



## Protokoll Nr. 54

### Sitzung von Donnerstag, 2. November 2000, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

*Vorsitzender:*

Präsident René Zimmermann

*Anwesend:*

Ernst Aebersold  
Raymond Anliker  
Thomas Balmer  
Oskar Balsiger  
Margrith Beyeler  
Peter Blaser  
Markus Blatter  
Konrad Bossart  
Annette Brunner  
Peter Bühler  
Michael Burri  
Walter Christen  
Marie-Louise Durrer  
Pascal Durtschi  
Marcel Eyer  
Othmar Feller  
Thomas Fuchs  
Verena Furrer-Lehmann  
Hans Ulrich Gränicher  
Adrian Haas  
Rolf Häberli  
Ueli Haudenschild  
Ruedi Hofer  
Urs Jaberg  
Daniele Jenni

Alfred Jordi  
Michael Jordi  
Heinz Junker  
German Kalbermatten  
Esther Kälin Plézer  
Regula Keller  
Margareta Klein-Meyer  
Blaise Kropf  
Andreas Krummen  
Annemarie Lehmann  
Peter Linder  
Edith Lörtscher  
Liselotte Lüscher  
Markus Lüthi  
Edith Madl Kubik  
Anton Maillard  
Irène Marti Anliker  
Mario Marti  
Christoph Müller  
Rosmarie Okle Zimmermann  
Edith Olibet  
Ruth Rauch  
Lydia Riesen  
Heinz Rub

Ursula Rudin-Vonwil  
Kurt Rüeggsegger  
Erich Ryter  
Annemarie Sancar  
Doris Schneider  
Beat Schori  
Rolf Schuler  
Rudolph Schweizer  
Peter Sigerist  
Sylvia Spring Hunziker  
Christoph Stalder  
Ernst Stauffer  
Michael Straub  
Barbara Streit-Stettler  
Ueli Stüchelberger  
Béatrice Stucki  
Margrit Stucki-Mäder  
Hans-Ulrich Suter  
Margrit Thomet  
Eva von Ballmoos  
Catherine Weber  
Kurt W. Weyermann  
Hansjörg Wittwen  
Andreas Zysset

*Entschuldigt:*

Stephan Hügli  
Peter Künzler

Leslie Lehmann  
Barbara Mühlheim

Franco Sommaruga  
Katharina Suter

*Vertretung des Gemeinderats:*

Ursula Begert  
Alfred Neukomm

*Entschuldigt:*

Stadtpräsident Klaus Baumgartner  
Therese Frösch  
Adrian Guggisberg  
Claudia Omar  
Kurt Wasserfallen

## Traktanden

|     |                                                                                                                                                                           |     |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.  | Postulat Fraktion SP (Marie-Louise Durrer): Bessere Erschliessung des Inselspitals mit dem öffentlichen Verkehr (Neukomm)                                                 | 220 |
| 2.  | Interpellation Markus Lüthi (SP): Wird das Tram Bern-West zum Totengräber für das Fischermätteli-Tram? (Neukomm)                                                          | 242 |
| 3.  | Postulat Fraktion GFL/EVP (Michael Straub, EVP): Ökostadt Bern: Anpassung des Abfallentsorgungskonzepts in der Innenstadt (Neukomm)                                       | 199 |
| 4.  | Motion Fraktion FDP (Stephan Hügli / Adrian Haas): Abschaffung der Kehrichtsackgebühr (Neukomm)                                                                           | 240 |
| 5.  | Kleine Anfrage Stephan Hügli / Adrian Haas (FDP): Abschaffung der Kehrichtsackgebühr (Neukomm)                                                                            | 230 |
| 6.  | Kleine Anfrage German Kalbermatten (CVP): Normcontainer ab Januar 2001 für Grünabfälle! (Neukomm)                                                                         | 238 |
| 7.  | Postulat Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter): Entsorgungshof Lorraine (Neukomm)                                                                                              | 286 |
| 8.  | Postulat Fraktion FDP (Urs Jaberg): Überprüfung des Konzepts bezüglich Entsorgungshöfen (Neukomm)                                                                         | 198 |
| 9.  | Postulat Fraktion GFL/EVP (Verena Furrer-Lehmann, GFL): Ökostadt Bern: Weniger Lärm bitte! (Neukomm)                                                                      | 216 |
| 10. | Interpellation Fraktion FDP (Christoph Müller / Urs Jaberg): Stopp der Stadtflucht – Wohnen in Bern (WiB): Schutz vor Lärm verursacht durch den Schienenverkehr (Neukomm) | 241 |
| 11. | Interpellation Anton Maillard (CVP): Bahnlärm im Bereich Polygonstrasse: Es ist noch nichts passiert! (Begert)                                                            | 243 |
| 12. | Motion Doris Schneider (GB): Tagesbetreuung von Kindern als selbstständiger, familienpolitischer Bereich (Begert)                                                         | 219 |
| 13. | Interpellation Michael Jordi (GB): Notstand im Spitalverband? (Begert)                                                                                                    | 233 |
| 14. | Legislaturrichtlinien 1997-2000 des Gemeinderats: Evaluationsbericht                                                                                                      | 245 |
| 15. | Motion Blaise Kropf (JA!) / Annemarie Sancar (GB): Für mehr Demokratie in der Stadt Bern: Stimm- und Wahlrecht für Ausländer und Ausländerinnen (Baumgartner)             | 239 |
| 16. | Interpellation Sven Baumann (GFL): Wieviele Streichkonzerte erträgt unsere Kultur (noch)? (Baumgartner)                                                                   | 191 |
| 17. | Interpellation Anton Maillard (CVP): Illegale Leuchtschrift am Dach der Reitschule (Baumgartner)                                                                          | 187 |
| 18. | Kleine Anfrage Ursula Rudin-Vonwil (GFL): Verlängerung der Piste Belpmoos (Baumgartner)                                                                                   | 231 |

## Traktandenliste

*Ueli Stückelberger* (GFL): Die Legislaturrichtlinien sind ein wichtiges Geschäft, wozu wir uns Zeit zur Diskussion nehmen müssen, deshalb beantrage ich, dass wir dieses Geschäft zu Beginn der Abendsitzung behandeln werden.

## Beschluss

Der Rat genehmigt stillschweigend diesen Antrag.

## **Ordentliche Traktanden**

### **1 Postulat Fraktion SP (Marie-Louise Durrer): Bessere Erschliessung des Inselspitals mit dem öffentlichen Verkehr**

Antrag Nr. 220

Das Inselspital hat die höchste Bettenzahl und somit am meisten Publikumsverkehr (Besucher und Besucherinnen und ambulante Patienten und Patientinnen). Es ist der grösste Arbeitgeber auf dem Platz Bern. Trotzdem ist die Insel – im Gegensatz zu anderen grossen Spitälern in der Schweiz – vom öffentlichen Verkehr sehr mangelhaft erschlossen. Das hat insbesondere für gehbehinderte und ältere Menschen negative Auswirkungen: Der Weg vom Bus zur Insel ist für sie zu lange, zu beschwerlich. Auch ist er nicht so einfach zu finden wie manche glauben mögen.

Die Motion Tanner verlangte 1988 eine Änderung dieser Situation. Aus finanzpolitischen Überlegungen wurde die Motion aber an der Sitzung vom 23. Februar 1995 mit einem Stimmenverhältnis 38:30 abgeschrieben. Ins Gewicht fiel insbesondere, dass die vorgeschlagenen Lösungen enorme Investitionskosten verursacht hätten. An der Berechtigung des Anliegens wurde jedoch nicht gezweifelt.

Mit dem Bau der Frauenklinik werden noch mehr Menschen ins Inselspital strömen. Damit drängt sich das Finden einer befriedigenden Lösung für die bessere Erschliessung des Inselspitals (Zugang Bettenhochhaus, Polikliniktrakt 2, Haupteingang Kinderklinik, Frauenspital, Anna-Seiler Haus, Intensiv-, Notfall- und Operationszentrum usw.) durch den öffentlichen Verkehr auf.

Auch die Insel hat an einer besseren öV-Erschliessung Interesse und ist somit bei der Suche nach einer kostengünstigen aber wirkungsvollen Variante sicher behilflich. Profitieren von einer solchen Lösung könnten aber auch weitere Kreise u.a. die Angestellten des Informatik-Betriebszentrums des Bundes, welches neu in einem Gebäude an der Güterstrasse 24/26 untergebracht ist.

Wir bitten deshalb den Gemeinderat,

1. in der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland die Forderung zur besseren Erschliessung des Inselspitals einzubringen
2. zusammen mit dem Inselspital nach einer machbaren und finanziell tragbaren Lösung zu suchen (Vorprojekte sind ja vorhanden) und sich anschliessend auch für deren Realisierung einzusetzen.

Bern, 18. Mai 2000

### **Antwort des Gemeinderats**

Der Gemeinderat teilt die Ansicht, dass die Bedienung des Inselspitals durch den öffentlichen Verkehr nicht allen Ansprüchen genügt. Eine Verbesserung der Erschliessung durch die Verlegung der Trolleybuslinie 11 auf das Spitalareal, so wie dies in der Motion Tanner vorgeschlagen wurde, stuft der Gemeinderat aber nach wie vor als finanziell untragbar ein, zumal schon damals Kosten in der Höhe von mehreren Millionen Franken errechnet wurden. Deshalb müssen andere Lösungsansätze im Vordergrund stehen. Über die diesbezüglichen Bemühungen der letzten Monate kann wie folgt berichtet werden:

Bereits in der 2. Hälfte des vergangenen Jahres hat sich die Direktion des Inselspitals an die SVB gewandt und diese um Vorschläge zu einer besseren Erschliessung des Inselspitals gebeten. Nach ersten Abklärungen haben die SVB dem Kanton Ende Oktober 1999, anlässlich eines Gesprächs, Vorschläge zu einer besseren Erschliessung des Inselspitals unterbreitet. Dieses Anliegen wurde von den Kantonsvertretern mit der Begründung, dass die finanziellen Mittel fehlten, mündlich abgelehnt.

Das Inselspital gab sich damit nicht zufrieden und forderte bei den SVB eine Richtofferte an, welche Ende Februar 2000 vorlag. Gemäss Offerte dürften sich die jährlichen Betriebskosten für eine bessere Erschliessung je nach Variante auf Fr. 653 000.00 bis 876 000.00 belaufen.

Aufgrund einer entsprechenden Eingabe befasste sich auch die Regionale Verkehrskonferenz RVK mit dem Anliegen des Inselspitals. Sie schlug den verantwortlichen Personen des Inselspitals am 17. April 2000 vor, einen Projektsteckbrief ausarbeiten zu lassen. Dessen weitere Bearbeitung wurde indessen seitens der Insel mit der Begründung sistiert, dass das Inselspital im Umbruch begriffen sei und die in Ausführung befindlichen und geplanten Bauten die motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsbewegungen massgeblich beeinflussen würden. Änderungen sind insbesondere für den Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Frauenspitals zu erwarten.

Vor kurzem wurde allerdings seitens der Insel angedeutet, dass die Wiederaufnahme der Studien zur verbesserten Erschliessung erleichtert würde, wenn interessante Finanzierungsvorschläge, so bspw. die Zusicherung eines Bundesbeitrages vorlägen, was allerdings wenig wahrscheinlich sein dürfte.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die RVK die Forderung zur besseren Erschliessung des Inselspitals schon aufgenommen hat.

Der Gemeinderat seinerseits ist bereit, trotz der oben umschriebenen, nicht sehr günstigen Voraussetzungen, das Gespräch mit den Verantwortlichen des Inselspitals und der RVK fortzuführen obschon, die Stadt nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) dazu nicht verpflichtet ist.

## Antrag

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

*Hans-Ulrich Suter (FDP):* Die FDP-Fraktion unterstützt Punkt 1 des Postulats, in der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Bern-Mittelland die Forderung zur Verbesserung der Erschliessung des Inselspitals einzubringen. Punkt 2 lehnen wir jedoch ab. Dass die Erschliessung des ausgedehnten Inselareals durch den öffentlichen Verkehr (öV) nicht optimal ist, wird auch von der FDP-Fraktion nicht bestritten. Nur unter dem Blickwinkel der Trolley-Bus-Linie Nr. 11 alleine beurteilt, ist die Situation vor allem in Fahrtrichtung stadtauswärts unbefriedigend, weil die Haltestelle Insel äusserst peripher liegt und damit der Fussweg zum Bettenhochhaus noch länger wird. Einzelne Teile des Inselkomplexes, auch das neue Frauenspital, könnten durch andere bestehende SVB-Linien als die Linie Nr. 11 besser erschlossen werden. Von der Haltestelle Brunnmatt der Trolley-Bus-Linie Nr. 13 und Nr. 14 wäre das neue Frauenspital wesentlich rascher erreichbar, als von der heutigen Station "Insel". Dies müsste aber von der Insel-Verwaltung und den städtischen Verkehrsbetrieben entsprechend kommuniziert werden.

Zu Punkt 2: Der Gemeinderat ist gemäss kantonalem Gesetz über den öV für die Linienoptimierungen und die Einführung neuer Linien nicht mehr zuständig. Es sei denn, die Kosten einer Erschliessung würden durch die betreffende Gemeinde übernommen. Jährliche Mehrkosten in der Grössenordnung von 1 Mio. Franken, wie sie im vorliegenden Fall durch eine bessere Erschliessung des Inselareals entstehen würden, kann sich die Stadt bei der heutigen Finanzlage nicht leisten. Die FDP-Fraktion bestreitet deshalb Punkt 2 des Postulats.

Die FDP-Fraktion stimmt der Überweisung von Punkt 1 des Postulats zu und anerkennt die Antwort gleichzeitig als Prüfungsbericht. Wir bitten die SP-Fraktion, Punkt 2 zurückzuziehen.

*Marie-Louise Durrer (SP):* Ich bin von der FDP enttäuscht, denn Punkt 2 lässt die Lösungen völlig offen. Es ist vor allem ein Aufruf an den Gemeinderat, dass er sich für Lösungen einsetzen wird. Ich denke, alle grossen Spitäler in den Städten sind durch den öV direkt erschlossen. Wenn wir in Betracht ziehen, dass der Bus Linie Nr. 11, seitdem die Uni auf dem Von Roll-Areal ist, total überfüllt beim Inselspital ankommt und somit der einzige direkte Zugang manchmal für Benutzerinnen und Benutzer des Inselspitals nicht mehr möglich ist, ist es dringend notwendig, dass der Gemeinderat hilft, gemeinsam mit der Insel zusammen eine Lösung zu finden. Ich bitte die FDP-Fraktion um Mithilfe, Punkt 2 als Postulat zu überweisen.

*Ueli Stüchelberger (GFL):* Unsere Fraktion wird Punkt 2 ebenfalls zustimmen. Es lässt offen, wie das Inselspital besser durch den öV erschlossen werden kann. Für uns ist es dringend

notwendig, denn die Lösung betreffend öV-Erschliessung des grössten Spitals im Kanton Bern ist nicht vorhanden. Tiefgehende Überlegungen müssen angestellt werden, um Lösungen zu finden. Wir sind der Meinung, dass das ganze Gebiet betrachtet werden muss, zudem ist noch ein Postulat hängig betreffend Erschliessung des Lindenhofspitals durch den öV. Es stellen sich auch Fragen mit dem neuen Gebiet des Von Roll-Areals, dazu müssen ebenfalls grundlegende Überlegungen gemacht werden. Wir verstehen nicht, wenn der Rat keine Bereitschaft erklärt, dies zu untersuchen. Ich weise darauf hin, wenn man ein gutes Angebot macht und dies ins kantonale Angebot einfliessen lassen kann, dann kostet es die Stadt nichts. Es ist somit ein gesamtkantonales Angebot, welches der Kanton bezahlen wird. Ich finde es richtig, wenn dies der Kanton bezahlen muss, denn das Inselspital ist ein Spital mit Patientinnen und Patienten des ganzen Kantons.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Der Gemeinderat ist sich mit Hans-Ulrich Suter einig, dass die Stadt finanziell nicht belastet werden darf, höchstens im Rahmen des kantonalen Gesetzes über den öV. Das Problem der besseren Erschliessung des Inselspitals mit dem öffentlichen Verkehr ist seit Jahren erkannt, es wird versucht, mit dem Inselspital nach Lösungen zu suchen. Wir haben es auch in der RVK besprochen, ich habe mich dort für Lösungen eingesetzt. Die RVK wird eine Arbeitsgruppe Insel einsetzen, in der Vertreter des Inselspitals, der RVK der Stadt Bern und der städtischen Verkehrsbetriebe nach kostengünstigen Lösungen suchen werden, welche den vielen Besucherinnen und Besuchern dienen werden. Ich bin froh, dass Hans-Ulrich Suter Punkt 1 zustimmt und die Stellungnahme gleichzeitig als Prüfungsbericht anerkennt. Falls Punkt 2 ebenfalls überwiesen wird, ist der Gemeinderat aufgefordert, auch dazu einen Prüfungsbericht vorzulegen. Darin werden wir Lösungen darlegen können, wie sie im Rahmen der RVK, zusammen mit der Stadt, dem Inselspital und den SVB erarbeitet wurden. Es besteht bereits ein Prospekt für die Inseler-schliessung, dieser kann beliebig erweitert und angepasst werden.

### **Beschlüsse**

1. Punkt 1 ist nicht bestritten und somit überwiesen. Der Prüfungsbericht liegt vor, dieser wird ebenfalls nicht bestritten und ist somit genehmigt.
2. Punkt 2 wird mit 39 Ja- zu 22 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltung erheblich erklärt.

## **2 Interpellation Markus Lüthi (SP): Wird das Tram Bern-West zum Totengräber für das Fischermätteli-Tram?**

Antrag Nr. 242

Während der Planungsprozess für das Tram Bern-West langsam voranschreitet, breitet sich im Einzugsgebiet des 5er-Trams zwischen Haltestelle Brunnhof und Endstation Fischermätteli die Angst aus, das Tram-Grossprojekt nach Bümpliz könnte das Ende für den bisher westlichsten Tram-Netzabschnitt Berns bedeuten. Während bei offiziellen Veranstaltungen Vertreter von Kanton, Stadt und Verkehrsbetrieben nur von der vagen Möglichkeit einer Ablösung durch eine „gleichwertige Busverbindung“ sprechen, ist inoffiziell zu hören, das Ende des Fischermätteli-Trams sei quasi beschlossene Sache. Die Passagierfrequenzen seien nach der Haltestelle Kaufmännischer Verband einfach zu gering. Ob in diese Überlegungen auch künftige Entwicklungen (Planung Weissenstein/Neumatt oder Schwimmzentrum) bereits eingeflossen sind, bleibt unklar.

Ich frage daher den Gemeinderat:

1. Bestehen solche Stilllegungspläne für das Fischermätteli-Tram und wenn Ja, mit welchem Zeithorizont sollen sie umgesetzt werden?
2. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, die Förderung des Trams als modernes und umweltfreundliches Transportmittel sollte nicht durch die Aufhebung von bestehenden und gut unterhaltenen Linien ins Gegenteil verkehrt werden?

3. Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass der Betrieb von Dieselmussen auf der zur Diskussion stehenden Linie mit recht starker Steigung zu starken Abgas- und Lärmemissionen führen würde?
4. Ist dem Gemeinderat bekannt, dass die Quartierbevölkerung in ihrer überwiegenden Mehrheit eine Aufhebung ihrer Tramlinie ablehnt?
5. Wie sieht der Gemeinderat die Auswirkungen des Projekts Tram Bern-West auf die Linieneinführung des städtischen Tram-Netzes generell?

Bern 15. Juni 2000

### **Antwort des Gemeinderats**

Die Planung Tram Bern-West hat zum Ziel, die künftigen Tramlinien nach Bümpliz und Gäbelbach-Brünnen optimal in den Strassenraum zu integrieren. Das Tram Bern-West wird ab Bahnhof bis zum Brunnhof die bestehenden Gleise des Fischermätteli-Trams in der Effingerstrasse benutzen und dieselben Haltestellen bedienen.

Im Rahmen der Bevölkerungsinformation (Quartierforen) wurde die Frage nach der Zukunft des Fischermätteli-Trams ebenfalls aufgeworfen. Sie muss letztlich vom Kanton beantwortet werden: Gemäss übergeordnetem Recht legt der Kanton nicht nur das Angebot des öffentlichen Verkehrs (inkl. Ortsverkehr) verbindlich fest, sondern entscheidet auch, welches Verkehrsmittel die Beförderung sicherstellen soll. Dabei berücksichtigt der Kanton einerseits die herrschende und zukünftige Nachfrage, andererseits betriebliche und wirtschaftliche Argumente. Der betroffenen Transportunternehmung, der Gemeinde und der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) steht es zu, zu Handen des Kantons Vorschläge einzureichen.

*Zu Frage 1:*

Es bestehen keine Stilllegungs-Pläne für das Fischermätteli-Tram. Dem Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs steht es allerdings frei, zu einem beliebigen Zeitpunkt das Angebot und die eingesetzten Verkehrsmittel auf einer bestimmten Linie einer Prüfung zu unterziehen und die Ergebnisse umzusetzen.

*Zu Frage 2:*

Der Gemeinderat teilt die Meinung der Interpellantinnen und Interpellanten.

*Zu Frage 3:*

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass ein allfälliger Betrieb mit Dieselmussen zu Abgas- und Lärmemissionen führen würde.

*Zu Frage 4:*

Dem Gemeinderat ist bekannt, dass die Quartierbevölkerung in ihrer überwiegenden Mehrheit eine Aufhebung der Tramlinie ablehnt, sofern kein gleichwertiger oder annähernd gleichwertiger Ersatz bereitgestellt wird.

*Zu Frage 5:*

Nach der derzeitigen Planung sollen die beiden Linien des Trams Bern-West als Durchmesserlinien über den Bahnhof Richtung Osten weitergeführt werden. Mögliche Linienverknüpfungen wurden im Rahmen der Netzoptimierungsstudie (NOPTS), des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr (STEK) sowie der laufenden Studie der RVK im Korridor Bern-Muri-Worb diskutiert. Die künftige Verknüpfung der Tramlinien wird vom Kanton als Besteller festgelegt.

– Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. –

*Markus Lüthi (SP):* Wird das Tram Bern-West zum Totengräber für das Fischermätteli-Tram? Aufgrund der Antwort können wir annehmen, dass dem nicht so ist, wenn wir dem Gemeinderat glauben können, dass er die Wahrheit sagt. Ich hoffe, dass es im Moment keine Stilllegungspläne gibt. Wir wissen aber, wie kurzlebig politische Wahrheiten manchmal sind und können nur hoffen, dass die Aussage, das Fischermätteli-Tram fahre auch weiterhin bis an die Könizstrasse und über einen Zeithorizont von 3 – 4 Jahren hinaus, Gültigkeit haben wird. Die SP-Fraktion und ich finden das Projekt Tram Bern-West eine gute Sache. Mit der vorliegenden Interpellation wollten wir auf keinen Fall die Realisierung dieses Projekts in Frage stellen oder behindern. Es gibt aber auch die Interessen der anderen Quartierbevölkerungen als Bümpliz-Bethlehem zu berücksichtigen. Deshalb darf nicht eine Lösung für ein gewisses

Quartier zu einer Lösung werden, welche sich gegen die Einwohnerinnen und Einwohner von anderen Quartieren richtet. Trotz beschränkten finanziellen Mitteln muss die Stadt allen ein gutes öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung stellen, welches den Bedürfnissen gerecht wird. Gesucht ist deshalb ein Netzbau, welcher nur Gewinner zurücklässt, also eine echte Win-Win-Lösung. Die SP-Fraktion hat sich schon immer für den öV stark gemacht und ist auch bereit, im Bereich Tram Bern-West, zu einer optimalen Lösung Hand zu bieten. Mitarbeiten und vor allem entscheiden, wird hier der Kanton. Deshalb ist es wichtig, dass die Stadt Bern entsprechende politische Signale aussendet, dass sie sagt, was sie will und welche Lösung gegebenenfalls die Mehrheit beim Stimmvolk erhält. Meiner Meinung nach wäre eine Lösung ohne das Fischermätteli-Tram nicht unbedingt mehrheitsfähig. Noch zwei Bemerkungen zu von mir gestellten Einzelfragen.

Zu Frage 3 betreffend Dieselse: Diese Abgas- und Lärmimmissionen sind keine Alternative für ein Elektrofahrzeug, sie machen sie zu einer schlechten Variante. Eine Erschliessung der Könizstrasse durch den Könizbus, welche nächstes Jahr über den Loryplatz geführt wird, findet deshalb im Quartier nicht nur Freunde. Auch ein möglicher Weiterzug der bereits zur Diskussion gestandenen Tangentiallinie Eigerplatz über die Weissensteinstrasse nach Endstation S-Bahn Ausserholligen hätte die gleichen Nachteile. Es wäre auch wieder Dieserverkehr, welcher entsprechend zusätzlich die Luft verschmutzen und Lärm produzieren würde. Beide angesprochenen Buslinien könnten das Tram Nr. 5 nicht ersetzen.

Zu Frage 4: Würde das Fischermätteli-Tram trotz aller Versprechungen doch einmal verschwinden, müsste ein gleichwertiger Ersatz zur Verfügung gestellt werden. Mit "annähernd gleichwertig", wie der Gemeinderat sich in der Antwort geäußert hat, wird die Quartierbevölkerung nicht zufrieden sein. Ich bin mit der Antwort des Gemeinderats zufrieden.

*Hans-Ulrich Suter (FDP):* Die FDP-Fraktion ist beruhigt, dass der Gemeinderat in seiner Antwort auf die Interpellation Lüthi bekräftigt, im Zusammenhang mit der Planung Bern-West gebe es keine Stilllegungspläne für die Fischermätteli-Tramlinie. Andererseits lassen seine Antworten auf Frage 4 ".....sofern kein gleichwertiger oder annähernd gleichwertiger Ersatz bereitgestellt wird" und auf Frage 5 ".....Verknüpfung Tram West mit einem Ostschenkel...." doch eine gewisse Unsicherheit aufkommen. Das Schicksal der Fischermätteli-Tramlinie hängt nach unserem Dafürhalten noch stärker mit der Netzoptimierung im Osten der Stadt, der Zusammenlegung des Sahli- und des Ostringschenkels zu einer einzigen Linie Sahli-Ostring-Bahnhof zusammen, als mit der Planung Tram Bern-West. Sollte eine solche Zusammenlegung einmal Tatsache werden, würde künftig von Osten her nur noch eine Tramlinie zum Bahnhof führen. Sie würde zweifellos von dort ins Weissenbühl und nicht ins Fischermätteli weitergeführt. Entsprechende Entscheide können aber nicht hier im Stadtrat fallen, sondern diese werden in der RVK Bern-Mittelland und vom Kanton als Besteller gefällt. Das Signal des Stadtrats zur Erhaltung der Tramlinie ins Fischermätteli scheint uns aber trotzdem wichtig und dürfte von den Planern zumindest zur Kenntnis genommen werden.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm:* Ich bin froh, dass Markus Lüthi diese Interpellation eingereicht hat, scheinbar waren gewisse Verunsicherungen im Quartier vorhanden, nachdem ein Vertreter des Kantons an einem Öffentlichkeitsforum des Tram Bern-West irgend eine Aussage gemacht hat, es könnte mit dem Fischermätteli-Tram etwas gehen, je nach Auslastung und nach Wirtschaftlichkeitsüberlegungen. Ich versichere, dass es dem Gemeinderat ernst ist, dass er sich künftig dafür einsetzen wird, dass dieses Tram weiterfährt und aufrechterhalten bleibt. Die Infrastruktur ist vorhanden, es wäre sicher falsch, wenn in der nächsten Zeit etwas geändert würde. Wenn Hans-Ulrich Suter darauf hinweist, in den Antworten 4 und 5 fehle etwas im Zusammenhang mit der Netzoptimierung Ost, präzisiere ich, dass die Arbeitsgruppe der RVK 4 in den letzten paar Monaten intensiv gearbeitet hat und sie am Schlussbericht ist. Die Arbeitsgruppe wird den Schlussbericht wahrscheinlich im Dezember bei uns im Ausschuss der RVK 4 einbringen, danach wird eine Vernehmlassung durchgeführt und die definitiven Beschlüsse werden sicher im ersten Quartal oder im ersten Halbjahr 2001 gefällt. Ich kann bereits mindestens das Geheimnis lüften, dass beide Linien in den nächsten Jahren bestehen bleiben. Dies erleichtert auch die Problematik mit dem Kanton, wenn die RVK anfangs 2001 den Schlussbericht in diesem Sinne verabschiedet wird.

### **3 Postulat Fraktion GFL/EVP (Michael Straub): Ökostadt Bern: Anpassung des Abfallentsorgungskonzepts in der Innenstadt**

Antrag Nr. 199

Die Stadt Bern befindet sich gemäss Kapitel 4 des Stadtentwicklungskonzepts STEK auf dem Weg zur „wirtschaftlichen Ökostadt“. In den Legislaturrichtlinien 1997-2000 bildet allerdings die „Ökostadt“ keinen Schwerpunkt. Die GFL/EVP-Fraktion will diesen Missstand beheben und der sozialen und ökologischen Lebensqualität in der Stadt Bern das notwendige Gewicht verleihen.

Der Umgang mit dem Abfall im öffentlichen Raum, vor allem im Raum Innenstadt, ist ein ungelöstes Problem. Die Abfallbehälter quellen über, und infolge fehlendem Deckel ist der Müll (leere, leichte Getränkegebinde) dem Wind ausgesetzt. Der fehlende Deckel lässt auch zu, dass Kehricht sackweise, wie er in Geschäften und Haushalten gesammelt wird, gebührenfrei öffentlich entsorgt wird. Der Gemeinderat will gemäss jüngsten Medienberichterstattungen mehr Abfallbehälter in der Innenstadt bereitstellen. Dies, obwohl bereits in dichter Abfolge Abfallbehälter vorhanden sind. Das Problem sind nicht zuwenig Behälter, sondern deren zu kleine Dimensionierung und deren unzweckmässige Konstruktion. Der Betreuungsaufwand (leeren, aufwischen etc.) durch SIB-Patrouillen ist entsprechend hoch. Grössere, geschlossene Abfallbehälter mit begrenzter Öffnung sind nur vereinzelt vorhanden.

Die Situation wird dadurch akzentuiert, dass in der Altstadt permanent Abfall für die Kehrichtabfuhr bereit steht. Säcke, Kartons, besondere Gegenstände. Dies, weil jeden Tag Kehricht abgeholt wird. Müll wird deshalb nicht mehr auf Termin auf die Strasse gestellt, sondern wenn er in Geschäft und Haushalt gerade anfällt. Die bereit gestellte Abfallmenge, mindestens in der unteren Altstadt, rechtfertigt eine tägliche Abholung nicht mehr.

Ich bitte den Gemeinderat zu prüfen,

1. wie durch einen Ersatz der heutigen Abfallbehälter durch grössere, funktionellere Einheiten in der Innenstadt eine spürbare Verbesserung herbeigeführt werden kann und inwieweit diese Investition durch Einsparungen bei effizienterem Handling finanziert werden kann;
2. ob eine tägliche Kehrichtabfuhr in der Altstadt notwendig ist und wie durch eine massvolle Intervall-Anpassung einerseits Verbesserungen im Stadtbild und andererseits entsprechende Einsparungen bei der Kehrichtabfuhr erzielt werden können.

Bern, 24. Februar 2000

#### **Antwort des Gemeinderats**

Eine saubere und gleichzeitig wohnliche Stadt ist auch dem Gemeinderat ein Anliegen der ersten Priorität. Gemeinderat und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung befassen sich daher seit letzten Sommer mit dem Thema „Innenstadtprobleme“.

Am 2. Februar 2000 hat der Gemeinderat verschiedene Massnahmenpakete insbesondere auch zu den Themen „Sprayereien“, „Vandalismus“ und „Verschmutzung“ verabschiedet: So soll die Bevölkerung bspw. mit einer nachhaltigen PR-Kampagne, die im Mai 2000 ausgelöst worden ist, auf diese Probleme aufmerksam gemacht werden. Grosse Beachtung wurde dabei dem Problem des „Litterings“, also der Wegwerfmentalität, geschenkt.

Als weitere Massnahme hat der Gemeinderat daher die Direktion der Stadtbetriebe beauftragt, im Innenstadtbereich zusätzliche und wo möglich grössere Abfalleimer aufzustellen, denn er vertritt die Auffassung, dass es besser ist, Abfälle in Eimern zu entsorgen statt sie auf den Boden zu werfen.

In der zweiten Hälfte Juli 2000 sind 150 neue Abfalleimer installiert worden. 35 Stück sind grosse Gefässe mit einem Inhalt von 110 bis 240 lt. Die Tatsache, dass nur eine relativ geringe Anzahl von Behältern mit grossem Fassungsvermögen installiert wird, ist auf Standortprobleme sowie denkmalpflegerische Aspekte zurückzuführen. Wie die Erfahrung zeigt, sind grössere Abfallgebinde jedoch auch anfälliger für Vandalenschäden. Die seit Jahren aufgestellten Eimer mit 35 lt Inhalt dagegen, welche meistens paarweise montiert sind, sind wesentlich widerstandsfähiger und lassen sich auch kostengünstiger reparieren.

Abfalleimer mit Deckel oder kleineren Einwurföffnungen, wie sie im vorliegenden Postulat vorgeschlagen werden, sind aus betrieblicher Sicht abzulehnen: Die Leerung ist mit einem grösseren Aufwand verbunden und zusätzlich muss die Einwurföffnung von klebrigen Abfällen gereinigt werden.

Der Vorschlag der Fraktion GFL/EVP (Punkt 2 des Postulats) betreffend Änderung der Abfuhroutine in der Innenstadt wird im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines neuen Entsorgungskonzeptes überprüft. Dieses beinhaltet u.a. die Optimierung der Sammellogistik. Die Direktion der Stadtbetriebe ist beauftragt worden, dem Gemeinderat ein Konzept mit Massnahmenvorschlägen zu unterbreiten.

## Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht zu Punkt 1.
3. Zu Punkt 2 ist ein Prüfungsbericht zu erstellen.

*Michael Straub (EVP):* Die Abfallsituation in der Stadt Bern ist unbefriedigend, vor allem in der Innenstadt. Ich wohne an der Rathausgasse und habe die Situation täglich vor den Augen. Ich bin froh, dass der Gemeinderat in seiner Antwort vermerkt, dass er grössere Abfalleimer bereitstellen will. Wenn wir jedoch die Antwort genau lesen, erkennen wir, dass nur eine sehr geringe Anzahl bereitgestellt wird. Bevor ich mich zu den Eimern äussern werde, muss ich zur Verständlichkeit bemerken, dass es sich um 3 verschieden grosse Eimer-Typen handelt. Es geht um kleine, meist zwei gegenüberliegende Eimer, um mittelgrosse Eimer und um die grünen Plastiktonnen. Grosse Eimer gibt es schon seit längerer Zeit mit Deckel und mit grossem Einwurf, diese sind, wie die kleinen Eimer, mit dem Flammensymbol versehen. Ich frage mich, weshalb die kleinen Eimer nicht durch die grösseren Eimer ersetzt werden können, denn in die kleinen Eimer passt nur eine Schuhschachtel und er ist bereits gefüllt oder drei Mc-Donalds-Getränkegebinde und vielleicht noch zehn Berner-Bär-Zeitungen, der Rest fällt daneben und bleibt auf der Strasse liegen. Die kleinen Eimer haben den Nachteil, dass sie keinen Deckel haben, der zweite viel grössere Nachteil ist, dass der Raum unterhalb der Eimer nicht ausgenutzt werden kann. Wir gehen hier mit dem uns zur Verfügung stehenden Raum, der in der Altstadt sehr knapp ist, verschwenderisch um. Das Argument der günstigeren Reparatur, wie es der Gemeinderat anfügt, lasse ich nicht gelten, weil die Kosten für das häufige Leeren der kleinen Behälter viel höher sind, als die Einsparungen bei einer einfachen Reparatur oder anders gesagt, jeder Eimer muss täglich, sogar mehrmals täglich geleert werden, aber er muss nicht täglich repariert werden. Ich füge ein Beispiel an, welches ich der Zeitung entnommen habe. Die Stadt Baden hat bereits alle 20 Meter Abfalleimer montiert. Wo kommen wir hin bei dieser Inventarisierung mit den Abfalleimern und wer soll es bezahlen? Die Stadt Baden hat ein grosses Problem, die erhöhten Kosten im Budget unterzubringen. Der Gemeinderat wehrt sich in seiner Antwort gegen Eimer mit Deckel und Einwurföffnungen. Dabei existieren solche Eimer. Es gibt einfach viel zu wenige davon und dies ärgert mich. Der Gemeinderat erwähnt in seiner Antwort die denkmalpflegerischen Probleme bei den grossen Eimern. Ich finde dies völlig unverständlich. Erstens gibt es die grossen Eimer und zweitens sind die noch grösseren grünen hässlichen Plastiktonnen aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten eine optische Verschandelung unserer Altstadt. Ich habe gedacht, die grünen Plastiktonnen seien nur eine vorübergehende Massnahme, eine reine Improvisation, aber sie sind heute noch da. Welche Schweizer Stadt hat noch solche grünen Plastikmülltonnen aufgestellt? Mit dem Bericht des Gemeinderats zum ersten Teil des Postulats bin ich alles andere als zufrieden und einverstanden, der Sachverhalt liegt klar auf dem Tisch und der Gemeinderat resp. die Verwaltung wollen nichts anderes als der heutige Zustand. Deshalb lohnt sich auch eine Rückweisung nicht, der 2. Bericht würde nicht anders aussehen. Ich akzeptiere den Bericht auf den ersten Teil, auch wenn ich inhaltlich dagegen bin. Der zweite Teil des Postulats wird noch geprüft, ich hoffe, dass ich dazu eine konstruktivere Anregung geben konnte und sehe mit Interesse diesem Prüfungsbericht entgegen.

*Heinz Rub (FDP):* Wenn wir bereits von den Eimern in der Innenstadt sprechen, die paarweise angebrachten Eimer, so sind diese alle ausserhalb der Lauben befestigt. Aus denkmalpflegerischer Sicht sei dies richtig. Ich habe noch selten jemanden gesehen, der die Stadt innerhalb der Lauben fotografiert, die meisten Leuten fotografieren die Gassen und sehen somit die Abfalleimer auf ihren gemachten Fotos. Ich bin der Meinung, es wäre viel geschickter, wenn die Abfalleimer entweder im Laubenbogen innen oder aber sogar gegen die Lauben nach innen angebracht würden. Den Ladeninhaberinnen und -inhabern bleibt nichts anderes übrig, als auf freiwilliger Basis den Platz vor ihren Geschäften selber zu putzen und den Abfall wegzuräumen. Es wäre sinnvoller, wir hätten auch innerhalb der Lauben Kehrichteimer und zwar von der Stadt aufgestellt.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm:* Ich danke den Herren Straub und Rub für die Bemerkungen und Anregungen. Ich nehme diese gerne auf für den Prüfungsbericht zu Punkt 2. Wir werden dies intern diskutieren und schauen, dass wir diesen Wünschen auch entgegenkommen können im Interesse des Stadtbildes.

### **Beschlüsse**

1. Das Postulat ist nicht bestritten und somit überwiesen.
2. Der Prüfungsbericht zu Punkt 1 ist nicht bestritten und genehmigt.

#### **4 Motion Fraktion FDP (Stephan Hügli / Adrian Haas): Abschaffung der Kehrichtsackgebühr**

Antrag Nr. 240

Am 1.1.1991 wurde in der Stadt Bern die Kehrichtsackgebühr eingeführt. Auch die FDP hat dieser Massnahme als Instrument zur Verwirklichung des Verursacherprinzips seinerzeit mehrheitlich zugestimmt. Aufgrund der folgenden Erfahrungen, die auch dem Gemeinderat bekannt sein dürften, muss heute leider festgestellt werden, dass sich die Abgabe nicht nur nicht bewährt hat, sondern geradezu kontraproduktiv auswirkt.

Es ist (unter anderem) von folgenden Fakten auszugehen:

1. Eine Verminderung der Abfallmenge hat nicht stattgefunden.
2. Die Ablagerung von Kehricht an Sammelstellen und in Erholungsgebieten hat sprunghaft zugenommen.
3. Die öffentlichen Kehrichtkübel überquellen fast überall (insbesondere an Bushaltestellen und in der Innenstadt).
4. Die Verbrennung von Abfall im Garten und in den Hauscheminées hat zugenommen.
5. Die öffentlichen Container für die Grünsammlung mussten entfernt werden, da sie bis zu 50% verunreinigt waren.
6. Die Anzahl der direkten Anlieferungen in die KVA ist gestiegen und das Gewicht pro Anlieferung gesunken. Damit erfolgt die Anlieferung heute weniger ökologisch als vor der Einführung der Sackgebühr.
7. Die Menge des aus der Altpapierverwertung entstehenden Papierschlammes, der in der KVA verbrannt werden muss, hat als Folge der schlechteren Altpapierqualität zugenommen.
8. Die Betreiber von Abwasserreinigungsanlagen beklagen sich über zusätzliche Verschmutzung der Abwässer mit der Folge, dass die Filter vermehrt gereinigt und auch repariert werden müssen.
9. Da der Brennwert des Abfalls als Folge der Separatsammlungen gestiegen ist, werden die Öfen und Heizkessel der städtischen Kehrichtverbrennungsanlage zusätzlich belastet. Es treten immer mehr Störfälle auf, die Verschlackung wird beschleunigt und die Unterhaltskosten steigen.

Der Gemeinderat hat sich bisher darauf beschränkt, der erheblichen Zunahme des Strassenkehrichts und den wilden Deponien mit reinen Symptombekämpfungsmassnahmen zu begegnen. Anstatt die echte Ursache der Misere zu beseitigen, indem die *offensichtlich in*

*eine falsche Verhaltensrichtung lenkende Kehrichtsackgebühr* abgeschafft (und durch eine Erhöhung der Grundgebühr kompensiert) wird, wird das Heil unter anderem in zusätzlichen Reinigungen, grösseren öffentlichen Kehrichtbehältern, Informationskampagnen oder gar in einer zeitweisen Überwachung von Sammelstellen durch die Securitas gesucht.

Gemäss Art. 38 Abs. 3 des kantonalen Abfallgesetzes sollen die Gebührentarife „unter Berücksichtigung des Bezugsaufwandes die Reduktion der Abfallmengen und die umweltschonende Verwertung der Abfälle unterstützen“. Die oben angeführten Fakten zeigen, dass diese kantonale Vorgabe mit der Kehrichtsackgebühr entgegen den ursprünglichen Hoffnungen nicht nur nicht erfüllt, sondern geradezu verletzt wird. Mit dem wilden Deponieren werden die Entsorgungskosten vermehrt der Öffentlichkeit überbürdet (Verletzung des Verursacherprinzips), die Abfallmenge hat sich nicht reduziert und eine umweltschonendere Verwertung von Abfällen wird kaum unterstützt (so wird beispielsweise ein Grossteil der kompostierbaren Abfälle nach wie vor verbrannt).

Mit der Abschaffung der Kehrichtsackgebühr ausschliesslich in der Stadt Bern entstünde eine gewisse Gefahr eines „Sacktourismus“ zu Lasten der Stadt. Der Gemeinderat wird deshalb im Rahmen der Erfüllung dieses Vorstosses ersucht, die entsprechenden Anliegen der Stadt Bern rechtzeitig im VRB einzubringen.

*Gestützt auf diese Erwägungen wird der Gemeinderat beauftragt, dem Stadtrat einen Entwurf zu einer Änderung des Gebührenreglementes über die Abfallentsorgung vorzulegen, in welchem auf die Erhebung von Kehrichtsackgebühren verzichtet wird.*

Bern, 26. Februar 1998

## **Antwort des Gemeinderats**

### **Grundsätzliches**

Der Gemeinderat geht mit den Motionärinnen und Motionären darin einig, dass die Einführung der Kehrichtsackgebühren - nicht nur in der Stadt Bern - teilweise negative Folgen gezeigt hat: Es ist leider Tatsache, dass die unvorschriftsgemässe Entsorgung mittels "wilder" Deponien, dem Deponieren von Abfällen in öffentlichen Abfalleimern, etc. seit der Einführung dieser Gebühren im Jahr 1991 drastisch zugenommen hat.

Die in der Motion angeführten Fakten, die nach Auffassung der Motionärinnen und Motionären die Abschaffung der Kehrichtsackgebühr rechtfertigen, müssen aufgrund der Erfahrungen jedoch etwas relativiert werden:

- Es trifft zu, dass die Abfallmenge insgesamt nicht abgenommen hat, doch hat eine Verlagerung zu der von den gesetzlichen Vorschriften geforderten Verwertung stattgefunden: Die Hauskehrichtmenge pro Haushalt der Stadt Bern ist zwischen 1992 und 1996 um 3,6% gesunken, die Separatsammlungen sind im selben Zeitraum um ca. 8,5% gestiegen.
- Die Menge von Abfall, die in privaten Cheminées verbrannt oder in Toiletten gekippt wird, kann nur abgeschätzt werden. 1995 wird die Dunkelziffer auf rund 3-5% geschätzt.
- 90% der gesamten Anlieferungen in die KVA erfolgen durch private Lieferanten; 10% durch die öffentlichen Sammelfahrzeuge. Die privaten Lieferanten bringen aber nur 2/3 der Gesamtanliefermenge. Seit 1992 ist die Direktanliefermenge in der KVA Bern jedoch stabil geblieben oder sogar leicht gesunken.
- Es trifft zwar zu, dass die Papiersammlungen anfänglich mehr verunreinigt waren als vor der Einführung der Kehrichtsackgebühr, doch hat sich dies heute wesentlich gebessert. Würde die Kehrichtsackgebühr nun abgeschafft, so hätte dies eine Verminderung des Umweltbewusstseins zur Folge: Die recycelte Papiermenge würde sinken, dafür müsste mehr Primärrohstoff zur Papierherstellung verwendet werden. Zudem werden in der KVA keine Papierschlämme verbrannt.
- In der Einführungsphase der Kehrichtsackgebühr traten in der KVA Bern in der Tat Probleme mit dem höheren Heizwert auf. Diese waren insbesondere auf die getrennte Sammlung von nassen Grünabfällen zurückzuführen. Die Probleme konnten durch verfahrenstechnische Anpassungen behoben werden (Verbesserung der Luftführung, Installation einer Denox-Anlage etc.). Seit ca. drei Jahren ist der Heizwert stabil. Störfälle

treten nur sehr selten auf (max. 1x pro Jahr), die Verschlackung hat sich nicht beschleunigt. Die Unterhaltskosten sind in den letzten Jahren in der KVA Bern nicht gestiegen.

Der durch die Kehrichtsackgebühren verbundene finanzielle Mehraufwand für die Entsorgung des zusätzlichen Strassenkehrichts, für den Einsatz einer "Kehrichtpolizei" sowie spezieller Aufräumequipen und die Kosten für das Inkasso der Sack- und Grundgebühren führen zu Aufwendungen von rund 10% der Entsorgungsrechnung, also rund Fr. 2 000 000.00 pro Jahr.

***Forderung der Motion: Abschaffung der Kehrichtsackgebühr mittels einer Änderung des Abfallreglements?***

Ein verursachergerechtes Gebührensystem soll den Grundsatz "Abfälle vermeiden, vermindern, verwerten" unterstützen. Das Umweltbewusstsein der Bevölkerung kann - neben Information und Beratung - auch mittels Lenkungsabgaben gefördert werden. Es ist unbestritten, dass die Kehrichtsackgebühr die Bereitschaft zur Wertstoffseparierung und zum Recycling stark gefördert hat.

Folgende Rechtsgrundlagen schreiben die Erhebung einer verursachergerechten Abfallgebühr zwingend vor:

- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG)  
Art. 2: Verursacherprinzip: Wer Massnahmen nach diesem Gesetz verursacht, trägt die Kosten.  
Art. 32<sup>1</sup> Grundsatz: Der Inhaber der Abfälle trägt die Kosten der Entsorgung.
- Kant. Gesetz über Abfälle vom 7.12.86  
Art. 34 Abs. 1: Wer Massnahmen für die Sammlung, Verwertung, Unschädlichmachung oder Beseitigung von Abfällen verursacht, trägt die Kosten dafür.
- Im Abfall-Leitbild Kanton Bern, das für die Gemeinden verbindlich ist, wird auf Seite 30 betont, dass nach heutigen Erkenntnissen einzig die Sackgebühr genüge, um dem im Umweltschutzgesetz verankerten Verursacherprinzip gerecht zu werden. Schliesslich werden finanzielle, organisatorische und administrative Aspekte wie folgt geregelt: Bei Siedlungsabfällen, welche über die Gemeinden entsorgt werden, wird die Beseitigung der Abfälle vom Abgeber nach Volumen (Sackgebühr) oder nach Gewicht finanziert.

Diese Grundsätze sind sowohl vom Bundesgericht (BGE vom 28.10.96, Kehrichtgebühren, Verursacher- und Äquivalenzprinzip) wie auch vom Regierungsrat des Kantons Bern und des Kantons Zürich (zuständige Oberbehörde) explizit bejaht worden.

Die ersatzlose Abschaffung der heutigen Kehrichtsackgebühren ist aufgrund der Bestimmungen des geltenden übergeordneten Rechts im jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, doch sollte in absehbarer Zeit eine Lockerung des starren Systems möglich sein:

Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) hat vor einigen Monaten eine Arbeitsgruppe mit der Erarbeitung einer "Wegleitung für die verursachergerechte Finanzierung der Siedlungsabfallentsorgung" beauftragt.

Anfänglich wurde als Alternative zur Kehrichtsackgebühr ein sogenanntes Splitting-System geprüft, das eine weniger restriktive Auslegung des - immerhin bereits im Artikel 2 des Umweltschutzgesetzes (USG) postulierten - Verursacherprinzips erlaubte. Es wurde eine verursachergerechte Kopfgebühr mit "mengenproportionaler Komponente" für Haushaltsabfälle propagiert und ausnahmsweise sogar eine Finanzierung mittels Steuern toleriert.

Die nun vorliegende, vom BUWAL anfangs April 2000 in die Vernehmlassung gegebene Version jedoch postuliert die Kehrichtsackgebühr als einziges verursachergerechtes Finanzierungssystem.

Die Fachorganisation für Entsorgung und Strassenunterhalt des Städteverbands (FES) äusserte sich kritisch zum Entwurf der Wegleitung, insbesondere zum Modell B, das von einer Grundgebühr absieht, und das nach Auffassung der FES "weit über das Ziel hinausschiesst, da es dem Fixkostenaspekt (bspw. für Separatsammlungen) nicht Rechnung trägt".

Die FES beantragte dem BUWAL daher, den Entwurf zu überarbeiten und eine grosszügigere Interpretation der verursachergerechten Finanzierung der Abfallentsorgung zuzulassen. So wären auch neue Konzeptionen wie z.B. einem europäischen "Eco-Emballage"-System zu prüfen.

Da sich die FES, in welcher alle grösseren Agglomerationen der Schweiz vertreten sind, vehement für eine Lockerung der heutigen Vorschriften und Gesetze einsetzt, darf angenommen werden, dass das BUWAL nochmals über die Bücher geht.

Der Gemeinderat sieht, wie ausgeführt, aufgrund des übergeordneten Rechts zum heutigen Zeitpunkt keine Möglichkeit, die Kehrichtsackgebühr abzuschaffen, wie dies die Motion verlangt. Er ist jedoch bereit, zusammen mit den Regionsgemeinden ein anderes Finanzierungsmodell zu prüfen, sobald die erwähnte Wegleitung des BUWAL eine Alternative zulässt.

### **Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

*Adrian Haas (FDP):* Wir haben unseren Vorstoss vor beinahe 3 Jahren eingereicht und er ist aktueller denn je. Das Problem der wilden Abfallentsorgung ist ganz eindeutig auf die Einführung der Kehrichtsackgebühr zurückzuführen. Die Gebühr lenkt falsch, sie lenkt den Abfall der privaten Kehrichtsäcke in die öffentlichen Abfallkübel oder noch viel schlimmer ins Cheminée, in die Toiletten, in Büsche oder auf den Boden neben den Entsorgungsstellen. Der eigentliche Zweck einer verursachergerechten Abfallentsorgung wird nicht nur völlig verfehlt, ganz im Gegenteil, wesentliche Kosten, der Gemeinderat spricht von 2 Mio. Franken pro Jahr, werden quasi der Allgemeinheit aufgebürdet und die Umwelt leidet. Der Gemeinderat behauptet, die ersatzlose Abschaffung der Kehrichtsackgebühr sei aufgrund des übergeordneten Rechts nicht möglich. Diese Rechtsauffassung ist eindeutig falsch und widerspricht der neusten bundesgerichtlichen Rechtsprechung. Das Bundesgericht hat im Urteil vom 15. Februar 1999, dies ist veröffentlicht in der Zeitung "Umweltrecht in der Praxis", klar festgehalten, dass das Verursacherprinzip nicht derart eng zu verstehen sei, wie dies offensichtlich der Gemeinderat macht. Das Bundesgericht verlangt im Zusammenhang mit der Abfallentsorgung lediglich, dass die Gesamtheit aller Entsorgungskosten durch die Gesamtheit aller Verursacher getragen werden und die von jedem Einzelnen bezahlten Abgaben in einem Zusammenhang mit dem von ihm verursachten Abfall, mit der Abfallmenge stehen. Eine Grundgebühr, welche nach Wohnfläche bemessen ist, erfüllt diese Vorgabe vollends. Der Gemeinderat geht mit uns Motionären von der Analyse her einig, bringt aber den Mut nicht auf einzugestehen, dass das System der Kehrichtsackgebühr in der Praxis das Ziel verfehlt hat. Schade, es würde ihm dabei kein Zacken aus der Krone fallen. Alternative Finanzierungsmodelle sehe ich, abgesehen von einer umfassenden Grundgebühr, keine. Eine gewichtsabhängige Kehrichtsackgebühr würde jedenfalls, punkto Abfalldisziplin, kaum Verbesserungen bringen. Die Abschaffung der Kehrichtsackgebühr in der Stadt würde kaum zu vermehrtem Kehrichttourismus führen. Bereits heute haben wir zwischen den Kehrichtsackgebühren der einzelnen Gemeinden sehr grosse Differenzen ohne dass das Phänomen auftritt. Wir halten an der Motion fest.

### **Fraktionserklärungen**

Für die Fraktion SP spricht *Edith Olibet*: Die SP-Fraktion hilft nicht, diese Motion zu überweisen. Wir finden die Antwort des Gemeinderats gut und sorgfältig. Die Antwort zeigt, dass der Gemeinderat die Problematik ernst nimmt. Auch die SP-Fraktion hat überhaupt keine Freude an den wilden Deponien, sie hat auch keine Freude an den Zuständen, zum Beispiel bei den Glascontainern. Uns stört es, dass sich einige Leute auf Kosten der Allgemeinheit um die Fr. 1.40 herumstehlen. Wir sind nach wie vor überzeugt, dass in der Abfallentsorgung das Verursacherprinzip das richtige Prinzip ist. Es ist eine masslose Übertreibung wenn Adrian Haas sagt, es sei viel Kehricht, der so entsorgt werde. Die Tatsache ist, dass der Grossteil, eine überwiegende Mehrheit in der Stadt Bern, ihren Abfall so entsorgt, wie es sich gehört, nämlich mit der Kehrichtmarke. Die SP-Fraktion ist nicht dagegen, dass man andere Alternativen sucht, aber sie ist ganz sicher nicht dafür, dass man nachher alles einfach auf die Grundgebühr schlägt. Die SP ist bereit zu diskutieren, wenn gescheitere Alternativen vorliegen werden, auf dieser Suche ist ja auch der Gemeinderat. Wenn Adrian Haas sagt, es brauche Mut, die Region und die regionale Zusammenarbeit spiele keine Rolle, sage ich ihm, dass er dies ganz klar erkennt. Der Kehrichttourismus ist heute bescheiden. Wenn die Stadt Bern die

Kehrichtsackgebühr, resp. die Kehrichtmarken abschafft, dann wird sie überschwemmt und überflutet von Kehrichtsäcken aus der Region. Für die SP-Fraktion ist die regionale Zusammenarbeit etwas ganz wichtiges. Wie ganz viele andere Probleme macht auch dieses Problem nicht halt vor der Gemeindegrenze. Ich bin überrascht, wie wenig die FDP-Fraktion die regionale Zusammenarbeit wertet. In der Region Bern sind die Kehrichtsackgebühren praktisch zu 100% eingeführt. Die SP-Fraktion hilft auch nicht, ein allfälliges Postulat zu überweisen. Weshalb nicht? Erstens wollen wir kein falsches Zeichen setzen in Bezug auf das Verursacherprinzip und zweitens sind wir gebrannte Kinder. Wir sind gebrannte Kinder wegen des Stadtgärtnerei-Postulats, welches überwiesen wurde und am Schluss macht man etwas, das man nicht machen soll. Man beginnt die Stadtgärtnerei zu privatisieren. Wir sind durchaus bereit, auf Alternativen einzusteigen, wenn der Gemeinderat solche präsentieren kann.

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Ursula Rudin-Vonwil* (GFL): Die Fraktion GFL/EVP wird weder der Motion in dieser Form, noch in Form eines Postulats zustimmen. Wir bestreiten nicht, dass wir ein Abfallproblem haben. Aber auf dem Weg, wie es uns die Motionäre zu verkaufen versuchen, werden wir in der Stadt Bern unser Problem nicht bewältigen können. Wir sind sehr überrascht, dass die Idee zur Abschaffung der Abfallgebühren aus FDP-Kreisen kommt. Aus diesen Kreisen, aus denen dauernd wegen Steuerbelastungen gejammert wird. Die Kehrichtsackgebühr ist ein klassisches Beispiel für ein Verursacherprinzip. Wer Kosten verursacht, hier ist es eben die Beseitigung der Abfälle, soll auch für diese Kosten aufkommen. Das Verursacherprinzip, als wichtiges Element im marktwirtschaftlichen Denken, sorgt für eine optimale Verwendung von Gütern. Die Kosten schmerzen ein Wirtschaftssubjekt, um einen solchen Namen zu vergeben, immer. Dies ist ein Grund, dass möglichst sparsam mit kostenverursachenden Faktoren umgegangen wird. Eine konkrete Auswirkung der Abfallgebühren ist z.B. die kostenlose Separatsammlung von Glas, Papier und Metall. Diese werden rege benutzt und haben auch dazu geführt, dass nicht noch mehr Abfall anfällt. Weshalb sollen wir jetzt diese ausgerechnet preisgeben? Als Folge der Abschaffung der Abfallgebühr würden die Separatsammlungen grösstenteils nicht mehr benutzt. Die Abfallmenge würde ganz klar zunehmen. Die FDP nimmt mit ihrem Vorstoss Abschied von einem marktwirtschaftlichen Prinzip, weil es ihr in diesem speziellen Fall nicht in ihr Konzept passt. Wir dürfen das Abfallproblem nicht einfach auf die Sackgebühr als Ursache zurückführen. Wir haben nämlich verschiedene Abfallprobleme. Das eine ist die Entsorgung des Hauskehrichts in den öffentlichen Abfallkübeln, das andere ist das Wegwerfen oder Liegenlassen von Abfällen auf Strassen, Plätzen und Parks. Das Deponieren von Abfällen in öffentlichen Kübeln ist das einzige Problem, welches in erster Linie auf die Sackgebühr zurückzuführen ist. Für die Verunreinigung von Strassen und Plätzen werden in einer Studie des Ökozentrums Bern, welches durch das Buwal in Auftrag gegeben wurde, als Hauptursachen Achtlosigkeit, mangelnde Verantwortung und mangelnde Erziehung wie auch Fast Food genannt. Dazu gibt es Statistiken. Dass der Umgang mit Abfall im Allgemeinen sorgloser geworden ist, ist nicht mit der Sackgebühr in Verbindung zu bringen, in den meisten Europäischen Städten, ob mit oder ohne Kehrichtgebühr, haben wir das Problem, dass der Abfall einfach auf die Strasse geworfen wird. Dieses Problem gilt es anzupacken. Zur Antwort des Gemeinderats auf diese Motion: Im Gegensatz zur SP sind wir nicht sehr befriedigt. Der Gemeinderat zeigt für uns zu viel Bereitschaft zur Abschaffung der Abfallgebühr. Wir sind sogar ein bisschen enttäuscht, weil der Antwort noch immer nicht ein Abfallkonzept zu Grunde liegt. Ein Abfallkonzept, worauf wir seit Jahren warten, ich sage es hier am Rednerpult nicht zum ersten Mal. Wie kann der Gemeinderat in der Beantwortung auf ein solches nicht unwesentliches Segment nicht eingehen, wenn er die Übersicht gar nicht zeigt oder darlegt? Wir erwarten das Abfallkonzept in allernächster Zeit. Wir erwarten, dass der Gemeinderat aber auch auf vorhandenes Know-how oder Grundlagen zurückgreift, z.B. auf Studien, welche bereits in Bern, vom Ökozentrum, erstellt wurden. Dem Abfallproblem ist nicht Herr zu werden mit einzelnen Plakaten auf dem Kehrichtwagen, dieser fährt nämlich eindeutig zu schnell an meinem Fenster vorbei. Wir sind der Meinung, dass die Information und der Mitbezug der Bevölkerung und Kampagnen tatsächlich die beste Lösung ist, dies beweisen nämlich auch Statistiken, aber sie muss sehr kompakt und intensiv und vor allem in Begleitung von Fachleuten gemacht werden. Das Problem muss vielseitig thematisiert werden. Ein Beispiel dafür ist Berlin. In Berlin hat man festgestellt, von dem Zeitpunkt als die Leute bes-

ser informiert wurden, wurde mehr Sorge getragen, es wurde weniger Abfall liegen gelassen. Die Identität des öffentlichen Raums ist ein ganz wesentliches Element, da können wir uns auch an WG's orientieren. Wer sich mit einer WG identifiziert, hilft auch mit, das Gefüge zu tragen. Die GFL/EVP-Fraktion wird dieser Motion nicht zustimmen, falls der Vorstoss in ein Postulat umgewandelt wird, wird sie diesem ebenfalls nicht zustimmen.

Für die Fraktion GB/JA! spricht *Catherine Weber* (GB): Die Forderung der FDP, die Kehrichtsackgebühr ersatzlos abzuschaffen, ist nun wirklich ein Schritt zurück ins tiefe Kehrichtmittelalter. Die meisten Leute haben sich unterdessen an die Kehrichtmarken gewöhnt und sind vom Prinzip überzeugt. Wer viel Kehricht produziert, soll auch mehr bezahlen. Wer hingegen ökologisch haushaltet, den Abfall nach Glas, Metall, Batterien, PET, Grünsachen sortiert, bezahlt eben weniger. Wir schlagen zu diesem Thema eine differenziertere Sprachregelung vor. Wer Kehricht produziert, verbraucht also Waren und bezahlt nach dem Verbraucherprinzip. Wer zur Abfallproduktion mit Verpackungen aller Art beiträgt, ist Verursacher oder mindestens Mitverursacher von Abfall und dieser sollte vermehrt nach einem wirklichen Verursacherprinzip, an der Reduktion und an getrenntem Sammeln von Abfall beteiligt werden. Die verbraucherabhängige Kehrichtgebühr, welche mit der FDP-Motion abgeschafft werden soll, ist eine relativ gerechte Form einer Gebührenzahlung. Jede und jeder hat es in der Hand, mehr oder weniger für die Kehrichtentsorgung auszugeben. Ganz generell ist dieses Prinzip, wer verbraucht bezahlt, gar kein schlechtes Prinzip. Wir lernen alle leider oft nur über das Thema Geld. Am Abstimmungswochenende Ende November haben wir dazu einmal mehr die Möglichkeit, genau dieses Verbraucherprinzip zu fördern und damit die Umwelt und unser Portemonnaie zu schonen. Mit der Annahme der Treibstoffverbrauchsinitiative führen wir auch beim Individualverkehr dieses Prinzip ein. Wer weniger Benzin verbraucht, bezahlt weniger Motorfahrzeugsteuern. Würden wir nun den Kehricht wieder gratis abholen und entsorgen lassen, müssten die Kosten unausweichlich anderweitig kompensiert werden. Entweder über eine normale Steuererhöhung, dies will die FDP auf gar keinen Fall oder eben über die Erhöhung der Kehrichtgrundgebühr. Dies hingegen wäre nun wirklich wieder ungerecht. Die Grundgebühren berechnen sich nicht nach Anzahl Bewohnerinnen und Bewohner einer Wohnung, sondern eben nur nach Anzahl Zimmer einer Wohnung. Damit würden vor allem Einpersonenhaushalte bestraft, gemäss Volkszählung wäre dies fast die Hälfte aller Haushalte in der Stadt, aber eben auch diejenigen, welche sich täglich grosse Mühe geben, ihren Abfall ökologisch zu bewirtschaften. Es fehlt unserer Meinung nach an Massnahmen, die wirklichen Abfallverursacher stärker in Pflicht zu nehmen. Es gibt noch längst nicht in allen Warenhäusern und Lebensmittelläden genügend Entsorgungsmöglichkeiten für gängigen Sondermüll wie Glas, PET oder Metall. In dieser Hinsicht absolut vorbildlich sind die Apotheken. Jede Apotheke nimmt alte Medikamente zur speziellen Entsorgung entgegen, egal wo man sie ursprünglich gekauft hat. Vielleicht müsste man auch das alte System des Pfands wieder vermehrt einführen und zwar nicht nur bei Glasflaschen, sondern auch bei anderen Verpackungen wie PET-Gefässen, Büchsen oder Styropor-Gefässen. Dies gilt ganz besonders für die unzähligen Anbieter von Fast Food. Wir denken, was an grossen Openairs funktioniert, sollte eigentlich auch im Alltag einer Stadt möglich sein. Noch zwei Bemerkungen zur Begründung der FDP. Diejenigen, welche ihren Haushaltabfall in öffentlichen Papierkörben deponieren, sind nun wirklich nicht das Problem. Dieser Abfall findet wenigstens den direkten Weg in die ordentliche Kehrichtverbrennung. Es sind, auch dies kann beobachtet werden, vielfach ältere alleinstehende Leute, welche wenig Abfall produzieren, aber eben auch wenig Geld haben. Für diese Personen ist der Betrag von Fr. 1.40 noch etwas wert. Wir denken, dass diejenigen Personen, welche sich eine Wohnung oder ein Haus mit Cheminée und Garten leisten können, dass diese doch noch die Fr. 1.40 pro Woche für eine Kehrichtmarke bezahlen können. Die Fraktion GB/JA! lehnt diese Motion der FDP klar ab, auch als Postulat. Der Vorstoss gehört ins Altpapier. Der Gemeinderat hat offenbar das Abfallentsorgungskonzept in der Pipeline. Wir werden dieses Konzept aufmerksam prüfen, sobald es vorliegt. Wir wünschen uns insbesondere, dass man mit Profis dieser Art, mit dem Ökozentrum Bern, eine enge Zusammenarbeit anstrebt. Es braucht gezielte und motivierende Massnahmen zu einer ökologischen und verbrauchergerechten Abfallentsorgung und Abfallvermeidung. Altstoff ist Rohstoff. Dieser Grundsatz aus der ehemaligen DDR könnte dabei durchaus ein Leitmotiv werden.

*Hans Ulrich Gränicher* spricht für die SVP-Fraktion: Die SVP-Fraktion hat seinerzeit auch diese Motion mitgetragen, also unterschrieben und dementsprechend stehen wir heute hinter dem hier formulierten Anliegen. Die Problematik ist die folgende: Das Ziel der Kehrichtsackgebühr war, dass der Abfall vermindert werden kann und unsere Bevölkerung dank der Kehrichtsackgebühr umweltbewusster wird. Die Tatsache ist leider eine andere, die Kehrichtmenge ist nicht zurückgegangen, sie ist unverändert hoch. Was aber neu entstanden ist, ist der sogenannte Kehrichttourismus. Wir stellen fest, dass die wilden Kehrichtdeponien überall zunehmen, dass dementsprechend die öffentliche Hand vermehrt Kosten für die Entsorgung von wild deponierten Kehrichtsäcken zu tragen hat. Viele Mitbürgerinnen und Mitbürger sind sehr erfinderisch, wenn es darum geht, den Betrag für die Kehrichtmarken zu sparen. Ein Papiersack wird mit Kehricht gefüllt, obendrauf wird eine Zeitung gelegt und dieser Sack wird im Bus oder Tram vergessen oder wird irgendwo in einen öffentlichen Kehrichteimer gestellt. Dies sind frustrierende Tatsachen. In der Antwort des Gemeinderats ist zu lesen, dass rund 10% der Entsorgungsrechnung, dies sind rund 2 Mio. Franken pro Jahr aufgewendet werden müssen, um diesen Missstand zu beheben. Die SVP-Fraktion wäre aber nicht für das Aufheben einer Kehrichtsackgebühr im Alleingang der Stadt Bern. Es muss eine regionale Lösung gesucht werden, welche schwergewichtig auch darauf hinarbeitet, dass tatsächlich der Kehricht vermindert werden kann. Wir begrüssen, dass mit Separatsammlungen möglichst viele Rohstoffe im Sinne von Recycling in den Prozess zurückgeführt und nicht einfach in der KVA verbrannt werden. Dies wird eine der wichtigsten Aufgaben sein, welche eine Überarbeitung des Abfallreglements auf kantonaler und sicher auch auf eidgenössischer Ebene bedingt. Unter diesen Aspekten ist die SVP-Fraktion der Meinung, man müsse dieser Motion zustimmen, aber gleichzeitig den Gemeinderat auffordern, dass eine regionale Lösung gesucht wird. Die SVP bittet dementsprechend den Rat, dieser Motion zuzustimmen.

### **Einzelvoten**

*Daniele Jenni* (GPB): Ich bitte den Rat, den Vorstoss als Motion als auch als Postulat abzulehnen. Es ist eine grundsätzliche Frage, ob wir hier eine Schwächung des Verursacherprinzips postulieren oder das Verursacherprinzip stärken. Mit der Motions- oder der Postulatsablehnung stärkt man das Prinzip. Es gibt verschiedene Gründe, die dafür sprechen. Gegenüber der kleinen Minderheit, die sich mit Abfällen verantwortungslos verhält, wäre es quasi eine Prämierung wenn wir jetzt kapitulieren würden. Die grosse Mehrheit derjenigen, die verantwortungsvoll handeln, käme sich ebenso verschaukelt vor, weil sie nach vielen Jahren von verantwortungsvollem Handeln feststellen müssten, man gebe einfach anderen nach und unser Verantwortungsbewusstsein wird auf diese Art nicht prämiert. Die von der FDP vorgeschlagenen Alternativen bringen nichts. Was soll die Berechnung der Grundgebühr nach Wohnfläche? Da werden all diejenigen, welche sich verantwortungslos verhalten gleich behandelt wie diejenigen, die verantwortungsvoll handeln. Die Berechnung nach Wohnfläche ist kein Kriterium und keine Aufmunterung, weniger Kehricht zu verursachen. Ich bin erstaunt, dass der Gemeinderat in seiner Antwort zwischen den Zeilen eine Neigung zu spüren gibt, er wolle beim Verursacherprinzip ein bisschen abbauen. Ich hoffe, der Gemeinderat kommt zu einem Konzept, welches klar das Verursacherprinzip weiter stärkt, welches aber auch vermehrt als bis anhin die Verantwortlichen für die vorhandene Abfallflut zur Kasse bittet. Diejenigen, welche unnötige Verpackungen produzieren, seien es irgendwelche Take-Away-Shops, Mc Donalds, seien es Verkäufer, welche Produkte mit unnötigen Verpackungen in Umlauf setzen und damit die Käufer quasi dazu zwingen, die Verpackung auf eigene Kosten zu entsorgen. Diese Verkäufer sollten vermehrt an die Kandare genommen werden und somit ermöglicht werden, ein Konzept zu entwickeln, bei dem es wirklich die eigentlichen Verantwortlichen trifft. Ich bitte den Rat, diesen Vorstoss in jeder Form abzulehnen und ganz klar für das Verursacherprinzip einzutreten. Ein anderes Vorgehen führt zu keiner Lösung.

*Peter Bühler* (SD): Das Problem ist, dass wir in einer Wegwerfgesellschaft leben und nach wie vor viel zu viel Kehricht produzieren. Fastfood wurde erwähnt, dazu kann ich folgendes sagen: Mc Donalds hat ein Abkommen mit der Stadt Bern, dass nach den Stosszeiten Per-

sonal losgeschickt wird, welches auf einer bestimmten Route den Platz säubert, sämtliche Kübel leert und den Abfall wieder retour nimmt. Die Schweizer Demokraten werden dieser Motion zustimmen, weil viel zu lange nichts gegangen ist und ich weiss nicht, wie lange es noch dauert, bis das neue Konzept vorliegen wird.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Ich danke allen Rednerinnen und Redner, dass sie sich intensiv mit dieser recht komplexen Angelegenheit auseinandergesetzt und Verbesserungsvorschläge und Ideen angebracht haben. Am Schluss geht es darum, ob wir die Kehrichtsackgebühr in Zukunft beibehalten oder abschaffen wollen. Grosse, teure Konzepte braucht es dazu nicht, Adrian Haas hat auf einen mutigen Entscheid hingewiesen. Eines müssen wir in Betracht ziehen, die Stadt Bern ist in der Region eingebettet und wir legen bei vielen Gelegenheiten grossen Wert auf die regionale Zusammenarbeit, weil wir damit die Effizienz verbessern, die Kosten minimieren und am Schluss optimale Regelungen durch das Zusammenwirken erreichen können. Ich weise ein bisschen auf die Vergangenheit hin, ich erinnere mich noch gut an die Diskussionen zu Vorstössen von Seite der SVP zur Einführung der Kehrichtsackgebühr in den Jahren 1988 und 1989. Ich denke an Frau Muff, an die linke Seite und an die Freisinnigen. Es ist mir zufälligerweise ein Papier in die Hände gekommen von der Wahlplattform 1992 der SVP, der Freisinnigen, der CVP, in dem es heisst, Bern trägt Sorge zu seinen Finanzen. In diesem Papier lesen wir den folgenden Satz: "Gebühren und Tarife werden verursachergerecht ausgestaltet und den Kosten angepasst". Wir haben dies nicht einmal gemacht, sondern im stillen Einverständnis mit allen Parteien haben wir ein Splitting vorgenommen. Unsere Sackgebühr beträgt nur Fr. 1.40, es gibt viele Städte und Gemeinden in der Schweiz, welche bis zu Fr. 3.00 und mehr für die Kehrichtmarken verlangen. Es wurde darauf hingewiesen, dass wesentliche Kosten der Allgemeinheit aufgebürdet werden. Dies wird nicht über die Steuern, über die allgemeine Rechnung finanziert, sondern es wird alles, was mit der Entsorgung zusammenhängt über die Sonderfinanzierung, über die Sackgebühr und über die Grundgebühr abgerechnet. Das Problem ist damit nicht gelöst, im Sinne der Transparenz weise ich einmal mehr darauf hin, dass wir mit der Sonderrechnung alles abdecken. Wir haben in der Zwischenzeit auch Abklärungen gemacht, deshalb erst jetzt die Beantwortung der Motion. Wir haben die Stellungnahme des Regierungsrats abgewartet auf die Motion von Grossrat Kurt Wasserfallen. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort klar festgehalten, - "die Abschaffung verursachergerechter Abfallgebühren würde eine Änderung des kantonalen Abfallgesetzes, insbesondere von Artikel 38 erfordern" -. Diese Motion wurde behandelt und abgelehnt. In der Zwischenzeit hat Nationalrat Kurt Wasserfallen eine Motion im Nationalrat eingereicht. Die Antwort des Bundesrats liegt vor, wurde aber im eidgenössischen Parlament noch nicht behandelt. Der Bundesrat lehnt die Motion ab und sagt unter anderem -"das Verursacherprinzip für Kosten von Umweltschutzmassnahmen ist heute in Artikel 74 der Bundesverfassung und Artikel 2 des Umweltschutzgesetzes verankert. Es ist grundsätzlich schwierig, die Abfallentsorgung verursachergerecht zu finanzieren, ohne dabei auf Sackgebühren oder Gewichtsgebühren zurückzugreifen" -. Wir werden sehen, wie diese Motion im Parlament behandelt wird. Wir haben im Verein Region Bern (VRB) angeregt, dass wir von umliegenden Gemeinden hören möchten, was sie dazu sagen. Wir haben von allen VRB-Gemeinden die Stellungnahme, dass wir nicht von der Sackgebühr wegkommen sollten. Bremgarten sagt klar nein, Jegenstorf will an der Sackgebühr mit Kleber festhalten, das andere verbraucherabhängige System des Wägens wurde in einer internen Analyse schon vor Jahren verworfen. Kirchlindach will keine Einzellösungen, ist für andere regionale Lösungen offen, Köniz fragt welche Alternativen? An einheitlicher Lösung im VRB nicht rütteln, die Vorteile der Sackgebühr überwiegen bei weitem die Nachteile. Meikirch meldet, es stehe nicht zur Diskussion. Der Gemeinderat von Münchenbuchsee will an den Kehrichtsackgebühren festhalten, Muri meldet, das System habe sich bewährt usw. Eines müssen wir klar festhalten, da gebe ich Adrian Haas wieder recht, kleine Gemeinden können nicht mit der Stadt verglichen werden. Der Bundesrat weist in der Beantwortung der Motion Wasserfallen auf folgendes hin: "Die Verunreinigung von Strassen und Plätzen durch herumliegende Abfälle wird in den letzten Jahren immer mehr zum Problem. Allerdings ist nicht in erster Linie die Sackgebühr für dieses nicht vorschriftsgemässe Verhalten verantwortlich. Auch Regionen ohne verursachergerechte Abfallgebühren klagen über die zunehmende Verunreinigung von Strassen und Plätzen durch Abfälle. Die Ursache für

dieses Littering sind vielschichtig. So zählen etwa veränderte Lebensgewohnheiten, fliegende Verpflegung auf der Strasse oder eine Geringschätzung des öffentlichen Raums zu den wichtigsten Ursachen". Damit habe ich dargelegt, dass wir im Moment als Stadtregierung nicht einen Schnellschuss abfeuern können, sondern dass wir im Rahmen des VRB nach anderen Lösungen suchen müssen. Ich denke unter anderem an die gewichtsabhängige Gebühr, wir werden vermutlich einen Versuch in Baumgarten machen und dann auch sehen, wie sich dies bewähren wird. Tatsache ist, dass wir im Kanton Bern heute mit der Sackgebühr 99,99% der Gemeinden abgedeckt haben. Meines Wissens sind es nur 2 ganz kleine Gemeinden, die die Sackgebühr nicht eingeführt haben. Die Probleme der Sauberkeit müssen wir ernst nehmen. Wir führen immer wieder Gespräche mit den Schulen und ich bin froh, dass auch die Schuldirektorin und das Schulamt mithelfen. Ich hoffe, dass wir auch mit der Privatwirtschaft, ich denke hier an den Cityverband, an Warenhäuser, welche an einer sauberen Stadt interessiert sind, gemeinsame Massnahmenaktionen treffen können. Das Strasseninspektorat hat im letzten Jahr 2 798 Säcke eingesammelt, welche ohne Vignette herumstanden. Dabei wurden 551 Adressen gefunden und am Schluss wurden von 345 Personen Bussen- und Umtriebsentschädigungen bezahlt, dies hat immerhin einen Betrag von Fr. 20 760.00 ergeben. Die Aufwendungen für die Kontrollen und der Einsatz waren jedoch bedeutend grösser. Ich bitte den Rat, die Motion nicht zu überweisen, wir sind aber bereit, mit der Region und dem Kanton nach Alternativen zu suchen.

*Adrian Haas (FDP):* Ich danke dem Direktor der Stadtbetriebe für die differenzierten Ausführungen. Niemand hat hier grundsätzlich bestritten, dass wir seit der Einführung der Sackgebühr zunehmend ein Verschmutzungsproblem des öffentlichen Raums und wilde Entsorgungen zu beklagen haben und niemand hat dazu eine Lösung skizziert. Es stellt sich wirklich die Frage, ob wir nicht einmal den Mut aufbringen sollen, etwas was sich nicht bewährt hat, auch wieder abzuschaffen. Ich gebe zu, dass wir für das Verursacherprinzip sind und seinerzeit für die Einführung der Kehrichtsackgebühr waren. Es wurde vielfach gesagt, das Verursacherprinzip sei so hochzuhalten, dass die Kehrichtsackgebühr nicht abgeschafft werden könne. Dass es hochzuhalten ist, bestreiten wir vom Freisinn nicht, dass wir deswegen die Kehrichtsackgebühr nicht abschaffen können, bestreiten wir sehr wohl. Die Beseitigung des Abfalls, welcher neben den Kübeln landet, wird eben nicht vom Verursacher bezahlt. Deshalb ist das Verursacherprinzip auch nicht durchwegs gewährleistet. Noch einmal zum rechtlichen Aspekt, ich verweise auf das Heft "Umweltrecht in der Praxis 1999", in dem das Bundesgericht zur Abfallabgabe des Kantons Bern sagt: "Es trifft zu, dass mit der Bernischen Abfallabgabe nicht jeder Abfallverursacher die Entsorgung der gerade durch ihn verursachten Abfälle finanziert. Das Verursacherprinzip ist indes nicht in einem derart engen Sinne zu verstehen", usw. Selbstverständlich sind auch wir für regionale Gespräche und regionale Lösungen. Diese Motion schliesst absolut nicht aus, dass wir mit der Region an den Tisch sitzen. Zur Erfüllung dieser Motion hat der Gemeinderat immerhin 2 Jahre Zeit um dem Stadtrat eine entsprechende Änderung des Abfallreglements zu präsentieren.

## **Beschluss**

Die Motion wird mit 39 Nein- zu 31 Ja-Stimmen abgelehnt.

### **5 Kleine Anfrage Stephan Hügli / Adrian Haas (FDP): Abschaffung der Kehrichtsackgebühr**

Antrag Nr. 230

Am 26. Februar 1998 haben wir eine Motion für die Abschaffung der Kehrichtsackgebühr eingereicht. Nachdem nun mehr als zwei Jahre verstrichen sind und nicht ersichtlich ist, dass noch in diesem Jahr mit einer Antwort des Gemeinderats zu rechnen ist, frage ich den Gemeinderat an:

1. Wie stellt sich der Gemeinderat zu den Fristen der GO und will der Gemeinderat diese Fristen einhalten?

2. Wann will der Gemeinderat die rubrizierte Motion behandeln und im Stadtrat traktandieren lassen?

Bern, 24. August 2000

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm* beantwortet die Kleine Anfrage im Namen des Gemeinderats. Es wurde bereits in der Stellungnahme zur Motion der Fraktion FDP darauf hingewiesen, dass verschiedene Abklärungen mit dem Bund, dem Kanton und vor allem mit den Regionsgemeinden, auch die Umfrageauswertung usw. viel Zeit beansprucht haben. Zudem war es interessant abzuwarten, wie der Grosse Rat bei der Revision des Abfallgesetzes entscheidet und wie der Bundesrat Stellung zur Motion Wasserfallen nimmt. Dass die Frist etwas überschritten wurde, bedauern wir und ich entschuldige mich dafür.

*Adrian Haas* (FDP) weist darauf hin, dass es das Instrument einer Fristverlängerung gibt.

## **6 Kleine Anfrage German Kalbermatten (CVP): Normcontainer ab Januar 2001 für Grünabfälle!**

Antrag Nr. 238

Ab Anfang nächsten Jahres führt das Strasseninspektorat die Grünabfuhr ausschliesslich mittels Containern durch. Ich begrüsse dieses Vorgehen, ist es doch ein kleiner Beitrag, das Unfallrisiko des Abfuhrpersonals zu reduzieren. Diese Lösung ist sicher auch ein Beitrag für eine saubere Stadt.

In diesem Zusammenhang habe ich folgende Fragen an den Gemeinderat:

1. Wie stellt sich der Gemeinderat die Entsorgung bei Häusern vor, die keinen direkten Zugang von der Strasse zu ihren Gärten haben, z.B. bei einem Innenhof oder bei Reihenhäusern, wie sie in Bümpliz vielfach vorkommen?
2. Wo sollen diese Container bereitgestellt werden?
3. Auf vielen Strassenseiten ist nur ein schmales Trottoir. Die Behälter, die immerhin 110 cm hoch sind, werden das Trottoir unpassierbar machen. Dadurch können Fussgänger gefährdet werden, wenn sie auf die Strasse ausweichen müssen.

Für die Beantwortung meiner Fragen danke ich zum voraus.

Bern, 7. September 2000

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm* beantwortet die Kleine Anfrage im Namen des Gemeinderats. Der Gemeinderat hält einleitend fest, dass die Organisation und die Durchführung der Abfallentsorgung in der Abfallverordnung vom 21. November 1990 geregelt ist und gemäss Artikel 2 Absatz 2 das Strasseninspektorat (SIB) für die Abfallentsorgung im gesamten Gemeindegebiet zuständig ist.

Gemäss Artikel 11 Absatz 2 bestimmt das SIB auch die Art der Bereitstellung resp. der Ablieferung der Abfallarten.

Das SIB hat die Grünabfuhr ausschliesslich in Containern seit längerer Zeit geprüft, und zwar nicht nur aus ökonomischen Gründen, sondern insbesondere aus Überlegungen der Arbeitssicherheit: Die Tatsache, dass in den letzten 5 Jahren 7 Mitarbeiter der Kehrrichtabfuhr mit zum Teil schweren Rückenschäden umplatziert werden mussten, ist ein klarer Hinweis darauf, dass die Belastung die Grenzen des Zumutbaren erreicht hat. Das tägliche Transportvolumen pro Mitarbeiter beträgt heute pro Arbeitstag zwischen 6 – 11 Tonnen. Nicht selten beträgt das Gewicht einzelner bereitgestellter Gebinde, die in die Kehrrichtfahrzeuge gehoben werden müssen, 40 – 50 kg. Daher gilt die Maxime "Trage nicht, was gerollt werden kann".

Unterstützt wird diese Maxime durch die Vorschriften des Unfallversicherungsgesetzes (UVG). In Artikel 82 wird der Arbeitgeber verpflichtet, zur Verhütung von Berufsunfällen und Berufskrankheiten alle Massnahmen zu treffen, die nach der Erfahrung notwendig, nach dem

Stand der Technik anwendbar und den gegebenen Verhältnissen angemessen sind. Um diesen Vorschriften gerecht zu werden, hat das SIB beschlossen, ab 2001 die Grünabfuhr mittels Normcontainern einzuführen.

Zu den in der Kleinen Anfrage aufgeworfenen Fragen hat das Strasseninspektorat wie folgt Stellung genommen:

*Zur Frage betreffend Bereitstellung bei Häusern ohne direkten Zugang zur Strasse*

Die Bereitstellungsstandorte für die Container werden vom SIB festgelegt und müssen allenfalls den örtlichen Gegebenheiten angepasst sein. In Fällen, wo die Bereitstellung problematisch ist, können die Betroffenen bereits jetzt mit dem SIB Kontakt aufnehmen, welches für die Beratung und Abklärung der Situation jederzeit zur Verfügung steht.

*Zur Frage betreffend Aufstellungsort der Container*

Zur Zeit wird das Grüngut offen, gebündelt, in Körben, Containern und anderen Behältnissen zur Abfuhr bereitgestellt. Die Bereitstellungsstandorte werden vom Strasseninspektorat festgelegt. Für die bevorstehende Einführung der Normcontainerabfuhr ab 2001 werden die bestehenden Bereitstellungsstandorte belassen, wenn nötig aber den sich verändernden Gegebenheiten angepasst.

Aufgrund des grossen Fassungsvermögens der 110 cm hohen Normcontainer wird für die Bereitstellung in Zukunft eindeutig weniger Abstellfläche benötigt. Somit werden die bisher benutzten Standorte kleiner und die Trottoirs im Bereitstellungsbereich für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besser begehbar sein.

Die Bevölkerung scheint die Weisung mit wenigen Ausnahmen gut aufgenommen zu haben: Bis am 1.10.2000 sind beim SIB über 3 100 Containerbestellungen eingegangen.

*German Kalbermatten (CVP)* dankt dem Gemeinderat für seine Antwort und ist zufrieden.

## **7 Postulat Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter): Entsorgungshof Lorraine**

Antrag Nr. 286

Als Folge des geplanten Neubaus an der Strassenecke Lorrainestrasse/Jurastrasse in der vorderen Lorraine muss der dortige städtische Entsorgungshof aufgehoben oder verlegt werden. Wie Presseberichten zu entnehmen war, hat die Direktion der Stadtbetriebe offensichtlich bereits einen Ersatzstandort gefunden: Der Entsorgungshof Lorraine soll künftig an der Jurastrasse, etwas unterhalb der Abzweigung des Fussweges zum Lorrainebad, direkt unter dem Eisenbahnviadukt, weiterbetrieben werden.

Der Ersatzstandort widerspricht grundsätzlich der Stossrichtung der Motion der FDP-Fraktion vom 11. März 1999 betreffend Sanierung Stadtfinanzen und unseres Postulats vom 12. März 1998 zum Konzept der Entsorgungshöfe.

Trotz Vorhandenseins eines Entsorgungshofs wird gerade in der Lorraine Sperrgut massiv wild deponiert, was ein Ersatz ohnehin in Frage stellt. Der vorgesehene neue Standort wäre zudem für alle potentiellen Entsorger mühsamer zu erreichen: Der Anmarschweg ist gut 500 m länger und führt über eine enge, sackgassähnliche Strasse ohne Trottoir, die für diesen zusätzlichen Entsorgungsverkehr, insbesondere auch den Abtransport des abgegebenen Entsorgungsguts mit Lastwagen, ungeeignet ist. Dem Vernehmen nach wurde der neue Standort offenbar ohne Rücksprache mit Anwohnern oder einer Quartiervertretung festgelegt. Vor diesem Hintergrund bitten wir den Gemeinderat, vor einer Entscheidung über einen neuen Standort für den Entsorgungshof Lorraine unsere beiden hängigen Vorstösse in dieser Sache zu beantworten.

Bern, 17. Juni 1999

### **Antwort des Gemeinderats**

Wie im Postulat zutreffend festgehalten wird, musste der seit 7 Jahren in Betrieb stehende Entsorgungshof Lorraine - Ecke Lorrainestrasse/Jurastrasse - wegen der Überbauung Vorderer Lorraine Ende Oktober 1999 aufgehoben werden. Trotz frühzeitigem Einbezug des

Strasseninspektorats in die Planungsphase konnte bis zur Aufhebung kein Ersatzstandort gefunden werden.

Ein Entsorgungshof in diesem Bereich der Stadt war und bleibt für die Bevölkerung aus den Quartieren Lorraine, Breitenrain, Spitalacker, Wyler, Wankdorf ein wichtiger Bestandteil ihrer Abfallbewirtschaftung: 15 Prozent von der Gesamtmenge brennbaren Kehrtrübs, der vom Strasseninspektorat eingesammelt wird, werden in den 6 Entsorgungshöfen der Stadt angeliefert, und davon rund ein Drittel im bisherigen Entsorgungshof Lorraine.

Angesichts dieser Tatsache, die das Bedürfnis nach einem Entsorgungshof in der Lorraine bestätigt, hat das SIB den Leistorganisationen des Quartiers im Sinne einer provisorischen Lösung vorgeschlagen, vorübergehend einen Entsorgungshof unter dem SBB-Viadukt einzurichten.

Die Vertreter der Leistorganisationen lehnten jedoch diesen Standort aus verschiedenen Gründen ab. Sie schlugen aber vor, den Parkplatz zwischen Lorrainebrücke und dem ehemaligen Hauptgebäude der Gewerbeschule sowie den Parkplatz des Breitenrainschulhauses (Ecke Breitenrainstrasse / Nordring) als möglichen Standort zu prüfen.

In der Folge wurde zuerst mit der Schuldirektion betr. Parkplatz Breitenrainschulhaus Kontakt aufgenommen. Es zeigte sich jedoch Mitte September, dass die Schuldirektion diesem Vorhaben negativ gegenüber steht, worauf vom Projekt Abstand genommen wurde.

Die zweite, von den Leistorganisationen vorgeschlagene Standortvariante fand ein positives Echo: Anlässlich einer Begehung vor Ort mit Vertreterinnen und Vertretern der Leist- und Quartierorganisationen, der Stadtpolizei, der Stadtgärtnerei und dem Strasseninspektorat konnte am 25. November 1999 eine einvernehmliche Lösung gefunden werden: Auf dem Brückenkopf der Lorrainebrücke, Seite Lorraine, wird ab Jahresbeginn 2000 für die Dauer von 2 Jahren ein Entsorgungshof als Provisorium eingerichtet. Das entsprechende Baugesuch ist eingereicht worden.

Abschliessend nimmt der Gemeinderat noch zu den im Postulat geäusserten Vorwürfen Stellung, wonach die geplante Verlagerung des Entsorgungshofs unter den SBB-Viadukt sowohl der FDP-Motion betreffend Sanierung Stadtfinanzen wie auch dem Postulat betr. Konzept Entsorgungshöfe widerspreche.

- Da sämtliche Aufwendungen für die Abfallbewirtschaftung inkl. Entsorgungshöfe vollumfänglich durch Gebühren abgedeckt und in einer Spezialfinanzierung ausgewiesen sind. Die Laufende Rechnung der Stadt wird damit nicht belastet.
- Ein neu konzipiertes Abfallkonzept, das Grundlage zur Erarbeitung eines darauf abgestützten Massnahmenplans bilden wird, soll nach ausführlichen Abklärungen demnächst dem Gemeinderat zum Grundsatzentscheid unterbreitet werden. Es steht jedoch schon heute fest, dass in diesem Konzept auch das geforderte Gesamtkonzept für die Entsorgungshöfe enthalten und damit der Auftrag des Postulats erfüllt sein wird.

## Antrag

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

*Catherine Weber* (GB) gibt eine kurze Stellungnahme ab, die zum nächsten Geschäft auch ihre Gültigkeit haben wird. Die Antwort des Gemeinderats ist nicht mehr sehr aktuell. Gegen den vor 2 Jahren vorgesehenen Entsorgungshof bei der Lorrainebrücke wurde, trotz allen Bemühungen des SIB, ebenfalls Beschwerde eingereicht, das heisst, auch dies ist zur Zeit blockiert. Die Situation in der Lorraine ist seit der Erschliessung des Entsorgungshofs absolut unbefriedigend. Es bestehen lediglich nur noch ein Glascontainer am Ausgang des Quartiers und vor dem Denner eine Abgabestelle für PET-Flaschen. Dies ist zwar besser als nichts, aber wer sich Mühe gibt und leere Büchsen sammelt, Altöl und Farbreste fachgerecht entsorgen möchte, sieht sich zur Zeit gezwungen, in einen der relativ weit abgelegenen noch bestehenden Entsorgungshöfe zu fahren. Zu Fuss oder per Velo, beladen mit diesen Waren, sind die Höfe wirklich zu weit entfernt. Es ist höchste Zeit, dass es im Raum Wyler-Breitenrain-Lorraine wieder einen gut funktionierenden und gut erreichbaren Entsorgungshof gibt. Mit den Entsorgungshöfen ist es offenbar wie mit dem Sankt-Florians-Prinzip. Alle sind froh, dass sie ihren Sondermüll abgeben können, aber niemand möchte einen solchen Hof in

der eigenen Strasse haben. Wird Sondermüll falsch entsorgt, so belastet er die Umwelt. Wenn er aber nur noch mit dem Auto zurückgebracht werden kann, dann kommen die Luft- und Lärmbelastung hinzu. Es braucht zumindest für den tragbaren und nicht sperrigen Sondermüll dezentrale Entsorgungs- oder eben Annahmestellen, welche auch zu Fuss, mit dem Velo oder sogar mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. Denkbar wäre hier zum Beispiel vom SIB betreute Annahmestellen für kleinere Mengen Sondermüll, quasi eine Art Satelliten zu den grossen Entsorgungshöfen mit eingeschränkten, aber kundenfreundlichen Öffnungszeiten. Die guten alten Zeiten der regelmässigen Sperrgutabfuhr sind leider vorbei. Wenn wir heute einen Stuhl oder eine Lampe aufs Trottoir stellen und mit einem Zettel "gratis zum Mitnehmen" versehen, ist diese Sache in der Regel in kurzer Zeit verschwunden. Diesen Trend könnte sich die Stadt gezielt nutzbar machen und z.B. regelmässig in den Quartieren Bring- und Holtage durchführen. Wir können selbstverständlich beiden Postulaten zustimmen, aber und dies gehört vor allem zum zweiten Postulat, für uns kommt ein Entsorgungskonzept, welches sich nur am individuellen Autoverkehr ausrichtet, nicht in Frage, wir würden es klar ablehnen. Es wäre auch nur ein halber Beitrag an die Verwirklichung einer Ökostadt Bern. Dies würde vor allem all diejenigen ausgrenzen, welche in der Stadt wohnen und ganz bewusst auf ein Auto verzichten.

*Andreas Zysset (SP):* Ein richtiger Entsorgungshof für das Nordquartier ist dringend notwendig, ich schliesse mich klar meiner Vorrednerin an. Der Gemeinderat muss über die Lorraine hinaus im ganzen Nordquartier nach einem Standort suchen. Wenn in der Lorraine ein zweiter Kombi-Container aufgestellt werden könnte und auch gewartet würde, würde dies wahrscheinlich für die Lorraine selber ausreichen, nie aber für das Quartier. Ich stelle mir vor, dass irgendwo im Nordquartier ein zentraler Entsorgungshof mit Personal errichtet werden muss. Wir haben genug Einwohnerinnen und Einwohner, damit sich dies rechtfertigt. Die Leute, welche dort arbeiten, könnten auch die dezentralen Entsorgungseinrichtungen, die Container und Mulden warten, d.h. nachschauen, dass nicht eine riesige Schweinerei anzutreffen ist, wie wir es manchmal sehen müssen, weil manche Leute ihren Dreck einfach dort hin schmeissen. Ich bitte den Gemeinderat, das Problem ernst zu nehmen.

*Ernst Stauffer (ARP):* Die Antwort des Gemeinderats lockt mich doch noch aus der Reserve. Die FDP schneidet indirekt oder sogar direkt die Stadtfinanzen an. Ohne diesen Postulatstext zu wiederholen, komme ich auf die erste Antwort zu sprechen, die heisst – ..."da sämtliche Aufwendungen für die Abfallbewirtschaftung inkl. Entsorgungshöfe vollumfänglich durch Gebühren abgedeckt und in einer Spezialfinanzierung ausgewiesen sind. Die Laufende Rechnung der Stadt wird somit nicht belastet" -. Nein, mit solchen Sprüchen muss aufgehört werden, den Glauben zu erwecken, es koste nichts. Die ARP ist grundsätzlich gegen neue Steuern und Gebühren. Wir wollen vom Gemeinderat einmal hören, wo wir weniger bezahlen müssen.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Ich danke Ernst Stauffer für seine markigen Worte. Es stimmt natürlich, was der Gemeinderat geschrieben hat. Es hat keinen Einfluss auf die allgemeine Rechnung, also auf das Stadtdefizit, sondern es ist eine Sonderfinanzierung. Ernst Stauffer gibt mir die Gelegenheit um darauf hinzuweisen, dass der Gemeinderat die Tarife nicht nur erhöht, sondern auch senkt. Wir haben vor zwei Jahren die Grundgebühr gesenkt, weil wir Sparmassnahmen im Rahmen des Sanierungsplans eingeleitet haben, davon war auch die Entsorgung betroffen. Ich treffe immer wieder in Diskussionen auf Voten, bei denen viele nicht wissen, was über die Sonderrechnung und was über die allgemeine Rechnung finanziert wird. Zu den Bemerkungen von Andreas Zysset: Ich bin mit ihm der gleichen Meinung, die Zeit drängt, seit langem suchen wir zusammen mit dem Leist einen Standort. Wir müssen jedoch darauf achten, dass wir im Dampf nicht die Sicht verlieren werden, sondern am Schluss einen Standort finden, hinter dem alle stehen können. Wir haben bereits geglaubt, einen Standort gefunden zu haben, doch es sind wieder Einsprachen eingegangen oder es wurden bereits im Voraus Vorbehalte angebracht. Herr Grüebler ist hier anwesend, er könnte ein Lied von diesen vielen Gesprächen singen, welche er in den letzten zwei Jahren in dieser Angelegenheit geführt hat. Es ist ganz klar, dass diese Suche intensiv weitergehen muss. Gerade im Gebiet Lorraine-Breitenrain ist es schwierig. Zur Frage oder

Bemerkung von Catherine Weber: Selbstverständlich will der Gemeinderat nicht nur Entsorgungshöfe, die nur mit dem Auto erreichbar sind. Wir haben beim Biezgut bewiesen, dass auch Fussgängerinnen/Fussgänger und Velofahrerinnen/Velofahrer kleinere Sachen bringen können.

### **Beschlüsse**

1. Das Postulat ist nicht bestritten und somit erheblich erklärt.
2. Der Prüfungsbericht ist nicht bestritten und somit genehmigt.

## **8 Postulat Fraktion FDP (Urs Jaberg): Überprüfung des Konzepts bezüglich Entsorgungshöfen**

Antrag Nr. 198

Beim Strasseninspektorat der Stadt Bern existiert eine Sachplanung, welche die Standorte von bereits realisierten und noch zu realisierenden Entsorgungshöfen bezeichnet. Danach soll offenbar das gesamte Stadtgebiet flächendeckend mit Entsorgungshöfen bestückt werden. Einzelne Projekte stossen auf Opposition (z.B. Baumgarten), andere Standorte sind der Quartierbevölkerung seit Jahren ein Dorn im Auge (z.B. Egelsee). Dies vor allem deshalb, weil die Entsorgungshöfe als Folge des Transportes von sperrigen Gütern (Kühlschränke, alte Möbel etc.) oft mit dem Auto aufgesucht werden (müssen), oder weil der Standort an sich fragwürdig ist.

Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, durch eine verwaltungsunabhängige Firma folgendes prüfen zu lassen:

1. Braucht es wirklich so viele Entsorgungshöfe?
2. Könnte nicht mindestens die Entsorgung von sperrigen Gütern zentralisiert werden?
3. Welche Kosten könnten eingespart werden (z.B. Landkosten, Infrastrukturkosten, Personalkosten für die Betreuung), wenn die Entsorgung auf wenige, durch den Individualverkehr gut erschlossene Höfe konzentriert wird?
4. Wie lösen andere Städte dieses Problem?

Bern, 12. März 1998

### **Antwort des Gemeinderats**

Die im Postulat geforderte Überprüfung des Konzeptes bezüglich Entsorgungshöfen ist im Gange: 1997 wurde eine externe Firma beauftragt, die Organisation der Abfuhr und der Sammellogistik sowie der zukünftigen Gebührensysteme zu überprüfen. Gleichzeitig wurde – unter dem Aspekt der Optimierung der Grünabfallverwertung – von einem Beraterteam die heutige Grüngutsammlung (Sammlung von Haus zu Haus/dezentrale Kompostierung) überprüft und ein Konzept erarbeitet.

Die Berichte der beiden externen Beratungsfirmen über ihre Abklärungen und die darauf abgestützten Optimierungsvorschläge liegen vor. Der Gemeinderat hat die Direktion der Stadtbetriebe beauftragt, ihm ein generelles Entsorgungskonzept vorzulegen und geeignete Massnahmen zur Optimierung der Abfuhr und der Sammellogistik vorzuschlagen.

Dieses Konzept wird auch die im vorliegenden Postulat geäusserten Anliegen berücksichtigen. Dabei kann bereits heute festgehalten werden, dass die Errichtung von Entsorgungshöfen, die durch den Individualverkehr gut erschlossen sind, geplant ist: Gegenwärtig laufen Standortabklärungen, um die Entsorgung sperriger Güter zu zentralisieren, damit die private Kehrrichtanlieferung in die KVA abgelöst oder zumindest reduziert werden kann.

### **Antrag**

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

*Peter Blaser (SP):* Wie gerade die vorige Diskussion zeigt, gibt es nicht in allen Stadtquartieren genügend Entsorgungshöfe. Im Osten ist offenbar der Standort Egelsee nach den Postulanten bei Teilen der Bevölkerung umstritten. Ob aus rudimentären Eigeninteressen oder berechtigteren Gründen kann ich nicht beurteilen und es ist und soll auch nicht Gegenstand der heutigen Diskussion sein. Unter diesen Umständen kann auch aus der Sicht der SP-Fraktion eine Überprüfung des Konzepts hinsichtlich der Entsorgungshöfe Sinn machen. Die Überprüfung darf sich jedoch nicht auf den Aspekt der Optimierung beschränken. Im Vordergrund hat vielmehr die ökologische Abfallentsorgung zu stehen. Diese erfordert, dass die Entsorgungshöfe für die gesamte Stadtbevölkerung gut erreichbar sind und nicht nur für die Autofahrenden. Die Bedürfnisse der 40% Stadthaushalte ohne Autos dürfen nicht übergangen werden. Dass sie als "quantité négligeable" behandelt werden, sollte nun endlich zum Autosteinzeitalter gehören. Die SP-Fraktion lehnt eine zulasten der autofahrenden Bevölkerung gehende Dezentralisierung der Entsorgungshöfe für sperrige Güter, wie sie nach vorliegender Antwort offenbar auch der Gemeinderat prüft, klar ab. Jeder Stadtteil muss mindestens über einen bedienten, gut erschlossenen, aber auch für die autofahrende Bevölkerung gut erreichbaren Entsorgungshof mit attraktiven Öffnungszeiten verfügen. Die SP fordert den Gemeinderat auf, am Prinzip der flächendeckenden Entsorgung festzuhalten. Als gutes Beispiel gilt hier Bümpliz-Bethlehem, wo wir einen bedienten, mit dem Auto gut erreichbaren und trotzdem zentralen Entsorgungshof an der Felsstrasse haben und dazu eine ergänzende kleine Sammelstelle im Bienzgut, nahe bei den Einkaufsmöglichkeiten, welche nur teilweise bedient und nur zu bestimmten Zeiten geöffnet ist. Das Konzept von Bümpliz-Bethlehem ist für uns wegweisend und auch in allen anderen Stadtteilen umzusetzen. Würden wir einzig auf die Absicht abstellen, welche die Postulanten verfolgen, müssten wir von der SP-Fraktion das Postulat klar ablehnen. Im Postulat geht es nicht um die Frage, wieviele Entsorgungshöfe es braucht, sondern alleine und ausschliesslich darum, ob der Gemeinderat die von den Postulanten vorgebrachten Fragen prüfen und beantworten soll. Dagegen haben wir grundsätzlich nichts einzuwenden, sofern die Prüfung und Zielvorgabe einer ökologischen Abfallentsorgung erfolgt. Andernfalls werden wir halt den Prüfungsbericht ablehnen. Zu befinden haben wir aber nicht nur darüber, sondern auch über die Frage, ob das Problem verwaltungsunabhängig geprüft werden soll. Wie wir der Antwort des Gemeinderats entnehmen können, erfolgte erst 1997 eine externe Prüfung. Die Frage stellt sich uns deshalb, ob die Überweisung noch einmal zu einer externen Prüfung führt. Ich bitte den Gemeinderat, dies zu beantworten. Sollte er die Frage bejahen, werden wir das Postulat ablehnen. Bei den beschränkten Mitteln unserer Stadt würde eine solche Doppelspurigkeit zu recht als eine Verschleuderung der Steuergelder angesehen. Dies können wir als Partei, welche nach und nach spart, nicht verantworten.

*Urs Jaberg (FDP):* Auf die Äusserungen von Peter Blaser gehe ich nicht ein, es ist mir gar nicht möglich, denn ich habe seine Ausführungen nicht verstanden. Dem Gemeinderat danke ich, dass er das Postulat erheblich erklären will. Damit ist aber das Positive schon gesagt. Ich bin enttäuscht, dass man für diese Antwort beinahe 3 Jahre gebraucht hat. Es wurde eine Überprüfung des Konzepts der Entsorgungshöfe verlangt, am Knochen, den wir hier vorgeworfen erhalten haben, ist auch nicht andeutungsweise ein bisschen Fleisch erkennbar. Ich bin überhaupt nicht in der Lage und auch nicht willens, über dieses Konzept heute zu diskutieren, weil wir keines haben. Deshalb finde ich die vorhin geführte Diskussion über Entsorgungshof hier, Entsorgungshof dort, völlig deplatziert. Sie ist insofern deplatziert, wenn man zuerst Standorte sucht und nachher ein Konzept erarbeitet. Der Weg muss doch eigentlich über einen logischen Planungsablauf führen. Zuerst hat man ein Konzept, danach wird ein Standort gesucht, der in das Konzept passt. Ich bin von der Antwort des Gemeinderats sehr enttäuscht.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm* hält fest, dass sich die Entsorgungshöfe bewährt haben und dazu kein neues Konzept notwendig ist. Wir haben in den letzten 10 Jahren gesehen, dass die Entsorgungshöfe Egelsee, Murtenstrasse, Bienzgut, Fellerstrasse alle ihre Berechtigung haben, damit die Bevölkerung möglichst im Quartier die Sachen entsorgen kann. Wir haben verschiedenste Sammlungen, wie z.B. die Papiersammlungen, die Altglascontainer in der ganzen Stadt, sogar Sperrgut-Abholungen, alles klappt seit Jahren sehr gut.

Ich bin der Meinung, dass es in jedem Quartier einen Entsorgungshof braucht. Wir müssen sicher keine grundlegenden Neuerungen machen, wir müssen schauen, wie wir das Eine oder Andere verbessern können. In der Lorraine ist es sehr schwierig, etwas zu realisieren. Die schönsten Papiere nützen wenig, wenn kein Platz gefunden wird, der im Quartier akzeptiert wird. Zur Frage von Peter Blaser. Für den Prüfungsbericht müssen keine zusätzlichen, externen Arbeiten oder Aufträge vergeben werden, das Entsorgungskonzept ist im Entwurf vorhanden. Das Entsorgungskonzept wurde im Oktober bereits im Gemeinderat behandelt, es wurden gewisse Änderungs- und Ergänzungswünsche verlangt in Bezug auch auf die Finanzierung und das Personal. Das Konzept wird noch einmal überarbeitet und ich hoffe, dass es noch dieses Jahr zuhause des Stadtrats verabschiedet werden kann. Das Abfallkonzept ist etwas anderes, dies wird erst im nächsten Jahr weiterbearbeitet. Damit hoffe ich, dass auch Peter Blaser dem Postulat freudig zustimmen kann.

*Peter Blaser (SP):* Da es keine zusätzliche externe Überprüfung braucht, bestreiten wir das Postulat nicht.

### **Beschluss**

Das Postulat ist nicht bestritten und wird stillschweigend überwiesen.

## **9 Postulat Fraktion GFL/EVP (Verena Furrer-Lehmann, GFL): Ökostadt Bern: Weniger Lärm bitte!**

Antrag Nr. 216

Die Stadt Bern befindet sich gemäss Kapitel 4 des Stadtentwicklungskonzepts STEK auf dem Weg zur „wirtschaftlichen Ökostadt“. In den Legislaturrichtlinien 1997-2000 bildet allerdings die „Ökostadt“ keinen Schwerpunkt. Die Fraktion GFL/EVP will diesen Missstand beheben und der sozialen und ökologischen Lebensqualität in der Stadt Bern das notwendige Gewicht verleihen.

Die Belastung der Umwelt durch Luftverschmutzung, durch giftige Abwässer, durch gentechnisch veränderte Pflanzen und Lebewesen ist bekannt. Sie führt zu Schäden, die sich langfristig auswirken, und sie wird deshalb zu Recht bekämpft.

Eine andere Umweltverschmutzung ersten Ranges – der Lärm – dagegen wird zu wenig beachtet, wohl deshalb, weil ihre Schädigungen erst ansatzweise Objekt wissenschaftlicher Untersuchungen sind und vor allem weil sie nicht ohne weiteres sichtbar und nachweisbar sind. Die Umweltbelastung Lärm ist trotzdem äusserst ernst zu nehmen, da sie auf heimtückische Art Menschen beeinträchtigt, irritiert und langfristig auch krank macht. Ein Gemeinwesen, das sich als Ökostadt versteht, muss auch den Lärm als ökologischen, die Lebensbedingungen des Menschen beeinflussenden und eben verschlechternden Einfluss ernst nehmen.

Die offizielle Politik in der Schweiz und in der Stadt Bern ist stets ausgerichtet auf Lärmschutz durch bauliche Massnahmen, die Abschirmung der betroffenen Menschen von einem als unabänderlich betrachteten Lärmpegel. So entstehen (mit hohen Kosten und mit entsprechend hohen Subventionen) Schallschutzwände und -wälle, schalldichte Fenster etc. *Es geht jedoch in erster Linie darum – gemäss dem Vorsorgeprinzip –, den Lärm gar nicht erst entstehen zu lassen. Lärmbekämpfung heisst, Lärm vermeiden durch geeignete organisatorische Massnahmen und durch technische Massnahmen an potentiellen Lärmemittlern wie Maschinen, Verkehrsträgern etc.*

Hier müsste die Stadt eigentlich mit dem guten Beispiel vorangehen, alles tun, um mit ihren eigenen Aktivitäten den Bürgerinnen und Bürgern möglichst wenig Lärm zuzumuten. Sie *belärmt* sie jedoch nach Kräften: Strassensaug- und Wischmaschinen sowie Geräte mit Laubgebläse des Strasseninspektorats röhren durch die Stadt, Trams der SVB quietschen um die Kurven, Rasenmäher der Stadtgärtnerei, unterstützt durch Motorkettensägen und sog. Grastrimmer dröhnen in den Parks, die Kleintraktoren des Strasseninspektorats fahren laut lär-

mend über Trottoirs und Strassen, die Busse der SVB gehören, je nach Serie, zu den lautesten Modellen, die angeschafft werden konnten.

Diese selbstgemachte Lärmbelästigung der Stadtverwaltung für die Stadtbewohnerschaft muss nicht sein. Wir fordern den Gemeinderat auf, den Erlass klarer Richtlinien zu prüfen, welche dazu führen, dass

- künftig bei Neuanschaffungen der Stadt und von Körperschaften, in denen die Stadt ein Mitspracherecht besitzt, dem Kriterium *möglichst geringe Lärmemission* ein wesentlicher Stellenwert beigemessen wird;
- bei den vorhandenen Fahrzeugen und Maschinen die technischen Möglichkeiten zur Verminderung von Lärmemissionen ausgeschöpft werden;
- besonders lärmige Fahrzeuge und Maschinen innert nützlicher Frist ersetzt werden.

Bern, 24. Februar 2000

### **Antwort des Gemeinderats**

Das Ziel des Postulats entspricht der Politik des Gemeinderats für eine wohnliche Stadt.

Der Schwerpunkt *Wohnstadt Bern* der Legislaturrichtlinien 1997-2000 des Gemeinderats enthält neben der Kernmassnahme *Lärmbekämpfung* noch weitere verkehrsbeeinflussende Massnahmen, die zu einem geringeren Lärmpegel des Verkehrs beitragen sollen.

Für eine vorzeitige Beschaffung von weniger Lärm erzeugenden Fahrzeugen oder Maschinen sind die finanziellen Möglichkeiten der Stadt allerdings sehr eingeschränkt.

Der Gemeinderat ist jedoch bereit, weitergehende Massnahmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Stadt zur Verringerung der Lärmemissionen städtischer Fahrzeuge wie auch den Erlass entsprechender Richtlinien zu prüfen.

### **Antrag**

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

### **Beschluss**

Das Postulat wird nicht bestritten und ist überwiesen.

- Die Traktanden 10 + 11 werden gemeinsam behandelt. -

### **10 Interpellation Fraktion FDP (Christoph Müller / Urs Jaberg): Stopp der Stadtflucht – Wohnen in Bern (WiB): Schutz vor Lärm verursacht durch den Schienenverkehr**

Antrag Nr. 241

#### **Situation**

Die seit über 30 Jahren anhaltende Stadtflucht geht weiter. Zusammen mit den abwandernden Menschen geht der Stadt auch wesentliches Steuersubstrat verloren. Das ist bei der schlechten Finanzlage der Stadt besonders bedenklich. Ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung, in Bern wohnen zu bleiben, sind die Qualität des Wohnumfeldes und die Lärmbelastung. Das durch den Schienenverkehr verursachte Quietschen beim Bremsen (z.B. Bahn auf dem Lorraineviadukt) oder beim Fahren durch enge Kurven (z.B. Tramwendschleife Weissenbühl, Blaues Bähnli am Casinoplatz, Bahn auf Einfahrtsgleisen am Hauptbahnhof) ist besonders durchdringend und belästigend. Entlang der Schienenstränge werden schon lange geltende Grenzwerte vielerorts wesentlich überschritten. Über die Lärmreduktion wird seit langem diskutiert; aber die Ergebnisse der bisher getroffenen Massnahmen befriedigen nicht. Die technischen Lösungen zur massgeblichen Lärmverminderung oder zur vollständigen Vermeidung solcher Belästigungen sind bekannt. Zudem sind im Rahmen ei-

ner eidgenössischen Volksabstimmung bereits vor einiger Zeit sehr namhafte Mittel zu diesem Zweck gesprochen worden.

### **Forderungen für die Lärmbekämpfung**

Der Gemeinderat wird gebeten, bei den auf Stadtberner Boden tätigen Verkehrsunternehmungen zu intervenieren:

1. Den Verkehrsunternehmungen ist deutlich zu signalisieren, welch hohen Stellenwert die Wohn- und Lebensqualität für die Stadt hat und dass sie die zügige Umsetzung der notwendigen Massnahmen erwartet.
2. Die Unternehmungen legen der Stadt einen verbindlichen Terminplan für die Umsetzung der notwendigen Massnahmen vor.

Bern, 8. Juni 2000

### **Antwort des Gemeinderats**

Der Gemeinderat teilt die Meinung der Interpellantin und der Interpellanten, wonach die Wohn- und Lebensqualität für die Stadt Bern einen hohen Stellenwert hat. Zweifellos ist der Schutz vor dem Lärm der schienengebundenen Verkehrsmittel ein wichtiger Bestandteil der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt.

Die zuständigen Verwaltungsstellen haben daher bei den auf dem Stadtgebiet verkehrenden Transportunternehmungen interveniert und sie ersucht, über ihre Pläne und Projekte zur Lärmverminderung auf dem Gebiet der Stadt Bern Auskunft zu geben.

Die eingegangenen Auskünfte beschreiben zum Teil sehr ausführlich die einzelnen Vorhaben zur Lärmverminderung, die Kosten und den jeweiligen Zeitpunkt der Realisierung. Nachfolgend sei auf die geplanten Massnahmen zu den in der Interpellation explizit aufgeführten kritischen Punkten verwiesen:

#### *Bahn auf dem Lorraineviadukt und auf Einfahrtsgleisen am Hauptbahnhof*

- Gemäss Auskunft des Bundesamtes für Verkehr ist für die Eisenbahnen der von den Stimmberechtigten Ende November 1998 gutgeheissene Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) sowie das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen, dessen Inkraftsetzung für Herbst 2000 vorgesehen ist, massgebend. Gestützt darauf überprüft das Bundesamt für Verkehr (BAV) alle Bahnstrecken, deren Betrieb Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert (IGW) zur Folge hat.
- Der Lärmschutz soll in erster Linie durch technische Massnahmen am Rollmaterial erreicht werden (Abschluss der Sanierung bis Ende 2009), in zweiter Linie durch bauliche Vorhaben (Lärmschutzwände, Schallschutzfenster). Nach den Einschätzungen des BAV wird die Strecke Olten - Bern - Thun ungefähr im Jahr 2008 saniert sein, die restlichen Strecken der SBB und der BLS Lötschbergbahn AG auf Stadtgebiet etwa im Jahr 2009.

Für die beiden anderen schienengebundenen Transportunternehmungen auf Stadtgebiet - die SVB und den RBS auf der Linie G ab Egghölzli bis Casinoplatz - gelten die Kriterien für Eisenbahnstrecken nach Lärmschutzverordnung allerdings nicht: Das Netz der SVB und die Linie G sind Strassenbahnen und werden nach den Kriterien/Grenzwerten für Strassen beurteilt. Doch auch hier sind Massnahmen zum Lärmschutz umgesetzt worden, resp. geplant:

#### *Tramwendschleife Weissenbühl*

- Auf der Tramwendschleife Weissenbühl der SVB verkehren hauptsächlich Niederflurtrams und ältere Gelenktramzüge. Die SVB haben sämtliche Niederflurtrams mit Radsätzen ausgerüstet, welche das Kreischen in Kurven vermeiden. Die älteren Gelenktramzüge werden gegenwärtig ebenfalls damit ausgerüstet. Bei ihnen muss mit Umbaukosten von gegen Fr. 100 000.00 pro Wagen gerechnet werden.
- Die SVB bauen bei anstehenden Gleissanierungen seit 1990 schall- und lärmdämmende Platten in das Gleisbett ein. Diese Massnahme reduziert den Lärm der vorbeifahrenden Tramzüge hörbar. Es besteht eine Auflistung der Gleissanierungen der kommenden zehn Jahre. Bis die letzten Strecken saniert sind, dürften allerdings noch einmal zehn Jahre vergehen.

#### *"Blaues Bähnli" am Casinoplatz*

- Die Strecke Egghölzli-Bern Zytglogge der RBS-Linie gehört den SVB. Für den Casinoplatz wurden beim Bau der Gleisanlage die neuesten Erkenntnisse bezüglich Schallschutzmassnahmen angewendet, dies gestützt auf ein Gutachten von Prof. Rosa, Basel, der auch die Bauarbeiten in diesem Bereich begleitet hat.
- Die Emissionen der RBS-Fahrzeuge werden - gestützt auf die Lärmschutzverordnung - soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar begrenzt. So werden bspw. die bekannten Werte auf Schotteroberbau bei V= 50 km/h: L<sub>r,e tags</sub>= 58.6 dB(A); L<sub>r,e nachts</sub> = 40.9 dB(A) / IGW2 bereits in 2 Meter ab Anlagenachse eingehalten.

Der Gemeinderat hält zusammenfassend fest, dass alle auf Berner Boden verkehrenden Transportunternehmungen Massnahmen zum Schutz vor Lärm der schienengebundenen Verkehrsmittel eingeleitet haben, dass aber bis zu deren vollständiger Realisierung noch einige Jahre vergehen werden.

## **11 Interpellation Anton Maillard (CVP): Bahnlärm im Bereich Polygonstrasse: Es ist noch nichts passiert!**

Antrag Nr. 243

Am 7. Mai 1998 habe ich eine Interpellation bezüglich dem Bahnlärm eingegeben und habe in der vorgegebenen Frist vom Gemeinderat folgende Antwort bekommen: Dem Gemeinderat sei das Problem der Lärmbelastung an der Polygonstrasse, Lorraine und dem Wankdorf bekannt. Auf die Frage was der Gemeinderat gegen das Problem unternehmen wolle, antwortete dieser, er werde mit den zuständigen Stellen der SBB Kontakt aufnehmen und diese zu einem Gespräch einladen. Das war die letzte Information des Gemeinderats zu meinem Anliegen und zu dem der Anwohnerinnen und Anwohner.

Ich bitte den Gemeinderat folgende Fragen zu prüfen:

- Ist es wahr, dass die SBB bis Ende 1999 einen Bericht zuhanden des Gemeinderats in Aussicht gestellt haben?
- Ist der Gemeinderat im Besitz dieses Berichts? Wenn Ja, seit wann und hat er seither mit den Verantwortlichen der SBB schon Gespräche zur Verminderung des Bahnlärms geführt?
- In welchem Zeitraum können die lärmgeplagten Anwohner und Anwohnerinnen mit einer Verbesserung der Situation rechnen?

Im Interesse der betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen danke ich für die rasche Beantwortung meiner Fragen im voraus.

Bern, 8. Juni 2000

### **Antwort des Gemeinderats**

Der Gemeinderat versteht den Ärger und Unmut der Betroffenen gut, die nach wie vor dem grossen Bahnlärm ausgesetzt sind.

Er hat verschiedentlich bei der SBB interveniert und er wird dies auch in Zukunft tun, um die Realisierung der Schallschutzmassnahmen zu beschleunigen.

Leider musste er feststellen, dass für die SBB die Sanierungen längs den Huckepackkorridoren und Neubaustrecken oberste Priorität haben. Immerhin aber folgt in nächster Priorität die Agglomeration Bern zusammen mit Lausanne, Luzern und St. Gallen.

#### *Antwort zu den Fragen*

Seitens SBB wurde kein Bericht für den Bereich Polygonstrasse versprochen. Allerdings wollte die Bahn im Bereich des Lorraine-Viaduktes Bauarbeiten ausführen. Der Gemeinderat hat verlangt, dass gleichzeitig auch bauliche Schutzmassnahmen ins Programm aufgenommen werden. Dazu wurde dem Gemeinderat eine Studie zugesichert. Laut Auskunft der SBB erfolgt der Start der Projektierung der Lärmschutzmassnahmen für die ganze Agglomeration Bern im Jahr 2003. Es sollen keine Massnahmen vorgezogen werden, auch auf dem Lorraineviadukt nicht.

Eine verbindliche Aussage, wann mit den Bauarbeiten begonnen wird, war seitens der SBB nicht zu erhalten. Es wird angenommen, dass je nach Schwierigkeiten bei der Planung und dem Baubewilligungsverfahren ab 2005/2006 mit der Realisierung begonnen werden kann.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

*Christoph Müller (FDP)* dankt dem Gemeinderat für die detaillierte Stellungnahme. Schienenverkehrslärm gibt es so lange wie es Bahnen gibt, so dass er mit der Zeit ganz einfach als Gottgegeben genommen und ihm allzu lange nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wurde. In der heutigen Zeit, in der die Bevölkerung in Umweltfragen und in Bezug auf die Immissionen sensibel geworden ist, wird dies nicht mehr akzeptiert. Wohnraum im Umfeld von Bahnlärm wird entwertet, es entsteht ein Abwanderungsdruck. Wir anerkennen, dass in der Vergangenheit durchaus vieles gemacht wurde, aber noch lange nicht genug. Es ist stossend, dass erst 2 Jahre nach der Annahme der FINÖV-Vorlage durchs Volk, das Bundesgesetz über Lärmsanierung in Kraft gesetzt werden soll und erst danach das Bundesamt für Verkehr alle Bahnstrecken überprüfen wird, bei denen der Betrieb Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert verursacht. So soll es noch fast 10 Jahre dauern, bis die Massnahmen in Stadtgebiet umgesetzt sein werden. Beinahe eine unendliche Geschichte. Dies ist unterträglich lange, besonders dann, wenn man in Rechnung stellt, dass ab Ende 2004 die Bahn 2000 einen Bahnmehrverkehr von sofort 30% mit sich bringen wird und damit auch der Lärm nochmals erhöht wird. Wir fordern den Gemeinderat auf, bei den Bahnen darauf zu dringen, dass die Massnahmen im Stadtbereich früher umgesetzt werden. Das Lärmschutzprogramm der SVB ist an sich auf gutem Weg, die moderne Gleisbettungsdecke ist eine sehr gute Sache und kommt voran. Im Fahrzeugbereich besteht aber noch ein sehr gravierender Mangel, nämlich der der älteren Gelenktramzüge. Deren Gequietsche ist nun wirklich unerträglich. Viele Menschen leiden stark darunter. Die komplette Sanierung dieser Tramzüge hat deshalb für uns eine hohe Priorität. Dazu interessiert uns natürlich der Abschlusszeitpunkt dieses Sanierungsprogramms. Dazu schweigt sich der Gemeinderat in seiner Antwort aus, sicher aus Versehen. Ich bitte ihn, uns jetzt darüber aufzuklären.

*Anton Maillard (CVP)*: Seit 1986 versprechen uns die SBB Verbesserungen an der Polygonstrasse. Wir haben in der letzten Zeit Post von den SBB erhalten und zwar eine Broschüre. Diese wurde allen Anwohnerinnen und Anwohner der Polygonstrasse gesandt, ich nehme kaum an, dass dies passiert ist, weil sich der Gemeinderat angestrengt hat, sondern weil wir Einsprachen gemacht haben. Ich bin teilweise befriedigt von der Antwort des Gemeinderats, erwarte aber noch ein stärkeres Engagement in dieser Beziehung.

### **Fraktionserklärungen**

Für die Fraktion SVP spricht *Peter Linder*. Mit der Annahme, dass in den Jahren 2005 und 2006 mit den dringend notwendigen Lärmschutzmassnahmen begonnen wird, kann sich die SVP-Fraktion nicht zufrieden geben. Unserer Meinung nach ist nun der Gemeinderat gefordert, alles zu unternehmen. Vor allem dort, wo nächstens das Brückenviadukt zwischen dem Bahnhof Wyler saniert wird, dass dort die Lärmschutzmassnahmen gleichzeitig ausgeführt werden, damit die Bewohnerinnen und Bewohner nicht doppelt belastet werden. Vom finanziellen Aspekt her, steht dem Lärmschutz an den Bahnlinien nichts mehr im Wege, weil das Parlament im März 2000 1 854 Mio. Franken für das Lärmschutzprojekt zur Verfügung gestellt hat. Der Gemeinderat muss jetzt noch einmal Druck bei den SBB aufsetzen und sollte sich für unsere Stadt einmal richtig einsetzen. Wir verlangen heute Abend eine Stellungnahme und einen Terminplan, wie es weitergehen soll. Je nach dem werden weitere Vorstösse folgen. Es sind nicht nur die Lärmimmissionen, welche den Anwohnerinnen und Anwohnern zu schaffen machen, sondern auch das herumliegende Toilettenpapier und der Flugrost. Die SVP-Fraktion findet es wichtig, dass bei Bahnlinien, an denen Wohnhäuser stehen, sofort Lärmschutzmassnahmen ausgeführt werden.

Für die Fraktion SP spricht *Heinz Junker*. Ich merke, der Bahnlärm stört, dies ist auch gut, so merkt man doch, dass es neben dem Auto auch noch eine Eisenbahn gibt. Der Autolärm

stört scheinbar ganz und gar nicht oder weiss jemand, bei welchen Autoinhaberinnen und Autoinhabern der Gemeinderat beauftragt werden soll, zu intervenieren? Nur mit der Begründung, die Stadtflucht sei wegen dem öffentlichen Verkehrslärm, sitzt ihr ganz sicher auf dem falschen Dampfer. Der Autoverkehr ist halt da, diesen können wir nicht verbannen, dafür bauen wir Schallschutzwände. Unsere Nasen sind nicht mehr so empfindlich und gewöhnen sich auch an den zunehmenden Gestank. Wenn die Freisinnigen ihre Interpellation auch noch mit dem Strassenverkehr in Zusammenhang gebracht hätten, wäre dies uns sehr angenehm gewesen. Der öffentliche Verkehr, welcher stromabhängig fährt stinkt nicht und macht auch viel weniger Lärm als der Strassenverkehr. Leider ist aber bekannt, dass eine Schiene und ein Rad aus Eisen und nicht ganz leise sind. Die Schienenfahrzeuge werden aber laufend verbessert. Ich denke hier vor allem an das Ersetzen der alten Gussbremssohlen mit Kunststoff und bei den neueren Fahrzeugen das Einsetzen von Scheibenbremsen. Wie der Gemeinderat in seiner Antwort auch schreibt, werden beim Tram immer wieder neue Verbesserungen gesucht und Versuche gestartet, aber dies kann einfach nicht von heute auf morgen passieren. Das Lorraineviadukt hat 4 Geleise. Die 2 mittleren Geleise wurden durchgehend verschweisst und sind dadurch sehr lärmarm. Die 2 äusseren Geleise kann man heute noch nicht verschweissen, da haben wir noch immer das typische Geräusch. Es sind aber Vorbereitungen im Gang, dass rechts und links der Brücke ein neuer erhöhter Kabelkanal gemacht wird. Wenn dieser neue Kabelkanal gemacht wird, kann mehr Schotter darauf verteilt werden. Wenn der Schotter verteilt ist, können nachher auch die 2 äusseren Geleise verschweisst werden. Gleichzeitig ist vorgesehen, dass auf Seite Lorraine Schallschutzmauern aufgezogen werden. Es geht also etwas, es braucht nun noch ein Planverfahren, bevor die SBB überhaupt mit bauen beginnen können. Wie bereits am Anfang gesagt, wären wir von der SP auch begeistert, wenn sich der Rat auch einmal für die Lärmbekämpfung des motorisierten Individualverkehrs vehement einsetzen würde, wie jetzt hier beim Bahnlärm. Die SP begrüsst alles, was unternommen wird, damit der Lärm reduziert werden kann. Wir sind aber der Meinung, beim motorisierten Individualverkehr ist der Handlungsbedarf noch viel grösser und ganz sicher auch dringlicher.

*Hans-Ulrich Suter (FDP):* Ein paar kleine Bemerkungen zur aktuellen Rechtslage in diesem Gebiet. Es ist eine kurze Aufdatierung der gemeinderätlichen Antwort zum Geschäft, welches Christoph Müller vertritt. Mit Bundesbeschluss vom 6. März 2000 haben die Eidgenössischen Räte für die Finanzierung von Lärmsanierungen von Eisenbahnen, also nicht von Trams, Normalspurbahnen und Schmalspurbahnen, einen Verpflichtungskredit von 1,85 Milliarden Franken bewilligt. Entsprechend dem Bundesgesetz vom 24. März über die Lärmsanierung von Eisenbahnen soll der Lärmschutz in erster Linie durch technische Massnahmen an Schienenfahrzeugen erreicht werden. Wie wir alle wissen, sind die neuen Einheitswagen 4 und jetzt die Doppelstockwagen wesentlich ruhiger und leiser als die alten Leichtstahlwagen. Es ist erheblich, welche Lärmreduktion mit neuen Fahrzeugen erreicht werden kann. Der Gesetzgeber hat vorgesehen, dass erst wenn die technischen Massnahmen nicht ausreichen, bauliche Massnahmen an ortsfesten Eisenbahnanlagen zu treffen sind. Die technischen Massnahmen sind gemäss diesem Gesetz bis 31. Dezember 2009, die baulichen an bestehenden ortsfesten Eisenbahnanlagen und Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden bis 31. Dezember 2015 durchzuführen. Die lange Fristansetzung erklärt sich deshalb, weil aus verständlichen Gründen die Lärmsanierungen nicht gleichzeitig und schweizweit ausgeführt werden können.

Die Fürsorge- und Gesundheitsdirektorin *Ursula Begert*: Was ich jetzt gehört habe, hat mich überhaupt nicht beruhigt, ich teile den Ärger voll und ganz. Ich verstehe, dass die Bevölkerung genug hat von diesem Lärm. Es ist für uns alle kein Trost, erst recht nicht, wenn ich die Jahre 2009 und 2015 höre. Dies tröstet die dortige Wohnbevölkerung überhaupt nicht, wenn noch so lange mit den Lärmsanierungen zugewartet werden muss. Trotzdem modernere Wagen bestehen, welche sicher weniger Lärm verursachen, verkehren auch viele Güterzüge, welche noch immer einen wahnsinnigen Lärm machen. Wir haben auch gehört, dass erst ein Teil der Geleise verschweisst ist. Wann der Schotter kommt, weiss leider auch niemand. Der Gemeinderat versteht den Ärger der Leute, welche entlang des Zugtrassees wohnen. Ich bin für die Lärmschutzmassnahmen in der Stadt Bern zuständig, aber wir wissen alle,

dort sind es die SBB, welche sanieren müssten. Es muss doch noch ein Unterschied sein, ob eine Bahn durch ein sehr stark bebautes und bewohntes Gebiet durchfährt oder irgendwo in freier Landschaft. Was hat der Gemeinderat bis jetzt gemacht? Er hat nichts gemacht. Wir haben Gespräche geführt, bei einem der Gespräche waren der Planungs- und Baudirektor und ich dabei, zusammen mit den Verantwortlichen der Bahn. Dabei haben wir noch einmal energisch darauf aufmerksam gemacht, jetzt die versprochenen Sanierungsmassnahmen umzusetzen. Der Planungs- und Baudirektor hat sogar gesagt, die Verantwortlichen der Bahn dürften das Büro nicht mehr verlassen, bis sie es uns teuer und heilig versprochen haben. Es wurde beteuert, dieses Problem ins Sanierungsprogramm aufzunehmen. Was wollen wir jetzt noch machen? Ich habe den Auftrag erteilt, zuhanden des Gemeinderats einen Brief zu verfassen. Wir werden den SBB noch einmal sehr energisch schreiben, die Sanierungsmassnahmen seien nun umzusetzen, da 1,8 Milliarden Franken reserviert seien. Soviel Lärm wie die Bahn dort macht, müssen wir umgekehrt machen.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Ich muss nur noch kurz betreffend den städtischen Verkehrsbetrieben ergänzen. Wir haben in der Antwort erwähnt, dass wir auf zwei Ebenen Verbesserungen anstreben. Einerseits bei den baulichen Massnahmen, wo bei Gleissanierungen auch schall- und lärm-dämmende Platten ins Gleisbett eingebaut werden, aber wir können von den Finanzen her nicht alles miteinander machen. Wir haben kürzlich das Investitionsbudget für die nächsten 4 Jahre diskutiert und im Verwaltungsrat auch genehmigt. Es sind recht viele Geleisesanierungen vorgesehen, wo wir auch von der baulichen Seite her einiges machen können und selbstverständlich beim Rollmaterial. Das Beste sind die neuen Trams, wir haben dieses Jahr im Verwaltungsrat entschieden, wieder 14 neue zu beschaffen, Kombino-Siemens, diese werden keinen Lärm mehr machen, kommen allerdings erst 2002. Dies ist wenigstens absehbar und bei den alten Trams versuchen wir mit neuen Radsätzen das Kofferkreischen zu minimieren. Die alten Trams machen auf der ganzen Welt einen gewissen Lärm, dort bringen wir nur bescheidene Verbesserungen hin. Ich kann versichern, dass wir immer an Sitzungen des Verwaltungsrats das Thema Lärmimmissionen besprechen und dem grosse Beachtung schenken.

*Christoph Müller* (FDP) hat eine Verständnisfrage an den Direktor der Stadtbetriebe. Habe ich richtig verstanden, dass bei den alten Gelenktrams das Quietschen nicht beseitigt, sondern nur verbessert werden kann? Zudem habe ich kein Abschlussdatum gehört.

Der Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Das Ziel ist, das Kreischen zu verhindern und zu vermeiden. Ihr wisst sicher, dass bei gewissem Wetter, nach Luftfeuchtigkeit und Temperatur, es bei den Neigetrams hin und wieder noch quietscht. Dort wo die Radsätze laufend eingebaut werden, ist eine deutliche Verbesserung wahrnehmbar. Ich hoffe, dass wir dies in den nächsten zwei bis drei Jahren hinbringen, aber es ist auch eine Frage der Finanzen. Gerade die FDP-Fraktion weist immer wieder zu Recht darauf hin, dass wir nur schrittweise zusätzliche Investitionen vornehmen können.

Die Sitzung wird um 19.10 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *René Zimmermann*

Die Protokollführerin: *Edith Ramseier*