigende Lösung gefunden werden.

Ich bitte deshalb den Gemeinderat höflich, zu prüfen, ob vor der besagten Kreuzung vor dem Kirchenfeldschulhaus sowie vor anderen ebenfalls gefährlichen Strassenabschnitten und -kreuzungen in der Stadt Bern solche oder ähnliche Leuchtwarntafeln installiert werden könnten.

Bern, 18. September 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen ist ein wichtiges Anliegen der Polizeidirektion. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Verkehrssicherheit durch neue, bisher nicht verwendete Mittel, wie Leuchtwarntafeln, verbessert werden kann. Der Gemeinderat ist deshalb bereit, trotz Vorbehalten des Strassenverkehrs- und Schiffsamtes des Kantons Bern (SVSA) sowie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) gegenüber Leuchtwarntafeln „Achtung Schulkinder“, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Antrag

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Beschluss

Das Postulat wird vom Rat nicht bestritten und ist somit überwiesen.

17 Interpellation Simone Gretler (SP): Welche Politik verfolgt die Stadtpolizei mit ihrem „Speedy Maxi“?

Antrag Nr. 42

Die Abteilung Verkehrssicherheit der Berner Stadtpolizei verfügt über einen sogenannten "Speedy-Maxi", eine mobile Anzeigetafel, welche AutomobilistInnen ihre Fahrgeschwindigkeit anzeigt. Der "Speedy-Maxi" wird vorab in Tempo 30 Zonen als Hilfsmittel eingesetzt,

um abzuklären, ob an gefährlichen Stellen weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen angezeigt sind. Indem die Fahrgeschwindigkeit gross sichtbar aufleuchtet, verspricht sich die Stadtpolizei vom Einsatz der Tafel auch eine verkehrserzieherische Wirkung. Aufgrund dieser Angaben und Hinweisen aus der Bevölkerung möchte ich die Stadtpolizei bitten, folgende Fragen zu beantworten:

- Ist der Bedarf mit dem vorhandenen einzelnen "Speedy-Maxi" gedeckt? Nach meinem Informationsstand ist es zudem aus technischen Gründen nicht überall möglich, den "Speedy-Maxi" aufzustellen. Wäre es allenfalls sinnvoll, diese Anzeigetafel mit einem oder mehreren günstigeren Modellen zu ergänzen? Gibt es Orte, an welchen eine Belassung der Tafel für einen längeren Zeitraum als heute üblich eine Woche sinnvoll wäre?
- Wie werden die Ergebnisse der mit dem "Speedy-Maxi" gewonnenen Geschwindigkeitsmessungen weiterverarbeitet? Besteht ein Konzept zur Information der Öffentlichkeit? Wie werden Hinweise auf gehäufte Geschwindigkeitsübertretungen aus der Bevölkerung umgesetzt?
- Inwieweit kann der Einsatz des "Speedy-Maxi" dazu beitragen, die Strassen der Quartierzellen wieder zu Lebensräumen aller VerkehrsteilnehmerInnen zu machen, also die Bedürfnisse von FussgängerInnen, insbesondere Kinder, VelofahrerInnen und AutofahrerInnen berücksichtigen?

Bern, 27. November 1997

Antwort des Gemeinderats

Die Stadtpolizei verfügt über ein mobiles Info-Radar, welches der vorbeifahrenden Automobilistin oder dem vorbeifahrenden Automobilisten die genaue Fahrgeschwindigkeit anzeigt. Das Info-Radar vom Typ "Speedy-Maxi" des Herstellers Taxomex besteht aus einer Anzeigetafel mit Messvorrichtung, welche mit einem Akku (für eine Woche Energieautonomie) auf einem Fahrzeuganhänger montiert ist. Das Info-Radar wird mit einem Zugfahrzeug der Stadtpolizei an neue Standorte gefahren und dort am Strassenrand aufgestellt. Das Info-Radar misst die Geschwindigkeit aller im Messwinkel befindlichen Objekte. Die gemessenen Geschwindigkeiten leuchten auf der Anzeigetafel auf und werden im Gerät gespeichert, so dass die Daten mit geeigneten Hilfsmitteln auf Computer übertragen und ausgewertet werden können. Das Gerät erfasst die Geschwindigkeit, das Datum und die Zeit der Messung.

Zu Frage 1:

Das Info-Radar ist ein geeignetes Mittel zur Förderung der Verkehrssicherheit, indem es die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker auf Geschwindigkeitsüberschreitungen in informativer Weise aufmerksam macht und zudem Angaben über gefahrene Geschwindigkeiten in einem bestimmten Strassenabschnitt liefert. Der Nutzen des Info-Radars darf allerdings nicht überschätzt werden. Folgende Tatsachen schränken den Nutzen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein:

- Das Info-Radar verliert an einem bestimmten Standort rasch an Wirkung. Die Gewöhnung an die Anzeigetafel ist gross und die belehrende Wirkung des Info-Radars verliert rasch an Wirksamkeit. Dies ist besonders in verkehrsberuhigten Zonen der Fall, welche hauptsächlich Quell- und Zielverkehr aufweisen und in denen regelmässig dieselben Automobilistinnen / Automobilisten verkehren.
- Die Anzeigetafel wird von Autofahrerinnen und -fahrern oft zur Kontrolle von Fahrzeugtachometern verwendet. Weil das Info-Radar die genaue, tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit anzeigt, können Automobilisten diese Angabe zur Überprüfung ihres eigenen Geschwindigkeitsmessers verwenden. Dies führt zu Mehrverkehr an jenen Stellen, wo sich das Info-Radar befindet. Zusätzlich erlaubt die festgestellte Tachoabweichung der Automobilistin / dem Automobilisten, die vorgeschrieben zu niedrige Geschwindig-

keitsanzeige des Fahrzeugtachometers zu kompensieren und so tatsächlich schneller zu fahren, ohne eine Verkehrsregelverletzung zu begehen.

- Für neugierige und temperamentvolle Kinder hat das Info-Radar besondere Anziehungskraft. Die Anzeigetafel in der Nähe von Schulen und Spielplätzen verleitet Kinder zu Wettfahrten mit dem Fahrrad oder Wettlaufen auf der Fahrbahn. Jener Schulkamerad oder jene Schulkameradin ist überlegen, welche auf dem Info-Radar die Anzeige der höchsten Geschwindigkeit bewirken kann. Dies führt zweifelsohne zu gefährlichen Situationen auf der Strasse und somit zur Gefährdung der Kinder.

Aus den dargelegten Gründen ist es sinnvoll, das Info-Radar regelmässig an neue Standorte zu verschieben und so Abwechslung zu schaffen. Als praktisch hat sich ein Wechsel des Standortes jeweils nach einer Woche erwiesen. Weil dies mit nicht unerheblichem Arbeitsaufwand verbunden ist, sind zusätzliche Info-Radars aus Sicht der Stadtpolizei nicht sinnvoll. Mit personellen Ressourcen ist sorgfältig umzugehen. Deshalb ist der Bedarf an Info-Radars aus Sicht der Stadtpolizei gegenwärtig gedeckt.

Der Einsatz des Info-Radars über einen längeren Zeitraum an einer bestimmten Stelle ist wegen der Gewöhnung nicht wirksam. Es ist zu befürchten, dass eingesetzte Geräte von den Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern nach einer gewissen Zeit nicht mehr beachtet werden. Anpassungswillige Autofahrerinnen und -fahrer werden das Fehlverhalten nach wenigen Vorbeifahrten am Info-Radar geändert haben. Anpassungsunwillige dagegen werden auch bei einem längerfristigen Belassen des Info-Radars an derselben Stelle ihr Fahrverhalten nicht ändern. Andere Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit, wie bauliche oder verkehrstechnische Massnahmen sind wirksamer.

Zu Frage 2:

Die mit dem Info-Radar gewonnenen Geschwindigkeitsdaten werden ausgewertet, so dass Hinweise über das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gewonnen werden. Die Hinweise dienen einer Grobbeurteilung des Fahrverhaltens an der betreffenden Stelle. Werden hohe Geschwindigkeitswerte festgestellt, folgen oft weitere Untersuchungen in Form von statistischen Geschwindigkeitsmessungen mittels Radarpistole, soweit die Stellen der Verkehrsplanung nicht bereits als kritisch bekannt sind. Anschliessend erfolgt eine Beurteilung der Situation durch das Verkehrsinspektorat, welchem die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch verkehrstechnische und bauliche Massnahmen im Strassenraum obliegt. Die mit dem Info-Radar gewonnenen Angaben dienen auch der Planung der polizeilichen Kontrolltätigkeit.

Die mit den Info-Radar gewonnenen Angaben über die Fahrgeschwindigkeiten müssen vorsichtig interpretiert werden und sind nicht in jedem Fall objektiv. Die Anzeigetafel soll die Fahrgeschwindigkeit beeinflussen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten werden folglich nicht jenen Geschwindigkeiten entsprechen, welche ohne Info-Radar gefahren würden. Genaue Angaben über die gefahrenen Geschwindigkeiten liefern nur die statistischen Geschwindigkeitsmessungen. Diese werden von Polizeibeamten mittels Radarpistole ausgeführt, ohne dass die Fahrzeuglenker dies bemerken. Zudem verfälschen Fahrten für Tachokontrollen und Kinderspiele zusätzlich die Werte. Die mit den Info-Radar gewonnenen Daten eignen sich somit nicht zur Veröffentlichung. Deshalb wurde darauf verzichtet, die Öffentlichkeit über die Messergebnisse des Info-Radars regelmässig zu informieren. Die Angaben sind jedoch für eine Grobbeurteilung der gefahrenen Geschwindigkeiten sinnvoll und werden oft als Hilfsmittel für die Diskussion mit Anwohnerinnen / Anwohnern und Interessensgruppen verwendet.

Zu Frage 3:

Das Info-Radar ist ein wertvolles Hilfsmittel und Werkzeug für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, indem es Fahrzeuglenkerinnen und -lenker über die gefahrenen Geschwindigkeiten informiert und über das Fahrverhalten an eingesetzten Stellen Angaben liefert. Darin erschöpft sich jedoch der Nutzen des Gerätes zugunsten der Verkehrssicherheit. Ein weitergehender, systematischer Einsatz in verkehrsberuhigten Zonen durch dau-

ernde Montage an ausgewählten Stellen ist aus den zu Frage 1 und 2 dargelegten Gründen - Gewöhnungseffekt und Missbrauch - nicht zweckmässig.

Mit dem Info-Radar können Stellen, an welchen mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird, ausgemacht werden, soweit sie der Verkehrsplanung nicht schon bekannt sind. Die so gewonnenen Daten dienen der Erkennung von gefährlichen Stellen und der Planung von verkehrstechnischen Verbesserungen in den verkehrsberuhigten Zonen. Dies ist ein wertvoller Beitrag des Info-Radars zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Quartieren.

Die Interpellantin ist von der Antwort des Gemeinderats befriedigt.

18 Postulat Fraktion SP (Liselotte Lüscher): Was heisst Bürgernähe? Unsere sechs Quartierpolizeiwachen werden besser dotiert anstatt abgeschafft!

Antrag Nr. 26

Der Presse war gegen Ende August 97 zu entnehmen, dass auch in der Polizei der Virus Zentralisierung wirkt. Die im allgemeinen gut funktionierenden sechs Quartier-Wachen (Bümpliz, Längasse, Mattenhof, Nordquartier, Kirchenfeld, Bahnhof), die Bürgernähe pflegen, sollen möglicherweise je einem Stützpunkt Ost und West weichen. Die City-Zentrale wird damit zusätzlich gestärkt. Schon heute wird den ohnehin schwach dotierten Quartier-Wachen regelmässig Personal für die Kontrolle der Innenstadt und sonstige allgemeine Polizeiaufgaben entzogen.

Eine verstärkte Zentralisierung, wie laut Presse durch die Stadtpolizei vorgemerkt, drängt sich in der heutigen Situation nicht auf. Die sichtbare Präsenz der Polizei im Quartier beruhigt, gibt Sicherheit, und das dort stationierte Personal ist rasch handlungsfähig. Durch die nur lose Verknüpfung mit der Zentrale ist Autonomie, ein an die Probleme des Quartiers angepasstes Verhalten und ein Umgangsstil möglich, der sich an der Umgebung orientiert. Die Polizei als Freund und Helfer gehört ins Quartier und nicht in Grosszentren.

Als Folge dieser Überlegungen wird der Gemeinderat aufgefordert zu überprüfen,

- ob nicht im Zuge der Reorganisation der Stadtpolizei die bestehende Dezentralisation der Polizeiarbeit und damit echte Bürgernähe besser ist als ihre verstärkte Zentralisierung,
- ob in die bestehenden Quartierwachen als Folge dieser Überlegungen und im Sinne einer Optimierung nicht weiteres Personal zu verschieben wäre (das z.B. aufgrund des Projekts KOBRA frei wird).

Bei der geplanten Reorganisation handelt es sich offensichtlich um Änderungen, von denen alle Bürger und Bürgerinnen der Stadt Bern betroffen sind. Ist der Gemeinderat deshalb bereit, ein allfälliges Reorganisationskonzept der Stadtpolizei dem Stadtrat vorzulegen?

Bern, 11. September 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

Die heutigen Organisationsstrukturen der Stadtpolizei sind ca. 30 Jahre alt. Staat und Gesellschaft haben sich aber in den vergangenen 30 Jahren erheblich verändert. Diese Veränderungen sind auch an den Aufgaben und dem Umfeld, in dem die Polizei ihre Arbeit leistet, nicht spurlos vorübergegangen. Wenige Stichworte sollen die veränderte Situation aufzeigen:

- gelockerte soziale Strukturen
- quantitative und qualitative Zunahme der Kriminalität
- Zunahme der Gewaltbereitschaft
- wachsen der Migrationsströme
- Drogenprobleme
- organisierte Kriminalität
- Rücksichtslosigkeit im Strassenverkehr.

Diese Entwicklungen zeichnen sich überall in Europa ab und führen dazu, dass Polizeiororganisationen ihre bisherigen Strukturen hinterfragen, überprüfen und neue Lösungen anstreben.

Mit dem Projekt APOLLO sollen die Organisationsstrukturen der Stadtpolizei Bern überprüft und den heutigen Erfordernissen angepasst werden. Gestützt auf eine gründliche Analyse des heutigen Zustandes haben die internen Projektteams bis Ende 1997 erste Grobkonzepte erarbeitet. Allerdings sind die Projektierungsarbeiten noch nicht soweit fortgeschritten, dass sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt gültige Aussagen über die zukünftige Organisationsstruktur der Stadtpolizei machen lassen.

Gemäss den geltenden Bestimmungen ist der Gemeinderat für die Gliederung der Stadtpolizei zuständig. Er ist jedoch selbstverständlich bereit, den Stadtrat über ein anfälliges neues Organisationskonzept der Stadtpolizei zu orientieren.

Antrag

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

- Der Rat beschliesst Diskussion. -

Liselotte Lüscher (SP): Es scheint, die Polizeidirektion habe ihre Antworten auf Interpellationen schon fertig, ehe ihnen die konkreten Fälle vorliegen. Im Postulat ist nicht die Rede von einem Reorganisationsverbot für die Polizei, ist es nötig, so soll sie ruhig reorganisieren. Es geht um die Quartierwachen und ihre Funktion. Aus der Begründung des Gemeinderats ist zu entnehmen, dass mit dem Projekt APOLLO die Wachen bereits gestorben sind. Die ausweichende Antwort lässt darauf schliessen. Dass der Gemeinderat das Postulat annehmen will, ist begrüssenswert und Liselotte Lüscher bedankt sich hierfür.

Liselotte Lüscher stellt sich die Polizeiwachen wie folgt vor: möglichst autonome Polizeiwachen, bei denen die Chefin bzw. der Chef mit den Quartierorganisationen und den politischen Organisationen in Kontakt tritt. Gleichzeitig haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf der Wache den Auftrag, möglichst wenig Zeit in den Büros zu verbringen. Sie haben ihren Beitrag zur subjektiven und objektiven Sicherheit der Bevölkerung zu leisten, indem sie sich durch die Quartiere bewegen. Diese Wachen befassen sich vermehrt mit Öffentlichkeitsarbeit. Es werden ihnen nicht immer Leute durch Aufgaben im Stadtzentrum (Citro, Bewachung der Staatsanwältin) entzogen. Es ist eine Provokation, dass Citro z.T. auf Kosten der Quartierwachen besteht, was an mindestens zwei Versammlungen der Quartierleute kritisiert wurde. Man rechnet nun damit, dass sich der Drogenhandel in die Quartiere verlegen wird. Da die Quartierbevölkerung nicht mit einer Demonstration auf das Problem hinweist, nimmt man an, dass die Quartierwachen nicht vermisst werden.

Zürich verfügt mit doppelt sovielen Einwohnern über zwölf Quartierwachen, Bern hat ohne die Wache im Bahnhof sechs. Zürich macht mit dem vorgangs beschriebenen System sehr gute Erfahrungen. Eine Dienstreise für den Polizeidirektor nach Zürich würde die Stadt Bern trotz allem noch vermögen. Die Wachen in Bern sind wahrscheinlich gewissen Leuten in der Zentrale schon lange ein Dorn im Auge. Entstehen doch dort zusätzliche Kompetenzen, die man nicht einfach im Griff haben kann. Sie sind in der Hierarchie ein demokratisches Element und verbreitern somit die Entscheidungsebene. Die Kompetenzen werden so stärker verteilt, was nicht alle Führungskräfte begrüssen. Seit langem versuchte man, die Wachen von innen her abzutöten, wahrscheinlich auch, um ihre Überzeugungskraft Kundinnen und Kunden gegenüber zu mindern. Der Gemeinderat wird deswegen gebeten, das Postulat nicht nur pro forma entgegenzunehmen, sondern wenn nötig auch zu handeln.

Einzelvoten

Kurt Mäusli (SP): Die Überweisung des Postulats ist ein dringliches Anliegen. Der Polizeidirektor machte kürzlich in einem Interview die begrüssenswerte Aussage, er wolle, dass der Polizist draussen sei und nicht in den Büros. Es muss nun vor Veränderungen in den sehr wichtigen Quartierwachen gewarnt werden, denn sie haben den Charakter der Prophylaxe.

Im Haus von Kurt Mäusli waren vor kurzem drei Einbruchdiebstähle zu beklagen, bei denen die Polizei zu spät vor Ort war. Die Polizei gehört der Bevölkerung, mittels Zentralisierung will man dies aufheben. Diese Politik ist falsch, das alte System muss sogar ausgebaut werden, Arbeitskräfte lassen sich gewiss durch den Abbau bei den Parkkontrollen zugunsten prophylaktischen Massnahmen freistellen. Eventuell müsste man sogar nachts die Quartierwachen verstärken und weiter betreiben. Gerade in Bümpliz fehlt das sehr. Auf die einzelnen Punkte des Postulats muss genau eingegangen werden.

Stephan Hügli (FDP): Bei den Quartierwachen handelt es sich um einen speziellen Fall, will man nämlich etwas erledigen, so sind sie meistens nicht besetzt. In Anbetracht der heutigen finanziellen Situation stellt sich die Frage, ob wir uns den Aufbau sechs verschiedener Hauptwachen in den Quartieren leisten können, obwohl sie sicher den Vorteil eines minimalen Zeitvorsprungs haben. Rücken die Polizisten aber aus, ist der Posten zu. Es ist fraglich, ob man das ganze System umbauen will. Der Bevölkerung muss subjektiv und objektiv Sicherheit geboten werden. Will man mit Quartierwachen fiktive Bürgernähe suggerieren, wo doch die Hauptwache oftmals professioneller organisiert und rascher handlungsfähig ist? Auf der Hauptwache könnte man sich speziell darauf vorbereiten und speziell ausgebildetes Personal für den Bürger haben. Mit APOLLO wird die Organisationsstruktur analysiert und ein neues Konzept erarbeitet und vorgelegt, deswegen kann man dem Postulat mit gutem Gewissen zustimmen.

Fraktionserklärung

Ueli Stückelberger (GFL): Die Fraktion GFL bestreitet das Postulat nicht. Das Anliegen macht jedoch skeptisch. Die Funktion der Quartierwachen ist wertfrei auf ihren Nutzen zur Sicherheit der Bevölkerung der Stadt Bern hin zu überprüfen. Vielleicht bedeuten weniger Quartierwachen, dafür mit Dauerpräsenz, einen grösseren Beitrag für die Sicherheit der Bürger.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Die Antwort datiert vom 28. Januar 1998, inzwischen sind die Arbeiten weiter fortgeschritten. Mit der Zielrichtung, Polizeibeamtinnen und -beamte sollen sich, möglichst auch in der Nacht, durch das Quartier bewegen und ihre Präsenz markieren, kann sich der Gemeinderat identifizieren. In Zürich bestehen zwölf Wachen, wobei zu beachten ist, dass wegen dem Vertrag zwischen Stadt und Kanton die Stadt- und Kantonswachen reorganisiert werden. Zwischen der Stadt Zürich und Bern wird bei Vergleichen mit dem Faktor drei gerechnet. Demzufolge müssten wir über vier Wachen verfügen. Dabei ist festzustellen, dass wir mit dem Bahnhof über sieben Wachen verfügen, wir sind also überdotiert. In jeder offenen Wache ist mindestens eine Person anwesend, sie kann zur Sicherheit der Bevölkerung nichts beitragen. Entweder verlässt diese Person die Wache und schliesst sie, oder sie ist drin und kann nicht raus. Ein 24-Stunden-Betrieb kann sicher nicht in sieben Wachen durchgeführt werden, da dies aufgrund des Personalbestands unmöglich ist. Nicht die Polizisten der Quartierwachen rücken zum Einsatzort aus, sondern die Bereitschaftspolizei, unsere Ersteinsatzelemente. Sind die Fragen geprüft, muss zugunsten der Sicherheit der Bevölkerung ein Sachentscheid und kein politischer Entscheid gefällt werden. Die Parteien werden gebeten, sich Gedanken zum folgenden Problem zu machen: viele Wachen bringen nicht unbedingt mehr Sicherheit. Im Stadtrat sind also weitere Diskussionen vorprogrammiert. Entschieden ist noch nichts. Man kann nicht a priori sagen, unsere sechs Polizeiwachen werden besser dotiert anstatt abgeschafft. Besser dotieren können wir sie kaum, da nicht mehr Leute zur Verfügung stehen.

Beschluss

Das Postulat wird vom Rat nicht bestritten und ist somit überwiesen.

- Die Traktanden Nrn. 19 – 23 werden auf eine spätere Sitzung verschoben. -

Eingänge

Es werden eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen zwei Motionen, ein Postulat, zwei Dringliche Interpellationen sowie zwei ordentliche Interpellationen, nämlich:

Motion Michael Jordi (GB): Umweltmobilitätsplanung für die Stadt Bern

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Kreditvorlage mit einem Bericht zur Förderung koordinierender Massnahmen für umweltfreundliche Mobilität vorzulegen. Einige Massnahmen sind in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Regionsgemeinden zu ergreifen. Zu prüfen und bei positiver Beurteilung zur Umsetzung vorzusehen sind beispielsweise folgende Vorschläge:

- Förderung von autofreien Quartierzonen und neuen oder bestehenden Siedlungen (im Einverständnis mit der Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner)
- Umsteigeanreize auf öffentliche und umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten
- Förderung der Kombination verschiedener Verkehrsmittel (Carpooling, Rufbusse etc.)
- Ausbau des Tarifverbunds für Regionalverkehr
- Ausbau der Informationszugänglichkeit über Lokal-, Regional- und Fernverkehr für Benutzerinnen und Benutzer
- Abbau der Parkplatzerstellungspflicht bzw. Verzicht auf Ersatzabgabe bei Nachweis von Nichtgebrauch

Bern, 19. März 1998

Michael Jordi (GB), Barbara Spörri, Annemarie Sancar, Regula Keller, Eva von Ballmoos, Ursula Hirt, Ursula Rudin-Vonwil, Sven Baumann

Motion Fraktion SP (René Zimmermann/Edith Olibet): Aufgabenübertragung nur mit klarer Regelung

Es kommt immer wieder vor, dass die Stadt öffentliche Aufgaben dauernd oder befristet auf Dritte überträgt. Dabei darf es aber nicht zu einer Rosinenpickerei im Sinne einer Herausbrechung profitabler Einzelbereiche kommen. Wichtig ist, dass Dritte bei der Aufgabenerfüllung gegenüber der öffentlichen Hand nicht bevorteilt werden. Zudem müssen Aufgabenübertragungen für Konsumenten und Konsumentinnen und für Steuerzahler und Steuerzahlerinnen dauerhaft zu einem besseren Preis-/Leistungsverhältnis führen. Daher ist es unabdingbar, die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen, die bei einer Übertragung der Aufgaben auf Dritte einzuhalten resp. zu erfüllen sind, in einem Reglement festzuhalten.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat den Entwurf zu einem Reglement des Stadtrats für die Übertragung öffentlicher Aufgaben auf Dritte sowie Leistungsvereinbarungen vorzulegen. Das Reglement soll insbesondere die Erfüllung folgender Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Übertragung öffentlicher Aufgaben regeln:

- a. Pflicht zur ausreichenden Abdeckung der Bedürfnisse der Bevölkerung und Gewährleistung einer transparenten Preisbildung;
- b. Sicherstellung eines Mitwirkungsrechts der Sozialpartner
- c. vorgängige Wirtschaftlichkeitsprüfung unter Einbezug des auftraggeberseitigen Aufwandes und der Berücksichtigung interner Synergiebildung;
- d. Einhaltung ökologischer, sozialer (u.a. gesundheitspolitische, Bereitstellung von Nischenarbeitsplätzen) und gleichstellungsrelevanter Bedingungen bei der Aufgabenerfüllung entsprechend jenen, die für die Stadt auch gelten würden, wenn sie die Aufgabe selber erfüllen würde;

- e. Einhaltung personalrechtlicher Bestimmungen gemäss städtischem Personalreglement oder im Rahmen von Gesamtarbeitsverträgen oder Firmengesamtarbeitsverträgen. Für Firmen die keinem GAV oder Firmen-GAV unterstellt sind, bestimmt die Stadt Minimalbestimmungen, die einem vergleichbaren GAV oder Firmen-GAV entsprechen;
- f. Abklärung darüber, ob wichtiges Entwicklungs- und Innovationspotential der Stadt verloren geht;
- g. Erhaltung des Sicherheitsniveaus (u.a. öffentlicher Verkehr; technische Geräte und Anlagen);
- h. rechtsgleicher Zugang zur Übernahme öffentlicher Aufgaben und damit grundsätzliche Befristung der Aufgabenübertragung, sodass die Aufgabe periodisch neu vergeben werden kann;
- i. Kündbarkeit der Verträge auch bei befristeter Aufgabenübertragung bei unbefriedigender Erfüllung des Vertrages

Bern, 19. März 1998

Fraktion SP (René Zimmermann und Edith Olibet), Leslie Lehmann, Sylvia Spring Hunziker, Franco Sommaruga, Kurt Mäusli, Andreas Krummen, Marcel Fankhauser, Peter Blaser, Margrit Stucki-Mäder, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Raymond Anliker, Esther Kälin Plézer, Heinz Junker, Elsi Meyer, Béatrice Stucki, Edith Lörtscher, Andreas Hofmann, Ruth Rauch, Walter Christen, Liselotte Lörtscher, Irène Marti Anliker, Barbara Geiser, Marie-Louise Durrer, Oskar Balsiger

Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Wasserrutschbahnen dank Sponsoring

Heute hat der Stadtrat eine Motion abgelehnt, die eine Kreditvorlage für Wasserrutschbahnen für das Marzili-, das Weyermannshaus- und das Wylerbad verlangte. Wie der Gemeinderat unterstützen wir zwar das Anliegen, jedoch nicht die Motion, da Wasserrutschbahnen möglichst die Stadtkasse nicht belasten sollten. Aus diesem Grund setzten wir uns für die Realisierung von Wasserrutschbahnen mittels Sponsoring ein, weil wir die Idee von Wasserrutschbahnen unterstützenswert finden. Trotz Aufforderung wurde die Motion nicht in ein Postulat umgewandelt. Es droht nun, dass die Idee der Finanzierung von Wasserrutschbahnen mittels Sponsoring nicht weiter verfolgt wird, was zu bedauern wäre.

Aus diesen Gründen bitten wir den Gemeinderat zu prüfen, ob mittels Sponsoring im Weyermannshausbad, eventuell auch im Wylerbad, je eine Wasserrutschbahn realisiert werden kann.

Bern, 19. März 1998

Ueli Stückelberger (GFL), Michael Burri, Bernhard Pulver, Ursula Rudin-Vonwil, Peter Stucki, Adrian Berthoud, Lilo Lauterburg

Dringliche Interpellation Sven Baumann (LdU): Leasing - Das Ei des Kolumbus zur Rettung aus der Finanzmisere?

Gleichzeitig mit der Präsentation eines 52-Mio.-Rekorddefizits verwies die Finanzdirektorin auf eine neue mögliche Einnahmequelle: Leasing heisst das Zauberwort und soll der Stadt Bern bereits im laufenden Jahr 15-20 Mio Fr. einbringen. Ich bitte den Gemeinderat, in diesem Zusammenhang um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Auf welche Grundlagen, in rechtlicher wie sachlicher Hinsicht, stützt der Gemeinderat seinen Entscheid, solche Leasinggeschäfte einzugehen? Bestehen Erfahrungen anderer Gemeinwesen? Wie stellen sich der Kanton Bern und der Bund zu dieser Art von Einnahmequellen?

2. Mit welchen kurz-, mittel- und langfristigen Risiken sind solche Leasinggeschäfte verbunden? Was passiert beim Konkurs des US-Investors oder bei einem "Börsen-Crash"? Was geschieht, wenn das US-Recht, das gegenwärtig solche Leasinggeschäfte offenbar zulässt bzw. nicht ausschliesst, entsprechend angepasst wird und die "Lücken" geschlossen werden?
3. Mit welchen Gesamtkosten sind die Leasinggeschäfte (Vorbereitung bis Abschluss) für die Stadt verbunden?
4. Welche Verwaltungsgebäude sollen bereits dieses Jahr, welche Gebäude und anderen Objekte in den nächsten Jahren verleast werden?
5. Werden durch diese Leasinggeschäfte nicht unverantwortbare Sachzwänge für die Stadt geschaffen, indem sie über die betreffenden Objekte nicht mehr frei verfügen kann?
6. Laut Zitaten der Finanzdirektorin in der Presse sind solche Leasinggeschäfte ethisch unbedenklich und Geschäfte wie andere auch. Warum wurden sie dann nicht bereits früher und von vielen andern Gemeinden eingegangen?
7. Die Leasinggeschäfte stellen zweifelsohne eine wesentliche Veränderung in der städtischen Finanzpolitik mit möglichen einschneidenden, auch langfristigen Auswirkungen dar. Ist der Gemeinderat unter diesen Umständen bereit, den Grundsatzentscheid pro bzw. contra Leasing freiwillig dem Stadtrat zu unterbreiten?

Begründung der Dringlichkeit:

Laut Presse gedenkt der Gemeinderat, bereits in nächster Zeit in eigener Kompetenz die ersten solcher Leasinggeschäfte abzuschliessen. Der Stadtrat sollte noch vorher Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern.

Bern, 19. März 1998

Sven Baumann (LdU), Ursula Rudin-Vonwil, Peter Stucki

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

(Dringliche) Interpellation Fraktion FDP (Stephan Hügli): Die Schuldirektion als Justizbehörde?

Die FDP-Fraktion verurteilt illegalen Waffenhandel aufs schärfste. Waffenschieber sind keine Vorbilder für unsere Kinder und Jugendlichen. Im Gegenteil: in einer Zeit zunehmender Gewalt haben solche falschen Autoritäten keinen Platz.

Ausgehend von Medienberichten der vergangenen Tage fragen wir uns allerdings, ob diese falschen Autoritäten mit falschen Zuständigkeiten bekämpft werden müssen.

Sofern es sich im vorliegenden Fall des Sekundarlehrers aus dem Wankdorf um strafrechtliche Verfehlungen handeln sollte - sei es gemäss Strafgesetzbuch, sei es gemäss Kriegsmaterialgesetz, sei es gemäss schweizerischem, sei es gemäss deutschem Recht - sind dafür die Strafverfolgungsbehörden zuständig. Sie haben die Aufgabe, mit dem ihnen zustehenden rechtsstaatlichen Instrumentarium Licht ins Dunkel von Verdächtigungen und Vermutungen zu bringen. Sie respektieren dabei unter anderem die Unschuldsvermutung und untersuchen, bevor eine andere Behörde zu Urteil und Massnahmen greift.

Sofern es sich jedoch um Fragen der Schulführung handeln sollte, d.h. Ordnung an der Schule, Anstellung und Entlassung von Lehrkräften sowie disziplinarische Massnahmen gegenüber Lehrkräften, ist dafür die Schulkommission zuständig.

Gestützt auf diese Ausführungen stellen wir folgende Fragen:

1. Aufgrund welcher Kompetenz und Zuständigkeit und in welcher Art und Weise mischt sich die Schuldirektion in ein laufendes Verfahren ein?
2. Aufgrund welcher Kompetenz und Zuständigkeit mischt sich die Schuldirektion in die öffentliche Diskussion ein?

3. Die Schuldirektorin kündigte in den Medien "drastische und drakonische Massnahmen" an, für den Fall, dass sich die Vorwürfe erhärten sollten. An welche Massnahmen, gestützt auf welche Kompetenzregelung, wurde dabei gedacht?
4. Welche personellen oder sonstigen Ressourcen sollten dafür eingesetzt werden, die für die eigentlichen Aufgaben der Schuldirektion nicht benötigt werden?
5. Welche - allenfalls direktionsinterne - Prioritätenregelung zwingt die Schuldirektion zu diesem Vorgehen? Und welche andere Prioritätenregelung wäre im Lichte der oben genannten Zuständigkeiten denkbar?

Bern, 19. März 1998

Fraktion FDP (Stephan Hügli), Christoph Stalder, Thomas Balmer, Annemarie Lehmann, Hans-Ulrich Suter, Markus Blatter, Adrian Haas, Martin Frick, Katharina Suter, Kurt W. Weyermann, Heinz Rub, Urs Jaberg

Über die Dringlichkeit der Interpellation entscheidet der Stadtrat an der Sitzung vom 26. März 1998.

Interpellation Hansjörg Wittwen (ARP): Die Münsterplattform und die Lebensmüden

Es wird leider nie gelingen, Menschen, die glauben, keinen Sinn im Leben mehr erkennen zu können, am Suizid zu hindern. Die Münsterplattform ohne Schutzmassnahmen ist dafür geradezu prädestiniert. Von solchen Suiziden sind auch die Bewohnerinnen und Bewohner unterhalb der Münsterplattform jedesmal stark betroffen.

In kürzlich erschienenen Leserbriefen von Anwohnerinnen und Anwohnern an der Badgasse, unterhalb der Münsterplattform, bitten diese endlich um wirksame Schutzmassnahmen. Es scheint uns, dass bauliche Veränderungen wenige Meter unterhalb der Mauerkrone grosse Abhilfe schaffen würden. Von oben sollten diese nur sichtbar sein bei bewusstem Überlehnen über die Mauerkrone. Unser Anliegen sollte auch aus finanzieller Sicht realisiert werden können. Ist der Gemeinderat nicht auch der Auffassung, dass das Anliegen der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner nach geeigneten Schutzmassnahmen ernst zu nehmen sei?

Ich bitte den Gemeinderat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie gross ist die Anzahl der Suizide an der Münsterplattform in den letzten zehn Jahren?
2. Mit welchen einmaligen Baukosten und technischen Schwierigkeiten ist schätzungsweise zu rechnen?

Bern, 19. März 1998

Hansjörg Wittwen (ARP), Marcel Eyer, Konrad Bossart, Arnold Bertschy, Anton Maillard, Jean-Daniel Flückiger

Schluss der Sitzung: 21.55 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Lilo Lauterburg*

Die Protokollführerin: *Tiina Stämpfli*