



Protokoll Nr. 52

Sitzung von Donnerstag, 29. Oktober 1998, 20.30 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin: Lilo Lauterburg

Anwesend:

Ernst Aebersold
Raymond Anliker
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Margrith Beyeler
Peter Blaser
Markus Blatter
Konrad Bossart
Michael Burri
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Marcel Eyer
Marcel Fankhauser
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Jean-Daniel Flückiger
Thomas Fuchs
Hans Ulrich Gränicher
Adrian Haas
Rolf Häberli
Ueli Haudenschild
Bernhard Hess
Ursula Hirt
Andreas Hofmann

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

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

Entschuldigt:

Arnold Bertschy
Annemarie Lehmann
Franco Sommaruga
Katharina Suter
Luzius Theiler

Vertretung des Gemeinderats:

Alfred Neukomm

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Adrian Guggisberg
Kurt Wasserfallen
Therese Frösch
ClaudiaOmar

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

- Die Finanzkommission beantragt dem Rat, den Traktanden 3 und 4 zuzustimmen. –

3 Anschluss der Siedlung "Rüti" in der Gemeinde Ostermundigen an das Erdgasnetz; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 118

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung der GWB betreffend Anschluss der Siedlung "Rüti" in der Gemeinde Ostermundigen an das Erdgasnetz über Fr. 1 512 719.95.

Kredit gemäss Stadtratsbeschluss vom 14. Februar 1991	Fr.	1 950 000.00
Effektive Kosten	Fr.	1 512 719.95
Kreditunterschreitung (22 %)	Fr.	437 280.05

Beschluss

Der Rat genehmigt die Kreditabrechnung mit 39:1 Stimmen.

4 Erneuerung der Gasdruckreduzierstation Kirche Bümpliz; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 173

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Erneuerung der Gasdruckreduzierstation Kirche Bümpliz.

Bewilligter Kredit gemäss SRB vom 23. Februar 1995	Fr.	665 000.00
Effektive Kosten	Fr.	574 656.65
Kreditrest (13,58%)	Fr.	90 343.35

Beschluss

Der Rat stimmt der Kreditabrechnung mit 45:1 Stimmen zu.

5 11. Rahmenkredit vom 1.2.1990 für die Pflichterneuerung und den Pflichtausbau des allgemeinen Verteilnetzes der Gasversorgung; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 191

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend 11. Rahmenkredit des Stadtrats vom 1. Februar 1990 für die Pflichterneuerung und den Pflichtausbau des allgemeinen Verteilnetzes der Gasversorgung.

Bewilligter Kredit gemäss SRB vom 1. Februar 1990	Fr.	4 500 000.00
Effektive Kosten	Fr.	3 890 391.80
Kreditunterschreitung (13,54%)	Fr.	609 608.20

Rosmarie Okle Zimmermann (SP) spricht für die FIKO: Ich möchte vorwegnehmen, dass dieses Geschäft in der FIKO unumstritten war. Die FIKO empfiehlt einstimmig dessen Annahme. Ich möchte jedoch darauf hinweisen, dass ein Aspekt in der FIKO dennoch zu reden gab. Wir sind nämlich nicht einverstanden mit dieser langen Dauer von 6 Jahren, die zwischen dem Ende der letzten Sanierungsarbeiten im November 1992 und heute verstrichen

ist. Auf meine Nachfrage bei der Verwaltung erhielt ich die Antwort, dass diese Abrechnung erst so spät erstellt werden konnte, weil die Ingenieure jeweils das Ende der Garantiearbeiten abwarten, bevor sie zusätzliche Arbeiten in der Bauführung abrechnen. Es wurde jedoch versprochen, dass mit dem Finanzinspektor bis Ende Jahr Lösungen gesucht werden, um künftige Rahmenkredite früher abrechnen zu können. Ich hoffe, dass der Stadtrat die Abrechnung des nächsten Rahmenkredits wird verabschieden können, bevor die entsprechenden Gasleitungen bereits fast wieder durchgerostet sind. Ich empfehle im Namen der FIKO die Annahme dieser Kreditabrechnung.

Beschluss

Der Rat stimmt der Kreditabrechnung mit 55:1 Stimmen zu.

6 Motion Béatrice Stucki/Peter Blaser (SP): Fusswegverbindungen für alle

Antrag Nr. 200

Für die meisten Personen stellen Trottoirrandsteine keine grossen Hindernisse dar. Anders sieht dies aus für Rollstuhlbenützerinnen und Rollstuhlbenützer (oder ihre Begleitperson) und für gehbehinderte Menschen. Sie werden immer wieder mit den nicht abgesenkten Trottoirrändern konfrontiert, die ihnen den sicheren Weg auf dem Trottoir erschweren oder gar verunmöglichen. Das Problem wurde zwar vom Gemeinderat und von den zuständigen Verwaltungen erkannt: Es besteht die Auflage, Verbesserungsmassnahmen einzuleiten, insbesondere bei Sanierungsarbeiten im Bereich der Einmündungen und Fusswegüberwege die Absenkung jeweils vorzunehmen. Die zeitliche Umsetzung dieses Auftrages ist jedoch für die betroffenen Gruppen unbefriedigend, und es wurde schon festgestellt, dass trotzdem bei Sanierungsarbeiten die Absenkung vergessen wurde. Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat einen Kredit zu unterbreiten, für die konsequente Umsetzung des eingangs beschriebenen Auftrages. Dazu soll ein Massnahmenplan zur behindertengerechten Sanierung der Fusswegüberwege erarbeitet werden, welcher folgende Rangordnung berücksichtigt:

Rang 1, zu realisieren bis zum Jahr 2003

Zu verbessernde Stellen auf den im Richtplan Fuss- und Wanderwege angeführten innerörtlichen Fusswegverbindungen und

Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, (Alters-)Heimen und zu Quartierzentren.

Rang 2, zu realisieren bis zum Jahr 2008

Übriges Wegnetz innerorts, wenn keine zumutbare Ausweich-/Umgebungsmöglichkeit besteht.

Zu beachtende Grundsätze:

Aufplästerungen/Vertikalversätze, welche den Menschen mit Behinderung das Überqueren einer Strasse ermöglichen, ohne hohe Trottoirkanten überwinden zu müssen, sind den Randsteinabsenkungen gleichgestellt.

Jedes Trottoir muss mindestens über eine zweckmässig und logisch angeordnete Stelle verfügen, über die Menschen mit einer Behinderung den Gehbereich betreten/befahren und verlassen können. Wo dies nützlich und sinnvoll erscheint, namentlich bei Einmündungen ohne Zebrastreifen und ohne nennenswerten Ein- und Abbiegeverkehr, ist ein durchlaufendes, in der Querrichtung jedoch angeramptes Trottoir einer Absenkung vorzuziehen.

Bern, 5. März 1998

Antwort des Gemeinderats

Das Strassennetz der Stadt Bern weist zurzeit 2 997 abgesenkte Fussgängerübergänge auf. Für diese bisher realisierten Absenkungen entstanden Kosten in der Höhe von ca. Fr. 18 000 000.00. Diese Arbeiten wurden sukzessive, mehrheitlich in Zusammenhang mit Sanierungen von Werkleitungen ausgeführt. Die Motionärinnen und Motionäre verlangen

nun, dass dem Stadtrat ein Kreditantrag für das konsequente Absenken von Einmündungen und Fusswegüberwege unterbreitet wird. Zu diesem Zweck soll ein Massnahmenplan ausgearbeitet werden, der ein in zwei Prioritäten unterteiltes Vorgehen für die behindertengerechte Sanierung von Trottoirrändern bis ins Jahr 2008 vorsieht: In erster Priorität sollen die im Richtplan Fuss- und Wanderwege aufgeführten Verbindungen sowie Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, (Alters-)Heimen und Quartierzentren saniert werden. In zweiter Priorität sollen die Trottoirränder des übrigen Wegnetzes innerorts abgesenkt werden. Der Gemeinderat hat dazu folgendes zu bemerken: Die Verkehrswege der näheren Umgebung von Spitälern, Heimen und weiteren sozialen Einrichtungen sind bereits weitgehend mit Absenkungen versehen. Der Einzugsbereich solcher Institutionen umfasst jedoch das gesamte Stadtgebiet. Eine Unterteilung gemäss den genannten Prioritäten ist für die Behinderten nicht dienlich. Leider ist das einfache und kostengünstige Anbringen von kleinen Belags- oder Betonrampen an den Trottoirrändern nicht möglich, da diese den Wasserablauf beidseitig der Strasse behindern: Bei Niederschlägen würden sich grosse Wasserflächen bilden, was zu unangenehmen Spritzwasserschwällen für Passantinnen und Passanten führen kann. Zudem würden im Winter gefährliche Eisflächen entstehen. Bei Unfällen könnte die Einwohnergemeinde als Werkeigentümerin haftbar gemacht werden. Aus diesen Gründen ist eine korrekt ausgeführte Trottoirabsenkung gemäss den Normalien des Tiefbauamtes notwendig. Pro Absenkung entstehen Kosten von ca. Fr. 6 000.00, für eine Strasse (beidseitig) ca. Fr. 12 000.00. Die gemäss der eingereichten Motion zu realisierenden Verbesserungsmassnahmen im Sinn eines flächendeckenden Angebotes an abgesenkten Trottoirs würden zusätzliche Kosten von über 36 Mio. Franken verursachen. Mit dieser Summe könnten rund 6 000 einzelne Trottoirs behindertengerecht abgesenkt werden. Bei Einhaltung der von den Motionären verlangten zeitlichen Vorgabe bis ins Jahr 2008, entstünde für die Stadt eine zusätzliche finanzielle Belastung von rund Fr. 3 600 000.00 pro Jahr. Angesichts der schwierigen finanziellen Lage der Stadt kann ein derartig forciertes Programm nicht verantwortet werden. Der Gemeinderat vertritt daher die Auffassung, dass die mit dem heutigen Vorgehen - Erstellen von Absenkungen im Zusammenhang mit Sanierungen von Werkleitungen und im Zuge von regulären Unterhaltsarbeiten - realisierbaren Verbesserungen (rund 60 - 70 Stück pro Jahr) ausreichen müssen. Anregungen seitens der Invalidenverbände bezüglich Prioritäten werden dabei gerne angenommen und nach Möglichkeit auch berücksichtigt.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Béatrice Stucki (SP): Die vorliegende Antwort des Gemeinderats auf unsere Motion ist in keinem Masse befriedigend. Es ist ein Affront gegenüber betroffenen Menschen, die auf den Rollstuhl angewiesen oder gehbehindert sind. Es ist rücksichtslos denjenigen Menschen gegenüber, welche privat oder in ihrem Beruf Menschen im Rollstuhl begleiten oder führen. Die kurze, knappe Art der gemeinderätlichen Ausführungen zeigt kein Interesse an einer wirklichen Hilfe und Mitverantwortung bei der Integration von Menschen mit einer Körperbehinderung oder Gehbehinderung oder von Menschen bzw. Gruppen, welche von einem hindernisfreien Wegnetz profitieren könnten. Wäre dem nicht so, so hätte das SIB mit der Behindertenkonferenz der Stadt Bern - einem Zusammenschluss von unterschiedlichsten Beratungsstellen und Interessengruppen von und für behinderte Menschen - Kontakt aufgenommen und mit ihr gemeinsam mögliche Varianten und Lösungen diskutiert. Mit mehr Bewusstsein gegenüber Menschen mit einer Behinderung hätte der Gemeinderat auch nicht geschrieben, dass Anliegen von "Invalidenverbänden" gerne entgegengenommen würden. Ob wohl die Personen, die dort arbeiten, auch schon einmal von der Herkunft dieses Wortes gehört haben? Es ist einfach, es bedeutet "un-wert", in-valid". Ich weiss, dass wir noch immer eine staatliche Versicherung mit diesem Namen haben, aber diese Namensänderung ist sicher eine Frage der Zeit. Weiter ist zu sagen, dass die vorliegende Motion gemeinsam mit engagierten und selbst betroffenen Menschen ausgearbeitet wurde; sie wissen sehr wohl, was ihnen dienlich ist, und was nicht. Auch dies ein freundlicher Hinweis des Gemeinderats in seiner Antwort. Hätten die bearbeitenden Personen den Motionstext gut und etwas "openminded" gelesen, hätten sie den Spielraum, den dieser Text sehr wohl offen lässt, er-

kennt. Sie hätten dann beispielsweise mit der Behindertenkonferenz der Stadt Bern Kontakt aufgenommen und dort erfahren, dass andere Städte Alternativen zu den in der Stadt Bern üblichen Trottoirabsenkungen realisiert haben. Diese gibt es nämlich: Sie sind rasch ausführbar und finanziell um ein Vielfaches günstiger als die teuren und perfektionistischen Formen der Absenkung, wie sie in der Stadt Bern praktiziert werden. Die Stadt Basel zum Beispiel hat hierfür mit der Pro Infirmis zusammengearbeitet und gute Beispiele geleistet. Peter Blaser wird in seinem Votum genauer darauf eingehen. Beim Lesen der Antwort beschlich mich das Gefühl, dass die finanzielle Not der Stadt den Antwortschreibenden gelegen kam. Mit den fehlenden Finanzen kann man nämlich im Moment unliebsame Anliegen mundtot machen und sich viel Recherchierarbeit sparen. Es nützt auch nichts, nur in den Zentren und vor Heimen und Altersheimen Absenkungen oder Belagsrampen vorzunehmen. Menschen mit einer Behinderung müssen sich im öffentlichen Raum genau so frei bewegen können wie nicht behinderte Menschen. In unserer Gesellschaft wird viel Mobilität verlangt. Wer nicht mithalten kann, ist behindert. Hans Ulrich Gränicher hat bei einem früheren Traktandum bereits ausgeführt, dass Mobilität heute eine Selbstverständlichkeit sei. Die Bewegungsfreiheit von Menschen mit einem Rollstuhl darf nicht länger durch bauliche Barrieren eingeschränkt werden. Es genügt, wenn die Gebäude noch immer voller Hindernisse sind und es geht nicht, dass Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer weite Umwege zurücklegen müssen, nur um die Strassenseite zu wechseln, egal ob dies in einem zentral gelegenen Stadtgebiet oder einem Aussenquartier ist. Fragt selbst einmal betroffene Rollstuhlfahrerinnen oder -fahrer. Es konnte gelesen werden, dass es in der Stadt noch 6000 Absenkungen zu machen gibt. Wenn die Gemeinde also 60 Absenkungen pro Jahr machen will, dauert dies noch 100 Jahre, bei 70 pro Jahr noch 85 Jahre, bis das Wegnetz in der Stadt flächendeckend rollstuhlgängig ist. Die SP-Fraktion jedenfalls will dies nicht. Wir halten an dieser Motion fest, weil wir der Auffassung sind, dass der Gemeinderat den Motionstext zu eng ausgelegt hat. Es geht heute darum, endlich Nägel mit Köpfen zu machen. Fantasie und Willen sind gefragt, nicht fin-de-siècle-Depressionsantworten und -stimmungen. Integration hat ihren Preis, und zwar nicht nur denjenigen der Zeit, die es braucht, um dieses Wort auszusprechen, oder denjenigen für Druckerschwärze und Papier für tolle Wahlprospekte, egal ob von Legislativ- oder Exekutivpolitikerinnen oder -politikern. Zuletzt ein sprachlicher Hinweis. Der ursprüngliche Sinn von Integration bedeutet "Erneuerung, Auffrischen". Hans Sahner formulierte dazu folgendes: Wird die Bevölkerung A, zum Beispiel Menschen mit Behinderung, zur Bevölkerung B, zum Beispiel sogenannte Nichtbehinderte, summiert, entsteht die Bevölkerung A+B. Wird aber die Bevölkerung A in die Bevölkerung B integriert, entsteht C, also etwas ganz Neues. Und auch darum geht es heute Abend bei dieser Motion, nämlich um die Erneuerung unserer Gesellschaft. Ich ersuche deshalb darum, mitzuhelfen, diese Motion zu unterstützen.

Peter Blaser (SP): Ich möchte nach den umfassenden Ausführungen von Béatrice Stucki noch die gefühlsmässige Ebene einbringen. Ward Ihr schon einmal an der Monbijou-Strasse/Eigerstrasse bei der Titanic? Beachtet einmal, wie man zur Titanic kommt, wenn man im Rollstuhl ist. Es geht nicht, man kommt nicht auf die Tramhaltestelle. Dasselbe weiter oben bei der Haltestelle Wander, ebenso bei der Tramhaltestelle Brunnmattstrasse/Schwarztorstrasse. Ganz wesentliche Gebiete im Mattenhof, wo sich viele Arbeitsplätze befinden, sind nicht erreichbar mit einem Rollstuhl. Die Bewegungsfreiheit ist nicht gewährleistet. Unsere Gesellschaft hat jedoch die Verpflichtung, diese Freiheit zu gewähren, dieser kann man sich nicht entziehen, indem man geltend macht, man habe kein Geld. Man hatte schon früher kein Geld und konnte solche Organisationen schaffen; auch Basel hat kein Geld und wurde tätig. Ich habe Mühe mit der Antwort des Gemeinderats. Man sagt, die Finanzen liessen es nicht zu. Dies ist praktisch, dann muss man nicht eintreten. Ich wollte genau wissen, wieso das nicht möglich sein soll und fragte nach, was in Basel geschieht, wo Lösungen gefunden wurden. Herr Wyssen erklärte mir dort, dass in Basel seit 1980, dem Jahr der Menschen mit Behinderungen, eine Tradition besteht. Damals wurde mit dem Anbringen von Rampen aus Beton oder Asphalt an wichtigen Orten begonnen. Nun wird dieses Vorgehen noch ausgebaut und an vielbegangenen Orten werden Absenkungen, Aufpflasterungen oder Vertikalversätze vorgenommen, wenn Leitungen verlegt werden. Damit wird eine Lösung geschaffen, wie sie uns vorschwebt. An anderen Orten, die schon etwas weiter

fortgeschritten sind, besteht das System, dass Anwohnerinnen und Anwohner anrufen können, wenn jemand mit einem Rollstuhl kommt. Die Situation wird dann mit der Pro Infirmis abgesprochen und eine einfache Massnahme getroffen, nämlich ein Gefälle von 6% markiert. Es entstehen bei diesen Rampen gemäss Auskunft von Herrn Wyssen zwar Eis und Wasseransammlungen, aber es hat deswegen noch nie einen Unfall gegeben. Diese Lösung schwebte uns vor, als wir die Motion einreichten. Wir wollten nichts perfektes, uns war die finanzielle Lage der Stadt bewusst. Wir legten trotzdem umsetzbare Ziele und Wege fest, die verschiedene Möglichkeiten offen lassen. Ich ging davon aus, dass nun, wo ein Strategiepapier und Leitlinien vorliegen, der Gemeinderat diese Vorschläge ausarbeiten und heute eine Antwort präsentieren würde. Ich erwartete, dass gesagt wird; wir machen hier nun einen Fussweg, der attraktiv ist, d.h. einen Weg, der mit Rollstuhl oder Kinderwagen passierbar ist. Ich dachte, dass unsere Motion aufgenommen wird, dass Wege erarbeitet und heute Möglichkeiten aufgezeigt werden. Wir haben nie 36 Millionen gefordert. Wir haben bei der Erarbeitung der Motion an die Finanzen gedacht, uns war die finanzielle Lage der Stadt bewusst, aber das soll nicht daran hindern, etwas zu unternehmen. Der Gemeinderat hat aber offenbar kein grosses Interesse an den vorgeschlagenen Massnahmen, er erachtet sie als absolut überrissen und spricht von "forcierten Massnahmen". Es gibt eine Frau, die schon 1995 mit dem gleichen Anliegen bei der Sektion war. Sie schrieb mir, es sei eigentlich verrückt, so lange zu warten. Es gibt offenbar verschiedene Ansichten. Der Gemeinderat sagt, aufgrund der finanziellen Lage müsse man im heutigen Rahmen weiterfahren, das heisst 60 bis 70 Absenkungen im Jahr vornehmen. Das bedeutet für die behinderten Menschen, erst 2098 eine rollstuhlgängige Stadt zu haben. Dies ist eine Schande und keine Lösung für ein bekanntes und anerkanntes Problem und macht mich wütend. Für den Gemeinderat ist nämlich in der gleichen Zeit folgendes verantwortlich: Schanzentunnel: 85 Mio., Stadt: 51 Mio., Laufende Rechnung: 6.5 Mio. pro Jahr. Verkehrsmanagement: 13 Mio., Stadt: 5,7 Mio., Folgekosten: Fr. 860 750.00, Sanierung Effingerstrasse, vorgezogen als Arbeitsprogramm: 4,6 Mio. Es geht hier darum, Prioritäten zu setzen. Man sollte nicht Verständnis für Menschen mit Behinderung kundtun und dann sagen, man habe kein Geld. Ich verlange Lösungen vom Rat, ich akzeptiere es nicht, dass gesagt wird, man habe kein Geld für so ein Problem. Wir müssen hier zu einer Korrektur ansetzen und hoffe, der Rat wird dies tun und unserer Motion zustimmen.

Fraktionserklärungen

Thomas Fuchs (JSVP) spricht für die Fraktion SVP: Es ist nicht alles einfach, was baulich einfach tönt. Ich denke, diese Motion ist zu eng gesteckt. Man spricht von konsequenter Umsetzung, setzt einen zeitlichen Rahmen, man schreibt "jedes Trottoir", das heisst, ohne Ausnahme. Ich stimme überein, dass dort, wo Sanierungen vorgenommen werden auch Absenkungen angebracht und nicht vergessen werden sollten. Die Fraktion SVP hat Verständnis für die Bedürfnisse von behinderten Menschen und von Personen, die an den Rollstuhl gefesselt sind oder Fortbewegungsprobleme haben; ich denke auch an alte und gebrechliche Leute. Diese Alltagsprobleme sind auch mir persönlich bekannt aus meiner Tätigkeit als Samariter und als Präsident des Verbandes der Krankenmobilenmagazine. Es ist auch klar, dass den Menschen im Alltag die Fortbewegung zu vereinfachen ist, dass Hindernisse und Hürden zu beseitigen sind. Dies kann jedoch nicht mit dieser Motion erreicht werden. Hier wurde Wunschdenken verwechselt mit Realität. "Fusswegverbindungen für alle" ist eine Forderung, die auch wir unterstützen, aber die Realisierung sehen wir etwas anders. Fast 3000 Fussgängerübergänge haben heute die vorteilhafte Absenkung. Wo saniert wird, wird man diese Arbeiten vornehmen, ich denke an das Zentrum Bümpliz, wo dies überall realisiert wurde. Aber noch so gibt es genug Hindernisse und Hürden, so in Wohnungen, Einkaufszentren, Praxen, diese Probleme sind mit den aufgestellten Forderungen nicht gelöst. Die Randsteine stellen nur einen Aspekt dar. Die Antwort des Gemeinderats auf diese wohl gutgemeinten Anliegen der Motionäre ist unseres Erachtens gut ausgearbeitet und einleuchtend begründet. Wer heute Abend dieser Motion zustimmt, ist unseres Erachtens nicht tragbar, weil es ein Budget gibt, wir einen Voranschlag haben. Wir können diesen nicht einfach ignorieren - ausser wir verstehen nichts von Bilanz und Erfolgsrechnung. Wer bei der heutigen Lage der Stadtfinanzen zu Ausgaben von 36 Mio. - zugegebenermassen verteilt auf 10 Jahre

- ja sagt, handelt unseres Erachtens unverantwortlich. Wir können nicht dem Stimmbürger ein Budget verkaufen und von Sparwillen und -anstrengungen sprechen, und hier 36 Mio. Franken beschliessen. Ein Nein heisst nicht, dass wir Diskriminierung gegenüber Behinderten gutheissen - es ist wahrscheinlich unpopulär, hier nein zu sagen, aber nötig. Wir sind klar der Meinung, dass günstigere Varianten möglich sein sollten, aber der Betrag von 36 Mio. Franken erscheint mir doch ausgesprochen hoch. Nicht alles was wünschbar wäre, ist in einem Gemeinwesen realisierbar. Das Stadtparlament würde mit einer Annahme dieser Motion unglaublich. Gegen jede Privatperson, die so handelt, würde man wahrscheinlich Massnahmen ergreifen. Wir müssen die Stadtfinanzen berücksichtigen, ob uns das passt oder nicht. Die Fraktion hofft, dass die Motion zurückgezogen oder in ein Postulat umgewandelt wird, es scheint jedoch, dass dies nicht der Fall ist. Behinderte in der Gesellschaft müssen integriert werden, in dieser Form ist dies jedoch nicht finanzierbar. Fantasie und Willen sind nötig, und wir sind bereit, bei einer Neuvorlage dieses Geschäft wieder zu prüfen. Wir können aber nicht jetzt die Baufehler der letzten Jahrzehnte in Rekordzeit wieder beheben, so leid uns das tut. Ich denke, dass hier auch Privatinitiative gefragt ist; ich denke an eine öffentliche Sammlung, eine Zusammenarbeit mit der Pro Infirmis, der Paraplegikerstiftung, der Aktion "Denk an mich"; wir müssen wohl von privater Seite zusätzlich etwas machen. Die Stadt Bern ist hier finanziell überfordert, weshalb wir nein zur Motion sagen, auch wenn dies unpopulär ist.

Michael Burri für die Fraktion GFL: Es fällt sehr schwer gegen ein Anliegen zu sprechen, welches Verbesserungen für Menschen mit einer Behinderung zu erzielen beabsichtigt. Dennoch muss ich dies bis zu einem gewissen Grad tun. Denn unabhängig davon, um welches Geschäft es geht, müssen wir jedesmal darauf achten, wem es was bringt, wieviel es kostet und in welchem Verhältnis der wahrscheinliche Nutzen zu den Kosten steht. Zwei Beispiele dazu: In der GPK hatten wir diesen Montag ein Geschäft bezüglich einer Feuerwehrleiter mit zugehörigem Fahrzeug für die Berufsfeuerwehr zu behandeln. Sie wird fast 1 Mio. Franken kosten, und alle waren sich einig, dass dies keine vordringliche Anschaffung wäre. Allerdings fiel dann das entscheidende Argument des Feuerwehrkommandanten: Wenn diese neue Leiter, die ein bisschen länger ist als die vorhandene, auch nur hilft, das Leben eines einzigen Menschen zu retten, so ist sie dieses Geld wert. Ähnliche Überlegungen kann man auch bezüglich Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren anstellen, ich denke vor allem an Massnahmen, die mehr Sicherheit für spielende Kinder gewährleisten. Diese Abwägung muss auch bei der vorliegenden Motion vorgenommen werden: Ein Trottoir stellt unbestrittenermassen ein Hindernis für einen Rollstuhl dar; für einen Handrollstuhl in der Regel wohl kein unüberwindbares, für einen Elektrorollstuhl dagegen schon. Dieses Hindernis lässt die Menschen, die es überwinden müssen, jedes Mal ihre Behinderung von neuem spüren. Mit Hilfe der verlangten Massnahmen wäre es wahrscheinlich weniger mühsam für die Betroffenen. Es erscheint mir aber wichtig, sich vor Augen zu halten, dass selbst wenn alle unsere Trottoirs abgeflacht oder mit Aufpflasterungen versehen wären, der Rollstuhl bleibt, und damit in einem gewissen Masse auch die Diskriminierung, die man nicht aus der Welt schaffen kann. Wenn man erreichen möchte, dass sich Rollstuhlfahrer und -fahrerinnen im öffentlichen Raum frei, im Sinne von selbständig, bewegen können, so müsste man noch sehr viel mehr machen; Thomas Fuchs hat einige Beispiele genannt. Ich denke dabei vor allem auch an den öffentlichen Verkehr - die SVB ist in dieser Hinsicht noch völlig unzureichend. Es gibt zwar die Niederflurtrams, diese sind jedoch mit einem Elektrorollstuhl nicht begehbar. Es stellt sich also die Frage, wieviel man machen soll, was uns sinnvoll erscheint. Uns erscheinen die Kosten dieser Massnahmen im Verhältnis zum Nutzen, den sie vermutlich bringen, zu hoch. Dies auch, wenn man es nicht so perfektionistisch machen würde, wie dies dem GR bzw. dem Tiefbauamt vorschwebt. Perfektionistisch erscheint uns von GFL jedoch auch die Idee der Motionäre. Es leuchtet uns nicht ein, was eine Trottoirabsenkung in einem Aussenquartier soll, wenn dort während Jahren, vielleicht sogar während Jahrzehnten, nie ein Rollstuhl durchfahren wird. Jetzt kommt das bekannte Argument der Finanzlage der Stadt, zu dem es Beispiele zu zahlreichen anderen Postulaten gibt, welche Verbesserungen im öffentlichen Raum verlangten - gerade auch mit Sicherheitsaspekten - welche überwiesen und vom Gemeinderat als wichtig erachtet wurden, die jedoch angesichts der Finanzlage nicht durchgeführt wurden, weil das Geld fehlte. Ich bin mit Peter

Blaser einverstanden, dass es nicht darum geht, 100% oder 0% zu wählen. Der Gemeinderat legt dies etwas extrem aus. Es geht wirklich darum, Lösungen zu suchen und zu finden. Deshalb finde auch ich, dass es nicht richtig ist, im Moment nichts zu machen und diese Leute darauf zu vertrösten, zu warten, bis zufälligerweise unmittelbar in ihrer Nachbarschaft ordentliche Unterhaltsarbeiten durchgeführt werden und im gleichen Zug Absenkungen vorgenommen werden können. Dies erscheint uns auch zu langsam. Unserer Ansicht nach gibt es deshalb einen Mittelweg: Anstatt das ganze Wegnetz mit diesen Abflachungen zu überziehen, könnte man einen bestimmten Betrag pro Jahr dafür reservieren und diesen Rahmenkredit in Absprache mit den Behindertenorganisationen dort einsetzen, wo ein ausgewiesener Bedarf besteht. Dies dürfte in erster Linie dort sein, wo die meisten Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer wohnen. Ich habe von einem früheren Stadtratsmitglied des Jungen Bern erfahren, dass bereits vor ca. 20 Jahren ein Kredit von rund 2 Mio. Franken für solche Verbesserungen in der Innenstadt gesprochen wurde. Ich nehme an, dass dies wohl 1980, im Jahr der Behinderten war. Ich sprach mit einer Rollstuhlfahrerin, und habe von ihr erfahren, dass sie noch heute die grösste Mühe hat, sich in der Innenstadt zu bewegen. Aus diesem Grund würde mich von Gemeinderat Neukomm interessieren, wie dies damals ablief mit diesem Kredit. Gerade diese offenbar mangelnde Umsetzung dieses Kredites von damals zeigt, dass es sehr wichtig ist, mit den Betroffenen zu sprechen. Dass dies in der Vergangenheit nicht immer der Fall war, kommt gerade auch in der Antwort des Gemeinderats zum Ausdruck, der zum Beispiel den Ausdruck "Invalidenverbände" braucht. Dies deutet für mich klar auf eine mangelnde Sensibilität gegenüber dem Problem hin. Die Fraktion GFL kann die Motion nicht unterstützen, würde den Vorstoss jedoch in Form eines Postulats überweisen. Noch ein Wort zu den Aussagen von Peter Blaser betreffend die Aufpflasterungen in Basel: Die obenerwähnte behinderte Frau hat mich darauf hingewiesen, dass, wenn diese Aufpflasterungen zu steil seien, zwar die stärkeren Personen in Rollstühlen diese überwinden könnten, diejenigen in elektrischen Rollstühlen jedoch ein Problem hätten, da ihnen die Steigung zu gross sei. Flachere Aufpflasterungen jedoch würden bald in den Weg der Velofahrer und -fahrerinnen kommen. Der Anwendungsbereich dieser offenbar recht billigen Aufpflasterungen scheint recht klein zu sein, so dass wohl dennoch meist Absenkungen notwendig werden, welche ihren Preis haben. Ich bin jedoch der Meinung, dass Fr. 6 000.00 zu viel sind.

Stephan Hügli für die FDP-Fraktion: Mir geht es ähnlich wie den beiden Vorrednern; es ist nicht ganz einfach, hier gegen eine Vorlage zu argumentieren, mit welcher wir vom Grundsatz her sympathisieren können und wo wir begreifen, dass Handlungsbedarf besteht. Man kann jedoch nicht sagen, die Stadt hätte nichts unternommen, wenn bisher 18 Mio. ausgegeben worden sind, um solche Verbesserungen durchführen zu können. Ob hier alles immer rund gelaufen ist, und ob man immer die besten Lösungen gewählt und die notwendigsten Übergänge saniert hat, sei dahingestellt, es besteht sicher Handlungsbedarf. Es wurde vorgebracht, die Stadt hätte zuwenig getan, sei nicht auf die Behindertenorganisationen zugegangen und habe sie nicht rechtzeitig miteinbezogen. Hier habe ich jedoch Schwierigkeiten. Muss wirklich immer der Staat für alles sehen und alle Probleme erkennen, oder könnten nicht auch die Betroffenen auf die Stadt zugehen und mit ihr zusammen rechtzeitig Lösungen zu finden versuchen? Hier geht es vor allem darum, Prioritäten zu setzen, wo die wichtigsten Übergänge sind, und ich gehe mit Michael Burri einig, es bringt nichts, wenn man Trottoirübergänge saniert, die während 10 Jahren nie benutzt werden. Dies ist sicher falsch. In diesem Sinne geht uns die Motion zu weit, indem sie eben eine 100%-ige Lösung fordert. Es muss jedoch auch etwas dazwischen möglich sein. Uns ist die vorgeschlagene Lösung angesichts der Stadtfinanzen auch zu teuer, wir als Stadt müssen auch bei der Lösung dieses Problems Prioritäten setzen. So wie die Motion jetzt vorliegt, können wir dazu nicht ja sagen. Wir würden allenfalls einem Postulat zurückhaltend zustimmen. Es wäre wichtig, dass als erster Schritt das Tiefbauamt/SIB zusammen mit den Behindertenorganisationen einen Plan aufstellt zum Thema "Wo besteht in welchem Umfang welcher Sanierungsbedarf". Ein zweiter Punkt betrifft die Frage der Integration der Behinderten, den wir selbstverständlich unterstützen. Es kann auch sein, dass auf einem selten befahrenen Trottoir jemand nicht behinderter jemand behindertem hilft. Wir kennen alle diese Situationen, in welchen wir ger-

ne bereit sind, etwas zu tun. Auch dies kann der Integration dienen. Sonst ist zu dieser Motion alles gesagt worden und ich bitte den Rat, diese abzulehnen.

Peter Stucki für die Fraktion EVP/LdU: Es ist vieles schon gesagt worden, weshalb ich mich kurz fasse. Es ist klar, dass wir das Anliegen der Motion unterstützen. Es muss das Anliegen der Stadt sein, Behinderte so weit als möglich zu unterstützen und Hindernisse zu beseitigen. Wir anerkennen die Anstrengungen, die der Gemeinderat bisher unternommen hat: Knapp 3000 abgesenkte Fussgängerübergänge und Aufwendungen von 18 Mio. sind nicht nichts. Trotz diesen Anstrengungen ist die Situation noch nicht befriedigend, und es ist für uns unverständlich, dass bei Sanierungsarbeiten die Absenkung vergessen wurde. Das zeigt vielleicht auch, wie wenig gewisse Leute an andere denken. Wir haben uns jedoch auch gefragt, ob es wirklich 6000 Absenkungen braucht. Obschon wir das Anliegen der Motionäre teilen, kann eine Mehrheit unserer Fraktion die Überweisung der Motion nicht unterstützen. Die zeitliche Einschränkung und die finanzielle Lage der Stadt Bern lassen dies nicht zu. Wir würden jedoch ein Postulat unterstützen. Wir sind der Meinung, der Gemeinderat müsse sich dafür verantwortlich fühlen, dass bei jeder Sanierung die Absenkung vorgenommen wird. Die Kosten für die Absenkungen müssten bereits im Kredit aufgeführt werden. Und ob das dann tatsächlich die erwähnten Fr. 6 000.00 sind, ist für uns fraglich. Unserer Ansicht nach müsste es auch so sein, dass Absenkungen auf Bestellung ausgeführt werden könnten. Es kann nicht angehen, dass behinderte Menschen dieses Bedürfnis äussern und die Stadt den Wunsch verweigert und sagt, sie habe das Geld dafür nicht. Aus diesem Grunde unterstützen wir auch die Idee von Michael Burri eines Rahmenkredites, die wir als sinnvoll erachten. Da der Gemeinderat durch die Umwandlung der Motion in ein Postulat die Möglichkeit hätte, den Text freier auszulegen, würden wir ein solches unterstützen. Die Mehrheit lehnt jedoch die Motion ab.

Einzelvoten

Kurt Mäusli (SP): Heute verfolgt ein ehemaliger Stadtrat, der behindert ist, die Verhandlungen von der Tribüne; Simon Ryser hat dieses Anliegen schon vor Jahrzehnten in den Stadtrat eingebracht - und heute ist es noch nicht realisiert. Das Anliegen ist nicht neu, und das Argument, man brauche Zeit, um es zu realisieren, ist verfehlt. Wenn ich denke, wie schnell es ging, als wir die Velowege einführten... deren Realisierung wurde auch nicht von den Kosten aufgehalten, und es wurde öffentlicher Boden zur Verfügung gestellt. Und bei diesem Anliegen heisst es nun, "Ich bin zwar nicht dagegen, aber auch nicht dafür, dass es so schnell realisiert wird". Hier geht es darum, innerhalb von 10 Jahren, innerhalb einer vernünftigen Frist, etwas zu realisieren, das für Menschen Geltung haben soll, die sich nicht so frei bewegen können, wie wir alle hier im Rat. Ältere mögen sich vielleicht noch erinnern: Als ich im Grossen Rat war, hatten wir einen Grossrat, welcher Rollstuhlfahrer war. Man scheute damals keine Kosten, um eine sehr teure Anlage für einen Mann aufzustellen. Ihr seht sie draussen, ich war sehr dafür. Im Nationalrat machte man dasselbe. Und wir möchten dies nun für alle, die in der Stadt leben, innerhalb von 10 Jahren realisieren - und dann gibt es noch Leute, die sagen, wir sind zwar dafür, aber nicht so schnell, und dies aus finanziellen Gründen. Ich bin auch dafür, dass man die Finanzen berücksichtigt. Aber wir müssen Prioritäten setzen, und zwar ganz klar für diese Personen, welche nicht auf der Sonnenseite der Gesundheit ihren Alltag verbringen können. Ich möchte den Rat ernsthaft bitten, dieser Motion zuzustimmen. Wenn man heute sagt, beidseitige Absenkungen kämen auf Fr. 10 000.00 bis Fr. 12 000.00 zu stehen, erscheint mir dies überrissen. Sonst sollte man sich dafür an den Zivilschutz wenden; damit würde er wieder einmal vernünftig eingesetzt und es wäre nur das Material zu bezahlen. Angesichts der 20 cm hohen Randsteine mit messerscharfen Kanten an der Weissensteinstrasse war ich sehr überrascht, dass sich eine Velofahrerin, deren Sturz ich beobachtete, nicht merklich verletzte. Ich bitte Gemeinderat Neukomm, aufzunehmen, dass man hier tätig werden muss. Ich bitte darum, der Motion zuzustimmen.

Oskar Balsiger (SP): Vor noch nicht allzu langer Zeit waren Velofahrerinnen und Velofahrer hier in der Stadt in einer ähnlichen Situation wie Behinderte. Deshalb weiss ich ungefähr, wie es den Behinderten zumute ist, wenn sie überall Hindernisse sehen, die für sie nicht über-

windbar sind. Man kann eine Parallele ziehen zwischen diesem Vorstoss und der Entwicklung, wie wir sie beim Velo erlebten. Ihr erinnert euch, vor ca. 5 Jahren reichte ich eine Motion ein, welche damals viel zu diskutieren gab, nämlich zur Berücksichtigung von Velofahrern und Velofahrerinnen auf Hauptstrassen mit Autobahnzubringerfunktion. Diese Motion hätte etwa Fr. 100 000.00 gekostet, wenn man die Berechnungen so anstellt wie hier, und trotzdem überwies sie der Rat und setzte ein Signal in die richtige Richtung. Nachdem wir für diese Strassen vom Gemeinderat Richtpläne vorgesetzt bekommen hatten, wie er im Laufe der Unterhaltsarbeiten gedenkt, diesen Problemen auf den Leib zu rücken, konnte ich die Motion zurückziehen. Ich möchte ein Gleichnis aufstellen: Wenn wir das Matterhorn vor uns sehen, so ist uns dieses als Statussymbol von Zermatt ein Begriff, alle kennen es. Wenn man es jedoch von hinten betrachtet, kennt es niemand. Dies ist auch das Problem im Umgang mit Behinderten. Wenn wir es aus der Optik von uns Normalgehenden betrachten, ist alles in Ordnung. Wenn wir jedoch im Rollstuhl unterwegs wären, sähe die gebaute Verkehrswelt völlig anders aus, nämlich voller Hindernisse. Ich bin deshalb der Meinung, dass wir mit der Ablehnung dieser Motion ein komplett falsches Signal setzen. Wenn der Gemeinderat hier antwortet, es koste 36 Mio., so kommt mir dies fast so vor, als ob der Schreiberling den Auftrag hatte, die Antwort so zu formulieren, dass sie im Rat wie ein Schreckgespenst wirkt und die Motion abgelehnt wird. Ich bin der Meinung, dieser Strategie dürfen wir nicht folgen. Wir müssen vom übersteigerten Perfektionismus im Strassenbau wegkommen und lernen, bei der täglichen Arbeit überall und immer an die Behinderten zu denken. Dann kommen wir zu ganz anderen Resultaten und anderen Wegen, die zum Ziel führen. Deshalb bin ich der Meinung, der generelle Auftrag, der vom Rat aus an den Gemeinderat und alle Stellen geht, muss heissen, "An Behinderte wird überall gedacht". Ich möchte deshalb darum bitten, diese Motion heute zu überweisen. Wenn wir dann vom Gemeinderat Signale haben, dass er den Weg gefunden hat, auf die Zielgerade einzuziehen, welche mit dieser Motion verfolgt wird, können wir hier darauf zurückkommen, und ich bin überzeugt, dass die Initianten dieser Motion dann bereit sind, sie zurückzuziehen. Heute bin ich der Meinung, wir dürfen sie weder in ein Postulat umwandeln, noch ablehnen. Wir würden damit ein falsches Signal setzen.

Peter Blaser (SP): Ich habe die Voten gehört und gemerkt, dass eigentlich ein positives Verständnis besteht. Ich weiss, dass in der Regel alles vorbesprochen ist; ich versuche jedoch trotzdem, eine weitere Diskussion in Gang zu bringen und Meinungen zu ändern, nachdem alles Vorbereitete gesagt ist. Man hatte hier das Gefühl, die Umsetzung bis ins Jahr 2008 gehe zu schnell. Wie wäre dies wohl, wenn wir selbst eine Behinderung hätten, wäre dies dann auch zu schnell? Man muss Prioritäten festlegen, was man für wen will. Man kann nicht sagen, man will und dann will man nicht. Der Gemeinderat hat uns gesagt, die von uns vorgenommene Unterteilung sei nicht umsetzbar. Dienlich könne die Schaffung eines ganzen Netzes sein. Ich möchte noch einmal betonen, dass wir heute nicht über 36 Mio. abstimmen, sondern über eine rollstuhldurchlässige Stadt bis ins Jahr 2008 und die damit verbundenen verschiedenen möglichen Massnahmen. Was laut Gemeinderat nicht möglich sein soll, ist nämlich doch möglich. Ich habe es festgestellt an der Schlossstrasse beim Fussgängerstreifen und beim Wander, dort allerdings für Autos. Wir können es auf diesem Weg lösen. Die Massnahmen sind aufgezeigt, die Möglichkeiten sind gross. Wir stimmen hier über Inhalte ab, nicht über 36 Mio. Ich bitte, das was ihr denkt auch durchzuführen und nicht nur davon zu sprechen.

Michael Burri (GFL): Wenn die Motion in dem Sinne formuliert worden wäre, wie Oskar Balziger vorhin sprach, dann würden wir ihr zustimmen. Ich habe folgendes Problem: Peter Blaser sagte, wir würden nicht über 36 Mio. abstimmen. Es steht hier jedoch, "der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat einen Kredit zu unterbreiten für die konsequente Umsetzung des eingangs beschriebenen Auftrags". Meine Frage dazu wäre: Wie hoch soll der Kredit seiner Meinung nach sein? Es steht bei den drei zu beachtenden Grundsätzen weiter: "Jedes Trottoir muss mindestens über eine zweckmässig und logisch angeordnete Stelle verfügen". Ich habe Mühe, wenn ich an einen Nydeggestalden denke, an gewisse Strassen in Aussenquartieren, in welchen tatsächlich möglicherweise während Jahrzehnten niemand mit

einem Rollstuhl durchgeht. Wenn die Motion so umgesetzt wird, wie es hier steht, dann können wir nicht zustimmen.

Béatrice Stucki (SP): Oskar Balsiger hat gesagt, "an die Behinderten Menschen denkt man überall und immer" - nur kosten darf es offenbar nichts. Ich möchte das Angebot eines Rahmenkredits dankend entgegennehmen. Ich erachte es als den einzigen sinnvollen Vorschlag, den ich heute Abend von allen Anti-Votanten gehört habe. Ich betone noch einmal, dass es nicht nur um Rollstühle geht, diese sind nur eine Gruppe derjenigen, die von einem abgesenkten Wegnetz profitieren könnten. Es geht auch um gehbehinderte Menschen, ältere und jüngere. Wer einmal ein Bein im Gips hatte, weiss, wie es ist, wenn man mit Krücken in der Stadt umherläuft. Es ist auch sehr müssig, wenn man hört, dass Interessen von Menschen mit Behinderungen gegeneinander ausgespielt werden. Wohnen, Arbeiten, die Freizeit verbringen und Mobilität stellen ein Puzzle von verschiedenen Lebensgebieten dar. Es geht heute darum, einen dieser Puzzlesteine zu verbessern, nämlich denjenigen des Wegnetzes. Es erscheint mir fast ein wenig arrogant, behinderten Menschen vorschreiben zu wollen, in welchen Quartieren sie sich aufzuhalten haben und wo nicht. Wir bewegen uns mit einer Selbstverständlichkeit überall. Natürlich wird es für einen Rollstuhlfahrer oder eine -fahlerin schwierig, den Nydeggstalden raufzukommen. Mit einem Elektrorollstuhl geht dies jedoch durchaus, es nützt aber nichts, wenn danach auf dieser relativ heiklen Strasse nicht auf das Trottoir ausgewichen werden kann. Ich appelliere noch einmal daran, an dieser Motion festzuhalten; sie ist nicht so eng gefasst, wie dies überall dargestellt worden ist, sie bietet Freiraum, auch wenn wir gewisse Eckpunkte gesetzt haben.

Kurt Mäusli (SP): Es erstaunt mich, dass die gestellten Fragen nicht vom Planungs- und Baudirektor beantwortet werden, und es würde mich interessieren, weshalb dies so ist - diese Frage aus Interesse und nicht als Vorwurf. Ich möchte feststellen, dass wir im Rat alle grundsätzlich dafür sind - ich appelliere daran, jetzt Mut zu zeigen und diesen Schritt auch vorzunehmen. Die Massnahmen sind auf 10 Jahre hinaus geplant, sie müssen nicht morgen realisiert werden. Das Problem ist schon lange hängig. Ich appelliere auch an die Gegner der Motion, ich nehme es ihnen ab, dass sie nicht grundsätzlich dagegen sind. Denkt daran, dass es 10 Jahre geht, bis die Motion realisiert ist. Wollt ihr noch länger warten? Wenn ihr ein Postulat einreicht, kann der Gemeinderat dieses hinausschieben und erst wieder realisieren, wenn es ihm passt. Wenn solche Fragen allein von den Finanzen abhängig gemacht werden, erstaunt mich dies sehr. Kollege Fuchs, wir denken hier nicht als Private, sondern als Verantwortliche eines öffentlichen Gemeinwesens, das ist der Unterschied.

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm:* Es ist viel argumentiert worden, und in einem Punkt sind wir uns alle einig: Behinderte müssen vermehrt integriert werden, wir müssen noch Verbesserungsmassnahmen treffen. Es ist auch bereits einiges unternommen worden. Es wäre falsch, so zu tun, als ob der Gemeinderat kein Herz für Behinderte hätte oder dies nicht wollte. Aber mit der Formulierung der Motion hat der Gemeinderat Mühe. Als Gemeinderat können wir bei der heutigen Finanzlage dazu nicht ehrlich ja sagen. Wir sind an jeder Gemeinderatssitzung mit der Frage beschäftigt, wo wir noch sparen könnten. Wir haben gestern eine ganztägige Klausursitzung für Samstag, den 5. Dezember 1998, beschlossen, wo wir uns nur über Sparen unterhalten werden. Wir müssen bis Ende Jahr dem Kanton einen Plan abliefern, wie wir bis 100 Mio. im Jahr einsparen wollen im Zeichen der Vorgaben des Kantons, das Defizit zu verkleinern und die Schulden abzubauen. Und dort werden wir uns die Frage der Finanzen bei verschiedenen Sachgeschäften stellen müssen. Die Haltung, auf jeden Fall für die Sanierung des Finanzhaushaltes zu sein, sich aber ja nicht gegen *diese* Motion aussprechen zu wollen, ist widersprüchlich. Dies ist ein Dilemma, in welchem wir uns befinden, bei allem Verständnis für das vorgebrachte Anliegen und trotz allen Anstrengungen, die wir in Zukunft unternehmen wollen, um Behinderte zu integrieren. Es sind sehr gute Anregungen gefallen, und ich werde in Zukunft darauf achten, dass alle Verbesserungen in Absprache mit der Behindertenkonferenz geschehen werden. Ich möchte darauf hinweisen, dass nach den neuesten Zahlen bis jetzt 3022 Strassenabschlüsse abgesenkt wurden. Bis Ende 1997 waren es 2997, und auch dieses Jahr sind wieder 25 abgesenkt worden. Auch nächsten Jahr werden wir weitere 25 Absenkungen vornehmen und im Jahr 2000 wiederum

25. Ich möchte auch Hand bieten und mit Basel weiter abklären, welche Erfahrungen sie gemacht haben und ob wir deren Lösungen in Bern als Provisorium ins Auge fassen könnten. Ich möchte jedoch betonen, dass Basel die Anrampungen als Provisorium bezeichnet, weil sie nämlich auch Nachteile haben. Sie sind provisorisch, bis technisch korrekte Trottoirabsenkungen vorgenommen werden können. Auch in Basel werden im Zuge von ordentlichen Unterhaltsarbeiten die effektiven Absenkungen vorgenommen. Nachteile dieser Aufpflasterungen sind gemäss Basel die folgenden: Die Rampe eignet sich vor allem für sportliche, junge, selbstfahrende Personen im Rollstuhl. Ältere Behinderte, vor allem solche, die von einer nicht sehr kräftigen Person geschoben werden, haben Probleme. Die Rampen in Basel sind schwierig zu befahren und es besteht Kippgefahr, weil sie steil sind und einen abrupten Übergang zur Strasse aufweisen. Weil die Rampen ins Strassenprofil ragen, bilden sie weitere Hindernisse für Velofahrer und -fahrerinnen, welche teilweise gefährliche Ausweichmanöver vornehmen müssen. Die Rampen behindern teilweise auch die Strassenreinigung und den Winterdienst, weil sie von den Räumungsfahrzeugen abrasiert werden könnten. Das heisst, es gibt Probleme, die wir in der Stadt Bern auch mit der Polizei, der IG Velo und anderen Organisationen besprechen wollen. Ich möchte so flexibel sein und auch diese Lösung prüfen um zu sehen, ob es auch auf weniger perfektionistische Art geht, dies mindestens in Absprache mit der Behindertenkonferenz. Aber diesen Motionstext können wir als Regierung nicht annehmen.

Beschluss

Die Motion wird mit 35: 34 Stimmen bei 2 Enthaltungen überwiesen.

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

Antrag Nr. 223

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

Antwort des Gemeinderats

Mit dem eingereichten Vorstoss sollen koordinierende Massnahmen für umweltfreundliche Mobilität gefördert werden. Einzelne Massnahmen bedingen eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Regionsgemeinden. Der Motionär unterbreitet verschiedene Umsetzungsvorschläge und regt an, diese zu prüfen und wenn durchführbar umzusetzen. Die Vorschläge sind die folgenden: Förderung von autofreien Quartierzonen in neuen oder bestehenden Siedlungen (im Einverständnis mit der Mehrheit der Bewohner und Bewohnerinnen) Bereits bei der heute geltenden Bauordnung (Art. 61c) muss nur für mindestens 50 % der Wohnungen ein Parkplatz für Bewohner und Bewohnerinnen vorgesehen werden. Damit wird

dem Umstand Rechnung getragen, dass in der Stadt Bern gut ohne Auto gelebt werden kann. Ob es jedoch sinnvoll ist bzw. einem Bedürfnis entspricht, getrennte Quartiere für Nichtautobesitzende und Autobesitzende zu schaffen, ist fraglich. Denn vermutlich sind für die Anschaffung eines Autos andere Kriterien ausschlaggebend. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die Stadt Bern die Förderung von verkehrsberuhigten Quartieren anstrebt. Dies im Unterschied zum Begriff „autofreie“ Quartierzonen, der die Gefahr einer Polarisierung birgt: Ohne einen Konsens unter den betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern kann diese Massnahme nicht umgesetzt werden. In jedem Fall sind Anlieferung, Güterumschlag, Notfalldienste (Feuerwehr, Ärzte etc.) zu gewähren. Die Erfahrungen mit dem autofrei konzipierten Quartier Wylergut haben zudem gezeigt, dass die Bedürfnisse der Quartierbewohnerinnen und –bewohner betreffend Verkehr keineswegs homogen sind und sich immer wieder verändern: So wünscht die jüngere Generation des Wylerguts Änderungen im bestehenden Verkehrskonzept. Mit der Kombination der beiden Massnahmen „Tempo 30“ und „Blaue Zonen“ ist u.a. in den Quartieren Länggasse, Kirchenfeld und Bümpliz-Bethlehem grossflächig auf eine Verkehrsberuhigung hingewirkt worden. Im Zentrum Bümpliz hat die Stadt Bern eine Fussgängerzone realisiert. Der Verkehrskompromiss, dem die Berner Stimmberechtigten am 23. November 1997 zugestimmt haben, sieht u.a. die Bevorzugung des Fussgängerverkehrs in der Innenstadt vor. Entsprechende Arbeiten sind im Rahmen interdisziplinärer Arbeitsgruppen im Gang. Kürzlich hat der Gemeinderat eine „Gemeindeinterne Weisung über Begegnungsstrassen“ erlassen. Die Weisung enthält Angaben darüber, wie Begehren aus der Bevölkerung betreffend „Spiel und Sport auf verkehrsarmen Strassen“ behandelt werden sollen.

2. *Umsteigeanreize auf öffentliche und umweltfreundliche Verkehrsmittel*

Grundsätzlich kann dazu festgehalten werden, dass es sich bei diesem Vorschlag um eine universelle und permanente Aufgabe handelt. Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) und in der Netzoptimierungsstudie Phase B (NOPTS-B) stellt die Schaffung von Umsteigeanreizen eines der Hauptziele dar, welches mit verschiedenen, bereichsübergreifenden Massnahmen zu erreichen ist. Dabei gilt es stets zu bedenken, dass dieses Ziel nur in vielen kleinen Schritten und mit flankierenden Massnahmen erreicht werden kann. Nach Auskunft der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) sind verschiedene Massnahmen in Vorbereitung, welche die öffentlichen Verkehrsmittel noch attraktiver und kundenfreundlicher gestalten sollen:

- Jobticket: Im Rahmen des Koordinations-Ausschusses BäreAbi (KoA), in welchem die Transportunternehmen der Region Bern vertreten sind, wird zur Zeit versucht, ein Job-Ticket („Job-BäreAbi“) zu lancieren. Ziel dabei ist, dass die Unternehmen ihrem Personal anstelle von Autoparkplätzen ein verbilligtes BäreAbi zur Verfügung stellen.
- Jahresfahrplan: Die SVB bereiten die Einführung des Jahresfahrplans auf den nationalen Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 vor. Der Jahresfahrplan erleichtert u.a. die Merkbarkeit der Abfahrtszeiten.
- Cashcard: Die SVB erarbeiten im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit anderen Transportunternehmen die Einführung der Cashcard, die im nächsten Jahr geprüft werden soll. Die Cashcard ermöglicht den bargeldlosen Bezug von Billetten an den Automaten (einfacheres Handling für die Kundschaft) und erleichtert damit den Zugang zur Benützung des öV.
- Qualitätsstandards: Mittels repräsentativer Kundenbefragung ermitteln die SVB zur Zeit das Qualitätsverständnis und die entsprechenden Bedürfnisse der Fahrgäste, um das Angebot zu optimieren.

3. *Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten*

Grundsätzlich gelten hier die gleichen Ausführungen, die einleitend zum Punkt 2 (vgl. oben) festgehalten sind: Die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten ist eine permanente Aufgabe, die im Rahmen des STEK und der NOPTS-B eingehend untersucht worden ist. Umsetzungsmassnahmen werden u.a. zur Zeit von der Arbeitsgruppe Masterplan erarbeitet. In diesem Zusammenhang kann auch auf die Interfraktionelle Motion Jordi „Bahnhofplatz für alle“ vom 19. Mai 1998 verwiesen werden: Im Rahmen der Behandlung dieses Geschäfts wird die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten beim Bahnhof eingehend geprüft.

4. *Förderung der Kombination verschiedener Verkehrsmittel (Carpooling, Rufbusse etc.)*

Aufgrund der dichten Bevölkerung ist die öV-Nachfrage in der Regel genügend gross für die Einrichtung eines Linienbetriebes. Es gilt deshalb in erster Linie die Verkehrsbedürfnisse von

Randgebieten abzuklären, welche durch den öV nicht oder kaum erschlossen sind. Die RVK4 prüft zur Zeit z.B. die Einführung eines Rufbusses für Oberbottigen.

Folgende Beispiele für bestehende übergreifende Konzepte verschiedener Verkehrsmittel können aufgeführt werden:

Das Park+Ride-Konzept (P+R) ist im STEK enthalten und wird vom Verein Region Bern (VRB) getragen. Es stellt ein Mittel zur Förderung der Kombination verschiedener Verkehrsmittel dar. Die Stadt Bern und die Region fördern P+R, doch stehen an den Bahnhöfen der Region zur Zeit noch nicht genügend Plätze zur Verfügung.

Die dem BäreAbi und Carsharing angeschlossenen Transportunternehmungen arbeiten mit Autovermietungsfirmen zusammen und bieten der BäreAbi-Kundschaft zum Beispiel auch eine stundenweise Autovermietung an.

5. Ausbau des Tarifverbunds für Regionalverkehr

Der Integrale Tarifverbund Bern ITV ist Bestandteil verschiedener verkehrspolitischer Programme von Kanton und RVK 4. Die dem BäreAbi angeschlossenen Transportunternehmungen der Region Bern begrüßen die Einführung eines ITV Bern, sofern eine Lösung gefunden werden kann, die sowohl für die Transportunternehmungen wie auch für die öV-Kundschaft finanziell getragen werden kann. Die Einführung eines „Integralen Tarifverbundes Bern“ würde bei den beteiligten Transportunternehmungen zu Tarifierhöhungen und in der Folge zu Ertragsverlusten führen. Solange hierfür jedoch keine Mittel von Kanton oder Gemeinden gesprochen werden, kann der ITV nicht realisiert werden. Die RVK 4 Bern-Mittelland hat deshalb die Einführung eines integralen Tarifverbundes Bern abgelehnt. Nach diesem Entscheid der RVK vom Dezember 1997 werden die Transportunternehmungen nun nach bilateralen Lösungen insbesondere bei Linienführungen mit Schnittstellen und Parallelstrecken suchen. Auf dem städtischen Busnetz anerkennen zum Beispiel die SVB und der RBS seit Sommer 1998 gegenseitig die Fahrausweise. Auch mit den anderen Transportunternehmungen suchen die SVB nach Regelungen, damit zumindest auf Stadtgebiet die Fahrausweise gegenseitig akzeptiert werden können.

6. Ausbau der Informationszugänglichkeit über Lokal-, Regional- und Fernverkehr für Benutzerinnen und Benutzer

Angaben zur SBB und zur S-Bahn können auf dem Internet im Rahmen des elektronischen Fahrplanes angefragt werden. Informationen zum Regional- und Fernverkehr sind ferner auch auf Teletext verfügbar. Der Internetauftritt der Stadt Bern befindet sich gegenwärtig im Aufbau und wird die entsprechenden Links zu den schon bestehenden Informationsträgern im Internet einfügen.

Nach Auskunft der SVB wird die Kundeninformation mit der Einführung der Rechengesteuerten Fahrgastinformation RBL und der dynamischen Haltestellenanzeige um die Jahrtausendwende wesentlich verbessert. Zudem soll den SVB von der Stadt Bern noch in diesem Jahr der Internet-Zugang technisch ermöglicht werden (vgl. oben). Die Fahrgäste können dann über das Internet zum Beispiel Auskünfte zum Fahrplan einholen.

7. Abbau der Parkplatzerstellungspflicht bzw. Verzicht auf Ersatzabgabe bei Nachweis von Nichtgebrauch

Ein Abbau der Parkplatzerstellungspflicht ist mit den Bestimmungen der Kantonalen Bauordnung vom 9. Juni 1985 und deren Ausführungsbestimmungen (Parkplatzverordnung) sowie mit der Bauordnung der Stadt Bern vom 20. Mai 1979 nicht vereinbar:

An Orten, wo eine Parkplatzerersatzabgabe geschuldet wird, sind Parkplätze eine Mangelware; für diese Mangelware ist die Parkplatzerersatzabgabe zu leisten. Den Nachweis für den Nichtgebrauch einer nicht existierenden Mangelware zu erbringen, dürfte ausserordentlich problematisch sein: Tritt die Stadt auf ein solches Begehren ein, so könnten zum Beispiel alle Ladenbesitzer (wie auch Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe) in der Innenstadt geltend machen, dass ihre Kunden ihren Betrieb mit dem öV erreichen und daher keine Parkplatzerstellungspflicht bestehe. Eine rechtsgleiche Anwendung der Vorschriften wäre nur noch möglich, wenn auf die Verfügung einer Parkplatzpflicht verzichtet würde. Das Begehren führt nach diesen Erwägungen zu einer faktischen Aufhebung des Parkplatzreglementes, das den Bezug der Ersatzabgabe regelt. Im Hinblick auf die erheblich erklärte Motion Silvia Aepli (JBFL): „Sinnvolle Verwendung der Parkplatzerersatzabgabe“ vom 1. Juli 1993, kann mit der neu vorgesehenen Zweckbestimmung der Mittel aus der Ersatzabgabe die Stadtkasse entlastet werden; eine Aufhebung des Parkplatzreglementes ist daher auch aus finanzpoliti-

scher Sicht nicht erstrebenswert. Eine Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht wäre zudem kontraproduktiv, weil die Fahrzeuge in der Folge vermehrt im öffentlichen Raum parkiert würden, was nicht im Sinne des Motionärs und der Unterzeichnenden sein kann. Ferner muss mit einer Erhöhung des Suchverkehrs gerechnet werden.

Der Gemeinderat vertritt die Auffassung, dass sich die meisten Umsetzungsvorschläge der vorliegenden Motion mit den im Stadtentwicklungskonzept 1995 (STEK) festgehaltenen Massnahmen decken. Mit dem STEK hat sich der Gemeinderat zum Ziel der wirtschaftlichen Ökostadt bekannt. Die zentrale Entwicklungsidee besteht darin, Nutzungen aus einer gesamtheitlichen Betrachtung im Raum so anzuordnen, dass möglichst wenig Verkehr und Immissionen entstehen.

Die Forderungen des Motionärs decken sich zudem weitgehend mit den Legislaturzielen des Gemeinderats. Die Ziele können jedoch nicht mit einzelnen Projekten erreicht werden, sondern bedingen eine permanente Berücksichtigung bei allen Aufgaben. Es sind flankierende Massnahmen zur Kanalisierung und Reduzierung des Verkehrs, zur Parkplatzbewirtschaftung usw. nötig. Ferner verfolgen der von den Stimmberechtigten am 23. November 1997 angenommene Verkehrskompromiss, die Initiative „Läbige Stadt“, eine Gemeindeinitiative für weniger Verkehr, die demnächst im Stadtrat behandelt wird, sowie die Interfraktionelle Motion Jordi „Bahnhofplatz für alle“ vom 19. Mai 1998 weitgehend die gleichen Ziele wie die vorliegende Motion Jordi. Gestützt auf diese Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Motionär *Michael Jordi* (GB): Die Antwort des Gemeinderats ist für mich unbefriedigend. Er badet sich in Selbstgefälligkeit und vor allem in Selbstgenügsamkeit. Es wird so getan, als ob das Mögliche schon erfüllt und das Unerfüllte völlig unmöglich sei. Ich glaube, dass die Förderung des Umweltverkehrs in der Stadt Bern doch noch einer zusätzlichen Anstrengung benötigt. Wenn man sich für eine „Finöv“-Vorlage einsetzt, ist ein Gemeindeanknüpfungspunkt nötig. Die Erfüllung von einzelnen Motionspunkten bietet einen solchen Anknüpfungspunkt. Es ist zugegebenermassen nicht einfach, in der städtischen öffentlichen Verkehrspolitik motionsfähige Vorstösse einzubringen, ohne sofort an die Grenzen der regionalen und kantonalen Koordination zu stossen. Aber die Stadt könnte hier gut etwas mehr Initiative zeigen. Ich gehe noch kurz auf einzelne Punkte der Motion ein. Zum ersten Punkt der autofreien Zone: Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat Olibet „Autofreies Wohnen“ trotz einigen Bedenken anzunehmen. Es kommt nächste Woche hier in den Rat. Behandelt wurde es von der Finanzdirektion, welche darin offenbar einen prüfenswerten Sinn entdeckte. Ich streite nicht ab, dass die Stadt bisher in Sachen Verkehrsberuhigung nicht nichts gemacht hat, die Auflistung in der Motionsantwort ist daher sicher nützlich. Es geht hier jedoch um ein neues Konzept, das zum Beispiel exemplarisch bei neuen, aber auch bei bestehenden Siedlungsprojekten gefördert werden sollte. Die neuste Bevölkerungsbefragung hat ja gezeigt, dass der Verkehrslärm zu den negativsten Erscheinungen des Wohnumfeldes zählt. Zum zweiten Punkt: Bezüglich die Vorschläge zwei bis sechs bin ich doch etwas erstaunt, dass sich der Gemeinderat nicht auf Massnahmen einlassen will, welche über das bereits Realisierte und Geplante hinausgehen. Die Motion ist gerade aus diesem Grund offen formuliert worden, um nicht in den kleinstmöglichen Detaillierungsgrad zu gehen und dort Neuerungen vorzuschreiben. Zum letzten Punkt, der Parkplatzerstellungspflicht: Mir ist auch klar, dass es eine Parkplatzverordnung (PPV) des Kantons gibt, welche die Erstellungspflicht kantonal regelt. Soll jedoch ein Pilotprojekt im Sinne des ersten Vorschlages wirkungsvoll umgesetzt werden, müsste man sich von Seiten der Stadt dafür einsetzen, dass die PPV in diesem Punkt im Sinne einer Versuchsregelung für autofreie Wohnzonen gelockert würde. Zusammenfassend sehe ich eine grosse Renitenz des Gemeinderats, im Bereich der Umweltmobilitätsplanung über den Status quo und die jetzige Planung hinauszudenken. Ich bitte den Rat deshalb, den Vorstoss zumindest als Postulat anzunehmen, im Sinne einer umsetzungsorientierten Ideenpromotion.

Fraktionserklärungen

Beat Schori für die Fraktion SVP: Die SVP-Fraktion dankt dem Gemeinderat für die ausführlichen Begründungen und unterstützt den Antrag auf Ablehnung der Motion. Der Motionär schiesst aus unserer Sicht weit über das Ziel hinaus. Wie bereits der Gemeinderat in seinen Ausführungen darlegt, wird sehr viel, vielleicht sogar zu viel für Verkehrsberuhigungen respektive Einschränkungen des MIV getan. Ihr geht sicher alle mit mir einig - vielleicht gibt es jedoch auch einige Ausnahmen - dass die Mobilität zur heutigen Gesellschaft gehört wie das Amen zur Kirche. Es lässt sich auch nicht wegdiskutieren, dass zur Mobilität ebenfalls der motorisierte Individualverkehr gehört. Zudem sind wir auch bei diesem Geschäft aus finanziellen Überlegungen gegen eine Überweisung. Denjenigen, die neben den zu erwartenden Kosten noch freiwillig auf Einnahmen in den Parkplatzerstellungsfonds verzichten wollen, sind die Stadtfinanzen egal. Die SVP empfiehlt allen Stadträtinnen und Stadträten zu zeigen, dass sie sparen wollen und die Motion im Sinne des Gemeinderats abzulehnen.

Michael Burri für die Fraktion GFL: Auch wir von GFL lehnen diese Motion ab, jedoch aus ganz anderen Gründen als mein Vorredner. Ich bin von Michael Jordi etwas enttäuscht, dass er einen solchen Vorstoss einreichte. Ich kenne ihn sonst als einen der seriösesten Parlamentarier hier im Stadtrat. Mein erster Gedanke war: "Dies ist ein Parteiprogramm und keine Motion". Man könnte es auch als Legislaturrichtlinie bezeichnen und damit würden ebenfalls Türen eingerannt, wie dies der Gemeinderat im letzten Satz seiner Antwort auch schreibt. Ich kann auch zum nächsten Satz meine Zustimmung aussprechen: "Die Ziele können jedoch nicht mit einzelnen Projekten erreicht werden, sondern bedingen eine permanente Berücksichtigung bei allen Aufgaben". Obwohl wir die Punkte der Motion generell unterstützen könnten, sind diese entweder zu wenig konkret, oder aber, und dies enttäuscht mich besonders, sind sie ein Aufguss anderer parlamentarischer Vorstösse, welche zum Zeitpunkt, als diese Motion eingereicht wurde, bereits eingereicht waren und zum Teil heute Abend behandelt wurden oder demnächst behandelt werden. Ich denke, so hat es auch keinen Sinn, sich zu den einzelnen Punkten noch konkret zu äussern. Wie bereits gesagt, geht es nicht gegen den Inhalt der Motion, sondern gegen die Art und Weise, wie dieser Vorstoss eingereicht wurde; ich drücke es etwas brutal aus: Meines Erachtens ist dies Schaumschlägerei.

Hans-Ulrich Suter für die FDP: Die FDP-Fraktion hat nichts gegen die Schaffung von Umsteigeanreizen für die Benutzung von öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Sie kann aber dem vorgeschlagenen umfangreichen Forderungskatalog nicht beipflichten und lehnt deshalb die Motion Jordi einstimmig als unnötig ab. Wir sehen nicht ein, dass zum heutigen Zeitpunkt ein Bericht zur Förderung von koordinierenden Massnahmen für umweltfreundliche Mobilität erstellt werden soll. In der aktuellen finanziellen Lage der Stadt schon gar nicht. Wir würden den Vorstoss Jordi auch in der abgeschwächten Form eines Postulates ablehnen. Das Begehren von Michael Jordi ist im übrigen keine richtige Motion, die Einheit der Materie ist nicht gegeben. Wir bitten darum, dem Antrag des Gemeinderats zu folgen und die Motion Jordi abzulehnen.

Motionär *Michael Jordi* wandelt die Motion in ein Postulat um.

Beschluss

Das Postulat Michael Jordi wird mit 29:25 Stimmen abgelehnt.

8 Postulat Fraktion GFL (Ueli Stückelberger): Erarbeitung einer lokalen AGENDA 21 für Bern (gemäss Umweltgipfel von RIO)

Antrag Nr. 154

In Rio de Janeiro fand 1992 die weltweit stark beachtete Umweltkonferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung (UNCED) statt, an der mehr Regierungschefs teilnahmen als je an einer anderen Konferenz zuvor. In Rio wurde erkannt, dass die weltweiten Umweltprobleme nur gemeinsam gelöst werden können, aber gleichzeitig für die Lösung lokaler Umweltprobleme auch eine Intensivierung des lokalen Handelns notwendig ist.

In Rio wurde u.a. die AGENDA 21, ein Plan für eine soziale, wirtschaftlich und umweltmässig nachhaltige Entwicklung für das 21. Jahrhundert verabschiedet. Die AGENDA 21 ruft die Regierungen auf, nationale Strategien für eine nachhaltige Entwicklung zu erarbeiten, und zwar unter weitgehender Beteiligung von Nichtregierungsorganisationen und der Öffentlichkeit. Zudem werden in Art. 28 die Lokalbehörden aufgefordert, auch eine lokale AGENDA 21 zu entwerfen, denn viele der in der AGENDA 21 aufgeführten Probleme und Lösungen beruhen in erster Linie auf lokalen Massnahmen. Die Grundidee der lokalen Agenda ist es, dass die Lokalbehörde mit der Bevölkerung, mit gemeinschaftlichen Organisationen sowie mit Handels- und Industriebetrieben in einen Dialog eintritt.

In Bern bestehen zwar schon viele Grundsatzpapiere, die z.T. auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet sind (z.B. STEK). Hingegen fehlt ein umfassender Aktionsplan in sämtlichen umweltrelevanten Teilbereichen, wie dies die AGENDA 21 verlangt, um eine möglichst nachhaltige Entwicklung erreichen zu können.

Die Ausarbeitung einer lokalen AGENDA 21 ist eine komplexe Angelegenheit, weshalb sich ein Vorgehen in kleineren Schritten empfiehlt: In einem ersten Schritt müssten die wichtigsten Themen, welche im Sinne der AGENDA 21 von Bedeutung sind, aufgelistet werden. Nach einer Übersicht aller schon vorhandenen Beschlüsse (Richtpläne, Strategiepapiere, Entwicklungskonzepte ...) zur städtischen Umweltpolitik wären die Zielvorgaben für die einzelnen Themen auszuformulieren und die Handlungsspielräume und die noch offenen Teilbereiche (z.B. Landschaftsschutz) aufzuzeigen.

In einer nächsten Phase wären die Handlungsvorschläge (Aktionsplan) auszuarbeiten und mit den schon vorhandenen Umsetzungspapieren abzustimmen. Dieser erste Entwurf wäre anschliessend einer breiten Öffentlichkeit bekanntzumachen. Nach Berücksichtigung der Anregungen der Bevölkerung könnte die AGENDA 21 verabschiedet werden. In der Umsetzungsphase wäre als Begleitung eine "task group" von externen Leuten sinnvoll, die die Umsetzung der Zielsetzungen begleiten und Anstösse zu laufenden Anpassungen der AGENDA 21 geben könnte.

Zur Illustration, welche Themen im Rahmen der lokalen AGENDA 21 erarbeitet und mit einzelnen Handlungsprogrammen versehen werden können, werden hier einige Beispiele aufgeführt:

- Energie (als Unterthema z.B. Förderung alternativen Energien)
- Natur (als Unterthema z.B. Renaturierungen)
- Siedlung (als Unterthema z.B. Kinderspielplätze)
- Verkehr (als Unterthema z.B. Schulwegsicherung)
- Entwicklungshilfe (als Unterthema z.B. Technologietransfer Wasserversorgung oder Kläranlage)
- Abfall und Abwasser (als Unterthema z.B. Meteorwasserversickerung)
- Umsetzungshilfe (als Unterthema z.B. öffentliche Beratungsangebote)

Aus diesen Gründen wird der Gemeinderat gebeten,

- für die Stadt Bern unter Einbezug der Bevölkerung und in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Regionsgemeinden eine lokale AGENDA 21 sowie entsprechende Handlungsprogramme für eine nachhaltige Entwicklung im 21. Jahrhundert auszuarbeiten.

Bern, 4. Dezember 1997

Antwort des Gemeinderats

Nachhaltigkeit und Agenda 21

Als nachhaltig wird eine Entwicklung definiert, welche gewährleistet, dass die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt werden, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zur Befriedigung ihrer eigenen Bedürfnisse zu beeinträchtigen. Sie verbindet wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, gesellschaftliche Solidarität und Verantwortung für die Umwelt und soll so eine langfristige Entwicklung ermöglichen, ohne die natürlichen Lebensgrundlagen zu gefährden.

Ziel des Postulats

Das Ziel des Postulats entspricht der Politik des Gemeinderats für eine wirtschaftliche Ökostadt gemäss STEK. Vieles ist auch in den Schwerpunkten *Wohnstadt Bern* und *Arbeitsstadt Bern* der Legislaturrichtlinien 1997-2000 des Gemeinderats enthalten.

Gutes tun und darüber reden

Viele bisherige und geplante neue Aktivitäten entsprechen der verlangten Umsetzung einer Agenda 21. Eine Reihe weiterer Vorstösse des Stadtrats stehen damit im Zusammenhang. Die Klimabündnisstädte, denen auch Bern angehört, erarbeiten Strategien, um den CO₂-Ausstoss zu verringern. Ein verstärkter Einbezug der Bevölkerung und eine intensive Berichterstattung unter dem gemeinsamen Thema Agenda 21 werden sich für die Realisierung positiv auswirken. Zudem werden Projekte für eine nachhaltige Schweiz, die ganzheitlich und partnerschaftlich zwischen den verschiedenen Akteuren aufgebaut werden, durch ein Förderprogramm des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) unterstützt.

Der Gemeinderat ist bereit, eine Erfassung des Handlungsbedarfs und die Erarbeitung eines Aktionsprogramms in die Wege zu leiten.

Antrag

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

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und damit überwiesen.

9 Postulat Ueli Stückelberger (GFL) / Michael Burkard (JF): Integraler Tarifverbund für die Region Bern

Antrag Nr. 224

Im Prüfungsbericht vom 11. Februar 1998 zum Postulat von GFL "Zusammenschluss bzw. Kooperation der SVB mit einer oder mehreren anderen Transportunternehmungen" legt der Gemeinderat dar, weshalb die regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4) auf die Weiterverfolgung der Einführung des Integralen Tarifverbundes (ITV) verzichtet.

Diese Antwort überzeugt uns nicht, im Gegenteil: Die Realisierung des ITV scheint uns sehr sinnvoll zu sein, da so pro Fahrt innerhalb der Region Bern nur noch ein Billett zu lösen wäre, unabhängig davon, welche und wieviele Transportunternehmungen (SVB, RBS, SBB ...) benützt werden. Dies ist heute nicht möglich, obwohl die Automaten des RBS und der SVB technisch Billette für das ganze öV-Netz der Region ausstellen könnten. Auch der Gemeinderat weist in seiner Antwort zutreffend auf die vielen Vorteile eines ITV hin:

- durchgehende Tarife
- einfache Benutzung
- mehr Gerechtigkeit dank revidiertem Zonenplan
- regionales Fahrausweismarketing

Trotzdem würden, so schreibt der Gemeinderat überraschend weiter, die Nachteile (z.T. Verteuerung der Fahrpreise auf einzelnen Linien, z.T. befürchtete Ertragsausfälle) überwiegen. Eine detaillierte und überzeugende Begründung zu dieser ablehnenden Haltung fehlt jedoch. Die Unterzeichnenden des Postulates sind überzeugt, dass allfällige Ertragsausfälle

durch eine Mehrbenutzung des öV dank Attraktivitätssteigerung u.a. gerade wegen des ITV kompensiert werden können. Auch die Tatsache, dass mit einem ITV auf gewissen Strecken die Fahrten günstiger, auf andern Strecken teurer werden, spricht nicht gegen dessen Einführung. Die Region Basel macht seit mehr als 10 Jahren gute Erfahrungen mit dem ITV. Da der ITV eine Attraktivitätssteigerung sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner der Region Bern wie auch für die Touristen bedeutet und da die Vorteile allfällige Nachteile bei weitem überwiegen, ist die Einführung des ITV rasch anzustreben. Aus diesen Gründen wird der Gemeinderat gebeten, auf die Realisierung eines Integralen Tarifverbundes (ITV) für die Region Bern hinzuwirken, u.a. dadurch, dass er bei der RVK 4 verlangt, dass ein Detailprojekt zum ITV ausgearbeitet wird.

Bern, 12. März 1998

Antwort des Gemeinderats

Das Postulat nimmt Bezug auf den Prüfungsbericht vom 11. Februar 1998 zum Postulat GFL „Zusammenschluss bzw. Kooperation der SVB mit einer oder mehreren anderen Transportunternehmungen“. Die Unterzeichnenden sind mit den Begründungen, weshalb ein Integraler Tarifverbund Bern (ITV) von der regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK 4 abgelehnt wird, nicht zufrieden. Sie bitten deshalb den Gemeinderat, sich erneut für die Realisierung des ITV einzusetzen und bei der RVK 4 den Antrag auf Erarbeitung eines Detailprojekts zur Einführung des ITV zu stellen. Der Integrale Tarifverbund Bern ist Bestandteil verschiedener verkehrspolitischer Programme von Kanton und RVK 4. Auch die dem BäreAbi angeschlossenen Transportunternehmungen der Region Bern befürworten die Einführung eines ITV, sofern eine Lösung gefunden werden kann, die sowohl für die Transportunternehmungen wie auch für die ÖV-Kundschaft finanziell tragbar ist. Die RVK 4 hatte deshalb bei der Firma Rapp Ingenieure+Planer eine Studie in Auftrag gegeben. Unter der Prämisse, dass von der öffentlichen Hand keine zusätzlichen finanziellen Mittel für einen ITV zur Verfügung gestellt werden, sollte diese Studie die technische Machbarkeit eines ITV aufzeigen. Die Parameter enthielten u.a. die Akzeptanz des Halbtax-Abos im städtischen Bereich sowie die Kosten- und Ertragsneutralität. Diese Studie sollte als Grundlage für einen Grundsatzentscheid über die Einführung eines ITV dienen. Aus dem Schlussbericht vom Dezember 1997 geht hervor, dass die Einführung eines ITV Anpassungen des Zonenplanes im Westen und Süden des BäreAbi-Perimeters bedingen und folglich zu Tarifierhöhungen bei den Abonnenten führen würde. Angesichts der heutigen angespannten Wirtschaftslage lehnen die Transportunternehmungen eine Tarifierhöhung jedoch ab. Der ITV umfasst zudem die Akzeptanz der Halbtax-Abos im städtischen Bereich, was zu Einnahmenausfällen im Bereich der Einzel- und Mehrfahrtenkarten führen würde. Für eine erfolgsneutrale Einführung des ITV wären somit enorme Tarifierhöhungen nötig, die gemäss Auskunft der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) nahezu eine Verdoppelung des heutigen Preises für Einzelfahrtenkarten im städtischen Bereich bringen würden. Die Preis-Mengen-Elastizität der SVB-Tarifierhöhung vom 1. Januar 1995 zeigt jedoch deutlich, dass Tarifierhöhungen auf dem heutigen Niveau zu einem Verkaufsrückgang und zu Einnahmenreduktionen führen. Im Postulat wird die Annahme geäußert, dass allfällige Ertragsausfälle durch eine Mehrbenutzung des öV kompensiert werden könnten. Diese zusätzlichen Frequenzen wären dank Attraktivitätssteigerung u.a. gerade wegen des ITV zu erzielen. Dieser Auffassung widersprechen aber die Ergebnisse des Berichts der Firma Rapp Ingenieur+Planer vom Dezember 1997 sowie die oben erwähnte fehlende Elastizität der Tarifstrukturen. Im Schlussbericht vom Dezember 1997 wird die Einführung eines ITV von allen Beteiligten grundsätzlich begrüßt. Die in der Studie Rapp präsentierten Resultate betreffend Kosten und Ertrag eines ITV lassen aber erkennen, dass ein solcher nicht kostenneutral realisierbar ist. Deshalb müssten die aus einem ITV entstehenden Defizite von Gemeinden und Kanton getragen werden.

Es zeigte sich aber, dass eine Finanzierung durch die Gemeinden oder den Kanton zur Zeit nicht denkbar ist. In Anbetracht dieser Situation hat die Direktorenkonferenz BäreAbi im September 1997 der RVK 4 den Antrag gestellt, auf die Ausarbeitung eines Detailprojektes ITV zu verzichten. Die RVK 4 bedauerte zwar die Ergebnisse, beantragte aber dem Kanton, auf die Realisierung eines Integralen Tarifverbundes zu verzichten. Der Kanton weist in sei-

ner Stellungnahme darauf hin, dass er die Bedenken der Fachleute teile, wonach der Markt die zu erwartenden Tarifierhöhungen nicht akzeptieren würde, respektive die Nachfrage und damit die Erträge sinken würde. Die Direktorenkonferenz BäreAbi beauftragte in der Folge den Kommissionsausschuss BäreAbi, die verbleibenden Möglichkeiten einer Überarbeitung des BäreAbi-Zonenplans an die Hand zu nehmen. Die einzelnen Transportunternehmungen sind dazu angehalten, insbesondere für Parallelstrecken und Schnittstellen im öV-Netz mit grossen Umsteigeströmen nach bilateralen Lösungen zu suchen. Die SVB und der RBS haben dies für die städtischen Streckenabschnitte bereits realisiert. Mit anderen Transportunternehmungen werden zur Zeit diesbezügliche Lösungen gesucht. Zusammenfassend hält der Gemeinderat fest, dass die Einführung eines "Integralen Tarifverbundes Bern" bei den beteiligten Transportunternehmungen zu Tarifierhöhungen und in der Folge zu Ertragsverlusten führen würde. Daher kann der ITV nicht realisiert werden, solange von Kanton oder Gemeinden keine Mittel zur Deckung der Einnahmenausfälle gesprochen werden. Dies ist der Grund, wieso die RVK 4 Bern-Mittelland die Einführung eines Integralen Tarifverbundes Bern abgelehnt hat. Angesichts der Tatsache, dass Kanton und Gemeinden heute nicht bereit sind, für die Einführung eines ITV zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen, verzichtet der Gemeinderat darauf, der RVK 4 Antrag auf die Ausarbeitung eines Detailprojekts zum ITV zu stellen.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und damit überwiesen.

Ueli Stückelberger (GFL) zum Prüfungsbericht: Ich akzeptiere den Postulatsbericht, obwohl ich mit dessen Resultat natürlich nicht zufrieden bin. Die Argumentation, weshalb man keinen Integralen Tarifverbund in der Region Bern schaffen könne, überzeugt mich nicht. Es wird vorgebracht, es sei zu teuer, es gebe nicht mehr Kunden, weshalb sich das Ganze ver-teuere. Dies könne sich der Kanton nicht leisten. Diese Argumentation erscheint mir fraglich, der Integrale Tarifverbund hat sich in der Stadt Zürich und in der Stadt Basel sehr bewährt. Dort ist es möglich, es gibt mehr Leute und stellt eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr dar. Die vielen Vorteile für die Benutzer und Benutzerinnen des öffentlichen Verkehrs sollten es rechtfertigen, dass man den Integralen Tarifverbund auch in der Stadt Bern anstrebt. Ich bitte deshalb den Gemeinderat, jede Gelegenheit zu nutzen und beim Kanton in der RVK vorstellig zu werden, damit möglichst früh oder zumindest in einigen Jahren der Integrale Tarifverbund in Bern möglich wird - die entsprechenden Billettautomaten haben wir ja schon. Ich wäre auch interessiert an einem Einblick in die Rapp-Studie.

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Ich kann Stadtrat Stückelberger versichern, dass ich bei jeder Gelegenheit dem Kanton und den Transportunternehmen die formulierte Zielsetzung vor Augen führen werde, denn auch meiner Ansicht nach braucht es den Integralen Tarifverbund in der Zukunft, wenn wir den öffentlichen Verkehr noch verbessern wollen. Ich möchte jedoch betonen, dass ihn Zürich und Basel einführten, als es finanziell noch besser ging. Heute würden wohl weder Zürich noch Basel das Geld aufbringen können, das es dazu braucht. Gerade auch für die Einführungsphase ist nämlich eine finanzielle Unterstützung durch den Kanton notwendig, welche er im Moment ablehnt. Auch die Transportunternehmen können es nicht alleine, ebensowenig die Stadt Bern. Aus diesem Grunde werden diese Gespräche, wie dies Stadtrat Stückelberger ausführte, weitergeführt werden.

Beschluss

Der Prüfungsbericht ist genehmigt, da nicht bestritten.

10 Postulat Peter Stucki (EVP): Familienfreundlicheres BäreAbi

Antrag Nr. 222

Wenn heute eine Familie mit ihren schulpflichtigen Kindern eine Reise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unternimmt, so profitiert sie von der günstigen Familienkarte der schweizerischen Transportunternehmungen. Für 20 Franken im Jahr reisen Kinder in Begleitung der Eltern gratis mit. Die Familienkarte ist in allen Agglomerationen und grösseren Städten der Schweiz in Verbindung mit einem GA oder mit dem Halbtaxabo und Tageskarte gültig. In Basel, Bern und Lugano ist die Familienkarte aber nur in Verbindung mit einem Einzelfahrausweis oder Mehrfahrtenkarte erlaubt. Es ist unverständlich und uneinsichtig, warum die Familienkarte auf dem Netz der SVB nicht voll gültig ist, wie in fast allen anderen Schweizer Städten. Viele Benutzerinnen und Benutzer sind sich dieses Umstands nicht bewusst und laufen Gefahr, gebüsst zu werden.

Wenn eine Familie mit drei Kindern von Bümpliz in die Stadt und zurück fährt, so kostet dies nebst dem Bärenabi für die Eltern zusätzlich jedesmal 9 Franken. Dass unter diesen Umständen viele Eltern mit dem Privatwagen in die Stadt fahren, ist nachvollziehbar.

Wir bitten den Gemeinderat, aktiv zu werden (zum Beispiel in der RVK), um in diesem Bereich Verbesserungen zu erzielen zum Beispiel durch

- eine vollumfängliche Anerkennung der Familienkarte der schweizerischen Transportunternehmungen aller Transportunternehmungen im BäreAbiperimeter
- ein Familienbäreabi
- eine spezielle Familienkarte für das Gebiet des Bärenabis.

Wir sind der Meinung, dass es aber keine Tarifierhöhung beim Bärenabi geben darf.

Bern, 7. Mai 1998

Antwort des Gemeinderats

Die Einführung einer Familienvergünstigung auf dem SVB-Netz für das BäreAbi ist vom Gemeinderat schon verschiedentlich geprüft worden. Er hat sich letztmals an der Sitzung vom 29. April 1998 im Rahmen der Teilrevision des Tarifs SVB mit der Familienvergünstigung befasst und die Einführung einer solchen Vergünstigung aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Die SVB sind Mitglied des Tarifverbundes „BäreAbi“ und haben die Vereinbarung vom 11. April 1994 unterzeichnet. Gemäss Ziffer 5.1 dieser Vereinbarung müssten die SVB daher das Einverständnis „der Gesamtheit der am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmungen“ für eine Anerkennung der Familienvergünstigung auf dem SVB-Netz einholen.
- Die Transportunternehmungen des Tarifverbunds „BäreAbi“ haben eine integrale Anerkennung der Familienvergünstigung im Verbundgebiet abgelehnt.
- Aus Sicht des Tarifverbundes „BäreAbi“ ist die Anerkennung der Familienvergünstigung ausschliesslich auf dem SVB-Netz rechtlich nicht zulässig.
- Gemäss Schreiben des Bundesamtes für Verkehr sind die Gesamtinteressen des öffentlichen Verkehrs bei einer Anerkennung der Familienvergünstigung beeinträchtigt. Bis zur Stadtgrenze wären für mitreisende Kinder in Fahrzeugen der SVB, der RBS sowie der Postautodienste keine Fahrausweise erforderlich. Ab der Stadtgrenze jedoch müssten für die Fahrt im gleichen Fahrzeug Fahrausweise nachgelöst werden. Missverständnisse und Konflikte zwischen dem Kontrollpersonal und der Kundschaft wären deshalb wahrscheinlich.
- Die Einführung der Familienvergünstigung auf dem „BäreAbi“ kann aufgrund der daraus resultierenden Einnahmeverlusten nicht kostenneutral eingeführt werden. Diese Einnahmeverluste müssten mit einer Tarifierhöhung kompensiert werden, was der Postulant und die Mitunterzeichnenden jedoch ablehnen.
- Tritt die Gemeinde Bern bei der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK 4 als Bestellerin für die Realisierung einer Familienvergünstigung auf dem BäreAbi auf, müsste sie die Kosten übernehmen. Dabei müsste die Stadt Bern nicht nur den Ertrags-

verlust abgelden, sondern den Transportunternehmungen des Tarifverbunds „BäreAbi“ zusätzlich auch noch die erhöhten Kommunikations- und Distributionskosten entschädigen (vgl. Art. 11 Abs. 2 des Transportgesetzes). Angesichts der angespannten Finanzlage erachtet der Gemeinderat diese Möglichkeit im Augenblick als unrealistisch.

Aus diesen Gründen hat der Gemeinderat bereits im Frühling 1998 die Einführung einer Familienvergünstigung auf dem SVB-Netz für das BäreAbi verworfen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Peter Stucki (EVP): Was in Zürich, in Winterthur und seit diesem Jahr auch in St. Gallen möglich ist, soll in Bern und Region nicht möglich sein. In den erwähnten Städten ist die Familienkarte bei jedem Fahrausweis gültig. Für mich ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Region Bern hier einen "Sonderzug" fahren muss. Das Postulat betrifft einen grossen Teil der Bevölkerung der Stadt Bern, da wir zum Glück noch immer viele Familien in der Stadt Bern haben. Die Akzeptanz der Familienkarte auch beim BäreAbi hätte wichtige positive Folgen: Der öffentliche Verkehr würde attraktiver; ich bin überzeugt, Familien würden dadurch mehr auf Bus und Tram umsteigen. Solange aber der öffentliche Verkehr für die einzelnen Familien finanziell unattraktiv ist, solange den Privaten das Privatauto günstiger erscheint, würde man es sich gut überlegen, ob man umsteigen will. Ich bin überzeugt, zufriedene Kunden sind auch treue Kunden. Wenn es für Kinder und Jugendliche normal ist, dass man mit einem öffentlichen Verkehrsmittel in die Stadt und wieder nach Hause fährt, werden sie mit grosser Wahrscheinlichkeit auch als junge Erwachsene später wieder den öffentlichen Verkehr benutzen. Wenn es jedoch normal ist, dass man mit dem Auto in die Stadt fährt, wird es auch normal sein, dass man später das Auto nimmt. Zu den Finanzen: Mich enttäuscht, dass im Bericht des Gemeinderats nie erwähnt wird, was dies kosten würde. Im Frühling diesen Jahres erwähnte der Gemeinderat einmal einen Betrag von Fr. 400 000.--; ich weiss nicht, ob dieser stimmt, ebensowenig ist mir bekannt, wie er sich zusammensetzt - mich würde dies interessieren. Dies ist zugegebenermassen ein grosser Betrag. Ich glaube jedoch, dass, wenn die Stadt Bern und der Gemeinderat Druck machen würden, im Tarifverbund BäreAbi die Bereitschaft wachsen würde, diese Aufwendungen mitzutragen. Ich denke auch daran, dass der Gemeinderat uns letzten Donnerstag ein Geschäft vorlegte, welches jährliche Folgekosten von über Fr. 300 000.00 gehabt hätte: Das Verkehrssystemmanagement - und all diese Folgekosten wären hauptsächlich dem Privatverkehr zugute gekommen. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass der Gemeinderat wie auch die SVB gar kein Interesse haben, dass die Familienkarte anerkannt würde. Ich fordere deshalb den Stadtrat auf, dieses Postulat zu überweisen, damit sich die Verantwortlichen nicht mehr weiter drücken können. "Familienfreundliche Stadt" darf nicht nur ein Schlagwort sein, sondern muss sich in der Realität beweisen - und hier ist die Möglichkeit dazu.

Hans-Ulrich Suter (FDP): Ich schicke voraus, dass unsere allgemeinen Ausführungen zu Familienvergünstigungen im Berner öffentlichen Verkehr auch für die Interpellation von Esther Kälin Plézer Gültigkeit haben. Auch unsere Fraktion ist der Ansicht, dass Familienvergünstigungen einheitlich auf dem gesamten schweizerischen Netz des öffentlichen Verkehrs gelten sollten. Die Einführung der Familienvergünstigung im Bereich des BäreAbi kann aber offenbar nicht kostenneutral erfolgen. Die Stadt Bern müsste nicht nur den Ertragsverlust übernehmen, sondern den beteiligten Transportunternehmen des Tarifverbundes BäreAbi zusätzlich die erhöhten Kommunikations- und Distributionskosten vergüten. Diese Sachlage hat uns veranlasst, aufgrund der schlechten Finanzlage der Stadt das Postulat Stucki abzulehnen. Wir bitten um Verständnis.

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm:* In der Stellungnahme des Gemeinderats wurde darauf hingewiesen, dass wir die Einnahmenverluste mit einer Tarifierhöhung kompensieren müssten, denn keine Gemeinde würde uns diese abgelden, und auch der Kanton nicht. Die Stadt Bern müsste alles übernehmen. Hinzu kommt, dass wir vom Bundesamt für Verkehr einen Brief erhalten haben, welcher uns als gesamtschweizerische Aufsichtsbehörde in Erin-

nerung ruft, dass die SVB eine solche Massnahme nicht allein veranlassen könnten, da sie nur eine Transportunternehmung im Tarifverbund BäreAbi sind. Die anderen Transportunternehmen sind jedoch alle dagegen. Aus diesem Grunde hätten wir mit dem Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde grosse Probleme. Das Bundesamt fordert uns auch auf, auf diese Familienvergünstigung zu verzichten. Ich muss noch einmal darauf hinweisen, dass vor allem finanzielle Überlegungen zum Tragen gekommen sind. Die Zielsetzung an sich ist vom Gemeinderat anerkannt, wir hätten gerne mehr Familien in der Stadt Bern, welche auch Steuern zahlen und die Stadt Bern als attraktiv erachten würden. Eine solche Familienvergünstigung könnte ein Aspekt sein. Wir können uns jedoch einfach nicht leisten, alles alleine zu zahlen.

Beschluss

Das Postulat wird mit 35:25 Stimmen bei 2 Enthaltungen überwiesen.

11 Interpellation Esther Kälin Plézer (SP): Kinder in der Stadt Bern; Familienvergünstigungen bei den SVB-Tarifen

Antrag Nr. 231

Noch bis vor einigen Jahren war das Reglement der SVB auszugsweise an allen Billettausgabestellen (sprich Automaten) des SVB-Netzes angeschlagen. Dies war sehr informativ, nicht nur für Bern-Besucher und -Besucherinnen, sondern auch für Neuzuzüger und Neuzuzügerinnen oder gelegentliche Benutzer- und Benutzerinnen der öffentlichen Verkehrsmittel. Gestützt auf das Übergangsreglement des Stadtrats vom 21. März 1991 und Art. 28, Abs. 2, Ziff. 9bis, lit c der Gemeindeordnung, dürfen wir im Tarifbüchlein (gültig ab 1. Januar 1998) unter Familienvergünstigungen, Absatz 10.1 lesen:

„Wenn ein Elternteil eine Einzelfahrkarte, eine Mehrfahrtenkarte, eine Tageskarte oder ein GA gelöst hat, fahren Kinder bis zum zurückgelegten 16. Altersjahr, welche im gleichen Haushalt leben, gratis mit. Jugendliche vom 17. bis zum zurückgelegten 25. Altersjahr werden dabei zum Kurzstreckentarif befördert. Diese Regelung gilt nur, wenn die gemeinsam reisenden Familienmitglieder im Besitz einer gültigen Familienkarte der schweizerischen Transportunternehmungen und der dazugehörenden Ausweiskarten für Kinder sind.“

Die meisten Familien, zumindest diejenigen, welche regelmässig die SBB benützen, verfügen über die oben erwähnte Familienkarte.

Die Stadt Bern beklagt einen ausserordentlich starken Familienschwund. Daher müssten sämtliche zur Verfügung stehenden Mittel eingebracht werden, um den Familien die Vorteile unserer Stadt aufzuzeigen. Im Zeitalter der Kunden- und Kundinnennähe und -freundlichkeit, sprich NPM, sollte es für die SVB eine Selbstverständlichkeit sein, auf diese preisliche Attraktivität hinzuweisen.

Dem Tarifbüchlein sind übrigens weitere Ermässigungen zu entnehmen, die m.E. ebenfalls angeschlagen gehörten (AHV, Invalidität, Militär usw.).

Die Unterzeichnenden bitten den Gemeinderat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Weshalb wurden die Informationstafeln mit u.a. den Tarifhinweisen entfernt?
2. Ist geplant, an sämtlichen Billettausgabeautomaten des SVB-Netzes solche Tafeln anzubringen?
 - Wenn ja, in welchem Zeitraum könnte dies geschehen?
 - Wenn ja, mit welchen Kosten müsste gerechnet werden?
 - Wenn nein, weshalb nicht?
3. Könnte sich der Gemeinderat vorstellen (unter Vorbehalt einer Änderung des Übergangsreglements und der GO), dass Kinder in Begleitung einer im gleichen Haushalt lebenden Person gratis mitfahren können, auch wenn keine entsprechende Familienkarte vorhanden wäre? Damit würde die Familienfreundlichkeit der Stadt Bern konkret unter Beweis gestellt.
4. Weshalb hat das BäreAbi, bezüglich Begleitung von Kindern, nicht dieselbe Wirkung wie die Familienkarte?

5. Sollte der Gemeinderat auf dem Status quo beharren, wie gedenkt er, den Bürgerinnen und Bürgern die Informationszugänglichkeit zu den Tarifiermassigungen zu erleichtern?

Bern, 14. Mai 1998

Antwort des Gemeinderats

Heute sind auf den Billettautomaten der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern SVB die Preise für Einzelfahrkarten angegeben. Die Interpellation regt an, die SVB-Billettautomaten wieder wie früher mit Informationstafeln insbesondere über die Tarifiermassigungen zu versehen. Ferner soll die Stadt Bern eine Familienvergünstigung bei den SVB-Tarifen in Erwägung ziehen, um dem Familienschwund in der Stadt entgegenzuwirken.

Zu Frage 1:

Nach Auskunft der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern SVB wurde die Beschriftung der Billettautomaten 1995 im Zusammenhang mit der Montage der neuen Billettautomaten überprüft. Dabei hat man festgestellt, dass die Kundschaft in erster Priorität Informationen über die Bedienung der Automaten und über die Billettausgabe wünscht. Weil die Stadt Bern Bundeshauptstadt und attraktives touristisches Ausflugsziel ist, müssen die Anschriften auf den Billettautomaten zudem in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache erfolgen. Die SVB machen darauf aufmerksam, dass die von der Interpellantin erwähnte frühere Beschriftung an den Billettautomaten nur sehr knappe Informationen über Tarife enthielt. Gerade Informationen über Tarifvergünstigungen müssten jedoch in den oben genannten Sprachen angeschlagen werden, weil die deutschsprachige Berner SVB-Kundschaft in der Regel gut informiert ist über die Tarifverhältnisse. Erfahrungen bezüglich Kundenführung und Marketing zeigen allerdings, dass bei der Kommunikation stets berücksichtigt werden muss, dass die Informationen übersichtlich bleiben. Die Kundschaft darf nicht mit zu vielen und zu komplexen Informationsinhalten überfordert werden. Daher werden die Informationen an den Automaten auf das Wesentliche beschränkt und detailliertere Informationen über Tarife gratis zur Verfügung gestellt.

Zu Frage 2:

Auf den SVB-Billettautomaten sind alle nötigen Informationen für den Bezug von Einzelfahrtenbilletten angebracht. Es ist deshalb nicht vorgesehen, die Automaten auf dem SVB-Netz mit zusätzlichen Tarifhinweisen auszurüsten. Kundenbefragungen zeigen auf, dass das Anschlagen von Tarifen an den Billettautomaten oder bei den Haltestellen nicht einem primären Anliegen der Fahrgäste entspricht. Die SVB weisen darauf hin, dass sowohl die SBB wie auch die anderen schweizerischen städtischen Verkehrsbetriebe auf Tarifhinweise an Billettautomaten oder an Haltestellen verzichten. Die Verkehrsbetriebe der Städte Basel und Zürich vertreten wie die SVB die Auffassung, dass sich die Kundeninformation an Billettautomaten auf das Wesentliche beschränken sollte, damit sie für die Fahrgäste übersichtlich und nachvollziehbar bleibt. Über die verschiedenen Tarifiermassigungen wird nach Meinung des Gemeinderats ausreichend informiert. Die Fahrgäste erhalten an allen SVB-Verkaufsstellen, beim Fahrpersonal oder auch telefonisch Auskunft über Tarife und können das Tarifbüchlein (vgl. blaues Büchlein „Tarif, gültig ab 1. Januar 1998) gratis beziehen. In den Fahrplänen befinden sich ebenfalls auszugsweise Informationen zu Tarifen. Alle Tarifänderungen können jeweils den amtlichen Publikationen entnommen werden.

Zu Frage 3:

Die Familienkarte ist ein gesamtschweizerisches Produkt und untersteht deshalb auch gesamtschweizerischen Regelungen. Anpassungen dieser Regelungen bedürfen der Zustimmung aller Partnerbetriebe (insbesondere von den mit der Koordination des öV-Tarifsystems betrauten, federführenden SBB). Würde die Stadt Bern im Alleingang eine solche Neuregelung bei den SVB bestellen (ausschliesslich für das SVB-Netz), würde dies den Regelungen betreffend der Familienkarte, welche die Transportunternehmungen gesamtschweizerisch getroffen haben, widersprechen. Eine solche Neuregelung führt immer auch zu Ertragsausfällen, die den SVB abgegolten werden müssten. Hinzu kommt, dass eine Ausnahmeregelung im Alleingang bei der Kundschaft Verwirrung und wohl auch Unverständnis auslösen würde.

Zu Frage 4:

Das BäreAbi stellt eine Verbundregelung verschiedener Transportunternehmungen in der Region Bern dar. Die am BäreAbi beteiligten Transportunternehmungen haben einen entsprechenden Vorstoss (Einführung der Familienkarte auf dem BäreAbi) im Frühling 1998 aus Kostengründen abgelehnt. Ferner hat das Bundesamt für Verkehr BAV die Stadt Bern darauf aufmerksam gemacht, dass die Einführung der Familienvergünstigung ausschliesslich auf dem SVB-Netz u.a. auch aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist.

Zu Frage 5:

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die öV-Kundschaft genügend über Tarifiermässigungen informiert wird. Tarifliche Änderungen werden in amtlichen Publikationen sowie an SVB-Verkaufsstellen bekanntgemacht. Wie bereits oben erwähnt, erhalten interessierte Personen weitere Hinweise zu Tarifiermässigungen direkt an den SVB-Verkaufsschaltern, telefonisch oder aus dem Tariffbüchlein, das bei den SVB gratis bezogen werden kann.

- Auf Antrag der Interpellantin beschliesst der Rat Diskussion. -

Esther Kälin Plézer (SP): Zuerst danke ich dem Gemeinderat für die sachliche Beantwortung meiner Fragen. Was ich in der Antwort vermisste, ist die Offenheit für Neues beziehungsweise für Selbstverständliches. Bern brüstet sich immer wieder, Tourismusmagnet zu sein. Um so wichtiger ist es doch, seinen Besucherinnen und Besuchern wie auch neuzuziehenden Personen NPM-like Informationen nicht nur zum Hotelangebot, sondern auch zu den Tarifen zum öffentlichen Verkehr zu liefern. Selbstverständlich viersprachig - das versteht sich von selbst. Platz genug für Tarifinformationskleber hat es nämlich auf den Automaten. Der Gemeinderat argumentiert in seiner Antwort, dass die SVB-Kundschaft über das Wesentliche - sprich die Bedienungsanleitung der Automaten - informiert sein wolle. Heisst dies in der Folge, dass es unwesentlich ist, ob zum Beispiel eine Familie, eine Rentnerin oder eine IV-Bezügerin weiss, wieviel zu bezahlen ist für eine Fahrt mit den SVB? Im Zeitalter des NPM ist es meines Erachtens selbstverständlich, Informationen kundenfreundlich zu vermitteln - wer kennt schon das Tariffbüchlein, welches bei den SVB bezogen werden kann. Mindestens ein Hinweis auf Vergünstigungen müsste angebracht werden. Zu den Familienkarten möchte ich mich nicht mehr lange äussern; ich bin jedoch überzeugt, dass es der Stadt gut anstehen würde, eine Vorreiterrolle in der Schweiz zu spielen. Zusammengefasst kann ich sagen, dass mich die Antworten des Gemeinderats nicht befriedigen.

12 Postulat Margrit Stucki (SP): Aufwertung der tangentialen Verbindung: SVB Bus Nr. 27 und 29 als Durchmesserlinie

Antrag Nr. 199

Die SVB Linie 27, d.h. der Tangentialbus Weyermannshaus/Bethlehem/Bümpliz trifft in Niederwangen auf die Linie 29 Richtung Köniz/Wabern. Nun sind aber die beiden Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt, was den durchfahrenden Passagieren immer wieder einen mehr oder weniger langen unfreiwilligen Zwischenhalt in Niederwangen beschert. Dies macht die Verbindung zwischen Bümpliz und Köniz alles andere als attraktiv. Mit dem Beginn des Winterfahrplanes 1997/98 wurde der Ortsbus Köniz, OBK, neu als Linie 29/OBK ins SVB-Netz integriert. Dass die beiden privatisierten Linien nicht von den gleichen Firmen betrieben werden, sollte doch der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs nicht im Wege stehen, oder? Der Gemeinderat wird deshalb eingeladen zu prüfen, ob die Linien 27 und 29 als Durchmesserlinie betrieben werden können; allenfalls mittels Fahrplanverbesserungen für die Linien 27 und 29 kurze Umsteigezeiten in Niederwangen ermöglicht werden können.

Bern, 26. Februar 1998

Antwort des Gemeinderats

Das Postulat Stucki-Mäder (SP) regt an zu prüfen, ob die von den Städtischen Verkehrsbetrieben Bern (SVB) betriebenen Linien 27 (Tangentiallinie Weyermannshaus/Bethlehem/Bümpliz/Niederwangen) und 29 (Ortsbus Köniz) zu einer Durchmesserlinie verbunden und ob für die Linien 27 und 29 kürzere Umsteigezeiten in Niederwangen mittels Fahrplanverbesserungen ermöglicht werden könnten. Nach Auskunft der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) erarbeitet gegenwärtig eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der Gemeinde Köniz ein neues Buskonzept für Köniz. Im Rahmen dieser Arbeiten werden verschiedene Varianten für die SVB-Linien 10, 16/23 und 29 aufgezeigt und geprüft. Insofern ist die Gestaltung der Linien 29 und 27 primär eine Angelegenheit der Gemeinde Köniz. Für die Linie 29 wird unter anderem eine Variante mit einer Durchmesserlinie 27/29 diskutiert. Diesem Vorschlag stehen allerdings für den Raum Niederwangen (Juch bis Oberwangen) auch andere Varianten zur Linienführung der Linie 29 gegenüber; welche eine Durchmesserlinie 27/29 verunmöglichen würden. Die Arbeitsgruppe ist jedoch bestrebt, Synergien zu nutzen und die Intervalle der beiden Linien anzugleichen. Das Buskonzept der Gemeinde Köniz geht in den nächsten Monaten in die Vernehmlassung. Konkrete Aussagen über die Gestaltung der Linie 29 und in der Folge über mögliche Synergien mit der Linie 27 können deshalb erst nach Abschluss der Vernehmlassung gemacht werden. Es muss allerdings festgehalten werden, dass die Linien 27 und 29 unterschiedliche Erschliessungsaufgaben haben. Zudem treten die stärksten verkehrlichen Belastungen innerhalb der Zentren von Bümpliz/Bethlehem und Köniz auf. Diese Tatsachen erschweren die Bildung einer extrem langen Durchmesserlinie zwischen Weyermannshaus und Kleinwabern erheblich. Ferner bedienen die beiden zur Diskussion stehenden Linien verschiedene S-Bahn-Stationen. Wenn auch diese Anschlüsse berücksichtigt werden müssten, könnte der Fahrplan zu wenig flexibel gestaltet werden. Grundsätzlich gilt, dass Angebotsänderungen vom Besteller der Regionalen Verkehrskonferenz Bern–Mittelland RVK 4 vorgelegt und, falls die Änderung nicht in das kantonale Grundangebot aufgenommen wird, vom Besteller auch finanziert werden müssen. Gemäss SVB ist es zudem möglich, dass mit der Einführung des neuen SVB-Jahresfahrplans 1999 eine bessere Anpassung der Anschlüsse für diese Linien und ein Anschlusspunkt „Niederwangen“ geprüft werden kann.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Vorschlag einer Durchmesserlinie 27/29 in der Arbeitsgruppe zum neuen Buskonzept der Gemeinde Köniz ohnehin geprüft wird und die SVB im Rahmen des neuen Jahresfahrplanes 1999 auch die Situation der Anschlüsse im Raum Niederwangen überprüfen und nach Möglichkeit optimieren werden.

Antrag

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

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und damit überwiesen.

13 Interpellation Hans-Ulrich Suter (FDP): Sicherheit des Tramverkehrs auf der Hirschengrabenkreuzung

Antrag Nr. 179

In den letzten Jahren ereignete sich im Durchschnitt ungefähr alle vier Monate eine Kollision zwischen Tramzügen auf der Hirschengrabenkreuzung. Die Unfallsituation ist dabei fast immer gleich: Ein stadtwärtsfahrendes Tram aus der Effingerstrasse wird von einem stadtauswärts Richtung Monbijoustrasse verkehrenden Tram gerammt. Glücklicherweise hatten diese Kollisionen bisher meist nur Sachschaden zur Folge. Es ist zuzugeben, dass die lichtsignalgesteuerte Verkehrsregelung auf dieser Kreuzung wegen der Signalvielfalt vor dem Hotel National (zusätzlich zu den üblichen Verkehrslichtern noch Weichenstellungs- und Weichenbelegungsanzeige sowie T-Signal für den Trambetrieb) insbesondere von den Tramführenden grösste Aufmerksamkeit verlangt. Andererseits wurden diese mit der Einführung der Funk-

steuerung für die Weichen erheblich entlastet. In den Städten Basel und Zürich gibt es noch dichter befahrene Tramknoten, ohne dass es dort gehäuft zu Kollisionen kommt. Ich frage deshalb den Gemeinderat an, ob hier nicht Handlungsbedarf besteht und wenn ja, was er zu tun gedenkt, um bei den SVB dahin zu wirken, dass künftig das Kollisionsrisiko unter Tramzügen auf der Hirschengrabenkreuzung minimalisiert wird. Eigentlich sollte es beim heutigen Stand der Sicherheitstechnik möglich sein, die Situation in den Griff zu bekommen. Die Betriebssicherheit muss oberstes Gebot der SVB sein!

Bern, 26. März 1998

Antwort des Gemeinderats

Die Hirschengrabenkreuzung ist der am dichtesten befahrene Knotenpunkt des SVB-Liniennetzes. Während der Spitzenzeiten quert ca. alle 1 ½ Minuten ein SVB-Tramzug diese Kreuzung. Die heutige Verkehrssituation erfordert deshalb seitens der SVB-Fahrdienstangestellten grösste Aufmerksamkeit. In internen SVB-Weiterbildungskursen wird diesem Umstand auch entsprechend Rechnung getragen. Laut der Statistik der SVB haben sich seit 1992 auf dieser Kreuzung fünf Kollisionen zwischen zwei Tramzügen ereignet. Die Praxis zeigt, dass auch in anderen Städten Kollisionen von zwei Tramzügen vorkommen. Direkte Vergleiche zwischen den einzelnen Verkehrsbetrieben sind jedoch wenig sinnvoll, weil die Betriebe mit unterschiedlichen Betriebssystemen ausgerüstet sind. Zudem herrschen in den einzelnen Städten unterschiedliche Randbedingungen für den Verkehr. Die Hirschengrabenkreuzung ist bereits heute mit technischen Einrichtungen versehen, die zu einer erhöhten Sicherheit beitragen. Es sind dies:

1. Linien-NF-Signal:

Mitte 1993 ist die Weichensteuerung der Hirschengrabenkreuzung altersbedingt ersetzt worden. Zugleich hat man die Weiche mit einer *linienabhängigen Niederfrequenz-Steuerung (Linien-NF-Signal)* ausgerüstet. Jede Tramlinie hat ihren eigenen NF-Kanal. Dieses NF-Signal wird durch den Empfänger ausgewertet. Der Empfänger leitet die der Linie entsprechenden Befehle an die Steuerungen der Lichtsignalanlage und der Weichen weiter. Diese neue Steuerung hat den Vorteil, dass ein unbewusstes Falschstellen der Weiche nicht mehr möglich ist, da die Fahrdienstangestellten für das Weichenstellen keinen Knopf mehr betätigen müssen. Für das Befahren der Weiche ist trotzdem jederzeit grösste Aufmerksamkeit erforderlich, denn die Verantwortung liegt nach wie vor ganz bei den Wagenführerinnen und Wagenführern. Sie sind die einzigen, die die tatsächliche Position der Weichenzunge erkennen und entsprechend handeln können.

2. Weichenlicht:

Das Weichenlicht informiert die Tramführerinnen und Tramführer über die Lage der Weichenzunge und die elektrische Verriegelung der Weiche und zwar wie folgt:

a) Die *Blocklampe* zeigt an, ob die elektrische Umstellung der Weiche möglich ist:

Brennt diese Lampe, dann ist die Weiche elektrisch blockiert und kann nicht vom Tram aus umgestellt werden. Blinkt die Blocklampe, besteht Kollisionsgefahr, weil die Position der Weiche in der gefährlichen Fahrtrichtung steht.

b) Der *Pfeil* gibt die Position der Weichenzunge an:

Ist das Weichenlicht dunkel (kein Pfeil sichtbar), dann muss die Weichenzunge überprüft werden (Gründe dazu: u.a. Verschmutzung, Zunge liegt nicht an). Evtl. muss die Weiche von Hand gestellt werden.

3. Punktsignal:

Bei der Weiche Hirschengraben überprüft zudem ein Punktsignal, ob die linienabhängige Phasenmeldung mit der bestehenden Weichenlage übereinstimmt: Das Punktsignal ist an die Lichtsignalanlage (für den Individualverkehr) sowie an die Weichensteuerung gekoppelt und wird über eine zweite Antenne in der Fahrleitung beeinflusst.

Ein Tram erhält nur freie Fahrt angezeigt, wenn Weichenstellung und Linien-NF-Signal übereinstimmen. Dies ist sinnvoll, weil sich Kollisionen nur dann ereignen können, wenn die Weiche in gefährlicher Position steht und bei „Rot“ gefahren wird.

Das eigentliche Befahren der Weiche kann aber mit dieser Weichensteuerung nicht überprüft werden. Mit der Weichensteuerung wird lediglich die korrekte Funktion der Weiche überwacht (z.B. Position der Weichenzungen, elektrische Verriegelung der Weiche, korrektes Befahren der Sicherheitskomponenten).

4. Neues Blinksignal:

Um das Kollisionsrisiko noch zusätzlich zu verringern, wird Ende Juni 1998 in beiden Richtungen eine Warnblinkanlage installiert, die die Wagenführerinnen und Wagenführer bei Kollisionsgefahr warnt: Wenn die Weichenposition nicht mit der Tramlinie übereinstimmt, warnt das Blinksignal die Tramführerinnen und Tramführer. Es ist technisch möglich, dass diese Installation nur bei Gefahr aktiv wird. Aus Sicht des Gemeinderats besteht somit kein unmittelbarer Handlungsbedarf, zumal die SVB selbst mit gezielter Schulung das Fahrdienstpersonal auf die Risiken beim Queren der Hirschgrabenkreuzung aufmerksam machen: Bereits im Mai 1998 ist eine Nachinstruktion über die Lichtsignalanlage Hirschengraben erfolgt, die für alle Wagenführerinnen und Wagenführer obligatorisch erklärt wurde.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Hans-Ulrich Suter (FDP): Ich danke dem Gemeinderat herzlich für seine ausführliche, sehr technisch gehaltene und deshalb fast nur für Insider nachvollziehbare Antwort auf meine Interpellation. Mit den zusätzlich installierten weiss-schwarzen Warnsignalen auf den Lichtsignalständern am Hirschengraben werden jetzt Tramführerinnen und Tramführer gewarnt, wenn die Weichenposition für die betreffende Tramlinie nicht stimmt. Ausserdem ist das Fahrdienstpersonal im Mai 1998 in einer Nachinstruktion über die Lichtsignalanlage Hirschengraben auf die vorhandenen Risiken aufmerksam gemacht worden. Offensichtlich bestand doch Handlungsbedarf, und es freut mich ganz besonders, dass ich mit meinem Vorstoss zur Verbesserung der Sicherheit des Tramverkehrs beitragen konnte. Ich erkläre mich von der Antwort des Gemeinderats befriedigt und danke ihm für die getroffenen Massnahmen.

14 Interpellation Marcel Eyer (ARP): Gewalt beim Kontrolldienst der SVB

Antrag Nr. 152

Wie ich vor einiger Zeit aus den Medien entnehmen konnte, kommt es öfters zu Tätlichkeiten von zahlungsunwilligen SVB Fahrgästen gegenüber SVB Kontrolldienstbeamten.

In solchen Fällen muss oft die Polizei beigezogen werden, um eine Eskalation der Gewalt zu verhindern oder die KD-Beamten zu schützen. Eigene Beobachtungen haben gezeigt, dass die Situation sich stetig verschlimmert.

Ich bitte den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wieviele derartige Fälle sind dem Gemeinderat bekannt?
2. Was gedenkt der Gemeinderat zu unternehmen, um die Situation zu entschärfen und die KD-Beamten besser zu schützen?
3. Stimmt es, dass KD-Beamte aufgefordert wurden, Fahrgäste, welche Gewalt androhen, laufen zu lassen?
4. Stimmt es, dass KD-Beamte aufgefordert wurden, Anzeigen zurückzuziehen?
5. Stimmt es, dass in jüngster Zeit KD-Beamte unter Polizeischutz vom Platz geführt werden mussten?

Bern, 12. März 1998

Antwort des Gemeinderats

Gemäss Rückmeldungen der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) sind die Kontrolldienstmitarbeiterinnen und Kontrolldienstmitarbeiter in jüngster Zeit nicht vermehrt mit Gewalt konfrontiert worden: 1997 ereigneten sich beim Kontrolldienst insgesamt drei Vorfälle mit Gewalt und/oder Drohungen, im laufenden Jahr haben die SVB bis Ende April keine Anzeigen wegen Gewalt und/oder Drohung erstattet – mit Ausnahme des nachfolgend unter Punkt 5 erwähnten Vorfalles.

Die SVB sind sich der Gefahren, welchen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kontrolldienstes ausgesetzt sind, bewusst. Das Kontrolldienstpersonal wird deshalb auch gezielt im Umgang mit Gewalt geschult. Eine kürzlich erfolgte Umfrage hat ergeben, dass die grosse Mehrheit der Fahrgäste (89 Prozent) die Arbeit des SVB-Kontrolldienstes als korrekt bezeichnen; 77 Prozent der Befragten haben zudem erklärt, dass sie in den SVB-Fahrzeugen noch nie Angst vor Belästigungen gehabt haben.

Zu den Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1

Laut SVB mussten im Jahr 1997 drei Vorkommnisse mit Gewalt und/oder Drohung verzeichnet werden. Davon sind zwei Vorfälle, gestützt auf das Strafgesetzbuch, angezeigt worden. Beim dritten Vorfall wurde wegen unbekannter Täterschaft auf eine Anzeige verzichtet. 1998 hat sich nur ein Vorfall ereignet. Vgl. dazu Punkt 5 unten.

Zu Frage 2

Seit 1. Januar 1998 liegt es in der Kompetenz des Verwaltungsrates der SVB, diesbezüglich geeignete Massnahmen zu ergreifen.

Zu Frage 3

Im Kontrolldienst-Reglement der SVB sind die Aufgaben und Tätigkeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter festgelegt. Dieses Reglement wird zur Zeit überarbeitet. Grundsätzlich befürworten die SVB ein defensives Verhalten gegenüber aggressiv auftretender Kundschaft: auf Gewalt soll nicht mit Gegengewalt reagiert werden. Die SVB-Mitarbeiterinnen und SVB-Mitarbeiter sind angehalten, keine unverhältnismässigen Risiken einzugehen und werden in regelmässigen Kursen auch entsprechend geschult.

Zu Frage 4

Die SVB lassen sich in kritischen Fällen juristisch beraten. Diese Informationen geben die SVB dem betroffenen Personal weiter. Den einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern steht es jedoch frei, persönlich Anzeige zu erstatten, wenn die Unternehmung nach Abwägung aller Tatsachen darauf verzichten will.

Zu Frage 5

Es trifft zu, dass in einem Fall Kontrolldienstmitarbeiter tatsächlich von der Polizei vom Platz geführt werden mussten: Nach Angaben der SVB kontrollierten im März 1998 drei Kontrolldienstmitarbeiter zwei SVB-Kunden, welche auf die dabei erfolgte Personalienüberprüfung mit Tätlichkeiten reagierten. Der Tramchauffeur avisierte per Funk die Polizei. Vorsorglich mussten die Kontrolldienstmitarbeiter in einem Personenwagen weggeführt werden.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Marcel Eyer (ARP): Die Antwort des Gemeinderats befriedigt mich nicht. Es ist schlecht, wenn die Durchsetzung des Tarifreglements nicht Sache der Stadt sein soll. Im weiteren ist die Sicherheit der Kontrolldienstangestellten massiv in Frage gestellt. Wenn schon Chauffeure den Lauf an der Schläfe haben, wären die Kontrolldienstangestellten noch mehr gefährdet. Wahrscheinlich muss zuerst einer ein tragisches Ende finden, bevor der Gemeinderat das Problem erkennen will. Sicher ist, dass die Dunkelziffer solcher Ausschreitungen sogenannter Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis massiv hoch ist, da die betroffenen Kontrolleure keine genügende Rückendeckung erhalten, und deshalb einfach darüber hinwegsehen. Das erwähnte Reglement über den Kontrolldienst liegt mir vor. Ich möchte dem Rat kurz mitteilen, wie die Verantwortlichen der SVB das Problem lösen wollen. Es betrifft das Prinzip der rechtsgleichen Behandlung: "Nimmt die kontrollierte Person eine drohende Haltung an, soll eine Eskalation vermieden werden. Im Zweifel ist auf eine Fortsetzung der Kontrolle zu verzichten und die Person flüchten zu lassen." Im Strafgesetzbuch Art. 150, ist zu lesen, was

mit einer Person geschehen solle, die Leistungen erschleichen will. Ich frage mich, ob das der richtige Weg ist, wenn man die Schwachen, welche nicht weglaufen wollen oder können, zahlen lässt, und die anderen lässt man ungeschoren davonkommen. Vor dem Gesetz sollten alle gleich sein - aber das kann man nicht durchsetzen, wenn die Kriminellen alle Freiheiten geniessen. So etwas macht Schule. Sogar die Protectas-Wächter, welche im Bahnhof patrouillieren, sind bewaffnet, um sich verteidigen zu können.

15 Interpellation Marcel Eyer (ARP): Depot und Garagen SVB

Antrag Nr. 156

Alle Depots und Garagen befinden sich heute in den Wohnquartieren. Um die Wohnqualität zu steigern, sollte man die Depots und Garagen aus den Wohnquartieren ausgliedern. Diese müssten eher in einer Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungszone stehen. Ein geeigneter Ort wäre zum Beispiel zwischen der Papiermühlestrasse und Bolligenstrasse, rechts neben der Mingerstrasse.

Ein neues ÖV-Depot für das nächste Jahrtausend sollte man unterirdisch erstellen. So könnte man die Grünflächen als Erholungsgebiet beibehalten.

Dabei könnte man auf eine zusätzliche Schlaufe und Abstellgleise bei der BEA verzichten. Auch könnte die Mingerstrasse unterirdisch zum neuen Trambahnhof überquert werden.

Aufgrund dieser Überlegungen stelle ich dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wie sieht die Zukunft der bestehenden Depots und Garagen aus?
2. Was werden die fünf bestehenden Depots und Garagen in Zukunft noch kosten?
3. Wann müssen die SVB ein neues Depot haben (z.B. wegen Platzproblemen)?
4. Wäre es nicht sinnvoll, ein gemeinsames Depot für Tram und Bus für das nächste Jahrtausend zu bauen?
5. Wäre es möglich, noch andere ÖV-Unternehmen unterzubringen?

Bern, 26. Februar 1998

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) dringend ein neues Depot benötigen. Zahlreiche bereits vorgenommene Abklärungen haben aber deutlich gezeigt, dass die Suche nach einem geeigneten Standort mit vielen Schwierigkeiten verbunden ist. Verschiedene Kreise postulieren seit langer Zeit, die Depots und Garagen aus den Wohnquartieren auszugliedern und unterirdisch zu erstellen. Im Zusammenhang mit der Beschaffung von 12 Niederflurschienenfahrzeugen (seit 1989) wurde diese Idee intensiv diskutiert und mögliche Standorte in mehreren Studien aufgelistet. Dafür geeignet waren in erster Linie das Burgernziel-Areal an der Thunstrasse sowie das obere Murifeld. Auf die Option Murifeld musste jedoch aufgrund der 1989 vom Souverän angenommenen Auszonungsinitiative „Umgebung Wittikofen bleibt grün“ verzichtet werden.

Am 10. Mai 1990 überwies der Stadtrat die Motion Guy Emmenegger, welche verlangt, dass das Tramdepot-Areal Burgernziel intensiver genutzt wird. Weitere politische Vorstösse regten die Verlegung des Tramdepots in den Bereich Saali an. Doch auch auf diese Möglichkeit musste 1993 wegen der angenommenen Zonenplanrevision, welche am Standort Saali eine Wohn- und Geschäftsnutzung ohne Tramdepot vorsieht, verzichtet werden. Diese Sachlage hat dazu geführt, dass mittel- bis langfristig kein Ersatzstandort für das Tramdepot Burgernziel zur Verfügung steht. Als einzige Option verbleibt eine Tramdepoterweiterung auf dem Areal Burgernziel. Im Vergleich zur oberirdischen Bauweise ist die Erstellung eines unterirdischen Depots mit höheren Kosten verbunden. Der Mehraufwand für die unterirdische Bauweise ist nur dann vertretbar, wenn im oberirdischen Bereich eine wirtschaftlich interessante Nutzung möglich ist, wie z. B. durch eine Ansiedelung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Eine solche Nutzung ist beim Standort Burgernziel möglich, beim vom Interpellanten vorgeschlagenen Standort beim Guisanplatz jedoch nicht: Das Areal zwischen der Papiermühlestrasse, Bolligenstrasse und Mingerstrasse liegt grösstenteils in der Wohnbauzone:

Ein Neubau in dieser Zone entspricht zum einen nicht der Stossrichtung der vorliegenden Interpellation, die eine Ausgliederung von Depots und Garagen aus den Wohnquartieren fordert. Zum andern würden die Erträge aus der Wohnnutzung des oberirdischen Bereichs nicht genügen, um die Mehrkosten eines unterirdischen Depots zu finanzieren.

Zu den Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Frage 1

Gemäss Auskunft der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern SVB wird in naher Zukunft ein Tramdepot benötigt. Auf dem Areal des Depots Burgernziel ist ein neues Depot ausschliesslich für Trams geplant. Die Garagen an der Freiburgstrasse können noch ausgebaut werden. Für die bestehenden Depots und Garagen sind für die nächste Zeit keine Veränderungen vorgesehen.

Frage 2

An den restlichen drei Depots und Garagen werden laut SVB nur die ordentlichen Unterhaltsarbeiten ausgeführt. Es sind daher keine Investitionen geplant.

Frage 3

Nach eigenen Angaben brauchen die SVB mittelfristig, d. h. ca. Ende 2000, ein neues Tramdepot. Mit diesem Neubau könnten nicht nur die Platzprobleme gelöst, sondern auch die Betriebsabläufe verbessert werden. Das neue Depot Burgernziel sollte deshalb so rasch als möglich erstellt werden.

Frage 4

Aus der Sicht der SVB ist ein gemeinsames Areal für Tram und Bus sinnvoll. Doch wie die eingangs erwähnten Studien aufgezeigt haben, befindet sich im Bereich des SVB-Netzes im Moment kein genügend grosses Terrain. Grundsätzlich muss dazu festgehalten werden, dass eine zentrale Lage von Depots und Garagen finanziell von Vorteil ist: Je kürzer die Strecke vom Depot bzw. Garage bis zur kursmässigen Route auf dem Netz ist, desto weniger Kosten fallen für Personal und Kilometer an. Dies fällt bei den rund 200 Fahrzeugen, die täglich auf dem SVB-Netz zirkulieren, ins Gewicht. Daher würde der Neubau eines zu dezentral gelegenen gemeinsamen Depots für Tram und Bus erhebliche zusätzliche Betriebskosten verursachen.

Frage 5

Wie die SVB auf Anfrage mitgeteilt haben, sind die Kooperationsmöglichkeiten für ein gemeinsames Areal mit anderen Transportunternehmungen abgeklärt worden. Im Bereich der Schienenfahrzeuge käme nur das Depot der RBS-Linie G in Worb in Frage, das für die auf Stadtgebiet verkehrenden SVB jedoch zu weit entfernt ist. Kooperationen im Bereich der Strassenfahrzeuge müssen aber in den nächsten Jahren im Zusammenhang mit den europäischen Wettbewerbs-Empfehlungen für öffentliche Transportunternehmungen geprüft werden. Eine Kooperation im Bereich Depot und Garagen wird als ideal betrachtet, wenn die Betriebsgrösse 100 bis 200 Fahrzeuge erreicht. Es kann aber bereits jetzt festgehalten werden, dass der zunehmende Wettbewerb die Transportunternehmungen in naher Zukunft mit Sicherheit zur Kooperation in diesen Bereichen zwingen wird.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Marcel Eyer (ARP): Ich glaube, der Gemeinderat hat meine Fragen nicht richtig verstanden. Bei Frage zwei fehlen mir Zahlen. Das wäre nicht viel verlangt gewesen, wenn man ungefähr gewusst hätte, wieviel noch für diese Garagen und Depots bis zu einem neuen hätten aufgewendet werden müssen. Bei der nächsten Antwort wird ersichtlich, dass die SVB bis ca. Ende 2000 ein neues Depot haben sollten. Und dies hätte man besser schon gestern im Burgernziel gebaut, und nicht erst morgen. Die vierte Antwort überzeugt mich gar nicht. Der Gemeinderat gibt mir zwar recht, dass ein gemeinsames Depot für Tram und Bus sinnvoller wäre. Mein Vorschlag wäre jedoch, beim Terrain der ganzen Länge der Mingerstrasse auf der Seite des Springgartens ein Depot für das nächste Jahrtausend zu bauen. Auch andere Transportunternehmen könnte man dort unterbringen. Man hätte erst noch den Vorteil, dass man bei einer auf dem Messegelände stattfindenden Veranstaltung die Fahrzeuge nach Bedarf hervorholen könnte. Dabei könnte man sogar noch Personalkosten sparen. Zu sogenannten Leerkilometern kann ich nur sagen, dass schon heute von der Garage 3 in Ausserholligen nach Ostermundigen über den Zytglogge gefahren wird, um dort kursmässig den

Fahrplan aufzunehmen. Also liefe es etwa auf dasselbe heraus. Bei der Frage fünf wollte ich nicht wissen, ob man mit dem Tram nach Worb zur Einstellung gehen könnte. Dass dies nicht rentieren kann, weiss jeder. Dort war gemeint, ob man bei einem grossen Depot auch andere Unternehmen unterbringen könnte. Später sagt der Gemeinderat ja, dass man in näherer Zukunft zu so etwas gezwungen sein werde. Weshalb sollte die Stadt Bern nicht Pionierin sein und so etwas auf die Beine stellen? Ich bin der Meinung, ein Depot an der Mingerstrasse würde am wenigsten Anwohner stören - sicher etliche weniger als am Eigerplatz oder im Burgernziel. Wenn man sagt, ein Depot unter dem Springgarten rentiere nicht, muss man berücksichtigen, dass ein Burgernziel, welches ca. 50 Mio. kostet, erst recht nicht rentieren kann. Ein Depot unter dem Springgarten wäre meines Erachtens ideal und erst noch ein gutes Zeichen. Die Antwort des Gemeinderats genügt mir nicht, ich werde einen weiteren Vorstoss einreichen.

16 Kleine Anfrage Kurt Rüeegsegger (FPS): Neue SVB-Wartehallen

Antrag Nr. 242

Unter dem Motto: „Schöne Aussichten“ wurden in der Presse Prototypen der neuen SVB-Wartehäuschen vorgestellt. Soweit, so gut. Wenig Verständnis haben aber die SVB-Fahrgäste an der Tatsache, dass sich der Billettautomat einige Meter neben dem Unterstand befindet, was bei regnerischem Wetter sehr unangenehm ist. Wie gedenkt der Gemeinderat, diese „Fehlplanung“ zu korrigieren?

Bern, 3. September 1998

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Der Gemeinderat hat am 3. September 1997 eine gesamtstädtische Arbeitsgruppe zur Erarbeitung eines Plakatierungskonzepts eingesetzt. Im Rahmen einer Teilarbeitsgruppe unter der Leitung der städtischen Verkehrsbetriebe Bern wurde auch ein neues Wartehallenkonzept erarbeitet. Es ging dabei um das Erscheinungsbild, die Werbefläche und anderes. Auf der Basis der neuen Lausanner Wartehalle entstand der Prototyp einer Berner Wartehalle, bei welcher man auch die Erfahrungen aus Lausanne und die städtebaulichen Gegebenheiten Berns berücksichtigte. Der Prototyp wird nun an den Standorten "Kaufmännischer Verband", "Kursaal" und bei der Haltestelle "Unitobler" auf die Eignung geprüft. Die Reaktionen der Fahrgäste sollen gesammelt und die Anforderungen und Bedürfnisse mit einer gezielten Kundenbefragung ermittelt werden. Aufgrund dieser Auswertungen wird das Konzept bereinigt werden. Mit einer Wartehalle sollen in erster Linie die Kundinnen und Kunden vor schlechter Witterung geschützt werden. Die Zusatzinstallationen wie Billettautomat, Reklametafeln und Papierkorb wurden, analog zum Lausanner Konzept, auf dem Sockel neben der Wartehalle platziert. Dies hat zum einen den Vorteil, dass mehr Personen unter dem Wartedach Platz finden und eine gewisse Bewegungsfreiheit gewahrt wird, zum anderen bestand die Absicht darin, eine optisch schlanke Konstruktion mit möglichst grosser Transparenz zu erhalten. Aufgrund der Erfahrungen mit dem Prototyp und den Auswertungen der Kundenbefragung wird sich zeigen, welche Veränderungen, wie z.B. auch die Verlegung der Billettautomaten, von den Kundinnen und Kunden gewünscht werden. Die Direktion der Stadtbetriebe wird die Kleine Anfrage Rüeegsegger an die stadtinterne Arbeitsgruppe zur Beratung weiterleiten. Die definitiven Anträge an den Gemeinderat werden nach der Kundenbefragung und der Konzeptbereinigung gestellt werden.

Kurt Rüeegsegger (FPS) dankt für die Ausführungen des Gemeinderats und hat keine Zusatzfragen.

17 Interpellation Maria Regli Schmucki (GB): Erste Auswirkungen der Stromliberalisierung auf die Stadt Bern

Antrag Nr. 180

In der Europäischen Union (EU) werden die Strommärkte seit Anfang 1997 schrittweise liberalisiert. Der Bundesrat hat am 18. Februar 1998 das Vernehmlassungsverfahren zum Elektrizitätsmarktgesetz eröffnet. Sobald dieses in Kraft tritt, erhalten auch Grosskundinnen und Grosskunden der Stadt Bern freien Zugang zum europäischen Markt. Dies wird finanzielle Konsequenzen auf das Budget der Stadt Bern haben.

Fragen an den Gemeinderat:

1. Gewährt das EWB seiner grössten Kundin, dem Inselspital, jetzt schon Rabatte und/oder ist geplant, diese zu erhöhen, um sie nicht an einen billigeren Anbieter zu verlieren?
2. Könnten Grosskunden und Grosskundinnen als Alternative zu Rabatten (oder zusätzlich) nicht kostenlose Energie-Sanierungsprogramme als Anreiz geboten werden?
3. Liegen dem Gemeinderat Schätzungen vor, welche finanziellen Auswirkungen ein möglicher Absprung des Inselspitals haben könnte?
4. Welche Strategie verfolgt die Stadt Bern einerseits als Stromversorgerin (EWB) und andererseits als Mitbesitzerin von in einem liberalisierten Strommarkt unrentablen Kern- und Wasserkraftwerken?
5. Müssen die privaten Stromkonsumentinnen und Stromkonsumenten der Stadt Bern in Zukunft die Fehlinvestitionen der Vergangenheit (stranded investments) mit höheren Strompreisen bezahlen?
6. Wie werden in der Stadt Bern die Ebenen Stromproduktion, Stromtransport und Stromversorgung transparent getrennt (unbundling)?

Bern, 5. März 1998

Antwort des Gemeinderats

Die Liberalisierung des Strommarktes in der Europäischen Union (EU) wirkt sich auch in der Schweiz aus. Viele Energieversorgungsunternehmen rüsten sich für die kommende Marktöffnung. So kann nicht nur rund um Bern beobachtet werden, wie sich Versorgungsunternehmen von Städten und Gemeinden neue Rechtsformen geben. Von Seiten der Gesetzgebung hat der Bundesrat das Elektrizitätsmarktgesetz (EMG) in die Vernehmlassung gebracht.

Zu den Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Gestützt auf die Artikel 18 - 23 des Reglements vom 1. April 1993 für die Versorgung mit elektrischer Energie durch das EWB (Elektrizitätsreglement) ist das EWB gehalten, bei allen Kundinnen und Kunden die vom Gemeinderat der Stadt Bern erlassenen Tarife anzuwenden. Nach dem geltenden Reglement ist daher die Gewährung von Rabatten nicht möglich.

Zu Frage 2:

Das EWB bietet seinen Kundinnen und Kunden im Rahmen seines Auftrages umfassende Beratungen und Dienstleistungen rund um die Elektrizitätsanwendung an. In der Regel sind diese Leistungen für die Kundinnen und Kunden kostenlos. Energie-Sanierungsprogramme indessen sind meistens mit erheblichen Investitionen verbunden, welche der Kundschaft verrechnet werden müssen.

Zu Frage 3:

Das Inselspital ist ein wichtiger Kunde des EWB. Ein allfälliger Verlust hätte für die Stadt Bern bedeutende finanzielle Konsequenzen. Aus Gründen des Datenschutzes sowie aus strategischen Überlegungen angesichts der bevorstehenden Marktöffnung sind nähere Angaben im Rahmen vorliegender Interpellation jedoch nicht möglich.

Zu Frage 4:

Der Gemeinderat der Stadt Bern befindet sich in der Grundsatzdiskussion über dieses Thema. Er hat die Direktion der Stadtbetriebe beauftragt, eine Strategie für die Neuausrichtung im liberalisierten Strom- und Gasmarkt zu erarbeiten.

Die Beteiligungen der Stadt Bern an den als unrentabel bezeichneten Kernkraftwerken Gösigen und Fessenheim sowie an den Wasserkraftwerken Oberhasli und Maggia/Blenio haben immer zu den überdurchschnittlichen Gewinnabgaben des EWB an die Stadt Bern beigetragen. Sie weisen günstige Energieerzeugungskosten aus. Somit werden sie dem EWB gute Startbedingungen beim Eintritt in den liberalisierten Markt bieten.

Zu Frage 5:

Im EWB sind keine „stranded investments“ getätigt worden. Einzig das Kraftwerk Matte, das 1983 erbaut wurde, hat einen Gestehungspreis, der über den Preisen aus den übrigen Wasserkraftwerken liegt. Dieser ist jedoch nicht einem „stranded investment“ zuzurechnen, hat doch das Mattekraftwerk die Funktion eines Notstromaggregats für die Stadt Bern.

Zu Frage 6:

Das EMG schreibt zwingend ein Unbundling in der Kostenrechnung vor. Die Kosten in den Bereichen Erzeugung, Übertragung und Verteilung sind buchhalterisch auf verschiedenen Konten zu führen. Das heutige im EWB vorhandene Rechnungswesen kann diese Vorgaben nicht erfüllen. Das neue Buchhaltungs- und Materialwirtschaftssystem (Projekt CREMA), das sich gegenwärtig in der Einführung befindet, wird jedoch in der Lage sein, diese neuen Anforderungen des liberalisierten Marktes abzudecken.

- Auf Antrag der Interpellantin beschliesst der Rat Diskussion. -

Maria Regli Schmucki (GB): Im Bereich der Stromproduktion und -versorgung findet heute ein Paradigmenwechsel statt von der Versorgungssicherheit hin zur Dienstleistung. Auch das EWB muss sich immer mehr zu einem Dienstleistungsbetrieb entwickeln. Gerne hätte ich deshalb in der Antwort des Gemeinderats etwas mehr über seine Strategie, wie er sich in der Zukunft gegenüber Grosskunden und Grosskundinnen verhalten wird, erfahren. Einerseits verstehe ich die Zurückhaltung, grosse strategische Entwürfe im Rahmen einer Interpellation vor dem Stadtrat auszubreiten. Andererseits bin ich doch etwas erstaunt über die zum Teil etwas wortkargen und verzerrten Antworten. Da mir der Gemeinderat aus Datenschutzgründen gewisse Angaben nicht liefern konnte, habe ich nachgerechnet. In jedem Jahresbericht des Inselempitals ist nachzulesen, wieviel Strom vom EWB bezogen wird. 1997 seien es 27'489'844 Kilowattstunden gewesen, in Franken ausgedrückt entspricht dies Fr. 3 609 211.00. Dies heisst, das Inselempital gehört zu jenen Grosskundinnen, welche ab dem Jahr 2000 freien Zugang zum liberalisierten Netz haben werden. Auch kein grosses Geheimnis sind die Preisvorstellungen des Inselempitals. Gemäss Angaben sind dies ca. 30% weniger pro Kilowattstunde als heute, das heisst ca. Fr. 0.05 bis 0.07 plus Netzgebühr von Fr. 0.02 bis 0.03, das heisst, total Fr. 0.09 bis 0.10 anstelle der heute verlangten Fr. 0.14 inklusive MWSt. Dies macht pro Jahr ca. eine Million weniger als das Inselempital heute bezahlt. Auch kein grosses Geheimnis ist, so hoffe ich wenigstens für das EWB, dass Gespräche mit der Konkurrenz nicht aus dem billigen Osten, sondern aus dem eigenen Kanton, das heisst mit den BKW, schon eingeleitet sind. Ich stelle fest, dass es hier um Millionenbeiträge geht. Ich begreife, dass das EWB angesichts dieser Zahlen zurückhaltend ist, hoffe jedoch, dass es trotzdem einige gute Pfeile im Köcher hat. Weiter muss man sich überlegen, wo die Schmerzgrenze liegt. Ziel kann nicht sein, dass die privaten Stromkonsumierenden die Grosskundinnen und -kunden subventionieren. Sinnvoller erscheint mir nach wie vor, nicht den Stromkonsum, sondern die Energiesparmassnahmen zu subventionieren. Seit dem Entscheid des Energieministers Moritz Leuenberger von letzter Woche ist das Lob auf die Kernkraftwerke Schnee von gestern. Auch Beteiligungen daran gehören heute zu "stranded investments". Wer würde diese Werke oder die Anteilscheine heute noch kaufen? Auch das EWB kann froh sein, wenn es mit einem blauen Auge davonkommt. Und in diesem Zusammenhang möchte ich doch noch erwähnen, dass dank politischem Druck von grüner Seite die KWO AG von "stranded investments" bewahrt wurde. Und jetzt ist es Aufgabe des Verwaltungsrates, diese Planungsleiche zu entsorgen. Zum Schluss möchte ich dem EWB doch noch erfolgreiche Verhandlungen mit dem Inselempital wünschen, zum Wohl aller, welche in der Stadt Bern nicht nur Steuern bezahlen, sondern auch Strom konsumieren.

Adrian Haas (FDP): Als Postulant, welcher noch immer auf seine Postulatsantwort wartet, war ich über den Vorstoss von Maria Regli Schmucki erfreut. Er trifft voll ins Schwarze. Im

Wesentlichen kann ich ihre Ausführungen teilen. Der Gemeinderat hat zwar gemerkt, dass sich die Stromliberalisierung auch auf die Schweiz auswirkt. Das ist natürlich unübersehbar. Eine ganze Reihe von Gemeindebetrieben gibt sich heute neue Rechtsformen. Ich denke an Burgdorf, wo im Stadtrat in Kürze zwei Varianten zur Diskussion stehen werden. Der Gemeinderat der Stadt Bern scheint jedoch gerade in strategischen Fragen zu schlafen, obwohl er eigentlich das Umfeld sieht, welches sich verändert. Er hat uns bisher keine Vorlage für das weitere Vorgehen betreffend EWB vorgelegt, weder eine Änderung der Rechtsform in Richtung Aktiengesellschaft, noch eine Revision des heutigen Elektrizitätsreglementes. Lustigerweise spricht er den Handlungsbedarf jedoch an, nämlich in seiner Antwort zur Frage eins, wo er klar sagt, das EWB habe aufgrund der heutigen gesetzlichen Grundlage keine Möglichkeit, Rabatte zu gewähren. Dies ist jedoch genau das Problem, auch für die Zukunft. Ich denke daran, dass heute die BKW Grossbezügern Rabatt gewährt, um im Hinblick auf den liberalisierten Markt eine Kundenbindung zu erzeugen. Diese Möglichkeit hat das EWB heute nicht und es ist absehbar, dass, wenn die Liberalisierung eintritt, die Kunden von einem Tag auf den anderen abspringen werden. Damit würde der Wert des EWB massiv sinken. Ich hoffe, dass der Gemeinderat endlich handeln wird. Wir warnen bereits seit Jahren - ich erinnere daran, dass unser Vorstoss seit ca. 1995 hängig ist. Ich wäre froh, wenn man endlich etwas unternehmen würde, es ist fünf vor Zwölf vorbei.

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Ich glaube, Adrian Haas weiss sehr gut, dass weder auf gesamtschweizerischer Ebene noch auf europäischer Ebene genau bekannt ist, wohin die Reise mit dieser Energieliberalisierung geht. In Deutschland ist jetzt gerade eine grosse Diskussion mit der neuen Regierung im Gange, in England ist die Liberalisierung vor einigen Jahren eingeführt worden, dies jedoch auch mit vielen Nachteilen. Wir haben von Neuseeland gelesen, wo nach der Liberalisierung dieses Jahr ein grosser mehrtägiger Stromunterbruch stattfand, weil das Netz nicht mehr richtig unterhalten wurde, um möglichst viel Gewinn zu realisieren. Eine Patentlösung hat noch niemand gefunden. Tatsache ist, dass sich der Gemeinderat seit längerer Zeit intensiv mit diesen Fragen auseinandersetzt und an einer Strategie arbeitet. Diese wird dem Gemeinderat Ende Februar unterbreitet werden. Stadtrat Haas hat insofern Recht, als dass man sich frühzeitig positionieren muss, aber es wird erst in den nächsten Jahren klar werden, wie die Gesetzgebung auf schweizerischer Ebene aussieht. Das Elektrizitätsmarktgesetz (EMG) war jetzt in der Vernehmlassung - was war das Resultat? Der Bundesrat hat Antworten erhalten, die sich je hälftig um 180° entgegenstehen. Jetzt besteht die Kunst darin, dass der Bundesrat mit seiner Verwaltung einen Konsens ausarbeiten kann. Nächstes Jahr werden sich Nationalrat und Ständerat damit befassen. Allenfalls gibt es im Jahr 2000 eine Volksabstimmung, wenn das Referendum ergriffen wird. Die ganze Liberalisierung ist auf 10 Jahre hinaus vorgesehen. Ich habe dem EWB auch bereits vor einiger Zeit den Auftrag gegeben, das Elektrizitätsreglement zu überarbeiten und ich werde damit Anfang nächstes Jahr in den Stadtrat kommen. Dieser soll uns auch den zu Recht geforderten Handlungsspielraum gegenüber den Grossbezügern geben. Etwas darf jedoch nicht übersehen werden, und ich bin froh, dass darauf hingewiesen wurde: Man kann nicht einseitig die Grosskunden und -kundinnen gegenüber den Privatkunden und -kundinnen oder dem Gewerbe bevorzugen. Hier braucht es ausgewogene Lösungen. Unsere Zielsetzungen sind: 1. nach wie vor die Versorgungssicherheit für alle zu gewährleisten, 2. nach Möglichkeit den Gewinn beizubehalten, 3. unsere Verantwortung bezüglich der Arbeitsplatzsituation wahrzunehmen und 4. die Frage der Rechtsform zu prüfen und zwar nicht nur für das EWB, sondern auch für die GWB. Damit sollen auch Synergieeffekte geschaffen werden, unter Umständen durch eine Zusammenlegung EWB/GWB und durch Kooperationen mit anderen. Ich schliesse weiter nicht aus, dass wir auf dem technischen Bereich eventuell auch mit den BKW oder andern Städten zusammenarbeiten könnten. Hier stehen wir seit längerer Zeit in Verhandlung. Ich bin der Meinung, dass wir etwa im März 1999 dem Stadtrat ausführlich über die Entscheide des Gemeinderats berichten werden können. Wir wollen Ende Februar nicht nur diskutieren, sondern auch ganz konkrete Weichenstellungen im Sinne von Stadträtin Regli und Stadtrat Haas vornehmen.

18 Interpellation Ernst Stauffer (SD): Gasbahn-Trasse in Wabern

Antrag Nr. 151

Seit 30 Jahren gibt das GWB 5'000 - 10'000 Franken pro Jahr aus, um das alte Gasbahn-Trasse in Wabern, das sich auf Gemeindegebiet von Köniz befindet, zu pflegen und zu unterhalten, das sind gesamthaft 150'000 - 300'000 Franken ohne Zins und Zinseszins.

Der Gasbahn-Trasseebereich auf dem Gebiet der Gemeinde Bern ist seit Jahren als Fuss- und Veloweg umfunktioniert. Nun möchte die Stadt (GWB) offenbar den Landstreifen, der ausser Kosten nichts abwirft, verkaufen. Interessenten sind vorhanden, nämlich die Interessengemeinschaft Gasbahnareal, bestehend aus 30 Anwohnerinnen und Anwohnern und die Berner Künstler Wohn- und Werkateliers.

Wie es scheint, ist nun ein Gerangel um dieses Land entstanden.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wurde das Areal der Berner Gasbahn auf diesem Teilstück, nach der Stilllegung der Gasbahn durch die Stadt Bern, für einen bestimmten Zweck in Reserve gehalten?
2. Wenn ja, für welchen Zweck oder für welches Projekt?
3. Wenn nein, warum lässt man das Areal dann 30 Jahre brach?
4. Ist es in solchen Fällen nicht üblich, den Anwohnern ein Vorkaufsrecht anzubieten?
5. Wenn ja, warum macht man es dann nicht?
6. Wenn nein, warum nicht?
7. Welchen Wert hat das Areal?

Bern, 19. Februar 1998

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzliches

Die Gaswerkbahn war bis 1967 in Betrieb. Nach deren Stilllegung wurde versucht, das Gasbahnareal zu veräussern. Keine Probleme ergaben sich im oberen Teil des Trassees, d.h. zwischen dem Stationsareal der GBS Wabern und der Seftigenstrasse. Dieser Teil konnte in den Jahren 1971 bis 1973 an Private verkauft werden.

Ebenfalls 1972 wurde der unterste Teil des Gasbahnareals, nämlich das Teilstück von der Gossetstrasse Richtung Schönau, an die Gemeinde Köniz verkauft, zur Errichtung eines Fussgängerweges. Mit Beschluss Nr. 482 vom 1. März 1972 beauftragte der Gemeinderat die Liegenschaftsverwaltung und die GWB, das Teilstück Gossetstrasse bis Pappelweg den Anstössern zu verkaufen. In der Folge wurden ein Rundschreiben an alle damaligen Anstösser verschickt und Verkaufsverhandlungen aufgenommen. Diese Verhandlungen gestalteten sich wegen der unterschiedlichen Interessen der Anstösser sehr schwierig und scheiterten 1981 endgültig.

Zu den aufgeworfenen Fragen im einzelnen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Fragen 1 und 2:

Ja. Im oberen Teil, entlang des Pappelwegs war ein Park + Ride geplant. 1979 wurde von diesem Projekt Abstand genommen. Ab 1982 wurde mit der Gemeinde Köniz verhandelt, welche auf dem Areal einen Fuss- und Radweg plante. Erst 1992 hat die Einwohnergemeinde Köniz schliesslich bekanntgegeben, dass sie das Teilstück für den Radweg nicht benötige.

Zu Frage 3:

Das Terrain ist wegen der Lage (zum Teil abschüssig), der schlechten Erschliessung, der Zuordnung im Zonenplan (Verkehrsfläche) und der immer noch bestehenden Kofferung der ehemaligen Geleise, nur schwer verkäuflich.

Zu den Fragen 4, 5 und 6:

Bei den Verkaufsverhandlungen im Jahre 1972 zeigten nur gerade 2 Anstossende ein Interesse für die käufliche Übernahme einer Teilfläche von je ca. 100 m², für zusätzliches Gartenland oder zur Optimierung ihrer Parzelle. Damit das schlecht erschlossene Gasbahn-Trasse nicht aufgrund von Teilverkäufen zerstückelt wurde, und somit die damals allfälligen Gesamtprojekte bzw. Verkauf einer grösseren Fläche verunmöglicht wurde, stellte man vor-

derhand die Verkaufsverhandlungen mit den beiden Anstossenden ein. Nach der Absage der Gemeinde Köniz wurde nach neuen Käufern Ausschau gehalten. Zwei kleinere Teilstücke wurden seither an einzelne Anstossende (1994, 1996) verkauft. Anfangs 1995 hat sich die Bau- und Wohngenossenschaft „Ateliers und Wohnateliers für Kulturschaffende“ für den Kauf eines Teilstückes, von ca. 1'500 m² mit Option von zusätzlichen 1'500 m², beworben. Nach Bekanntwerden der Kaufsabsicht dieses Interessierten haben sich die Anwohnerinnen und Anwohner zur IG Gasbahnareal zusammengeschlossen und für einen gemeinsamen Kauf des Areals stark gemacht. Die Bau- und Wohngenossenschaft „Ateliers und Wohnateliers für Kulturschaffende“ hat sich mit dem weiteren Vorgehen einverstanden erklärt. Die Verkaufsverhandlungen befinden sich auf gutem Wege. Vorkaufsrechte an einzelne Anstösser stellen eine einseitige Bindung der Verkäuferin ohne direkten Nutzen dar und könnten zu einer Zerstückelung des Areals führen. Damit würde es immer schwieriger die Restflächen noch zu verkaufen. Die Erteilung von Vorkaufsrechten stände einer guten Gesamtlösung entgegen.

Zu Frage 7:

In einem Verkehrswertgutachten vom 5. Januar 1994, welches im Auftrag der Einwohnergemeinden Köniz und Bern erstellt wurde, kommen die Schätzer auf einen Verkehrswert für die Parzellen Nrn. 83, 9467 und 9468 (6160 m²) von total Fr. 390'000.-- oder Fr. 64.-- pro m².

Ernst Stauffer (SD): Der Verkauf dieses Gasbahn-Trasses in Wabern ist, wenn alles planmässig verläuft, so gut wie perfekt. Dieses Geschäft kommt am 9. November 1998 in die Finanzkommission. Ich bin von der Antwort und vor allem vom Resultat befriedigt.

19 Interpellation Christoph Stalder (FDP) / Hans-Ulrich Gränicher (SVP): Grüntensorgung in der Stadt Bern; organische Abfälle gehören nicht in den Hausmüll

Antrag Nr. 197

Seit letztem Frühjahr ist die flächendeckende Sammlung von organischen Abfällen in der Stadt Bern eingestellt. Begründet wurde dies mit dem Argument, das anfallende Sammelgut sei infolge grosser Verunreinigung für die Kompostierung ungeeignet. Eine regelmässige Abfuhr und Sammlung besteht seither nur noch für den Gartenabraum. Die übrigen organischen Abfälle müssen mit dem ordentlichen Hausmüll entsorgt und verbrannt werden. Mittlerweile sind aber ökologisch bessere Möglichkeiten bekannt, und auch schon realisiert. So im Raum Lyss/Aarberg, wo dank privatem Engagement eine Vergärungsanlage erstellt wurde. Aus organischem Material lassen sich bei diesem Verfahren Humus und elektrische Energie produzieren. Zwischen Anlagenbetreibern, einzelnen Gemeinden und Grosslieferanten - auch aus der Stadt Bern - bestehen Abnahme- und Lieferverträge.

Die Unterzeichnenden bitten den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist dem Gemeinderat das oben beschriebene Verfahren bekannt?
2. Wenn nein, ist der Gemeinderat bereit, dies näher zu prüfen und bei positiver Beurteilung weiter zu bearbeiten?
3. Wenn ja, besteht die Möglichkeit, diese Entsorgungsart mit Vergärung von organischen Abfällen in Bern einzuführen?

Bern, 7. Mai 1998

Antwort des Gemeinderats

Im Frühjahr 1997 wurde die Sammlung von kompostierbaren Abfällen nach dem Bringprinzip eingestellt. Diese Massnahme wurde durch den hohen Verschmutzungsgrad des in den rund 200 Containern eingefüllten Materials nötig. Effektiv konnten von den 3069 Tonnen des Sammelgutes im Jahr 1996 nur gerade 30 % oder 921 Tonnen zur Weiterverarbeitung verwendet werden. Die restlichen 70 % oder 2148 Tonnen mussten in mühsamer und während der wärmeren Jahreszeiten unzumutbarer Handarbeit ausgelesen und in die Kehrichtverwertungsanlage (KVA) transportiert werden. Gleichzeitig führte die Aufhebung dieser durch

die Begleitumstände (Geruchsemissionen, Rattenplage etc.) unhaltbaren Sammlungen zu Kosteneinsparungen von Fr. 1 200 000.00 pro Jahr.

Anlässlich der Orientierung der Bevölkerung über die geplante Aufhebung wurde darauf hingewiesen, dass die Stadt die Eigenkompostierung und die Quartierkompostierung unterstützt: Kompostkurse, telefonische Beratungen und der Häckseldienst wurden dabei erneut angeboten. Auch wurde auf die in 14-tägigem Rhythmus stattfindende Grünsammlung von Gartenmaterial aufmerksam gemacht.

Zu den aufgeworfenen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Die im Interpellationstext erwähnten „ökologisch besseren“ Möglichkeiten zur Verwertung von verschmutzten Grünabfällen in Form von Vergärungsanlagen sind dem Gemeinderat bekannt. Neben Anlagen in Aarberg und Bülach existiert bereits seit längerer Zeit eine entsprechende Anlage in Gümmenen.

Zu Frage 2:

Mit den Betreibern der im Vorstoss erwähnten Anlage in Aarberg (Firma VEGAS) werden Kontakte gepflegt.

Allerdings bestehen zurzeit Abnahmeverträge, wonach die gesammelten kompostierbaren Abfälle der Stadt Bern zu gleichen Teilen den nach herkömmlichen Methoden arbeitenden Kompostwerke KEWU und Seeland AG abgegeben werden. Diese Verträge sind erstmals auf den 31.12.1999 (KEWU) respektive 31.12.2000 (Seeland AG) kündbar.

Zu Frage 3:

Die Direktion der Stadtbetriebe verfolgt zurzeit intensiv ein Projekt für die Anwendung der Vergärung von kompostierbaren Abfällen. Unter anderem wird geprüft, ob das anfallende Biogas nicht nur zur Stromproduktion, sondern auch als Antriebsenergie für Motorfahrzeuge (analog dem Erdgas) genutzt werden kann. Die entsprechenden Abklärungen benötigen allerdings noch etwas Zeit, da neben den technischen Fragen zusätzlich auch die Art der Sammlung, die Verwertung der Rückstände sowie das Kosten/Nutzenverhältnis zu ermitteln sind.

Christoph Stalder (FDP): Die Interpellanten sind nach wie vor der Meinung, dass organische Abfälle nicht in den Haushaltkehricht gehören, welcher verbrannt wird. Wir stellen mit Befriedigung fest, dass sich der Gemeinderat und die zuständigen Fachstellen der Stadt mit der Nutzung von organischen Abfällen befassen und offenbar sogar intensiv ein Vergärungsprojekt verfolgen. Die Interpellanten erwarten rasch Ergebnisse dieser Untersuchungen und erklären sich mit der Antwort des Gemeinderats für heute befriedigt.

20 Interpellation Ernst Stauffer (SD): Kehrichtsackgebühr und wilde Kehrichtsackdeponien

Antrag Nr. 130

Die Kehrichtsackgebühr wurde seinerzeit eingeführt, um unter anderem dem Verursacherprinzip gerecht zu werden. Leider kann die "Sackgebühr" bei weitem nicht befriedigen. Eine negative Folge sind die wilden Deponien, überfüllte öffentliche Abfallkübel, Kehrichtsäcke ohne Gebührenmarke, die für die Abfuhr bereitgestellt werden, um nur die wichtigsten Negativerscheinungen zu nennen. Trotz Räumung durch Equipen des Strasseninspektorats und eingesetzten Schnüffelpolizisten sind wilde Deponien an der Tagesordnung. Der Strasseninspektor hat gemäss Presseberichten und zu Recht, offen über die Abschaffung der Sackgebühr nachgedacht.

Aus diesem Grunde und wegen der unbefriedigenden Situation stelle ich dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Überlegt sich der Gemeinderat auch eine Abschaffung der Kehrichtsackgebühr?
2. Wenn ja, wie will er dem Verursacherprinzip dann gerecht werden?
3. Welche Kosten verursacht die Beseitigung der wilden und illegalen Deponien inkl. "Ghüderpolizei" und Administration? (Schätzung)
4. Hat der Gemeinderat andere konkrete und erfolgversprechende Konzepte?

Bern, 15. Januar 1998

Antwort des Gemeinderats

Die Abfallbewirtschaftung in der Schweiz ist weitgehend durch die eidgenössische und kantonale Gesetzgebung vorgegeben: Im Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) sind die Ziele der Abfallbewirtschaftung - Vermeiden, Verwerten, umweltgerecht Entsorgen - und die Finanzierung über das Verursachungsprinzip festgelegt. Das kantonale Abfallgesetz regelt die Modalitäten und die Koordination der Abfallbewirtschaftung auf Kantonsgebiet. Den Gemeinden bleibt trotz ihrer Vollzugsverantwortung wenig Handlungsspielraum. Die 1991 eingeführte, direkte Entsorgungsgebühr auf dem der Verbrennung zuzuführenden Hauskehricht hat die Bevölkerung dazu motiviert, die recyclingfähigen Abfallbestandteile vom allgemeinen Kehricht zu trennen: In Bern hat die Sammelquote der Wertstoffe heute den hohen Wert von 52 % der Hauskehrichtmenge erreicht. Diesem Erfolg steht eine Zunahme des zur Umgehung der direkten Gebühr vorschriftswidrig im öffentlichen Raum (vorwiegend in den für Kleinabfälle vorgesehenen Papierkörben) deponierten Kehrichts einer unsolidarischen Minderheit entgegen. Die Menge des illegal "entsorgten" Abfalls entspricht prozentual dem in den anderen Schweizer Städten festzustellenden Anteil an der Abfallgesamtmenge. Auch bezüglich der Disziplin bei der Entsorgung von Kleinabfällen auf den öffentlichen Strassen und Plätzen liegen die Bernerinnen und Berner im gutschweizerischen Durchschnitt.

Zu den aufgeworfenen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Direktion der Stadtbetriebe überprüft zurzeit das gesamte System der Abfallbewirtschaftung im Hinblick auf Verbesserungen bezüglich des Umweltschutzes, der Effizienz und der Finanzierung. Beim heutigen Stand der Abklärungen kann betreffend Gebührenerhebung festgestellt werden, dass ein Verzicht auf die direkte Entsorgungsgebühr auf dem Hauskehricht weder wünschbar (Abfalltrennung) noch machbar (gesetzliche Vorgaben, Gefahr des "Kehrichttourismus" aus den umliegenden Gemeinden) ist. Die Form dieser direkten Gebühr (Sammelsystem, Volumen- oder Gewichtstarif) dagegen ist Gegenstand der laufenden Untersuchungen, deren Resultate noch dieses Jahr dem Gemeinderat unterbreitet werden. Untersucht werden selbstverständlich auch Möglichkeiten zur Eindämmung von illegalen Entsorgungspraktiken.

Zu Frage 3:

Der Aufwand beträgt inklusive Leerung der öffentlichen Papierkörbe durch den Strassenreinigungsdienst rund Fr. 1 500 000 pro Jahr. Die Abfallbewirtschaftung wird vollständig über die erhobenen Kehrichtgrund-, Sack-/Container- und speziellen Gebühren für Sonderabfälle finanziert und in der Sonderrechnung 870 Entsorgungen erfasst. Sie belastet daher die allgemeinen Stadtfinanzen nicht, der Aufwand für die Behandlung der illegal deponierten Abfälle ist durch die Gebühreneinnahmen gedeckt.

Zu Frage 4:

Solche werden zurzeit erarbeitet (siehe Beantwortung der Fragen 1 und 2).

Ernst Stauffer (SD): Ich stelle fest, dass der Abtransport wilder Kehrichtdeponien oder von Abfall 25% mehr kostet, als man bei der Aufhebung des Sammelns kompostierbarer Abfälle einspart. Von der Antwort bin ich teilweise befriedigt.

Präsidentin *Lilo Lauterburg* erinnert den Rat daran, dass am nächsten Donnerstag die 1. Kindersession stattfindet und hofft, dass die Ratsmitglieder den Kindern möglichst zahlreich zuhören werden.

Eingänge

Es werden eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen ein Postulat sowie zwei dringliche Interpellationen, nämlich:

Dringliche Interpellation Fraktion EVP/LdU (Peter Stucki, EVP): Spritzenproblematik auf dem Areal des Marzili-Schulhauses

Das Areal des Marzili-Schulhauses gehört zu den schönsten der Stadt Bern. Wegen der zentrumsnahen Lage wird die Parkanlage seit längerer Zeit von Drogenabhängigen, Prostituierten und Freiern rege benützt. Die oben genannten Benützer und Benützerinnen des Areals lassen ihre Utensilien auf dem ganzen Gelände verstreut liegen.

Das hat zur Folge, dass

- Schülerinnen und Schüler in den Pausen und in ihrer Freizeit durch herumliegende Spritzen massiv gefährdet sind.
- Herumliegende Präservative schrecken die Kinder ab und behindern sie bei ihrem freien Spiel.
- Schulklassen können den Unterricht nur noch beschränkt draussen abhalten, da sie von Drogenkonsumenten gestört und behindert werden.
- Die Parkanlage wird weniger von Familien in ihrer Freizeit genutzt.
- Ältere Menschen flanieren nicht mehr, sondern meiden die Anlage.

Im Herbst 97 wurde das Areal für ca. 2 Monate von der Securitas bewacht. Dies führte zu einer spürbaren Entlastung der Situation. Auch brachte das Spritzentelefon eine gewisse Erleichterung. Zur Zeit wird das Areal durch den zuständigen Hauswart der Schule Marzili gesäubert. Ebenso entsorgen die Lehrkräfte laufend Spritzen.

Wir bitten den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Gemeinderat über die unhaltbare Situation informiert?
2. Warum wird das Areal nicht ganzjährig bewacht?
3. Warum wurde das Spritzentelefon aufgehoben?
4. Wer wird im Falle einer Ansteckung eines Kindes durch Hepatitis- oder Aids-Viren auf dem Schulareal haftbar gemacht?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Zustände auf dem Schulareal sind wieder so gravierend, dass nicht mehr länger mit griffigen Massnahmen zugewartet werden kann. Durch die Laubschicht am Boden oder durch die verlockenden Laubhaufen ist das Gefahrenpotential nicht mehr sichtbar.

Bern, 29. Oktober 1998

Fraktion EVP/LdU (Peter Stucki, EVP), Ursula Rudin-Vonwil, Adrian Berthoud, Sven Baumann

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Adrian Haas / Heinz Rub): Einsparung von Fürsorgegeldern mittels Wahl einer günstigeren Krankenversicherung

Verschiedene in der Stadt Bern tätige Krankenversicherer werden ab 1.1.99 die Prämien der Grundversicherung massiv erhöhen. Die Stadt Bern übernimmt im Rahmen ihrer notwendigen Fürsorge für Bedürftige in zahlreichen Fällen diese (zusätzlichen) Kosten.

Der Gemeinderat wird deshalb um die Beantwortung der folgenden Frage ersucht:

- Ist der Gemeinderat bereit, die Prämiensituation der Fürsorgeleistungsbezügerinnen und -bezüger zu überprüfen und nötigenfalls den Wechsel zu einer günstigeren Krankenversicherung zu veranlassen?

Die Dringlichkeit ergibt sich aus der kurzen Frist für eine Neuwahl des Versicherers.

Bern 29. Oktober 1998

Fraktion FDP (Adrian Haas / Heinz Rub), Hans-Ulrich Suter, Kurt W. Weyermann, Christoph Müller, Katharina Suter, Thomas Balmer, Mario Marti, Stephan Hügli, Markus Blatter, Ueli Haudenschild, Annemarie Lehmann, Urs Jaberg, Christoph Stalder

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Postulat Fraktion FDP (Urs Jaberg / Christoph Müller): Stop der Stadtentvölkerung: Task Force für „Wohnen in Bern (WiB)“

Wir halten fest:

- Die Stadtflucht hält immer noch an.
- Die Konsequenzen aus der Stadtflucht, die Finanzprobleme, verschärfen sich.
- Es ist keine Trendwende in Sicht; und auch kein gemeinderätlicher Aktionsplan.
- Der runde Tisch hat zu diesem finanzpolitisch relevanten Problem keine konstruktiven Beiträge geleistet.
- Im GO-Entwurf vermisst man Lösungsprinzipien zur Bekämpfung der existenziellen Gefährdung des Städtischen Finanzhaushalts durch die Stadtflucht.
- Die jetzige Mehrheit im Stadtrat entscheidet in zentralen Angelegenheiten laufend so, dass die Attraktivität Berns für Zuzüger beeinträchtigt wird. So etwa: Überladen von Überbauungsordnungen mit Auflagen (z.B. Oberbottigen); offensichtliche Inkaufnahme von Steuererhöhungen, die vom Kanton her drohen; Verhindern des neuen Bahnhofplatzes; Abwürgen des MIV (VSM, Läbigi Stadt, ...) mit allen wirtschaftlichen Folgen; Duldung gemeinschaftsschädigenden Verhaltens diverser Randgruppen; ...
- Wirksame Massnahmen gegen die Stadtflucht sind überfällig.

Wir fordern den Gemeinderat auf, zu prüfen:

- Die Einsetzung einer Task Force „Wohnen in Bern (WiB)“.
- Sie ist directionsübergreifend und multidisziplinär zusammenzusetzen.
- Sie benennt die stadtfluchtfördernden Faktoren und leitet Gegenmassnahmen ein.
- Sie unterbreitet dem Stadtrat geeignete Vorlagen gegen die Stadtflucht.

Bern, 29. Oktober 1998

Fraktion FDP (Urs Jaberg / Christoph Müller), Ernst Aebersold, Mario Marti, Ueli Haudenschild, Markus Blatter, Christoph Stalder, Hans-Ulrich Suter, Annemarie Lehmann, Thomas Balmer, Adrian Haas, Stephan Hügli, Kurt W. Weyermann, Heinz Rub

Schluss der Sitzung: 22.30 Uhr

Namens des Stadtrats:

Die Präsidentin: *Lilo Lauterburg*

Die Protokollführerin: *Sabine Scherrer*