

Genehmigt am 17.1.2002

Protokoll Nr. 51

Sitzung von Donnerstag, 18. Oktober 2001, 20.35 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident Christoph Stalder

Anwesend:

Michael Aebersold	Daniele Jenni	Erich Ryter
Raymond Anliker	Michael Jordi	Annemarie Sancar
Thomas Balmer	German Kalbermatten	Sabine Schärner
Oskar Balsiger	Esther Kälin Plézer	Doris Schneider
Peter Bernasconi	Rudolf Keller	Beat Schori
Dieter Beyeler	Margareta Klein-Meyer	Rolf Schuler
Margrith Beyeler	Blaise Kropf	Miriam Schwarz
Peter Blaser	Andreas Krummen	Rudolph Schweizer
Markus Blatter	Peter Künzler	Peter Sigerist
Jsabelle Blunschy	Annemarie Lehmann	Sylvia Spring Hunziker
Christine Bosshardt	Melanie Leskow	Ernst Stauffer
Annette Brunner	Liselotte Lüscher	Michael Straub
Peter Bühler	Edith Madl Kubik	Barbara Streit-Stettler
Walter Christen	Anton Maillard	Ueli Stückelberger
Marie-Louise Durrer	Irène Marti Anliker	Béatrice Stucki
Rudolf Friedli	Mario Marti	Margrit Stucki-Mäder
Thomas Fuchs	Corinne Mathieu	Hans-Ulrich Suter
Verena Furrer-Lehmann	Barbara Mühlheim	Max Suter
Guglielmo Grossi	Christoph Müller	Margrit Thomet
Adrian Haas	Philippe Müller	Eva von Ballmoos
Rolf Häberli	Rosmarie Okle Zimmermann	Catherine Weber
Ueli Haudenschild	Ruth Rauch	Thomas Weil
Kurt Hirsbrunner	Lydia Riesen	Kurt W. Weyermann
Stephan Hügli	Heinz Rub	Beat Zobrist
Natalie Imboden	Ursula Rudin-Vonwil	Andreas Zysset
Urs Jaberg		

Entschuldigt:

Hans Ulrich Gränicher	Daniel Kast	Katharina Suter
-----------------------	-------------	-----------------

Vertretung des Gemeinderats:

Therese Frösch
Edith Olibet
Alexander Tschäppät
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Adrian Guggisberg

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

3 Erlass eines Reglements über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR); Detailberatung; Fortsetzung

Art.7 Kutschenbetriebe

Beschluss

Der Rat genehmigt Artikel 7 Absatz 1 stillschweigend.

Art.7 Abs.2 zu Buchstaben a, b und c keine Bemerkungen

Antrag der GPK neu Art.7 Abs.2d (neu)

2d eine korrekte Tierhaltung garantieren.

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Bei der korrekten Tierhaltung geht es darum, dass man die Tiere gut pflegt, die diese Kutschentaxis ziehen, dass man auch gewisse Kenntnisse hat, sollte ein solches Tier einmal ausbrechen und durchbrennen, und v.a. dass man diesen Tieren genügend Ruhezeiten gewährt. Die Kutschenhaltenden und Betreibenden sollen mit dem Buchstaben d darauf aufmerksam gemacht werden, dass man auch gewisse Anforderungen der korrekten Tierhaltung erfüllen muss. Ich glaube, diesem Antrag ist sicher nichts entgegenzustellen und Sie können dem sicher so zustimmen.

Für den Gemeinderat spricht *Kurt Wasserfallen*, Direktor für Öffentliche Sicherheit: Wenn man diesen Buchstaben d annimmt, könnt ihr natürlich nicht voraussetzen, dass wir noch irgendeine Tierhalterprüfung machen, sondern es ginge höchstens darum, einen Augenschein nehmen und sagen zu können, da ist etwas nicht in Ordnung. Zuständig ist der Kanton. Was wir noch überprüfen können, ist beispielsweise, ob nicht ein Halter oder eine Halterin irgendeinmal mit den Tierschutzvorschriften in Konflikt gekommen ist, um dies wiederum dem Kanton zu melden. Reiterprüfungen und Tierhalterprüfungen können wir nicht durchführen.

Beschluss

Der Rat genehmigt Artikel 7 Absatz 2d neu einstimmig mit 59 Ja-Stimmen ohne Enthaltungen.

2. Abschnitt: Pflichten der Taxihalterinnen und Taxihalter

Art.8 Bereitschaftspflicht

Antrag der GPK zu Art.8 streichen

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Wir schlagen die Streichung des Art.8 vor, wie wir dies bereits an der Sitzung vom 23. April 2001 sehr eingehend diskutiert haben. In der zweiten Lesung der Synopsis wurde dies auch so belassen. Die Streichung wurde von der GPK mit 8 zu 2 Stimmen angenommen. Bei Art.8 geht es darum, dass die Taxis von der Bereitschaftspflicht von 1800 Stunden pro Jahr entbunden werden, dabei geht es um das Fahr-

zeug (Taxi). Verschiedene Votanten und Votantinnen waren damals dagegen. Ich will nun die Argumente der Ratsmitglieder, die für eine Streichung sind, den Argumenten der Ratsmitglieder die sich gegen eine Streichung ausgesprochen haben gegenüberstellen. Die Gegner und Gegnerinnen der Streichung von Art.8 wollen nicht, dass es diese Feierabendtaxis gibt, also diejenigen Taxifahrenden, die ihr Taxi nicht während der ganzen Zeit einsetzen, sondern eben nur zu bestimmten Stunden. Dies würde wiederum zu einer Verbesserung der Qualität des Taxiwesens führen. Dem widersprechen die Befürwortenden der Streichung, die den Standpunkt vertreten, dass hier der freie Markt spielen sollte, d.h. dass die Fahrer und Fahrerinnen frei sind, ihr Taxi zu fahren, wann immer sie wollen.

Fraktionserklärungen

Ruedi Keller (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wir wollen diesen Art.8 beibehalten, wie vom Gemeinderat vorgeschlagen. Wir sind überzeugt, dass die Bereitschaftspflicht eine wichtige Grundlage für die Regulierung der Arbeit und des Taxi-Gewerbes ist. Wir möchten darauf hinweisen, wie es im Vortrag steht, dass diese 1 800 Stunden pro Jahr eigentlich gar nicht so viele Stunden sind. Dies wären 220 Arbeitstage à ca. 8,2 bis 8,3 Stunden pro Tag. Bedenkt, dass damit eine kontinuierliche Arbeit gewährleistet ist, was zur Qualität und zur Sicherheit der Passagiere und der Fahrerinnen und Fahrer beiträgt.

Verena Furrer-Lehmann (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir stimmen in diesem Punkt mit der GPK überein. Wir finden diesen Art.8 völlig unnötig. Dies ist ein Eingriff in den Wettbewerb, gewisse Leute werden diskriminiert. Beispielsweise solche, die eben Feierabendtaxis fahren oder nicht hauptberuflich Taxifahren. Was spricht dagegen? Aus unserer Sicht sollte es im Interesse der Klientel jederzeit genügend Taxis zur Verfügung haben, so auch bei Regenwetter und bei Grossveranstaltungen. Weil dies für uns wichtig ist, sind wir für eine Streichung des Art.8.

Raymond Anliker (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Man muss hier ganz genau unterscheiden. Es geht nicht darum zu verhindern, dass man jederzeit Teilzeit Taxi fahren kann, sondern es geht um eine Bereitschaftspflicht des Fahrzeuges. Es besteht also immer noch die Möglichkeit, dass jemand Teilzeitarbeit leistet und sich bei einer Firma anstellen lassen kann. Dass es für ihn vielleicht nicht mehr so attraktiv ist, selber auch noch eine Taxihalterbewilligung zu lösen, ist klar. Aber wir haben den Eindruck, dass wir mit Hilfe der Bereitschaftspflicht dazu beitragen können, dass niemand eine Taxihalterbewilligung beziehen kann, der nur zu den so genannt „fetten Zeiten“ fahren möchte und somit den Leuten, die die ganze Zeit fahren, das Geschäft erschwert.

Ueli Stüchelberger (GFL): Ich sehe den Sinn und Zweck dieses Art.8 nicht. Das Ziel ist doch, genau dann mehr Taxis zu haben, wenn es auch mehr braucht. Vielleicht ist es eben gerade gut, zu Spitzenzeiten, ganz wenige Stunden pro Jahr, Freitagabend, Samstagabend mehr Taxis zu haben. Dann müssen sie nicht 1800 Stunden im Jahr herumstehen.

Heinz Rub für die Fraktion FDP: Für die FDP macht dieser Art.8 auch keinen Sinn. Und zwar wenn Sie den Art.8 Abs.1 genau anschauen: ...1 800 Stunden im Einsatz zu halten. Was soll dies überhaupt heissen, wann ist ein Fahrzeug im Einsatz? Wenn der Motor läuft, wenn es dasteht, wenn ein Fahrer darin sitzt? Kann man auch sagen, es sei im Einsatz, wenn ichs zuhause in der Garage habe, es gar nicht hervorhebe und warte, bis mich jemand anruft und mein Grossraumtaxi gebraucht wird? Es hat doch gar keinen Sinn, dass die Taxihaltenden, insbesondere die Grossen, die auch Sondertaxis haben, verpflichtet sind, diese während

1 800 Stunden mit laufendem Motor im Einsatz zu haben. Ich weiss nicht, warum man daran festhalten soll. Die FDP beantragt hier ebenfalls, der GPK zu folgen und den Art.8 zu streichen.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit für den Gemeinderat: Der Art.8 v.a. der Abs.1 ist natürlich einer der wichtigsten Artikel in diesem Reglement, da wir die Taxis quantitativ nicht mehr beschränken können. Dieser Artikel gibt uns die Möglichkeit, dass nur die auf der Strasse sind und nur die ihr Geld verdienen können, die immer Taxi fahren. Diese dürfen oder müssen nicht nur dann Taxi fahren, wenn das schönste Wetter ist und die Stadt leer ist und eigentlich nicht so viele Leute ein Taxi wollen, weil alle in den Badeanstalten sitzen, sondern die können dann eben auch an Weihnachten und Neujahr fahren und haben dann auf jeden Fall ihre Kundschaft, oder auch an einem Abend wie heute, wo Abendverkauf ist, und müssen sich nicht ein Geschäft, das sie zu diesen Zeiten nämlich machen mit anderen teilen. Die Taxis sind eine Institution, welche zu einem gewissen Teil zum Transportsystem beiträgt. Es wurde richtig bemerkt, dass es um das Fahrzeug und nicht um die Person geht, d.h. es können zwei, drei, vier Personen zusammen ein Taxi führen, die halbtags arbeiten. Aber auch jemand, der ein Taxi alleine fährt, kann auf diese 1 800 Stunden kommen, dies entspricht in Nettoarbeitsstunden etwa einer 40- bis 42-Stunden-Woche. Dies ist also nicht übertrieben und schliesst niemanden vom Taxifahren aus, aber es hindert diejenigen, die auf die Schnelle Geld verdienen wollen. Zudem sinkt die Fluktuation der Halterbewilligungen, die momentan relativ gross ist. Dies würde zu einer gewissen Kontinuität im Taxiwesen führen. In der Regel hat es in der Stadt Bern genügend Taxis, obwohl es klar ist, dass in den Spitzenzeiten gewisse Engpässe bestehen, welche zu längeren Wartezeiten führen können. Aber ich bin überzeugt, dass auch mit diesen 1 800 Stunden in der Stadt immer ein Taxi verfügbar sein wird. Die Kontrolle, die Heinz Rub angetönt hat, kommt dann weiter hinten im Reglement zur Sprache, ich erinnere nur an das Fahrtenkontrollheft und die Fahrtenschreiber, die zur Kontrollierbarkeit dieses Abs.1 beitragen. Diese müssen aufgrund der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften sowieso kontrolliert werden. Somit wäre es ein Leichtes, mit Hilfe der automatischen Auswertung auch noch diese 1 800 Stunden zu kontrollieren. Daher bitte ich Sie, den Art.8 als ganzes nicht zu streichen.

Einzelvoten

Oskar Balsiger (SP): Ich bin hin und her gerissen. Wenn wir an Bernmobil denken, dann haben wir den ganzen Tag durch einen gewissen Takt mit dem Bus oder mit dem Tram und zu Zeiten wo es viele Wagen braucht, weil viele Leute den öffentlichen Verkehr nutzen wollen, kommen Eilkurse zum Einsatz, die danach wieder in ihre Garage zurückkehren. Wie ist es denn, wenn ein Taxiunternehmen z.B. zehn Taxis besitzt, fünf will es die ganze Zeit im Einsatz haben und die anderen fünf benützt es nur, um die Spitzenzeiten abdecken zu können? Muss nun mit diesen auch 1 800 Stunden pro Jahr gefahren werden? Muss es auch fahren lassen, wenn es keine Kundschaft hat? Ich finde diese 1 800 Stunden betriebswirtschaftlich gesehen sehr hoch angesetzt.

Stephan Hügli (FDP): Die Bestimmung die wir hier jetzt einführen wollen, ist absolut protektionistisch. Selbst Raymond Anliker hat gesagt, es gehe nicht darum, dass wir weniger Chauffeure und Chauffeurinnen wollen, sondern dass diese nicht auf eigene Rechnung fahren sollen. Sie sollen sich in einem grossen Taxiunternehmen anstellen lassen. Wenn es viele braucht, wird es viele haben. Dass wir seit Jahren zu viele Taxis haben, hängt von diversen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab. Diese Regelung ist absolut gegen die Kleinen gerichtet, die wirklich nur Teilzeittaxifahren wollen, wie z.B. Werkstudenten und -studentinnen usw. die eventuell noch ein Zweiteinkommen brauchen. Es sei dahingestellt, ob es besser ist,

ein eigenes Taxi zu führen oder sich bei einem Taxiunternehmen anstellen zu lassen, jeder soll aber selbst entscheiden können, was er lieber will. Diese Regelung verstösst gegen die Wirtschaftsfreiheit. Das zweite Problem ist die Kontrolle des Fahrtenkontrollhefts. Wenn ich so ein Hobbytaxifahrer wäre, der an der Universität etwas studiert, würde ich zur Uni hinauf fahren, mich in meinem Fahrtenkontrollbuch als angemeldet einschreiben und meinen Fahr-tenschreiber auf anwesend einstellen. Ich wäre zwar nicht da, aber alles wäre nach aussen in Ordnung und nicht kontrollierbar. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, diesen Artikel vollständig abzulehnen und nicht nur die Bereitschaftszeit zu reduzieren.

Rudolph Schweizer (SVP) spricht für die GPK: Ich muss hier noch eine Korrektur zum Votum von Stephan Hügli anbringen: Diese 1 800 Stunden pro Jahr beziehen sich aufs Fahrzeug und nicht auf den Fahrer oder die Fahrerin, mehrere Taxifahrer und Taxifahrerinnen können sich dieses Auto aufteilen. Dies entspricht eigentlich genau dem, was man will. Auch die Versicherungen machen dies mit Mobility. So hat nicht jeder sein eigenes Taxi und stellt es dort ab, wo er will. Dies ist völlig korrekt und aus diesem Grund stehe ich voll hinter dem Polizeidirektor.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit für den Gemeinderat: Ich gehe einmal davon aus, Herr Oskar Balsiger, dass eine Firma, die einen Chauffeur oder eine Chauffeurin anstellt, diese auch bezahlt. Ich kann Ihnen über die Lohnstrukturen der Taxiunternehmen nicht genau Auskunft geben, aber da können Ihnen sicher die Taxihalter und -halterinnen in den Zuschauerrängen Auskunft geben. Aber ich nehme nicht an, dass jemand in einem Taxi arbeitet, wenn er genau weiss, dass er keinen Lohn hat.

Zu Herrn Stephan Hügli's Votum: Dies ist kein Protektionismus für die Grossen. Wir können zusammen ein Auto nehmen und dann zusammen 1 800 Stunden taxifahren. Trotzdem sind wir deswegen noch lange kein grosses Taxiunternehmen. Dies kann auch ein kleines Unternehmen mit ein paar Leuten, die sich zusammenschliessen. Dazu braucht es nicht einmal eine Funkanlage, dies könnte auch über das Natel geschehen. Es stimmt nicht, dass dadurch nur die Grossen bevorzugt würden, der Markt ist in diesem Sinne frei. Zur Kontrolle: Wenn Sie natürlich das Gefühl haben, dies nütze überhaupt nichts, so können wir diese gänzlich abschaffen. Natürlich werden die Fahrtschreiber und Fahrtenkontrollbücher kontrolliert. Diese müssen auch einigermassen glaubhaft sein, müssen aufbewahrt werden und es werden Stichprobenkontrollen durchgeführt. Unsere Leute wissen unterdessen auch, wo der Taxifahrer und die Taxihalterin mogeln können, und schreiten dementsprechend ein. Zwar gehe ich nicht davon aus, dass alles immer regelkonform läuft, aber die schwarzen Schafe werden schon erwischt. Die gegenseitige Kontrolle der Halterinnen und Halter funktioniert, etwa so wie ich beim Sonntagsverkauf schon überzeugt war, dass wir keine Meldepflicht brauchen, wann die einzelnen Geschäfte offen haben, die Besitzer und Besitzerinnen kontrollieren sich gegenseitig, was gar nicht so schlecht ist.

Oskar Balsiger (SP): Es tut mir leid, dass ich jetzt noch einmal spreche. Aber meine Frage wurde nicht beantwortet. Ich stelle sie noch einmal: Ein Taxihalter hat zehn Taxis. Fünf davon sind ständig im Einsatz, die restlichen fünf werden, wie dies Bernmobil mit ihren Bussen und Trams auch tut, nur zu Spitzenzeiten von halbtags angestellten Fahrern und Fahrerinnen betrieben – es geht mir dabei auch um die Frauen oder Leute, die noch zusätzlich etwas verdienen wollen. Ist dies nun mit diesen 1 800 Stunden noch möglich, da dies fast einen 8-Stunden-Tag ergibt? Ich denke nicht. Darum bin ich der Meinung, man sollte die 1 800 Stunden auf 1 000 Stunden reduzieren. Ich stelle den Antrag, falls dieser Artikel im Reglement bleibt, die Bereitschaftspflicht auf 1 000 Stunden zu reduzieren.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit für den Gemeinderat: Ich versuche die Frage zu beantworten, wenn ich sie richtig begriffen habe. Wenn ein Taxihalter zehn Fahrzeuge hat, wie dies gesagt wurde, fünf im Dauereinsatz, fünf im Spitzenzeiteinsatz, dann sagt es ja eigentlich schon das Wort, manche Taxis sind eben da um effektiv nur die Spitzenzeiten abzudecken. Ein Jahr hat ca. 8 000 Stunden, dann können diese Taxis ohne weiteres 1 800 Stunden im Einsatz sein, die anderen sind dann etwa 5 000 oder 6 000 Stunden im Einsatz, kein Problem mit zehn Fahrern oder Fahrerinnen. Es geht hier ums Auto. Wenn ein Taxihalter merkt, dass er zu viele Fahrzeuge hat, dann wird er wahrscheinlich Fahrzeuge abbauen. Er wird nicht Taxis herumstehen lassen, wenn er sieht, dass er damit keinen Verdienst hat. Dies entspricht in etwa einem Ausflugsrestaurantsbetrieb, wenn es schön ist, hat dieser Betrieb 1 000 Gäste und wenn Schlechtwetter ist nur zwei Gäste, und ich nehme nicht an, dass ein solcher Betrieb für zwei Gäste Servicepersonal für 1 000 Gäste anstellt.

Heinz Rub (FDP): Ich frage mich langsam in was für einem Film ich mich hier befinde! Klar sprechen wir hier von den Taxis, aber meine Damen und Herren, man könnte jedes andere Gewerbe nehmen. Eine Kioskfrau muss mindestens acht Stunden offen haben, jeder Gastwirt im Minimum 12 Stunden usw. Wo führt dies hin, wenn wir dies hier reglementieren wollen? Dieser Art.8 gehört ganz klar gestrichen!

Stadtratspräsident *Christoph Stalder*: Oskar Balsiger zieht seinen Antrag, die Bereitschaftspflicht auf 1 000 Stunden zu reduzieren, zurück.

Beschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 45 zu 26 Stimmen bei 4 Enthaltungen, den Artikel 8 zu streichen.

Art.9 Instruktion und Überwachung des Fahrpersonals

Beschluss

Dieser Artikel wird stillschweigend genehmigt.

Art.10 Tarifstruktur

Antrag GPK Art.10a (neu): Der Gemeinderat kann Höchsttarife festlegen.

Antrag der Fraktion GB/JA!/GPB Art.10 Abs.1 (neu)

Der Gemeinderat erlässt auf Antrag der Direktion für Öffentliche Sicherheit verbindliche Höchsttarife für die Grundtaxe, den Ansatz pro gefahrenem bzw. angebrochenen Kilometer sowie für den Ansatz für die Wartezeit pro Stunde.

Gleichzeitig ist der Antrag der GPK (*Art.10a neu*) zu streichen.

Antrag Fraktion FDP zu Antrag GPK (Art.10a neu): streichen.

Für die Fraktion (GB/JA!/GPB) spricht *Catherine Weber* (GB): Es geht um das Wichtigste beim Taxifahren, nämlich um die Tarife. Der Antrag der GPK ist sicher schon besser als der Antrag des Gemeinderats. Der Gemeinderat will sich nicht in die Tarife einmischen. Die GPK schlägt immerhin vor, dass der Gemeinderat Höchsttarife festlegen kann. Ich bin ein bisschen irritiert, nicht zuletzt dank der Unterstützung der FDP kam dieser überhaupt zustande. Die FDP will diesen heute wieder streichen, wir werden sicher noch erfahren warum. Trotzdem, wenn wir schon in diesen so genannten freien Markt eingreifen und dies tun wir ja heute nicht zu

knapp, sollten wir aber konsequenterweise auch dort eingreifen, wo es v.a. den Kundinnen und Kunden zugute kommt und diese sogar schützt, nämlich bei den Tarifen. Wir möchten am liebsten fest verbindliche Tarife, wie z.B. in der Stadt Zürich, so dass auch ein Riegel gegen unten geschoben wird. Dies geht jetzt aber leider nicht, die Kantonale Taxiverordnung lässt nur zu, dass die Gemeinden verbindliche Höchsttarife festlegen. Dies ist sehr schade, da man eher befürchten muss, dass sich die Taxiunternehmen in diesen harten Zeiten in ihren Tarifen eher unterbieten als überbieten. Dies wiederum führt zu Lohndumping. Unsere Fraktion wird daher auf kantonaler Ebene einen entsprechenden Vorstoss machen, dass diese Verordnung auf Kantonsebene angepasst wird. Wir können aber heute immerhin den Gemeinderat dazu verpflichten, maximale Tarife festzulegen. So wie wir dies mit vielen anderen Gebühren und Tarifen auch machen, Stichwort: Gebührenreglement. Nach oben festgelegte Gebühren sind immerhin schon viel kundenfreundlicher, als der gegenwärtige Ist-Zustand. Wenn beispielsweise der Grundtarif bei allen Taxis maximal 6 Franken ist, dann kann ich mich als Kundin darauf verlassen und auch berufen, dass es sicher nicht mehr kostet. Im Moment bewegen sich die Grundtarife in der Stadt Bern zwischen Fr. 5.80 und Fr. 6.80, also doch ein relativ grosser Unterschied. Für die Kundinnen und Kunden ist es einfach unzumutbar die verschiedenen Preise der Taxiunternehmer präsent zu haben, v.a. wenn sie telefonisch ein Taxi bestellen wollen. Die im Reglement vorgesehene Aussenanschrift der Tarife ist zwar gut und recht, in der Praxis befürchte ich aber, dass sich wenig ändern wird. Für Kunden und Kundinnen ist es nicht gerade amüsant, eine ganze Reihe von verzweifelt wartenden Taxis abzuschreiten, bis sie das billigste gefunden haben. Die Festlegung eines Höchsttarifes durch den Gemeinderat kann diese Situation für die Kundinnen und Kunden um einiges erleichtern. Wir bitten unserem Antrag zuzustimmen.

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Wir haben diesen Art.10 in der GPK diskutiert und sind der Meinung, dass die Tarife nicht allzu restriktive festgesetzt werden sollten. Sondern man sollte das kantonale Reglement beachten, welches besagt, dass man verbindliche Höchsttarife festsetzen sollte. D.h. dass der Antrag, wie er von der GPK vorgeschlagen wurde, nämlich in der Kann-Form beschlossen werden sollte. Wie ich in den vielen Diskussionen mit unseren Taxifahrern erfahren habe, tritt ein Lohndumping nicht in der Form auf, wie dies Catherine Weber angesprochen hat, nämlich auf kurzen Strecken in der Stadt, sondern mehr dort, wo jemand ein bisschen weiter fahren will, wie z.B. von Bern auf Laupen oder von Bern Richtung Jegenstorf. Darum haben wir uns in der GPK entschlossen, die Kann-Formulierung mit 7 zu 2 Stimmen in das Reglement aufzunehmen, wie es eigentlich im kantonalen Reglement enthalten ist. Art.10a (neu): *Der Gemeinderat kann Höchsttarife festlegen*. Ich bitte euch dem auch zuzustimmen, damit wir auch hier wieder eine gewisse Leitplanke bekommen.

Fraktionserklärungen

Heinz Rub für die Fraktion FDP: Die Mehrheit der FDP-Fraktion ist der Meinung, dass dieser Kann-Artikel ersatzlos gestrichen wird. Die Begründung ist folgende: Hier sollte einfach der Markt spielen und jeder Taxihalter und jede Taxihalterin sollte frei entscheiden können, mit welchen Tarifen sie fahren wollen. Ich bitte der FDP-Fraktion zuzustimmen.

Für die Fraktion GFL/EVP *Ueli Stückelberger* (GFL): Ich bin auch der Meinung, dass der freie Markt spielen sollte. Aber um Missbräuchen vorzubeugen, müssen wir den Art.10a ins Reglement aufnehmen. Damit geben wir dem Gemeinderat die Möglichkeit, die Tarife festzulegen. Den freien Markt spielen zu lassen reicht nicht. Wenn man ein Taxi telefonisch bestellt, fragt man doch nicht, was es kostet. Dann kommt ein Taxiunternehmen, das einen hohen Tarif angeschrieben hat. Diesen muss man dann bezahlen.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit für den Gemeinderat: Vorhin haben Sie den entscheidendsten Artikel aus dem Reglement entfernt und dies damit begründet, dass die Handels- und Gewerbefreiheit sonst beschränkt würde. Jetzt haben wir sehr viele Voten gehört, die unbedingt einen Höchsttarif wollen, obwohl dies wiederum zu einer Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit führt. Entsprechend der kantonalen Taxiverordnung können Höchsttarife von den Gemeinden festgelegt werden, diese müssen aber keine festlegen! Früher hatten wir Fixtarife, diese führten dazu, dass die Polizeidirektion, die diese festlegen musste, immer zwischen Hammer und Amboss, sprich Preisüberwacher und Taxihalter war. Dies führte zu unendlichen Auseinandersetzungen und Rechtshändeln. Wenn Sie nun einen Höchsttarif wollen, kann man diesen auch so hoch ansetzen, dass es gar keine Rolle mehr spielt. Ich bin wirklich nicht mehr erpicht, Preiskriege zwischen den Taxihalterinnen, dem Preisüberwacher und der Stadt zu führen. Bei einer klaren Preisanschrift kann dies nun wirklich den Taxihaltern und Taxihalterinnen überlassen werden. Der Gemeinderat will keinen Höchsttarifeartikel. Es wurde gesagt, dass dieser Art.10a dem Gemeinderat die Möglichkeit gibt, bei Missbräuchen einzuschreiten. Dies ist eine Möglichkeit. Wir könnten uns also mit dem Antrag der GPK einverstanden erklären. Ich bitte Sie aber, dies nicht, wie es die Fraktion GB/JA!/GPB vorschlägt, verbindlich zu machen! Dies würde wieder zu unnötigen Diskussionen und zu Sisiphusarbeit führen.

Beschlüsse

1. Die Fassung des Gemeinderats wird dem Antrag der Fraktion GB/JA!/GPB Artikel 10 Absatz 1 neu mit 38 zu 23 Stimmen bei 7 Enthaltungen vorgezogen.
2. Artikel 10 Absatz 2 ist stillschweigend genehmigt.
3. Der Antrag der GPK Art.10a neu wird mit 45 Ja-Stimmen zu 24 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung gut geheissen.

Art.11 Tarifbekanntgabe

Beschluss

Artikel 11 Absatz 1 wird stillschweigend gut geheissen.

Antrag der GPK zu Abs.2, Schriftgrösse

...Grossbuchstaben und Ziffern mindestens 10mm und diejenigen der Kleinbuchstaben mindestens 8mm beträgt. Die...

Antrag der SP/JUSO-Fraktion zu Abs.2

...Grossbuchstaben und Ziffern mindestens 48mm und diejenigen der Kleinbuchstaben mindestens 40mm beträgt. Die...

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Dies ist relativ einfach. Es geht um die 2mm. In der GPK war man der Meinung, 12mm sei zu gross, darum wurde das Mass auf 10mm und 8mm hinunterkorrigiert.

Rolf Schuler (SP): Ich habe hier ein Blatt vorbereitet, um die Grössenverhältnisse sichtbar zu machen. Unsere Überlegung ist, dass auch Menschen mit gewissen Einschränkungen der Sehkraft in der Lage sind, die Tarifangaben entziffern zu können. Im Sinne einer Optimierung der Konsumenteninformation, für alle in Frage kommenden Kunden und Kundinnen von Taxis,

bitten wir euch, unserem Antrag zuzustimmen und so zu einer kundenfreundlichen Anschreibung der Tarife beizutragen.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit für den Gemeinderat: Wir haben ursprünglich 12mm und 10mm vorgeschlagen. Danach einigten wir uns auf 10mm und 8mm und zwar weil dies die Grösse der Q-Labels der Taxis ist. Wenn ihr dies ändern wollt, so müssen danach sämtliche Taxis ihre Anschriften ändern. Ihr könnt selber begutachten ob dies zu gross oder zu klein ist. Ich hoffe einfach, dass die Grössen der Schriften des SP/JUSO-Antrags, solltet ihr euch für diesen entscheiden, schrifttechnisch zusammenpassen. Sonst müsste man eine Schrift wählen, die zu einem praktikablen Resultat führt. Ich verstehe nichts von Schriftbildern, aber es sollte auch noch einigermaßen valabel aussehen.

Rolf Schuler (SP): Nur kurz Herr Gemeinderat Wasserfallen. Aussen sind ja die Taxis noch nicht angeschrieben. Infolgedessen handelt es sich um eine Neuerung und nicht um eine Umbeschriftung, wie sie dies hier dargestellt haben.

Beschlüsse

1. Der Antrag SP/JUSO (48mm/40mm) obsiegt dem Antrag der GPK (10mm/8mm) mit 52 Ja-Stimmen zu 17 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen.
2. Der Antrag der SP/JUSO obsiegt dem Gemeinderatsantrag mit 51 Ja-Stimmen zu 19 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Antrag GPK Art.11 Abs.3

3 Die Taxihalterinnen und Taxihalter sind für den korrekten Gang der Tarifahren verantwortlich. Die Tarifuhr ist ...

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Wir wollen explizit formuliert, dass die Taxihalterinnen und Taxihalter ihre Tarifahren verwenden müssen.

Beschluss

Artikel 11 Absatz 3 wird stillschweigend gut geheissen.

Art.12 Meldepflicht

Antrag GPK Art.11 Abs.3 löschen: Tarifänderung

Halterinnen und Halter von Taxis und Kutschentaxis haben der zuständigen Behörde wesentliche Änderungen in der Betriebsstruktur ...

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Es handelt sich nur um eine redaktionelle Änderung.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit für den Gemeinderat: Wir können uns damit einverstanden erklären.

Fraktionserklärung

Raymond Anliker (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Nur eine Verständnisfrage: Wir haben es so gelesen, dass das Wort *Tarifänderungen* gestrichen werden soll, d.h. nicht mehr der Melde-

pflicht unterliegt. Da sind wir explizit dagegen. Im Art.10a. steht jetzt neu, dass der Gemeinderat Höchsttarife festlegen kann. Daher sollte er auch in Kenntnis gesetzt werden, wenn es zu Tarifänderungen kommt. Aus diesem Grund meinen wir, dass weiterhin eine Meldepflicht für Tarifänderungen bestehen sollte. Wir stellen also den Antrag auf Beibehaltung der Fassung des Gemeinderats.

Beschluss

Der Vorschlag des Gemeinderats wird mit 39 Ja-Stimmen zu 28 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen gut geheissen.

3. Kapitel: Führen von Taxis

1. Abschnitt: Taxiführerbewilligung

Art.13 Eignungsprüfung: Zulassungsvoraussetzungen

Beschluss

Die Absätze 1 und 2 werden stillschweigend gut geheissen.

Art.13 Abs.3 Antrag der GPK auf Streichung.

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): In der GPK wurde die Streichung dieses Absatzes mit 6 zu 3 Stimmen beschossen. Die Begründung ist, dass gewisse Strafen keinen Einfluss auf die Zulassung zum Taxiführen haben sollten. Auch sind die Eignungskriterien schon im Absatz 2 enthalten, was den Absatz 3 überflüssig macht. V.a. sind diese Punkte aber schon in Artikel 4 und Artikel 5 der kantonalen Taxiverordnung enthalten. Wir beantragen die Streichung dieses Absatzes.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit für den Gemeinderat: Uns geht es hier v.a. um die Lesbarkeit dieses Reglements im gesamten. Es ist durchaus auch möglich, dass die Gewerbeполиzei ein Merkblatt herausgibt, aber wir sind der Meinung, dass den Taxifahrern und Taxifahrerinnen dieses Reglement abgegeben werden sollte. Damit sie etwas damit anfangen können, sollte dieser Absatz 3 enthalten sein, was uns wiederum den Vollzug erleichtert. Ich bitte also, diesen Absatz zu genehmigen.

Fraktionserklärung

Catherine Weber (GB) für die Fraktion GB/JA!/GPB: Wir haben diesen Abs.3 wirklich lange diskutiert und finden, dass alles ein bisschen doppelt oder dreifach gemoppelt ist. Wir haben die kantonale Verordnung, die die Bedingungen ganz genau bestimmt. Wir möchten einfach an die appellieren, die sich immer für schlanke Reglemente einsetzen. Es stimmt, das Reglement soll an die Personen abgegeben werden, die sich für diesen Beruf interessieren. Dies verhindert aber nicht, dass noch ein zusätzliches Merkblatt mit den entsprechenden Artikeln des kantonalen Taxireglements abgegeben werden muss. Wir beantragen daher der GPK zu folgen und den Absatz 3 zu streichen.

Beschluss

Dem GPK-Antrag auf Streichen von Artikel 13 Absatz 3 wird mit 45 : 17 Stimmen zugestimmt.

Antrag der GPK Art.13 Abs.4 (neu)

Die zuständige Behörde kann eine anerkannte Organisation mit der Durchführung der Eignungsprüfung beauftragen.

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Diese anerkannte Organisation wäre beispielsweise die IG Taxi, die dies äusserst gut machen könnte. In diesem Fall war die GPK einstimmig dafür. Ich möchte Ihnen dies auch beliebt machen und beantrage diesen Abs.4 (neu) in das Reglement aufzunehmen.

Fraktionserklärungen

Ruedi Keller (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Wir finden diesen Absatz 4 überflüssig. Es ist schon heute möglich, die Eignungsprüfung an staatliche Stellen zu delegieren. Daher lehnen wir diesen Absatz ab.

Heinz Rub für die Fraktion FDP: Die GPK hat unserer Meinung nach auch hier gute Arbeit geleistet. Wir sind für eine Aufnahme des Abs.4 (neu). Wir sehen sogar die Möglichkeit, damit es keine Interessenkonflikte innerhalb des Taxiwesens gibt, diese Prüfung dem TCS oder einem Fahrlehrer- und Fahrlehrerinnenverband zu übertragen. Ich bitte den Antrag der GPK anzunehmen.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit für den Gemeinderat: Diese Bestimmung ist an und für sich nicht nötig. Es steht hier: *Die zuständige Behörde kann...* In diesem Sinne ist es eine politische Aussage und es stellt sich die Frage, ob sie als solche in ein Reglement aufgenommen werden soll. Der Gemeinderat meint nicht. Die gesetzliche Grundlage ist bereits vom Kanton aus gegeben. Sie stützt sich auf den Art.64 des neuen Gemeindereglements. Die Stadt ist im Moment daran, ein Reglement für die Übertragung von öffentlichen Aufgaben auf Dritte und den Abschluss von Leistungsverträgen, ein so genanntes Übertragungsreglement auszuarbeiten. Dieses befindet sich in der Vernehmlassung und stützt sich auf den Art.68 des Gemeindegesetzes. Also brauchen wir diesen Abs.4 (neu) nicht.

Beschlüsse

1. Der Antrag der GPK zur Aufnahme des Absatzes 4 neu wird mit 37 zu 33 Stimmen bei 3 Enthaltungen gut geheissen.
2. Artikel 14 Absatz 1 und Absatz 2 werden stillschweigend gut geheissen.

Art.14 Abs.3 Antrag der GPK neue Formulierung:

Im ersten Prüfungsteil werden die Kenntnisse der deutschen Sprache und die Ortskenntnisse, die Kenntnisse bundesrechtlicher, kantonaler und städtischer Vorschriften über das Taxiwesen sowie Kenntnisse über die Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer geprüft. Im zweiten Prüfungsteil...

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Ich glaube auch der Gemeinderat kann unsere Formulierung so annehmen, da unser Absatz 3 besser formuliert ist.

Beschluss

Artikel 14 Absatz 3 gemäss GPK-Antrag wird stillschweigend gut geheissen.

Art.14 Abs.4: wird stillschweigend genehmigt.

Art.15 Erteilung und Erneuerung der Taxiführerbewilligung: genehmigt

Art.16 Führerinnen und Führer von Kutschentaxis: genehmigt

2. Abschnitt: Pflichten und Verhalten der Taxiführerinnen und Taxiführer

Art.17 Fahrtenkontrolle: genehmigt

Art.18 Beförderungspflicht und Routenwahl

Antrag der GPK zu Abs.1 ergänzen mit offensichtlich

..., wenn die Fahrt der Taxiführerin oder dem Taxiführer aus einem *offensichtlich* beim Fahrgast liegenden Grund nicht zugemutet werden kann.

Beschlüsse

1. Der Antrag der GPK wird mit 35 zu 22 Stimmen bei 4 Enthaltungen gut geheissen.
2. Artikel 18 Absatz 2 wird stillschweigend gut geheissen.

Art.18 Abs.3 Antrag GPK neue Formulierung

Die Taxiführerinnen und Taxiführer sind verpflichtet, den kürzesten Weg zum angegebenen Fahrziel anzufahren, es sei denn, der Fahrgast wünsche ausdrücklich eine andere Route.

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Der Gemeinderat sagt hier: *Es ist der kürzeste Weg zum angegebenen Fahrziel einzuschlagen, es sei denn, ...* Wir wollen die Fahrerinnen und Fahrer aber zum kürzesten Weg verpflichten.

Heinz Rub (FDP): Gemäss Taxihalter und Taxihalterinnen ist der kürzeste Weg nicht immer der schnellste Weg. Mein *Antrag* lautet daher:

Die Taxiführerinnen und Taxiführer sind verpflichtet, den *schnellsten* Weg zum angegebenen Fahrziel anzufahren, es sei denn, der Fahrgast wünsche ausdrücklich eine andere Route.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit spricht für den Gemeinderat: – *kürzester* – meint bei unserem Vorschlag zeitlich oder streckenmässig, damit ist wohl auch eingeschlossen, dass der Taxiführer oder die Taxifahrerin wohl auch den billigsten Weg wählen sollte. Damit es aber ein bisschen verbindlicher ist, kann ich mich durchaus mit dem Vorschlag der GPK einverstanden erklären.

Beschluss

Der Antrag der GPK Artikel 18 Absatz 3 wird dem Antrag Rub mit 49 zu 13 Stimmen bei 2 Enthaltungen vorgezogen.

Art.19 Erscheinungsbild und Auftreten

Anträge GPK Art.19 wird neu Art.23a und Art.19 Abs.1: streichen

Antrag Fraktion SP/JUSO Art.19 Abs.1, erster Satz streichen

Taxiführerinnen und Taxiführer haben der Kundschaft beim Ein- und Aussteigen sowie beim Ein- und Ausladen des Gepäcks behilflich zu sein. ...

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Wir beantragen den Art.19 Abs.1 zu streichen. Dieser wird danach zum Art.23a (neu) Weitere Pflichten: *Wenn Fahrgäste befördert werden ist das Rauchen im Taxi zu unterlassen*. Dieser Punkt passt nach Meinung der GPK besser unter „Weitere Pflichten“, als unter „Erscheinungsbild und Auftreten“.

Fraktionserklärungen

Sylvia Spring Hunziker (SP) nimmt für die SP/JUSO-Fraktion Stellung: Unser Antrag macht auch erst Sinn, wenn Art.19 zum Art.23 a wird. Für uns ist der Titel: Weitere Pflichten von Art.23 entscheidend. Wir sind auch für die Streichung des ersten Satzes von Art.19 Abs.1. Wir wollen den zweiten Teil des Art.19 Abs.1 jedoch stehen lassen: *Taxiführerinnen und Taxiführer haben der Kundschaft beim Ein- und Aussteigen sowie beim Ein- und Ausladen des Gepäcks behilflich zu sein*. Unserer Meinung nach gehört dies zu den Standard-Serviceleistungen eines Taxiunternehmens. Auch die Sicherheit der Kundschaft wird dadurch beim Ein- und Aussteigen erhöht. Dies entspricht hoffentlich auch den Anforderungen an Kundenfreundlichkeit, die die FDP von diesem Reglement verlangt.

Heinz Rub für die Fraktion FDP: Unserer Meinung nach gehören die Anträge der SP/JUSO-Fraktion nicht in ein Reglement, obwohl auch wir diese Punkte zu den grundlegendsten Serviceleistungen eines Taxiunternehmens zählen. Wir sehen das Problem bei der Überprüfbarkeit und auch bei der Durchsetzbarkeit. Daher sind wir für die Streichung des Art.19 Abs.1.

Einzelvoten

Thomas Fuchs (SVP): Ich bin dagegen solche Nebensächlichkeiten in ein Reglement aufzunehmen. Daher bin auch ich für die Streichung des Art.19 Abs.1.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit spricht für den Gemeinderat: Dieser Art.19 ermöglicht es uns, den schwarzen Schafen unter den Taxichauffeuren und Taxichauffeusen durch die Gewerbepolizei die Bewilligungen zu entziehen oder diese zumindest zu sistieren. Es ist fraglich, ob der Staat solches Fehlverhalten sanktionieren soll, aber beklagen Sie sich nicht, wenn wir gegen rüpelhafte Taxichauffeure und Taxichauffeusen keine Sanktionierungsmöglichkeiten haben.

Beschlüsse

1. Der Antrag der SP/JUSO-Fraktion unterliegt dem Antrag der GPK mit 30 zu 33 Stimmen bei 5 Enthaltungen.
2. Der Antrag der GPK auf Streichung von Artikel 19 Absatz 1 obsiegt dem Antrag des Gemeinderats mit 46 zu 21 Stimmen bei 5 Enthaltungen.

Art.19 Abs.2 Antrag GPK

Erster Satz: *Der Dienst ist in angemessener Kleidung zu versehen*, streichen.

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Die GPK ist einstimmig der Meinung, dass es nicht in der Obliegenheit der Behörde liegt, wie sich jemand zu kleiden hat. Daher sind wir für eine Teilstreichung des Abs.2, so dass er neu heisst: *Wenn Fahrgäste befördert werden, ist das Rauchen im Taxi zu unterlassen*. Zu streichen ist der erste Satz von Abs.2: *Der Dienst ist in angemessener Kleidung zu versehen*.

Stadtratspräsident *Christoph Stalder*: Der Gemeinderat nimmt seinen Antrag zugunsten der GPK zurück.

Beschluss

Der Antrag der GPK wird stillschweigend gut geheissen.

Für den Gemeinderat spricht *Kurt Wasserfallen*, Direktor für Öffentliche Sicherheit: Da nun zwischen den Artikeln 19, 23 und 25 einige Überschneidungen bestehen, versuche ich ein bisschen Ordnung in das Durcheinander, das die GPK gemacht hat, zu bringen. Der ganze Art.19 wird weggelassen. Dafür wird der Art.23 a. so übernommen, wie ihn die GPK vorschlägt, da dieser den verbliebenen Absätzen 2 und 3 des Art.19 entspricht. Je nachdem wie dies die Redaktionskommission will, wird der Art.23 a in den Art.25 integriert. Zusätzlich wird meines Erachtens im Art.25 Abs.2 nur der erste Teil des Satzes belassen: *Zum Fahrdienst dürfen nur saubere und betriebssichere Taxis ohne grob beschädigte Karosserie und dergleichen eingesetzt werden.* Der zweite Teil des Satzes ist zu streichen, *...die über einen genügend grossen Fahrgast- und Gepäckraum verfügen...*, da auch kleine Taxis, wie z.B. ein Smart für Taxifahrten zugelassen sind. Des weiteren empfehle ich, den Art.25 Abs.3 *Nicht-raucher-Taxis sind als solche zu bezeichnen*, zu streichen.

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Danke Herr Polizeidirektor. Da wurde nicht nur gut komponiert sondern auch gut dirigiert. Einzig über das so genannte Nichtraucher-Taxi Art.25 Abs.3 möchten wir gerne abstimmen. Wir in der GPK sind der Meinung das es so etwas geben sollte. Sonst schliessen wir uns den Ausführungen des Polizeidirektors an.

Stadtratspräsident *Christoph Stalder*: Die Redaktionskommission wird zusammen mit der Stadtkanzlei die definitiven Formulierung bestimmen. Art.19 wird entsprechend den Ausführungen von Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit, eliminiert.

Art.20 Aufstellen von Taxis auf den Standplätzen

Beschluss

Artikel 20 Absatz 1 wird stillschweigend gut geheissen.

Antrag GPK Art.20 Abs.2 streichen und Art.20 Abs.3 neu:

Taxiführerinnen und Taxiführer, die einen Standplatz anfahren, auf dem die Taxis in einer Reihe aufzustellen sind, müssen ihr Fahrzeug am Schluss der Reihe aufstellen und in der Reihe nachrücken, so dass jederzeit ein ungehindertes Wegfahren aus der Reihe gewährleistet ist.

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Nach Ansicht der GPK kann man Artikel 20 Absatz 2 und 3 zusammenfassen und vereinfachen, so dass Absatz 2 in 3 integriert wird.

Für den Gemeinderat spricht *Kurt Wasserfallen*, Direktor für Öffentliche Sicherheit: Der Gemeinderat schliesst sich dem Antrag der GPK an.

Beschluss

Der Antrag der GPK wird stillschweigend gut geheissen.

Art.21 Abs.1 genehmigt

Art.21 Abs.2 Antrag der GPK

2 Das aktive Abwerben oder das Weiterverweisen von Kundschaft ist verboten.

Für die GPK spricht Rudolph Schweizer (SVP): Die GPK war einstimmig der Meinung, dass das Abwerben und Weiterverweisen von Kundschaft nicht nur auf den Standplätzen verboten sein sollte, sondern überall.

Beschlüsse

1. Der Antrag der GPK zu Absatz 2 wird stillschweigend gut geheissen.
2. Artikel 21 Absatz 3 wird stillschweigend gut geheissen.

Artikel 22 und 23 mit der Ergänzung 23a: genehmigt

4. Kapitel: Zulassung und Einsatz von Taxifahrzeugen

Art.24 Allgemeines: genehmigt

Art.25 Ausrüstung und Erscheinungsbild

Antrag GPK Art.25 Abs.2 auf Streichung „und dergleichen“ und zweiter Teil des Satzes Abs.2: „die über einen genügend grossen Fahrgast- und Gepäckraum verfügen.“:

Zum Fahrdienst dürfen nur saubere und betriebssichere Taxis ohne grob beschädigte Karosserie eingesetzt werden.

Beschluss

Der Antrag der GPK wird stillschweigend gut geheissen.

Antrag GPK Art.25 Abs.3 (neu)

Nichtraucher-Taxis sind als solche zu bezeichnen.

Ueli Stückelberger (GFL): Ich habe sowieso Mühe mit diesem Reglement. Wer ein Nichtraucher-Taxi will und dies draussen anschreiben will, macht dies selber. Dazu brauchen wir keinen Artikel in diesem Reglement.

Beschlüsse

Der Nichtraucher-Taxiartikel der GPK wird mit 31 zu 30 Stimmen bei 7 Enthaltungen abgelehnt.

Artikel 26–38 genehmigt

Rückkommensantrag von Rolf Schuler zu Art.11 Abs.2

Rolf Schuler (SP): Mir ist in der Hitze des Gefechts ein Fehler unterlaufen. Anstelle der Schriftgrösse 48mm für Grossbuchstaben und 40mm für Kleinbuchstaben, bitte ich, die Grössen auf 24mm für Grossbuchstaben und 20mm für Kleinbuchstaben festzusetzen.

Beschluss

Dem Rückkommensantrag Schuler wird mit 67 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung stattgegeben.

Anhang III Gebührentarif der Polizeidirektion

Antrag der GPK zu 4.2.4.4 Erstmalige Erteilung von Taxihalterbewilligungen 200.00 Franken.

4.2.4.4 a Erstmalige Erteilung von Taxiführerbewilligungen 150.00 Franken.

2.2.4.5 Erneuerung von Taxiführerbewilligungen oder Taxihalterbewilligungen 150.00 Franken.

2.2.4.6 Erstmalige Erteilung von Bewilligungen für Halterinnen und Halter oder Führerinnen und Führer von Kutschentaxis 150.00 Franken.

2.2.4.7 Streichen (weil bereit in 4.2.4.6 enthalten)

Für die GPK spricht *Rudolph Schweizer* (SVP): Die GPK schlägt vor die Nr. 4.2.4.4 des Gebührentarifs aufzuteilen, in eine Nr. 4.2.4.4 Erstmalige Erteilung von Taxihalterbewilligungen und eine Nr. 4.2.4.4 a Erstmalige Erteilung einer Taxiführerbewilligung und die Gebühr für beide Nummern von Fr. 200.00 auf Fr. 150.00 zu reduzieren. Auch unter der Nr. 4.2.4.6 Erstmalige Erteilung von Bewilligungen für Halterinnen und Halter oder Führerinnen und Führer von Kutschentaxis schlagen wir eine Erhöhung des Tarifs von Fr. 100.00 auf Fr. 150.00 vor.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit spricht für den Gemeinderat: Ich muss Rudolph Schweizer korrigieren. Die GPK hat nur eine Reduktion des Tarifs auf Fr. 150.00 für Nr. 4.2.4.4 a (neu) beantragt. Bei Nr. 4.2.4.4 bleibt es bei den Fr. 200.00. Der Gemeinderat bleibt aber bei seinem Antrag.

Beschlüsse

1. Die Nr. 4.2.4.1, Nr. 4.2.4.2, Nr. 4.2.4.3 werden stillschweigend gut geheissen.
2. Der Vorschlag der GPK für die Nr. 4.2.4.4 und die Nr. 4.2.4.4 a und die entsprechenden Tarife werden mit 41 zu 33 Stimmen ohne Enthaltung gut geheissen.
3. Der Vorschlag der GPK für die Nr. 4.2.4.5 wird stillschweigend gut geheissen.

Kurt Wasserfallen, Direktor für Öffentliche Sicherheit erklärt für den Gemeinderat: Früher war der Tarif für Nr. 4.2.4.6 Erstmalige Erteilung von Bewilligungen für Führerinnen und Führer von Kutschentaxis auf Fr. 50.00 festgelegt. Ein vermehrter Verwaltungsaufwand liess uns den Tarif auf Fr. 100.00 erhöhen. Diesen nun auf Fr. 150.00 festzusetzen erachten wir als überraschen.

Beschlüsse

1. Der GPK Antrag zu Nr. 4.2.4.6 und die entsprechenden Tarife werden mit 51 zu 19 Stimmen bei 2 Enthaltungen gut geheissen. Damit fällt die Nr. 4.2.4.7 weg.
2. Die Nr. 4.2.4.8 und die Nr. 4.2.4.9 des Gebührentarifs werden stillschweigend gut geheissen.
3. Gemäss Antrag GPK wird die Nr. 4.2.4.10 mit der Ergänzung ...Nachkontrolle, *pro Fahrzeug*... stillschweigend gut geheissen.
4. Gemäss GPK-Antrag Nr. 4.2.4.11: *Gebühr, pro Jahr und betriebenem Taxi*, genehmigt.
5. Gemäss GPK-Antrag Nr. 4.2.4.12 *Gebühr, pro Jahr und betriebener Kutsche*, genehmigt.
6. Die Nr. 4.2.4.13 des Gebührentarifs wird stillschweigend gut geheissen.

7. Für die Nr. 4.2.4.14 *Abgabe Arbeitsbuch, pro Stück 10.00 Franken* und die Nr. 4.2.4.15 *Abgabe Prüfungsunterlagen für Taxiführerinnen und Taxiführer, pro Mappe 80.00 Franken*, folgt der Gemeinderat den Antrag der GPK. Diese wird stillschweigend gut geheissen.

Schlussabstimmung

Das Reglement über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxi-reglement; BTR) inklusive Anhang III Gebührentarif der Polizeidirektion wird mit 55 : 9 : 9 Stimmen genehmigt.

Stadtratspräsident *Christoph Stalder* teilt mit: Vom Antrag des Gemeinderats auf Seite 12 des Vortrags 355 (2000) hat der Stadtrat Kenntnis genommen und genehmigt diesen stillschweigend. (Dieser Beschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung nach Artikel 48 der Gemeindeordnung.)

- Die Traktanden 4 bis 12 werden auf eine nächste Sitzung verschoben. -

Eingänge

Es werden eine Motion, zwei Postulate, vier dringliche Interpellationen, eine Interpellation und zwei Kleine Anfragen eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

Motion Fraktion CVP/ARP (Daniel Kast, CVP): Studien für eine Südumfahrung von Bern

Es entspricht der Verkehrspolitik der Stadt Bern den motorisierten Individualverkehr auf die Autobahnen zu lenken. In beträchtlichem Umfang wurde dies beim KÜL praktiziert. Es ist heute jedoch absehbar, dass die N1 und die N6 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen. Zu den Stosszeiten gibt es oft Staus, so dass eine weitere Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die N1 und N6 unrealistisch ist. Somit dürften weitere Entlastungen der Stadt vom motorisierten Individualverkehr nur schwer realisierbar sein. Im kantonalen Richtplan, der vor einigen Monaten in die Vernehmlassung geschickt wurde, ist eine Südumfahrung von Bern als Nationalstrasse aufgeführt. Eine telefonische Anfrage beim kantonalen Tiefbauamt hat ergeben, dass die Südumfahrung nur deshalb nicht aus dem kantonalen Richtplan gestrichen wurde, damit diese Option offen bleibt. In den vergangenen 10 Jahren sei kaum mehr als eine Arbeitsstunde in die Südumfahrung investiert worden. Es bestehen noch keine Pläne. Eine allfällige Streckenführung ist völlig offen. Die CVP/ARP-Fraktion hat daraus den Schluss gezogen, dass die Stadt aktiv werden muss, falls die Südumfahrung und die daraus resultierende Entlastung für die Südquartiere realisiert werden sollen.

Die Motion verfolgt das Ziel, eine Entlastungsstrasse für die Südquartiere Bümpliz, Fischer-mätteli/Weissenbühl, Kirchenfeld/Murifeld und den angrenzenden Quartieren der Agglomerationsgemeinden zu erreichen. Die Entlastungsstrasse soll sowohl den Verkehr aus den Agglomerationsgemeinden ins Zentrum als auch den Verkehr zwischen den Quartieren aufnehmen. Im Stadtgebiet sollen flankierende Massnahmen getroffen werden, damit der Verkehr wirksam auf die Südumfahrung umgelagert wird.

1. Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Kanton die Erstellung einer Studie resp. eines Vorprojektes für eine Südumfahrung von Bern und deren Zufahrten zu beantragen. Durch diese Umfahrung werden die Südquartiere und die angrenzenden Quartiere der Agglomerationsgemeinden vom Verkehr aus den Agglomerationsgemeinden ins Zentrum und vom Verkehr zwischen den Quartieren entlastet.
2. Der Gemeinderat erstellt eine Studie resp. ein Vorprojekt über flankierende Massnahmen in den Quartieren.
3. Die Studien resp. Vorprojekte beinhalten im Minimum die Linienführung, die Kosten und den Nutzen für die angrenzenden Quartiere.

Bern, 18. Oktober 2001

Fraktion CVP/ARP (Daniel Kast, CVP), German Kalbermatten, Anton Maillard, Ernst Stauffer, Ueli Haudenschild, Christine Bosshardt, Christoph Müller, Urs Jaberg, Mario Marti, Kurt W. Weyermann, Heinz Rub, Max Suter, Thomas Balmer, Jsabelle Blunschy, Kurt Hirsbrunner, Rolf Häberli, Thomas Fuchs, Erich Ryter, Rudolph Schweizer

**Postulat Fraktion GB, JA!, GPB (Natalie Imboden, GB): Bern eine gleichstellungs-
freundliche Stadt: Verstärkung der städtischen Fachstelle für die Gleichstellung von
Mann und Frau**

Die Stadt Bern misst der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern einen hohen Stellenwert bei. Mit der Fachstelle für die Gleichstellung von Frau und Mann leistet die Stadt innovative und nachhaltige Arbeit, um den verfassungsmässigen und durch die Gemeindeordnung abgestützten Auftrag – die tatsächliche Gleichstellung in Bern – zu realisieren. Dazu verfügt die Stadt über gute, entwicklungsfähige Grundlagen für die Förderung der Gleichstellung in allen Lebensbereichen. Beispielsweise bei den Themen „Vereinbarkeit Beruf und Familie“, „häusliche Gewalt“, beim verwaltungsinternen Personalentwicklungs- und Gleichstellungskonzept PGK oder beim Projekt „Frau am Bau“ in Zusammenarbeit mit der Bauplanungsbranche hat die Stadt eine Vorreiterinnenrolle wahrgenommen. Die Erreichung der tatsächlichen Gleichstellung ist ein langwieriger gesellschaftlicher Prozess. Der Weg ist nicht gradlinig und von unterschiedlichen Entwicklungen geprägt (z.B. hohe Erwerbslosigkeit von Frauen in den 90er-Jahren, grosse Nachfrage der Wirtschaft nach weiblichen Arbeitskräften heute). Darum ist Gleichstellung ein kontinuierlicher Auftrag. Gleichstellung ist zunehmend eine Querschnittsaufgabe, die alle verantwortlichen EntscheidungsträgerInnen wahrnehmen müssen (Stichwort: „Gender-Mainstreaming“). Der Gemeinderat hat jüngst bekräftigt, dass er sich künftig stärker dafür einsetzen will, dass Gleichstellung in der Stadtverwaltung als Führungs- und Querschnittsaufgabe wahrgenommen wird. Gleichzeitig braucht es aber spezielles Fachwissen, welches Projekte initiiert, Grundlagen erarbeitet, Umsetzungen koordiniert und leitet etc...

Die Fachstelle für die Gleichstellung von Frau und Mann hat ihre Arbeit im Februar 1996 aufgenommen. Zur Vorgeschichte: Bereits am 10.3.1988 hatte der Stadtrat mit 48:8 Stimmen die Motion Bürki angenommen, welche eine derartige Stelle forderte. Am 5.6.1991 beantragte der Gemeinderat insgesamt 230 Stellenprozente für 3 Stellen. Explizit sollte die Fachstelle verwaltungsintern und verwaltungsextern arbeiten. Von diesen ursprünglich veranschlagten 230 Stellenprozent für drei Teilzeitmitarbeiterinnen wurden schliesslich zwei Teilzeitstellen realisiert, die sich 150 Stellenprozente teilen. Seither leistet die Fachstelle mit ihren beschränkten personellen Ressourcen hervorragende Arbeit. Dabei ist eine starke Prioritätensetzung notwendig, welche zwangsläufig andere wichtige Themen ausser Acht lassen muss. Die städtische Fachstelle für die Gleichstellung von Frau und Mann ist mit zwei Teilzeitstellen zu knapp dotiert, um ihren verwaltungsinternen und -externen Auftrag nachhaltig umsetzen zu können. Im Vergleich hat die Stadt Zürich zwei Gleichstellungsstellen, die eine verwaltungsintern, die andere mit einem öffentlichen Auftrag. Mit verwaltungsinternem Auftrag arbeiten 4 Mitarbeiterinnen die sich drei Vollstellen teilen. Im Gleichstellungsbüro mit externem Auftrag sind 7 Mitarbeiterinnen beschäftigt, die sich 390 Stellenprozente (=3.9 Vollstellen) teilen. In Richtung Verstärkung geht aktuell die Stadt Winterthur, welche ihre bisherige nur verwaltungsinterne 100%-Stelle um 100 Stellenprozent verdoppelt um auch verwaltungsexterne Aufgaben wahrnehmen zu können.

Der Gemeinderat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Städtische Fachstelle für die Gleichstellung von Frau und Mann von heute 150 Stellenprozent mindestens auf die ursprünglich veranschlagten 230 Stellenprozente verstärkt werden kann, damit der Gleichstellungsauftrag nachhaltig erfüllt werden kann.

Bern, 18. Oktober 2001

Fraktion GB, JA!, GPB (Natalie Imboden, GB), Annemarie Sancar, Peter Sigerist, Doris Schneider, Daniele Jenni, Michael Jordi, Blaise Kropf, Catherine Weber, Annette Brunner

Postulat Dieter Beyeler (SD): Fussgängerzone, Begegnungszentrum statt „Tote Hose“ in Bümpliz

Seit der Umfunktionierung des Bümplizer Zentrums in eine Fussgängerzone herrscht Tristesse. Das damals hoffnungsvolle Projekt stellt sich im Nachhinein für viele Betroffene als Missplanung heraus. Anstelle von den erwarteten Flanierenden und Shoppenden sind tagsüber, auch an Samstagen, die Passanten jeweils an einer Hand abzuzählen. Ebenso fehlt jegliche optische Attraktivität die einladend wirken könnte. Als Folge kämpft das verbleibende Gewerbe mit massiven finanziellen Einbussen. In einzelnen Geschäften musste bereits Personal entlassen werden. Umsichtige Geschäftsinhaber sind bereits vor der Einzonung in neue Räumlichkeiten in der Umgebung disloziert, bezeichnenderweise an Standorten mit Durchgangsverkehr und entsprechenden Parkplätzen. Geschäftsaufgaben oder weiterer Exodus sind bei Verschlechterung der Situation die zu erwartende Konsequenz.

Zusätzlich werden die verbleibenden Geschäfte ausserordentlich stark durch das neu erstellte Einkaufszentrum konkurrenziert. Obwohl in diesem Einkaufszentrum einstündige Gratisparkplätze inkl. Passerelle zur Verfügung stehen, hat die Erfahrung gezeigt, dass für die kleinen Geschäfte dadurch keine Umsatzverbesserung resultiert.

Aus diesem Gründen sind durch den Gemeinderat folgende Massnahmen zu überprüfen:

1. Umwandlung der Fussgängerzone in eine Begegnungszone (analog Burgdorf, in Worb nächstens in Planung)
2. Öffnung für Motorfahrzeuge (Einbahnverkehr)
3. Tempo 20
4. Erstellung von Parkplätzen (blaue Zone)
5. Genereller Vortritt für Fussgänger und Velofahrer
6. Optische Aufwertung durch Grünbepflanzungen.

Bern, 18. Oktober 2001

Dieter Beyeler (SD), Peter Bühler, Lydia Riesen

Dringliche Interpellation Fraktion GB, JA!, GPB (Peter Sigerist, GB): Wildwuchs im Antennenwald

Am 25. Januar 2001 überwies der Stadtrat gegen den Willen des Gemeinderats mit 42 zu 26 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Motion Anton Maillard (CVP) „Erstellen eines Katasters für Mobilfunkantennen in der Gemeinde Bern“ sowie das interfraktionelle Postulat Margrit Stucki-Mäder / Verena Furrer-Lehmann „Elektrosmog – städtischer Kataster für nichtionisierende elektromagnetische Strahlung und deren Quellen“. Seither – seit doch einiges mehr als sechs Monaten – herrscht in dieser Sache beim Gemeinderat Funkstille. Bei den Mobilfunkbetreibern herrscht hingegen höchste Aktivität: Nach den Sommerferien wurde ein Mobilfunkbaugesuch mit Einsprachefrist 4.10.2001 veröffentlicht. Und am 16.10.2001 fanden sich im „anzeiger Region Bern“ sieben (!) Gesuche der Firma Orange auf Änderung und Erweiterung bestehender Anlagen und ein Gesuch von Swisscom für eine neue Anlage, insgesamt also acht Gesuche, praktisch über die ganze Stadt verteilt, mit Einsprachefrist 14. November 2001.

1. Ist der Gemeinderat angesichts dieses Antennenwildwuchses auch der Meinung, dass die in der Problematik der Emissionen solcher Mobilfunkanlagen zu Recht sensibilisierte Bevölkerung nun so rasch wie möglich den Mobilfunkantennen-Kataster vorgelegt bekommt, damit sich die potenziell Einsprache Erhebenden ein Gesamtbild der mutmasslichen Belastung durch nichtionisierende Strahlung machen können?

2. Ist der Gemeinderat bereit, den Willen des Stadtrats zu berücksichtigen und die Motion Maillard sofort zu erfüllen und einen informativen Bericht zum Postulat Stucki/Furrer abzuliefern?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Mobilfunkanlagen-Bau- und Erweiterungsgesuche werden laufend veröffentlicht. Für die Beurteilung der Einsprachen ist die Zahl der Antennen innerhalb eines bestimmten Perimeters zentral. Die potenziell Einsprechenden müssen deshalb vor Ablauf der Einsprache-fristen über die bereits vorhandenen Antennen und deren Strahlungsintensität informiert sein.

Bern, 18. Oktober 2001

Fraktion GB, JA!, GPB (Peter Sigerist, GB), Doris Schneider, Daniele Jenni, Catherine Weber, Blaise Kropf, Annette Brunner, Michael Jordi, Annemarie Sancar

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Interpellation Fraktion GB, JA!, GPB (Peter Sigerist, GB): Steuergeschenk für die ZLB Bioplasma – Wirtschaftsförderung oder (un)heimliches Geschenk?

Erstaunt entnehmen wir den Printmedien die Nachricht, dass der ZLB Bioplasma AG ein Steuergeschenk von 80 Millionen Franken über insgesamt acht Jahre hinweg gemacht werden soll. Nach den Erfahrungen im Kanton Neuenburg mit analoger „Wirtschaftsförderung“ an bestrentierende internationale Konzerne und angesichts der gähnend leeren Kassen des Kantons und der Stadt Bern drängen sich uns folgende Fragen auf:

1. Wurde der Gemeinderat in die Vorbereitung der Steuerbefreiung durch den Kanton einbezogen?
2. Hat der Gemeinderat dem Regierungsrat in dieser Sache grünes Licht signalisiert? Wenn Ja, aus welchen Gründen?
3. Treffen die Meldungen zu, dass das SRK von der Steuerpflicht befreit war?
4. Treffen die in den Meldungen erwähnten Summen der Steuerbefreiung zu?
5. Wie hoch wäre der Steuerausfall für die Stadtkasse?
6. Wie gedenkt der Gemeinderat diesen allfälligen Steuerausfall zu kompensieren?
7. Ist der Gemeinderat der Meinung, dass mit dieser Massnahme die im Steuergesetz postulierte Gleichbehandlung aller Subjekte gewahrt ist?
8. Hat der Gemeinderat dem Kanton mitgeteilt, dass bei einem kantonalen Steuerbefreiungsentscheid der dadurch für die Stadtkasse anfallende Steuerausfall durch diesen kompensiert werden müsse?
9. Findet es der Gemeinderat richtig, Geschäfte mit einer derart weitreichenden Wirkung für die Kantons- und Stadtkassen der Öffentlichkeit vorzuenthalten?
10. Sind dem Gemeinderat, aber nicht der Öffentlichkeit, andere Firmen bekannt, die ebenfalls von der Steuer befreit worden sind oder befreit werden sollen? Wenn Ja, in welchem Umfang?

Begründung der Dringlichkeit:

Der Entscheid des Regierungsrats in dieser Sache steht offenbar unmittelbar bevor. Dank den Informationen in den Printmedien ist die Öffentlichkeit jetzt sensibilisiert und erwartet zu Recht klärende Worte in diesem Dossier ZLB.

Bern, 18. Oktober 2001

Fraktion GB, JA!, GPB (Peter Sigerist, GB), Doris Schneider, Daniele Jenni, Catherine Weber, Blaise Kropf, Annette Brunner, Michael Jordi, Annemarie Sancar

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Geheime Steuergeschenke der Berner Regierung von 80 Millionen Franken, auf die Stadt und Kanton in den nächsten 8 Jahren verzichten wollen oder sollen

Als Stadtbernerinnen und Stadtberner sind wir nicht nur Steuerzahler der Gemeinde Bern, sondern auch des Kantons Bern. Beide Körperschaften kämpfen mit enormen Finanzproblemen. Bei der Vorstellung des Voranschlages 2002 der Stadt Bern erklärte der Stadtpräsident, bei einer neuen Sparrunde gehe es ans „Eingemachte“ usw. Mit grossem Erstaunen habe ich deshalb zur Kenntnis genommen, dass der Kanton offenbar die Absicht hat, dem ZLB Bioplasma AG für die nächsten 8 Jahre ein Steuergeschenk von 80 Millionen Franken zu machen. Bei diesem Steuererlass hätte die schuldengeplagte Stadt Bern vermutlich 40 Millionen Franken ans Bein zu streichen.

Kleine, ja kleinste Einsparungen und Subventionskürzungen werden in der Stadt vorgenommen, Tarife und Taxen nach oben angepasst, überall, wo nur noch einige Franken herausgepresst werden können. Schlecht zu dieser Situation passt deshalb das grosse Bild vom Freitag 12. Oktober 2001 in der BZ – mit Stadtpräsident Klaus Baumgartner und Regierungsrätin Elisabeth Zölch – betitelt: „Zusammenstehen für ein 80 Millionen-Steuergeschenk.“

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Betrachtet es der Gemeinderat nicht auch als nicht Verantwortbar bei der heutigen Finanzlage der Stadt Bern, auf Steuern von rund 40 Millionen Franken zu verzichten?
2. Ist der Gemeinderat bereit, beim Kanton dahin zu wirken, dass dem ZLB nicht 80 Millionen Franken Steuergelder (Von Kanton und Stadt Bern) erlassen werden?
3. Wenn nicht, wird der Gemeinderat wenigstens dafür sorgen, dass der Stadt Bern keine Steuerausfälle entstehen, oder diese allenfalls vom Kanton vergütet werden?

Begründung der Dringlichkeit:

Das Steuergeschenkproblem ist hochaktuell. Offenbar fällt demnächst ein Entscheid.

Bern, 18. Oktober 2001

Ernst Stauffer (ARP), German Kalbermatten, Anton Maillard, Daniel Kast

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Stopp dem Konfliktgrün bei Schul- und Sportanlagen

Am 9. März 2000 wurde die Motion Stucki „Kinder in der Stadt Bern: Mehr Sicherheit auf Schulwegen – auch bei Lichtsignalanlagen!“ eingereicht. Damit wurde der Gemeinderat aufgefordert, dem Stadtrat einen Kreditantrag für die kinderverträgliche Sanierung aller Lichtsignalanlagen vorzulegen. Mit dem vom Gemeinderat am 7. Juni 2000 beschlossenen „Massnahmenpaket zu Verkehrssicherheit bei Lichtsignalanlagen“ ist diese Motion jedoch nicht erfüllt.

Obschon die Schulkinder während den Stoss- und Stresszeiten unterwegs und am meisten gefährdet sind und trotz der vor rund 19 Monaten eingereichten Motion ist das Konfliktgrün noch immer nicht von Berns Strassen verschwunden (z.B. Schulhaus Sonnenhof, Kreuzung Ostring). Störend sind in diesem Zusammenhang zudem folgende Punkte:

- Aufgrund einer Nachfrage bei der Verwaltung ist davon auszugehen, dass die Motion in einer Schublade verschwunden ist.
- Besorgte Elternräte werden nicht ernst genommen. Ihre Anliegen werden mit der Begründung fehlender Finanzmittel zurückgewiesen (im Konkreten Fall standen Fr. 30 000.00 zur Diskussion!).
- Zum Teil werden mit Minimalvarianten neue Gefahren geschaffen: So können kurze Grünphasen (z.T. nur 5 Sekunden) dazu verleiten, das Rotlicht zu missachten oder die Strasse zu betreten, ohne auf den Verkehr zu achten.

Gerade das Argument fehlender finanziellen Mittel ist im Zusammenhang mit der Sicherheit der Schülerinnen und Schüler inakzeptabel. Wir stellen dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wo wurde seit einreichen der Motion Stucki das Konfliktgrün beseitigt?
2. Welche Massnahmen wurden realisiert und wieviel haben sie gekostet?
3. Wo besteht heute noch Konfliktgrün resp. sind die Grünphasen für die Fussgängerinnen und Fussgänger weniger als 15 Sekunden?
4. Bis wann gedenkt der Gemeinderat diese Gefahrenherde zu beseitigen?
5. Welche Kosten sind dafür zu veranschlagen?
6. Ist der Gemeinderat bereit, in Zusammenarbeit mit der Planungs- und Verkehrskommission des Stadtrats den jeweiligen Verhältnissen angepasste Verbesserungen (z.B. Steuerung der Verkehrsampeln, Minimalzeit für die Überquerung der Strassen, Bewegungsmelder) auf Schulwegen sowie bei Schul- und Sportanlagen auszuarbeiten und umzusetzen?

Begründung der Dringlichkeit:

- Die Wiederaufnahme der Schule nach den Herbstferien sowie die Wetterbedingungen und die damit verbundenen schlechten Sicht- und Verkehrsbedingungen im Herbst und im Winter.
- Die im März 2000 eingereichte Motion wurde im Gemeinderat noch nicht behandelt und konnte bis heute im Stadtrat nicht traktandiert werden. Gemäss Artikel 57 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Stadtrats von Bern muss der Gemeinderat eine Motion innerhalb von sechs Monaten zuhanden des Stadtrats verabschieden.

Bern, 18. Oktober 2001

Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP), Edith Madl Kubik, Margrit Stucki, Miriam Schwarz, Margrith Beyeler, Oskar Balsiger, Guglielmo Grossi, Ruedi Keller, Marie-Louise Dur-
rer, Andreas Zysset, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher, Béatrice Stucki, Peter Blaser, Beat Zob-
rist, Rosmarie Okle Zimmermann, Walter Christen, Andreas Krummen, Ruth Rauch, Raymond
Anliker, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim, Margareta Klein, Sabine Schär-
rer, Esther Kälin Plézer, Irène Marti Anliker, Melanie Leskow

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Interpellation Fraktion GB, JA!, GPB (Natalie Imboden, GB): Olympia 2010: Time-out für städtisches Olympiefieber bei der Wirtschaftsförderung!

In der Tagespresse (BZ und Bund, 28.9.2001) wird der Leiter der städtischen Wirtschaftsförderung als künftiger Direktor der Olympiakandidatur „Bern-Montreux 2010“ genannt und dabei ist von einer Freistellung durch den Gemeinderat die Rede. Der Gemeinderat wird an seiner ersten Sitzung nach den Ferien dazu Beschlüsse fassen. Angesichts der schwierigen Situation der städtischen Finanzen und der übrigen wichtigen städtischen Aufgaben, die durch die Verwaltung erfüllt werden müssen, stellt sich die Frage, mit welchem Aufwand der Gemeinderat personelle Ressourcen der Verwaltung in die Olympiakandidatur investiert. In der Antwort des Gemeinderats vom 17. Mai 2001 auf die Interpellation Daniele Jenni wurde festgehalten, dass im Falle, dass die Kandidatur Bern-Montreux den Zuschlag für die internationale Kandidatur erhalte (was inzwischen der Fall ist), die Stadt Bern neben den Fr. 32 000.00 aus den Mitteln der Wirtschaftsförderung als Austragungsort „keine Beiträge zu leisten“ habe.

Die Promotion der Olympiakandidatur wird im Kontext von Wirtschaftsförderung verstanden. Wirtschaftsförderung kann heute nur in regionalen und kantonalen Zusammenhängen gemacht werden. Daher soll der Gemeinderat klären, ob nicht die Aufgaben im Zusammenhang mit der Olympiakandidatur an die zuständigen regionalen und kantonalen Strukturen abgegeben werden können, insbesondere da es sich nicht um eine städtische Kandidatur handelt. Zudem ist das GB der Ansicht, dass die heute von der Stadt geleistete Wirtschaftsförderung sinnvollerweise künftig vom Kanton oder regionalen Strukturen übernommen werden soll.

Ich bitte den Gemeinderat daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie ist die Freistellung von Verwaltungskadern für verwaltungsexterne private Projekte geregelt?
2. Mit welchen Kosten wäre die Freistellung bei der städtischen Wirtschaftsförderung bis Juli 2003 verbunden?
3. Wie würden während der Freistellung die (übrigen) Aufgaben der städtischen Wirtschaftsförderung erfüllt und welche zusätzlichen Kosten fallen dabei an?
4. Sind nicht kantonale, bzw. regionale Strukturen (z.B. kantonale Wirtschaftsförderung) für die Übernahme dieser Olympia-Promotions-Aufgabe besser geeignet?
5. Teilt der Gemeinderat die Einschätzung, dass heute von der Stadt Bern geleistete Wirtschaftsförderung sinnvollerweise künftig vom Kanton oder regionalen Strukturen übernommen werden soll?

Bern, 18. Oktober 2001

Fraktion GB, JA!, GPB (Natalie Imboden, GB), Peter Sigerist, Doris Schneider, Daniele Jenni, Catherine Weber, Blaise Kropf, Annette Brunner, Michael Jordi, Annemarie Sancar

Kleine Anfrage Ernst Stauffer (ARP): Mehr Vortritt für Fussgänger

Der Bundesrat hat einer Änderung der Signalisationsverordnung zugestimmt, die eine vereinfachte Einrichtung von Zonen mit Tempobeschränkungen erlaubt. An Stelle der bisherigen Wohnstrassen können neu Begegnungszonen geschaffen werden usw. In Kraft treten die geänderten Signalisationsvorschriften Anfang 2002.

Ich stelle in diesem Zusammenhang dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. In welchem Umfang gedenkt der Gemeinderat von den neuen Kompetenzen Gebrauch zu machen?
2. Wo überall in der Stadt Bern sollen allenfalls Begegnungszonen geschaffen werden?

Bern, 18. Oktober 2001

Ernst Stauffer (ARP)

Kleine Anfrage German Kalbermatten (CVP): Konsequenzen aus den Ereignissen vom 11. September 2001 für die Stadt Bern

Die Ereignisse vom 11. September 2001 haben die Welt tief erschüttert. Die Gefährdung der westlichen Länder und deren Gesellschaften ist um eine Dimension erweitert worden.

1. Wurde die neue Gefährdungssituation von Polizei, Feuerwehr, Sanität und Zivilschutz analysiert?
2. Wenn Ja, welche Schlüsse wurden daraus gezogen? Welche Massnahmen wurden eingeleitet?

Bern, 18. Oktober 2001

German Kalbermatten (CVP), Anton Maillard, Daniel Kast, Ernst Stauffer

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Christoph Stalder*

Der Protokollführer: *Ruben Ammann*