



Stadtratssitzung
Donnerstag, 8. Juni 2006, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr
Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU); Ersatzwahl	
2. Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 12 vom 27. April 2006)	
3. Motion Doris Schneider (GB) vom 6. November 2003: Durchsetzung des Nachfahrverbots in der Matte; Fristverlängerung (TVS: Rytz)	04.000122
4. Motion Fraktion FDP (Philippe Müller): Matte-Quartier nicht abschneiden – Zubringerdienst gestatten (TVS: Rytz)	04.000501
5. Motion Mario Imhof (FDP): Linke Verkehrspolitik gefährdet die Berner Wirtschaft und unsere Umwelt (TVS: Rytz)	05.000365
6. Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO/Michael Aebersold, SP): Verkehrsleitmassnahmen und Parkplatzbewirtschaftungssysteme in allen Quartieren (TVS: Rytz)	05.000354
7. Postulat Fraktion SP/JUSO (Andreas Zysset, SP): Gefahrenbeseitigung beim Rosengarten (TVS: Rytz)	05.000095
8. Interpellation Barbara Streit-Stettler (EVP)/Christian Müller (FDP): Freudenbergerplatz: Warum diese stiefmütterliche Behandlung? (TVS: Rytz)	05.000386
9. Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Schnyder, GB): Attraktiver öffentlicher Verkehr auch in die Waldau (TVS: Rytz)	05.000377
10. Postulat Catherine Weber/Michael Jordi (GB) vom 13. Mai 2004: BERNMOBIL, Combino & Cie: Im verflixten siebten Jahr der Auslagerung ist es Zeit für mehr Kontrolle durch das Parlament (TVS: Rytz)	04.000345
11. Postulat Ueli Stüchelberger (GFL): Casinoplatz: Schwachpunkte beheben; Begegnungszone realisieren (TVS: Rytz)	05.000038
12. Postulat Reto Nause (CVP)/Erich Ryter (SVP): Zur Sicherstellung der Versorgung der Stadt Bern mit Mobilfunktelefonie (TVS: Rytz)	05.000267
13. Postulat Fraktion GB/JA! (Simon Röthlisberger, JA!/Catherine Weber, GB): Migrantinnen und Migranten sollen einen Platz erhalten (TVS: Rytz)	05.000348
14. Postulat Fraktion FDP (Heinz Rub): Abfalleimer im öffentlichen Raum (TVS: Rytz)	05.000355
15. Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Alarm wegen Giftkraut (Ambrosia) (TVS: Rytz)	05.000359
16. Motion Fraktion SP (Edith Olibet) vom 8. Juni 2000: Deutsch im Vorschulalter: Verstehen und verstanden werden, der Schlüssel zur Integration; Abschreibung (SBK: Bader/BSS: Olibet)	00.000353
17. Interpellation Daniel Kast (CVP): Um eine Stunde verlängerte Blockzeiten (BSS: Olibet)	05.000378

18. Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Stadtbeiz für alle (BSS: Olibet)	06.000073
19. Interpellation Daniel Lerch (CVP): Warum lässt die Stadt ihre Gebäude ver-gammeln? (BSS: Olibet)	06.000045
20. Interpellation Fraktion GB/JA! (Karin Gasser/Myriam Duc, GB): Monday Night Skate – warum geht Bern eigene Wege? (BSS: Olibet)	06.000109
21. Postulat Daniel Kast (CVP): Sammeltag für den Bärenpark (SUE: Hayoz / Stv.: GR-Mitglied)	05.000236
22. Postulat Fraktion SP/JUSO (Raymond Anliker, SP): Neue E-Government-Angebote im Polizeibereich (SUE: Hayoz / Stv.: GR-Mitglied)	05.000246
23. Postulat Ernst Stauffer (ARP): Diesel aus Müll (SUE: Hayoz / Stv.: GR-Mitglied)	05.000357
24. Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Aktionstag Bernbewegt an die neue Fachstelle für Mobilität (SUE: Hayoz / Stv.: GR-Mitglied)	05.000353
25. Postulat Fraktion SP/JUSO (Andreas Zysset, SP) vom 15. Januar 2004: Kasernenareal auch für die Quartierbevölkerung (04.000057); Prüfungsbe-richt (FPI: Wasserfallen)	---

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 17	861
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	864
Mitteilungen des Präsidenten.....	865
1 Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU); Ersatzwahl	865
2 Protokollgenehmigung.....	865
3 Motion Doris Schneider (GB) vom 6. November 2003: Durchsetzung des Nachtfahrverbots in der Matte; Fristverlängerung.....	865
4 Motion Fraktion FDP (Philippe Müller): Matte-Quartier nicht abschreiben – Zubringerdienst gestatten.....	865
5 Motion Mario Imhof (FDP): Linke Verkehrspolitik gefährdet die Berner Wirtschaft und unsere Umwelt	868
6 Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO/Michael Aebbersold, SP): Verkehrsleitmassnahmen und Platzbewirtschaftungssysteme in allen Quartieren.....	874
7 Postulat Fraktion SP/JUSO (Andreas Zysset, SP): Gefahrenbeseitigung beim Rosengarten	877
8 Interpellation Barbara Streit-Stettler (EVP)/Christoph Müller (FDP): Freudenbergerplatz: Warum diese stiefmütterliche Behandlung?.....	878
9 Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Schnyder, GB): Attraktiver öffentlicher Verkehr auch in die Waldau	882
10 Postulat Catherine Weber/Michael Jordi (GB) vom 13. Mai 2004: BERNMOBIL, Combino & Cie: Im verflixten siebten Jahr der Auslagerung ist es Zeit für mehr Kontrolle durch das Parlament; Fristverlängerung	883
11 Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Casinoplatz: Schwachpunkte beheben; Begegnungszone realisieren	883
12 Postulat Reto Nause (CVP)/Erich Ryter (SVP): Zur Sicherstellung der Versorgung der Stadt Bern mit Mobilfunktelefonie	887
13 Postulat Fraktion GB/JA! (Simon Röthlisberger, JA!/Catherine Weber, GB): Migrantinnen und Migranten sollen einen Platz erhalten.....	890

14	Postulat Fraktion FDP (Heinz Rub): Abfalleimer im öffentlichen Raum.....	891
15	Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Alarm wegen Giftkraut (Amrosia).....	894
	Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 21.30 Uhr	897
16	Motion Fraktion SP (Edith Olibet) vom 8. Juni 2000: Deutsch im Vorschulalter: Verstehen und verstanden werden, der Schlüssel zur Integration; Abschreibung	898
17	Interpellation Daniel Kast (CVP): Um eine Stunde verlängerte Blockzeiten	898
18	Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Stadtbeiz für alle	902
19	Interpellation Daniel Lerch (CVP): Warum lässt die Stadt ihre Gebäude vergammeln?	905
20	Interpellation Fraktion GB/JA! (Karin Gasser/Myriam Duc, GB): Monday Night Skate – warum geht Bern eigene Wege?	908
21	Postulat Daniel Kast (CVP): Sammeltag für den Bärenpark	909
22	Postulat Fraktion SP/JUSO (Raymond Anliker, SP): Neue E-Government-Angebote im Polizeibereich.....	911
23	Postulat Ernst Stauffer (ARP): Diesel aus Müll.....	912
24	Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Aktionstag Bernbewegt an die neue Fachstelle für Mobilität	914
25	Postulat Fraktion SP/JUSO (Andreas Zysset, SP) vom 15. Januar 2004: Kasernenareal auch für die Quartierbevölkerung; Prüfungsbericht.....	919
	Eingänge	921

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzender

Präsident Peter Künzler

Anwesend

Hans Peter Aeberhard
Raymond Anliker
Carolina Aragón
Stefanie Arnold
Gabriela Bader Rohner
Rania Bahnan Buechi
Thomas Balmer
Stefan Bärtschi
Giovanna Battagliero
Peter Bernasconi
Dieter Beyeler
Margrith Beyeler-Graf
Markus Blatter
Peter Bühler
Conradin Conzetti
Myriam Duc
Susanne Elsener
Anastasia Falkner
Karin Feuz-Ramseyer
Andreas Flückiger
Urs Frieden
Jacqueline Gafner Wasem
Karin Gasser

Simon Glauser
Thomas Göttin
Beat Gubser
Beni Hirt
Stephan Hügli-Schaad
Natalie Imboden
Mario Imhof
Ueli Jaisli
Stefan Jordi
Sarah Kämpf
Daniel Kast
Rudolf Keller
Andreas Krummen
Claudia Kuster
Annette Lehmann
Daniel Lerch
Anna Magdalena Linder
Liselotte Lüscher
Ursula Marti
Corinne Mathieu
Patrizia Mordini
Erik Mozsa

Christoph Müller
Philippe Müller
Reto Nause
Nadia Omar
Simon Röthlisberger
Heinz Rub
Erich Ryter
Hasim Sancar
Franziska Schnyder
Rolf Schuler
Miriam Schwarz
Hasim Sönmez
Ernst Stauffer
Barbara Streit-Stettler
Gisela Vollmer
Christian Wasserfallen
Catherine Weber
Anne Wegmüller
Thomas Weil
Sandra Wyss
Beat Zobrist
Andreas Zysset

Entschuldigt

Michael Aebersold
Christof Berger
Dolores Dana
Rudolf Friedli

Verena Furrer-Lehmann
Ueli Haudenschild
Erich J. Hess
Daniele Jenni

Lydia Riesen-Welz
Beat Schori
Ueli Stückelberger
Martin Trachsel

Vertretung Gemeinderat

Edith Olibet BSS

Regula Rytz TVS

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD

Barbara Hayoz SUE

Kurt Wasserfallen FPI

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

Mitteilungen des Präsidenten

Der *Vorsitzende* verliest das Rücktrittsschreiben von Daniel Kast (CVP): Ich danke Daniel Kast im Namen des Stadtrats für die geleistete Arbeit.

1 Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU); Ersatzwahl

Als Ersatz für die zurücktretende Anna Coninx (GFL) wird die vorgeschlagene Kandidatin Rania Bahnan Buechi (GFL) vom Rat einstimmig gewählt.

2 Protokollgenehmigung

Das Protokoll Nr. 12 vom 27. April 2006 wird mit bestem Dank an die Verfassenden genehmigt.

3 Motion Doris Schneider (GB) vom 6. November 2003: Durchsetzung des Nachfahrverbots in der Matte; Fristverlängerung

Geschäftsnummer 04.000122 / 06/137

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Doris Schneider (GB) vom 6. November 2003: Durchsetzung des Nachfahrverbots in der Matte; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis Ende 2006 zu.

Bern, 3. Mai 2006

Die Fristverlängerung ist unbestritten und so genehmigt.

4 Motion Fraktion FDP (Philippe Müller): Matte-Quartier nicht abschreiben – Zubringerdienst gestatten

Geschäftsnummer 04.000501 / 05/088

In der Matte herrscht seit einigen Monaten ein striktes und absolutes Nachfahrverbot. Dieses geht soweit, dass sogar der Zubringerdienst nach Mitternacht nicht mehr möglich ist und somit selbst Anwohnende nicht mehr per Fahrzeug von Drittpersonen nach Hause gebracht werden dürfen. Damit wird das ganze Quartier vom (Nacht)Leben abgeschnitten. Die Auswirkungen sind offensichtlich.

Die für die Matte typischen und traditionsreichen Szenenlokale sind für viele Besucherinnen und Besucher unerreichbar geworden und sind in ihrer Existenz klar bedroht. Der öffentliche Verkehr ist völlig ungenügend und stellt keine Alternative dar. Das absolute „Nachfahrverbot“ zeitigt auch eine absolut abschreckende Wirkung und erzeugt eine Schwellenangst, die Matte nach Einbruch der Dunkelheit überhaupt noch zu besuchen. Davon sind letztlich auch Restau-

rants und weitere Betriebe und Geschäfte betroffen. Die Matte mit ihren charakteristischen Lokalen, Betrieben und Geschäften ist allein durch die Mattebevölkerung nicht überlebensfähig. Sie lebte immer auch von auswärtigen Besucherinnen und Besuchern.

Am Abend und in der Nacht (und mittelfristig auch tagsüber) herrscht in der Matte „tote Hose“. Das wollen wir nicht. Das ist auch nicht die Idee eines Stadtquartiers. Die Matte soll keine Geisterstadt werden.

Deshalb kann zwar das Fahrverbot für den Durchgangsverkehr in Kraft bleiben (durchaus ganztägig, damit auch Kinder etwas davon haben). Wer jedoch ein Lokal besuchen will, soll dies – gerade in der etwas abseits gelegenen Matte – auch nach Mitternacht noch straffrei tun bzw. auch nach Mitternacht noch straffrei nach Hause fahren dürfen.

Der Gemeinderat wird daher ersucht, im Rahmen des Fahrverbots in der Matte den Zubringerdienst auch in der Zeit von 00.00–05.00 Uhr zu ermöglichen.

Bern, 28. Oktober 2004

Antwort des Gemeinderats

Das heute geltende Nachtfahrverbot auf der Aarstrasse in der Matte ab Höhe Badgasse 53 (Badgasse/Schiffлаube/Mühlenplatz/Gerberngasse/Wasserwerkгasse) ist wie folgt signalisiert: Zone Fahrverbot für Motorwagen (Signal 2.03) ab 0.00 bis 5.00 Uhr, ausgenommen Anwohnende, Geschäftsbetriebe, Berufstätige, Linienverkehr und Taxis.

Die Regelung ist das Resultat intensiver Verhandlungen mit allen Interessengruppen und ein Kompromiss zwischen teilweise gegenläufigen Interessen (Schutzbedürfnisse der Anwohnenden, betriebliche Bedürfnisse der Unterhaltungslokale und ihrer Gäste). Insgesamt hat das Nachtfahrverbot, das erst nach einem langen Beschwerdeverfahren eingeführt werden konnte, zusammen mit den übrigen Massnahmen (Informationskampagnen, intensivere Polizeikontrollen, usw.) zu einer gewissen Verbesserung und Beruhigung der Situation beigetragen. Keinesfalls aber herrscht in der Matte heute nachts „tote Hose“.

Damit die Matte auch nach Mitternacht für den privaten Motorfahrzeugverkehr erreichbar ist, wurden mit der Einführung des Nachtfahrverbots auf der Aarstrasse ca. 50 Parkplätze geschaffen, die von 22.00-09.00 Uhr benützt werden können. Zudem wurde ein Taxistandplatz markiert.

Die Fusswege ab Fahrverbot sind höchstens 400 m lang. Diese Distanz erscheint sowohl für die Besucherinnen und Besucher von Unterhaltungsbetrieben als auch für Mattebewohnerinnen und -bewohner zumutbar, die sich nachts von einer Drittperson in einem Motorfahrzeug nach Hause bringen lassen.

Die Wiedereinführung des Zubringerdienstes von 0.00 bis 5.00 Uhr gemäss Motion bedeutete eine Rückkehr zum alten, unbefriedigenden Zustand. Dazu ist der Gemeinderat nicht bereit. Ein solcher Schritt stünde auch im Widerspruch zur Absicht der Motion Doris Schneider (GB) betreffend Durchsetzung des Nachtfahrverbots in der Matte, die der Stadtrat am 11. März 2004 erheblich erklärt hat.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 27. April 2005

Motionär *Philippe Müller* (FDP): Das Nachtfahrverbot führt dazu, dass in der Matte in der Nacht zunehmend nichts mehr los ist. Verschiedene Betriebe und Szenenlokale rentieren immer weniger und müssen schliesslich ihre Tore ganz schliessen. Damit verlieren jedes Mal

einige Leute ihre Arbeitsstellen. Vorgelagerte Betriebe, wie Lieferanten oder Speiserestaurants, werden ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen. Es ist nicht richtig, dass dieses totale Fahrverbot einen Kompromiss darstellt. Im Gegenteil, es ist eine Radikallösung. Diese extreme Lösung wird unter Missachtung des Verhältnismässigkeitsprinzips eingeführt. Dies nur, weil einige wenige Leute für ein ganzes Quartier festlegen, dass Lebensqualität darin besteht, ihre Ruhe zu haben. Doch gibt es sehr viele Leute, die gerne in der Matte leben, weil dort etwas los ist. Wer ins Matte-Quartier zieht, kennt die dortige Situation. Die IG Matte hat gegen diese Extremlösung rund 500 Unterschriften gesammelt. Die Anwohner des Quartiers wurden nämlich bei der Planung nicht berücksichtigt. Eine weniger radikale Lösung würde zum Beispiel darin bestehen, die Durchfahrt zu verbieten, den Zu- und Abgang von einer Seite her aber zu gestatten. Diese minimale Flexibilität wollte man aber offensichtlich nicht zeigen. Es wurde eine rein ideologische Lösung getroffen. Dies mit dem Ergebnis, dass eine nachts heimkehrende Person nicht vor die Haustüre fahren kann, sondern eine weite Strecke im Dunkeln zu Fuss zurücklegen muss, auch bei Regen und Unwetter. Die Interessen der Bevölkerung der Matte hätte man wesentlich intelligenter berücksichtigen können.

Fraktionserklärungen

Beni Hirt (JUSO) für die Fraktion SP/JUSO: In der Matte herrscht immer noch ein nicht zufrieden stellender Zustand. Die Autofahrer blicken mehrheitlich weder rechts noch links, egal ob sich Kinder auf dem Schulweg befinden oder am Strassenrand spielen. Das ist gefährlich, lärmig und bringt keinerlei Nutzen für die Bevölkerung. Die SP/JUSO-Fraktion wendet sich klar gegen diese Motion. Würde der Zubringerdienst, wie gefordert, wieder gestattet, so führte dies wieder zur alten unhaltbaren Verkehrssituation. Die Matte würde dann wiederum stärker zum Durchgangszentrum verkommen. Ausserdem kann man der Motion Schneider entneihen, dass diese Durchfahrtsbeschränkung aus Ressourcengründen nur ungenügend polizeilich kontrolliert werden kann. Das spricht klar gegen die vorliegende Motion. Gemäss Jahresbericht wurde im Jahr 2004 keine einzige Kontrolle durchgeführt. Dies muss sich unbedingt ändern. Aus dem neuen Budget ist nicht ersichtlich, ob in der Matte Kontrollen durchgeführt werden oder nicht. Vielleicht weiss der Gemeinderat hier mehr. Die SP/JUSO-Fraktion will den Gemeinderat hier nochmals dazu aufrufen, in der Pollerfrage endlich einen Entscheid zu treffen. Hierzu muss auch gesagt werden, dass der legitimierte Quartierverein Matte-Leist hinter einem Poller steht. Wir lehnen die Motion ab.

Erik Mozsa (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP schliesst sich der Einschätzung der Gemeinderats an. In der Matte ist immer noch viel los. Mit der Einführung des Nachtfahrverbots konnte eine teilweise Verkehrsberuhigung erreicht werden, die dem Gewerbe nicht schadet. Leider wird dieses Verbot noch viel zu wenig beachtet und nicht polizeilich kontrolliert. Die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner ist ein ernstzunehmendes Interesse. Mit dem Fahrverbot für Motorwagen zwischen Mitternacht und 5 Uhr morgens konnte mit den Betroffenen ein sinnvoller Kompromiss ausgehandelt werden. Die Fraktion GFL/EVP bemängelt allerdings das derzeitige öV-Angebot in der Matte. Wir lehnen die vorliegende Motion ab.

Peter Bühler (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Von uns aus gesehen, sollte man hier keinen Poller einrichten und ein Quartier zerstören. Dass man den Verkehr reduzieren will und ein Nachtfahrverbot einführt, ist sogar nachvollziehbar. Eine totale Sperrung ist aber ausser Frage. Wir sind vehement gegen eine solche Praxis. Es darf nicht sein, dass die heutige schlicht autofeindliche Verkehrspolitik so weitergeführt wird. Die SVP/JSVP-Fraktion unterstützt die Motion.

Gemeinderätin *Regula Rytz*, Direktorin TVS: Wir haben in unserer Antwort deutlich aufgezeigt, dass die Matte immer noch als Schleichweg benutzt wird. Verkehrszählungen zeigen, dass der Durchgangsverkehr früher ca. 9 000 Autos ausmachte. Dank unseren getroffenen Massnahmen sank diese Zahl auf 3 000 Autos, heute sind es wieder 5 400 Autos pro Tag. Diese Zahl kann so nicht weiter akzeptiert werden. Die Matte ist ein sehr schönes Quartier, das aber auch sehr stark belastet ist, so zum Beispiel durch das Hochwasser im letzten Jahr. Es ist ein Quartier mit sehr viel Kultur- und Freizeitmöglichkeiten. Die negativen Seiten davon sind aber auch spürbar. Die Anwohnerinnen und Anwohner wünschen sich diesen Nutzungsmix, aber auch klare Spielregeln im Verkehr. Aus diesem Grund haben wir Massnahmen eingeführt, die aber, wie wir in unserer Antwort aufgezeigt haben, nicht besonders wirksam sind. Von der Bevölkerung und vor allem vom Matte-Leist haben wir klare Forderungen nach mehr Verkehrlenkungsmassnahmen und mehr Kontrollen. Leider sind wir bei den polizeilichen Ressourcen beschränkt. Weitere bauliche Massnahmen werden diskutiert, die Entscheide sind aber noch nicht gefallen.

Beschluss

Die Motion Philippe Müller wird vom Stadtrat mit 38 : 21 Stimmen abgelehnt.

5 Motion Mario Imhof (FDP): Linke Verkehrspolitik gefährdet die Berner Wirtschaft und unsere Umwelt

Geschäftsnummer 05.000365 / 06/134

Die in Bern herrschende Verkehrspolitik gefährdet die wirtschaftliche Existenz der KMU auf dem ganzen Stadtgebiet. Forderungen nach komplettem Ausschluss des motorisierten Verkehrs in der Stadt sind somit realitätsfremd und gefährden unsere Umwelt und das Gemeinwesen allgemein.

Aus rein ideologischen Gründen, ohne Rücksicht auf die Ökologie und Ökonomie werden Verkehrssituationen geschaffen, die das Aussterben vor allem der KMU in der Innenstadt, mit grossen Schritten vorantreibt und die Umwelt stark belasten.

Zur Ökonomie:

Ohne Kurz-Parkmöglichkeiten ausserhalb der teuren Parkings weichen viele in nahe gelegene Städte wie z.B. nach Thun oder in die umliegenden Einkaufszentren aus. Die persönliche Mobilität, besonders für ältere und behinderte Menschen, wird erheblich eingeschränkt. Es ist und bleibt eine Tatsache, dass es Autos gibt und nicht jedermann Fahrrad fahren kann. Das Ladensterben in Bern und somit das sinkende Steuersubstrat ist die Folge davon. Berns Innenstadt wird definitiv zum Museum und generiert kein Steuersubstrat mehr. Folge davon ist der Verlust an Arbeitsplätzen und Lehrstellen. Neue dringend nötige können nicht mehr generiert werden.

Eine menschenleere Stadt erhöht die Kriminalität und schreckt Touristen ab, mitverursacht durch die realitätsfremde Verkehrspolitik im Gemeinderat.

Zur Ökologie:

Jedes parkierte Auto fährt nicht und schont die Umwelt, verbraucht keine Ressourcen.

Jedes Parkplatzsuchende Auto schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen. Jede Schikane auf Hauptverkehrsachsen treibt den Verkehr in die Quartiere, schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen. Autos lösen sich auch durch Sperrungen von Strassen definitiv nicht in Luft auf.

Jede falsch eingestellt Ampelanlage schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen.

Jeder durch die Verkehrsbehinderungsmassnahmen gewollte Stau schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen.

Jedes Ausweichen in Vorortsgemeinden und andere Städte zum Einkauf schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen.

Geplante Logistikkonzepte mit Umlad auf kleine Transporter vor den Toren Berns schaden der Umwelt, verbrauchen Ressourcen und verteuern nicht zuletzt die Produkte.

Radstreifen auf Hauptverkehrsachsen sind für Velofahrer lebensgefährlich.

Diese Feststellungen sind nicht im Sinne einer ökonomischen und ökologischen Zielsetzung, werden aber vom Gemeinderat und der linken Mehrheit im Rat vorangetrieben.

In diesem Zusammenhang wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Alle der Wirtschaft schadenden Massnahmen im Strassenverkehr zu überarbeiten und dem Rat zu unterbreiten

1.1 Wiedereinführung kostenpflichtiger Parkplätze in Strassen und Gassen

1.2 Zufahrt für Handwerker bis zum Kunden zu garantieren

1.3 Parkplatzkarten für Gewerbetreibende am Arbeitsort zu bewilligen

1.4 Attraktivität steigern für den Einkauf und das Ausgehen in Bern (Essen/Trinken)

2. Alle der Umwelt schadenden Massnahmen im Strassenverkehr zu überarbeiten und dem Rat zu unterbreiten

2.1 Schikanen für „gewollten Stau“ auf den Hauptverkehrsachsen eliminieren, z.B. am Thunplatz

2.2 Wiedereinführen von Doppelspuren für den flüssigen Arbeitsverkehr auf den Umfahrungsstrassen, z.B. Muristrasse, Bollwerk, Nordring, Freiburgstrasse

2.3 Sperrungen, die zu sinnlosen Umwegen führen, aufheben (Rundfahrten in den Quartieren)

2.4 Keine zusätzlichen Fahrradstreifen auf Hauptachsen, wo ein breites Trottoir vorhanden ist, zum Vermeiden von Staus. Radstreifen auf den Trottoirs mit Linien von den Fussgängern getrennt, z.B. Hirschengraben, Thunstrasse. Muristrasse (Sicherheit für die Fussgänger und für die Velofahrer)

2.5 Verkehrsflussabhängige Ampelsteuerungen modernster Art einzuführen. Einstellungen generell überprüfen, so dass Standzeiten deutlich reduziert werden können.

Bern, 3. November 2005

Antwort des Gemeinderats

Die zuständigen Verwaltungsstellen befassen sich tagtäglich mit Wünschen, Anregungen und Forderungen von Parteien, Organisationen, Firmen und Privatpersonen zur Verkehrssituation in der Stadt Bern. Viele dieser Hinweise sind nützlich und führen direkt oder indirekt zu Anpassungen im bestehenden Verkehrssystem. Zahlreiche Eingaben schiessen jedoch in der einen oder anderen Richtung übers Ziel hinaus oder verschärfen Zielkonflikte zwischen verschiedenen Verkehrskategorien.

Die Planungs- und Verkehrspolitik des Gemeinderats zielt seit Jahren auf „*Siedlungsstrukturen, die mit dem öffentlichen Verkehr wirtschaftlich und optimal zu erschliessen sind. Dadurch kann unnötiger Autoverkehr vermieden werden. Die Stadt betreibt ein funktions- und entwicklungsfähiges, sicheres und sparsames Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellt, die Urbanität des öffentlichen Aussenraums bewahrt und die Umweltaforderung der Bundesgesetzgebung zu erfüllen vermag*“ (Zitat aus dem Räumlichen Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern, 1995). Ratings unabhängiger Stellen zeigen, dass das gut funktionierende Verkehrssystem zu den wichtigsten Standortvorteilen der Stadt Bern zählt.

Zu den Forderungen der Motion:

1. Der Wirtschaft schadende Massnahmen korrigieren

Der Gemeinderat erlässt keine Massnahmen mit dem Ziel, der Wirtschaft zu schaden. Verkehrsmassnahmen sind immer Kompromisse und als solche das Ergebnis einer Interessenabwägung. In der Regel kann keine betroffene Partei ihre Interessen vollumfänglich durchsetzen. Das gilt auch für die Interessen einzelner Firmen.

Zu den konkret im Vorstoss genannten Punkten nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

- Die oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt wurden im Rahmen des Verkehrskompromisses (Bestimmung in der Bauordnung, Volksabstimmung) nach der Erweiterung der Einstellhallen Metro und Casino aufgehoben. Die Wiedereinführung von Parkplätzen in Strassen und Gassen der Innenstadt würde den Volkswillen verletzen und dazu führen, dass die nach jahrelangen Auseinandersetzungen erzielten Aufwertungen der Innenstadt, zum Beispiel der von parkierten Autos befreite Bundesplatz, wieder verloren gingen.
- Die Zufahrt für Handwerker oder Kundinnen und Kunden ist garantiert.
- Für Handwerker gibt es spezielle Parkkarten. Die Forderung, Gewerbetreibende generell mit Parkplatzkarten gegenüber Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Bern und Besucherinnen und Besuchern privilegiert zu behandeln, widerspricht einer ausgewogenen Verkehrspolitik.
- In der jüngeren Vergangenheit haben zum Teil genau die Massnahmen die Attraktivität der Stadt gesteigert, die gemäss Motion rückgängig gemacht werden sollen. Als Beispiel sei nochmals auf den Bundesplatz hingewiesen oder auf die „Beizen-Meile“ Neuengasse und auf die neue Begegnungszone in der Unteren Altstadt.

2. Der Umwelt schadende Massnahmen korrigieren

Der Gemeinderat erlässt auch keine Massnahmen mit dem Ziel, der Umwelt zu schaden. Zu den konkret im Vorstoss genannten Punkten stellt der Gemeinderat fest:

- Das Verkehrssystem der Stadt Bern ist in den Spitzenstunden stark belastet. Staus treten bisher aber dank dem sehr differenzierten Verkehrssystemmanagement meist nur örtlich und zeitlich eng begrenzt auf. Absolute Stauvermeidung in den Spitzenzeiten ist nicht das Ziel der Verkehrspolitik des Gemeinderats. Wichtiger ist, dass der öffentliche Verkehr nicht auch im Stau stecken bleibt, und dass der Stau in Gebiete verlagert wird, wo er weniger stört.
- Der Thunplatz war lange Zeit ein Unfallschwerpunkt. Mit der Sanierung konnten wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Die Massnahmen konnten bisher aus Kostengründen erst provisorisch umgesetzt werden. Für die Frage des optimalen Verkehrsflusses ist nicht die Kapazität eines einzelnen Knotens massgebend, sondern die ganzer Achsen, im angesprochenen Fall der Achsen Burgernziel-Innenstadt und Burgernziel-Eigerplatz. Die Sanierung des Thunplatzes hat keinen negativen Einfluss auf die Kapazität dieser Achsen.
- Bei den genannten Strassen handelt es sich nicht um Umfahrungsstrassen, sondern um Hauptstrassen mitten im Stadtgebiet. Bei einer Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden ist die aktuelle Spuraufteilung eine sehr gut funktionierende Lösung.
- Der Gemeinderat sieht keine Sperrungen mit sinnlosen Umwegen vor. Es ist aber richtig, dass verkehrsbeschränkende und verkehrslenkende Massnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung wichtige Elemente seiner Verkehrspolitik sind.
- Der Gemeinderat hat an verschiedenen Orten die Mitbenützung des Trottoirs durch Velofahrende ermöglicht. Er betrachtet dies aber als Zusatzangebot, d.h. Velofahren auf der Strasse ist auch auf diesen Abschnitten weiterhin gestattet. Insgesamt werden solche Lösungen in Ausnahmesituationen umgesetzt.
- Weitgehend erfüllt ist die Forderung, die Steuerungen der Lichtsignalanlagen regelmässig zu überprüfen. Neue Bedürfnisse, z.B. die Aufhebung von Konfliktgrün (rechts abbiegen-

des Auto quert einen Fussgängerstreifen, Auto und zu Fuss Gehende haben gleichzeitig grün) können zu verkürzten Grünzeiten für den Autoverkehr und bei starkem Verkehrsaufkommen zu längeren Stauzeiten führen. Auch die Steuerung einer Lichtsignalanlage basiert auf einer Interessenabwägung.

Insgesamt ist der Gemeinderat der Ansicht, dass die städtische Verkehrspolitik gerade deshalb erfolgreich ist, weil sie den verschiedenen Interessen Rechnung trägt. Die Motion soll den Gemeinderat beauftragen, die Interessen des Autoverkehrs zum Schutz der Wirtschaft und der Umwelt künftig zu priorisieren. Der Gemeinderat sieht keinen konkreten Anlass für einen derart radikalen und unausgewogenen Richtungswechsel. Er hält am Legislaturziel einer städteverträglichen Verkehrspolitik fest.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 3. Mai 2006

Motionär *Mario Imhof* (FDP): Die Antwort des Gemeinderats enthält leider keine konstruktiven, sachlichen Inhalte. Motionsantworten sollten meiner Meinung nach nicht einfach eine Rechtfertigung der momentanen Situation sein, sondern in die Zukunft schauen und weiterdenken. Ein einmal geschlossener Verkehrskompromiss sollte auch angezweifelt werden können. Damals war dieser Entscheid sicher richtig, aber heute hat er ganz andere Auswirkungen auf die Wirtschaft unserer Stadt. Ohne eine Anpassung bleiben wir in der Zeit stehen. Die Einbussen der Geschäfte werden erst 2007 in der Bilanz auftauchen und somit erst dann auch die ohnehin schon knappen Steuereinnahmen tangieren. Diese zeitliche Weitsicht vermisste ich. Zu den einzelnen Punkten der Antwort: Die Antwort zur Ökonomie ist zu Allgemein gefasst, weil sie keine Rücksicht auf die wirtschaftliche Situation der Zukunft nimmt. Auch die Antwort zur Ökologie ist sehr allgemein und es wird nicht wirklich auf die Problemstellungen eingegangen. Eine sinnvolle Verkehrspolitik muss allen Beteiligten gerecht werden. Die Sicherheit der Radfahrer wäre auf den breiten Trottoirs besser gewährleistet als auf den stark befahrenen Strassen. In Deutschland ist dieses Problem sehr gut gelöst. Ich bin mit der Antwort des Gemeinderats in dieser Form nicht einverstanden.

Fraktionserklärungen

Natalie Imboden (GB) für die Fraktion GB/JA!: Diese Motion ist ein verkehrspolitischer Rundumschlag. Die Empfehlung der Motion, dass der Veloverkehr das Problem sei, ist falsch. Die Autos, respektive die Mengenverhältnisse, sind das Problem. Die Politik, die wir in dieser Stadt unterstützen, hat zum Ziel umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Es wird immer Autos geben, das ist uns klar. Beim Punkt der Wirtschaftsfreundlichkeit verstehe ich die Argumentation der FDP nicht. Schaut man das Verhältnis von Arbeitsplätzen und Wohnungen an, so fehlen der Stadt Bern Bewohnerinnen und Bewohner. Es gibt kaum eine andere Stadt, die so viele Arbeitsplätze auf so wenige Bewohner und Bewohnerinnen hat. Aus finanzpolitischer Sicht ist die Strategie, die Einwohner durch weniger Verkehr in der Stadt zu halten, also richtig. Jeder, der ins Grüne zieht, verursacht nämlich wieder Verkehr, wenn er zur Arbeit in die Stadt kommt. Wir werden diese Motion auf jeden Fall ablehnen.

Erik Mozsa (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir teilen die Unzufriedenheiten des Motionärs mit der städtischen Verkehrspolitik nicht. Er macht diese teilweise sogar für Ladensterben, Abnahme von Touristen und Kriminalität verantwortlich. Ein solcher Rundumschlag scheint uns wenig differenziert. Monokausale Statements helfen uns hier nicht weiter. Sicher schadet

ein parkplatzsuchendes Auto der Umwelt. Es ist aber evident, dass bei einem grösseren Angebot an Parkplätzen die Nachfrage des MIV steigt. Die Touristen können endlich ungestört vor dem Zytglogge stehen, ohne von den parkierenden Autos gestört zu sein. Die Stadt gewinnt dadurch an Qualität. Das Ziel der städtischen Verkehrspolitik muss es sein, den öV zu fördern, der sowohl umweltfreundlicher ist als auch weniger Verkehrsfläche beansprucht. Eine Förderung des MIV kann nicht angehen. Die Stadt will den MIV aber auch nicht verurteilen. Es geht darum, den Verkehr optimal zu steuern und den verschiedenen Bedürfnissen gerecht zu werden. Wir lehnen diese Motion ab.

Peter Bühler (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Das Autofahren wird in dieser Stadt immer mehr zur Kunst, da es dauernd neue Schikanen gibt. Die Autofahrer sollen aus der Stadt heraus, da diese den Smog verursachen. Das grosse Problem dieser Stadt ist hier aber, dass alternative Antriebsarten nicht gefördert werden. Das Umsteigen auf den öV ist immer nur bedingt möglich. Ich kann meine neu gekaufte Polstergruppe nicht im Bus nach Hause transportieren. Hinzu kommt, dass man die Preise des öV so erhöht hat, dass es bald wieder billiger ist mit dem Auto durch die Stadt zu fahren. Der Verkehr in unserer Stadt ist nicht sparsam, sondern schon an der Armutsgrenze. Es darf nicht sein, dass wir aus Gründen der angeblichen Verkehrssicherheit Spuren aufheben, was ein riesiges Verkehrschaos verursacht oder dass wir Radstreifen auf breiten Trottoirs nicht einmal prüfen. Die Antwort des Gemeinderats ist ohne Visionen oder Ideen. Wir wären froh, um neue Vorschläge des Gemeinderats. Wir sind hier eine Bundeshauptstadt und kein Provinznest.

Stefan Jordi (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Der vorliegende Vorstoss könnte gut aus der autophilen Zeit der 60er- und 70er-Jahre stammen, als man noch an das allein seligmachende Automobil glaubte. Es wird behauptet, dass das Wirtschaftswachstum und die Existenz des Gewerbes in direktem Zusammenhang mit den angebotenen Parkplätzen stehen. Ich habe einen solchen Zusammenhang nirgends gefunden, er ist eine reine Annahme. Ein Zusammenhang zwischen Lebensqualität und Umwelthygiene ist aber erwiesen. Wichtige Standortfaktoren für Grossunternehmen sind nicht etwa ein gut ausgebauter Individualverkehr, sondern hochqualifizierte Arbeitskräfte, Arbeitsbewilligungen für ausländische Arbeitskräfte und etwas weiter unten auch die Lebensqualität. Es ist eine Tatsache, dass die durch den MIV verursachte Luftverschmutzung schon im Kindesalter zu vermehrter Krankheit und zu erheblichen Schäden an Gebäuden führt. Die Mehrzahl der Haushalte in der Stadt Bern kommt ohne Autos aus. Diese Leute berücksichtigen logischerweise die Geschäfte in der Stadt. Die meisten Pendlerinnen und Pendler benutzen den öV, auch dies sind Kunden. Letztlich sind publikumswirksame Anlässe, wie zum Beispiel der Frauenlauf, nur dank dem vernünftigen und umweltschonenden Verhalten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer möglich. Weiter wird behauptet, dass das Parkplatzangebot in der Stadt Bern zurückgegangen sei. Seit dem Verkehrskompromiss ist in der Innenstadt aber kein einziger Parkplatz verloren gegangen. Es ist erwiesen, dass Städte mit Fussgängerzonen und geregelter Verkehrsaufkommen für den Tourismus attraktiver sind als andere. Wir erachten die vom Gemeinderat verfolgte Verkehrspolitik als richtig. Natürlich besteht weiterhin Handlungsbedarf zur Verbesserung der Luft und der Lärmbekämpfung. Bevölkerungsumfragen taxieren den Verkehr immer noch als Problem Nummer eins. Ich zitiere: "Im Einzelnen werden vor allem die verkehrsbedingte Luftverschmutzung, der Strassenlärm und die Einschränkung der Bewegungsfreiheit durch den Verkehr als negativ beurteilt." Die SP/JUSO-Fraktion ist froh, dass für den Gemeinderat die Lebensqualität und die wirtschaftliche Attraktivität der Stadt Bern vor dem Verkehr prioritär sind. Wir lehnen diese Motion ab. Die Aufhebung der Spuren wurde nicht gemacht um ein Verkehrschaos zu verursachen, sondern um den öV bevorzugt führen zu können.

Einzelvoten

Christian Wasserfallen (JF): Die Stadt Bern braucht ein Verkehrsmanagement, keine Verkehrsverhinderungspolitik und keine Verkehrsausbaupolitik. Die Punkte der Motion sind nicht alle dermassen unvernünftig. Man sollte die ideologischen Scheuklappen ablegen. Einerseits fordert die Motion Arbeitsplätze. Dies verursacht aber Verkehr und der Gemeinderat hat sich aus diesem Grund auch schon dagegen gewehrt in Bern weitere Arbeitsplätze zu schaffen. Ein Kunde ist übrigens auch ein Kunde, wenn er mit dem Auto in die Stadt kommt. Der öV muss gefördert werden. Dort gilt aber zu beachten, dass man den Strassenraum so gestaltet, dass auch mit dem Auto ein Durchkommen möglich ist. Es muss sowohl öV als auch MIV Platz haben. Dies ist das einzig Vernünftige. Der Jungfreisinn verfolgt eine Verkehrspolitik bei der es darum geht, dass man sinnvolle Verkehrsmittel wählt. Um die Polstergruppe zu kaufen kommt das Auto zum Zug, beim Pendeln der öV. Die behauptete Verkehrszunahme in Bern entbehrt jeder Grundlage. Das Ziel sollte doch eine vernünftige Politik sein. Es kann nicht darum gehen, den öV immer zu fördern und den MIV à tout prix zu schikanieren. Es gibt durchaus sinnvolle Punkte in dieser Motion und ich bitte, diese doch auch anzunehmen.

Dieter Beyeler (SD): Umlagerungen schaden den einen und nützen den anderen. Am auffälligsten sind die häufigen Geschäftswechsel in der Innenstadt. Die Ausschreibung von Geschäftsräumen in der Innenstadt nimmt stetig zu. Da kann doch niemand behaupten, die Stadt Bern sei gewerbefreundlich, dies ist schlicht nicht wahr. Die schlechte Luftqualität ist durch gewollte Schikanen hausgemacht, ein klares Verschulden der rot-grünen Politik. Die Stadt verkommt zur Wellnesszone für Velofahrer und Skater.

Thomas Weil (SVP): Der Verkehrskompromiss schuf keinen adäquaten Ersatz für die Abschaffung der oberirdischen Parkplätze. Unterirdische Parkplätze nützen den Leuten meistens nichts. Die Leute wollen dort parkieren, wo sie einkaufen, sich aufhalten und konsumieren, nicht weit davon entfernt.

Gemeinderätin *Regula Rytz*, Direktorin TVS: Der Gemeinderat orientiert sich in seiner Politik am Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, das vor kurzem zusammen mit dem Kanton, der Region Bern und der regionalen Verkehrskonferenz verabschiedet wurde. Das Agglomerationsprogramm hat vier Ziele: Verkehr vermeiden, Verkehr umlagern, Verkehr intelligent lenken und Verkehr verträglich gestalten. Dieses Agglomerationsprogramm ist unter der Federführung von Regierungsrat Luginbühl (SVP) und Regierungsrätin Egger (SP) erarbeitet worden und die strategischen Ziele werden von den umliegenden Gemeinden, egal welcher politischer Mehrheit, unterstützt. Statt linke Verkehrspolitik, würde ich eher vernünftige Verkehrspolitik sagen, die sehr breit akzeptiert worden ist. Die beiden Hauptpunkte in der Motion Mario Imhof sind die Innenstadtproblematik und die Stauproblematik. Die Innenstadt ist das Zentrum der Stadt Bern, nicht nur kulturell, sondern auch wirtschaftlich. Dem Gemeinderat ist klar, dass zur Innenstadt grosse Sorge getragen werden muss, gerade bei der rasanten Entwicklung der Randgebiete. Die Attraktivität der Innenstadt zu bewahren ist dem Gemeinderat ein sehr grosses Anliegen. Wir haben mit vielen Leuten der Innenstadt Kontakt und es ist evident, dass der Verkehrskompromiss bei der Verbesserung der Standortbedingungen in der Innenstadt eine Schlüsselrolle innehat. Dieser Verkehrskompromiss wurde vom Stimmvolk im Jahre 1997 sehr deutlich gutgeheissen. Die Reaktionen auf die Verlagerungen der Parkplätze von oben nach unten waren bis jetzt durchwegs sehr positiv. Wir haben eine aussergewöhnlich gute Situation, indem wir die Parkhäuser unmittelbar in der Innenstadt haben. In den meisten Städten sind sie weiter aussen am Stadtrand platziert. Eine weitere riesige Qualität dieses Verkehrskompromisses ist der frei gewordene oberirdische Raum. Dieser wird gerade

vom Gewerbe sehr gerne und intensiv genutzt und hat ganz klar zur Belebung und zur Attraktivierung der Innenstadt beigetragen. Von den Leisten wird dieses Projekt wirklich breit unterstützt. Wir handeln also mit und nicht gegen die Bevölkerung. Es gibt durchaus Situationen, in welchen man Zufahren können muss, für alle diese Fälle gibt es Spezialregelungen. Zur Stauproblematik muss ich sagen, dass wir empirisch in der Stadt Bern kein Stauproblem haben, was im Zusammenhang mit der Diskussion um Road Pricing auch mehrfach geäußert wurde. Die durchschnittliche Staubbelastung in der Schweiz beträgt pro Auto drei Stunden pro Jahr. In der Stadt Bern ist es gar nur eine Stunde. Dies zeigt, dass es in der Region Bern gelungen ist verschiedene Mobilitätsbedürfnisse in ein Gleichgewicht zu bringen. Ich unterstütze Christian Wasserfallen in seinem Ruf nach etwas weniger Ideologie. Wenn man die Fakten anschaut, so sieht man, dass die bisherige Verkehrspolitik der Stadt Bern den Problemen einigermaßen gerecht wird.

Beschluss

Die Motion Mario Imhof wird vom Stadtrat mit 40 : 20 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

6 Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO/Michael Aebersold, SP): Verkehrsleitmassnahmen und Platzbewirtschaftungssysteme in allen Quartieren

Geschäftsnummer 05.000354 / 06/119

In der Stadt Bern finden jeden Tag eine Menge Anlässe statt. Sportveranstaltungen, Kundgebungen, Feste, Museen, Konzerte, Theater oder der tägliche Einkauf ziehen Einheimische, aber auch viele Gäste von auswärts an. Für die An- und Abreise wird auf unterschiedliche Mobilitätsmittel gesetzt und neben der Benutzung vom öffentlichen Verkehr (öV) und dem Langsamverkehr fahren jeden Tag Tausende mit dem Auto in die Stadt. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung muss das Verkehrsaufkommen primär mit dem öV, zu Fuss oder mit dem Velo bewältigt werden. Zum Schutz der Quartierbevölkerung vor dem Parkiersuchverkehr sind zudem Verkehrsleitmassnahmen notwendig. Dabei leisten Parkplatzbewirtschaftungssysteme einen wichtigen Beitrag zur Kontrolle und Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs. Im Jahr «Bern3» sind neu die Publikumsmagnete Zentrum Paul Klee (ZPK) und Wankdorfstadion eröffnet worden. Zu beiden wurden Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung und Verkehrsleitung ausgearbeitet und werden nun umgesetzt. Das ZPK hat zwei Parkplätze, die mit Ticketzählsystem, ferngesteuerter Signalisierung, Pollern und Fahrverboten funktionieren. Zudem wurde die 12er-Linie von BernMobil bis zum ZPK verlängert. Gerade bei der Parkplatzbewirtschaftung gibt es aber noch etwelche Probleme. Auch rund um das Wankdorfstadion wurden Anpassungen der öV-Haltestellen durchgeführt. Für grossen Andrang hat die Stadt Massnahmen zum Schutz des Quartiers ergriffen. Wenn beispielsweise die Parkplätze der Autoeinstellhalle unter dem Stadion besetzt sind, werden die Autofahrenden durch Wegweiser via Verbindungsstrasse zur Einstellhalle unter der Curlinghalle Allmend geleitet. Daneben werden die Lichtsignalanlagen zur Reduktion von Rückstaus auf die Autobahn koordiniert und auch hier werden Poller eingesetzt.

Die Massnahmen rund um das ZPK und das neue Wankdorfstadion haben Pilotcharakter und sollten deshalb sorgfältig begleitet, evaluiert, verbessert und wo möglich auf weitere Stadtgebiete ausgedehnt werden.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt,

1. Die Erfahrungen mit den getroffenen Massnahmen zur Eindämmung von zusätzlichem Verkehr und zur Parkplatzbewirtschaftung beim ZPK und beim Wankdorfstadion in einem Bericht darzulegen;
2. Wo nötig Verbesserungsmassnahmen vorzuschlagen und dem Stadtrat entsprechende Vorlagen zu unterbreiten;
3. Die Einführung solcher Massnahmen in weiteren Teilen der Stadt Bern zu prüfen und dem Stadtrat darüber Bericht zu erstatten.

Bern, 20. Oktober 2005

Antwort des Gemeinderats

In den letzten Jahren sind in der Stadt Bern neue Publikumsmagnete wie das Wankdorfstadion mit Mantelnutzungen oder das Zentrum Paul Klee entstanden. Dabei wurden immer auch verbindliche Richtlinien zur Stadt- und Umweltverträglichkeit festgelegt. Als Beispiel hierfür sei auf das Wankdorfstadion mit Mantelnutzungen verwiesen:

- Im Planungsverfahren wurden Art der Nutzung, maximales Mass der Nutzung, maximale Anzahl Parkplätze und Fahrten und flankierende Massnahmen festgelegt.
- Im Baubewilligungsverfahren wurde die Einhaltung dieser Vorgaben überprüft und verbindlich festgelegt, dass das Verkehrsaufkommen in der Betriebsphase kontrolliert werden muss.
- Vor Inbetriebnahme der Mantelnutzungen (Wankdorf Center) wurde in einer Controllingvereinbarung zwischen der öffentlichen Hand und der Betreibergesellschaft des Wankdorf Centers in allen Details abgemacht, wer, wann, wo und wie das Verkehrsaufkommen messen muss und wer welche Massnahmen umsetzen und finanzieren muss, wenn das zulässige Verkehrsaufkommen überschritten wird.
- Ebenfalls vor Inbetriebnahme der Mantelnutzungen haben Stadt und Kanton ihre flankierenden Massnahmen umgesetzt (Verkehrslenkung, Parkierungsmassnahmen im Wohnquartier).
- Gut ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme laufen gemäss den Vorgaben der Controllingvereinbarung die Vorbereitungen zur ersten Verkehrszählung in der Betriebsphase.

Damit dieses schrittweise Vorgehen ans Ziel führt, braucht es ein hohes Mass an Kontinuität bei der Verwaltung. Diese konnte bisher trotz Reorganisationen sichergestellt werden.

Wie beim Wankdorf Center soll bei allen anderen so genannten „verkehrsintensiven Vorhaben“ (viV) vorgegangen werden, zum Beispiel auch beim Einkaufs- und Freizeitzentrum Brünnen. Als viV gelten Vorhaben, die in ihrem Umfeld mehr als 2 000 neue Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (miV) verursachen. Das Zentrum Paul Klee zählt zwar aufgrund der deutlich kleineren Verkehrsmenge nicht zu den viV. Dennoch wurden auch hier flankierende Massnahmen zum Schutz der angrenzenden Wohnquartiere umgesetzt.

Zu den Forderungen des Postulats:

Zu Punkt 1: Bei viV ist ein Fahrtencontrolling obligatorisch. Es ist vorgesehen, die Öffentlichkeit über die Ergebnisse und Folgerungen zu informieren. Vertiefte Informationen sollen den betroffenen Quartierkommissionen abgegeben werden. Eine Information der Kommission Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) ist zu gegebener Zeit ohne weiteres möglich. Auch beim ZPK wird es eine Erfolgskontrolle zu den flankierenden Verkehrsmassnahmen geben, über die die PVS informiert werden kann.

Zu Punkt 2: Ziel eines Controllings ist die Definition von Korrekturmassnahmen. Der Gemeinderat geht davon aus, dass Korrekturmassnahmen bei viV in der Betriebsphase primär Sache der Verursacher sind. Jedenfalls werden Bestimmungen in Infrastrukturverträgen und Aufla-

gen in Baubewilligungen in diesem Sinne definiert. Der Gemeinderat rechnet deshalb heute nicht damit, dass dem Stadtrat eine Vorlage dazu zu unterbreiten ist.

Zu Punkt 3: Verkehrsleitende Massnahmen und Parkplatzbewirtschaftungssysteme werden heute auf dem ganzen Stadtgebiet bereits umgesetzt. Je nach Nutzungsart sind unterschiedliche Massnahmen nötig und sinnvoll. Stadt- und quartierbezogene Massnahmen werden in den Teilverkehrsrichtplänen und in einem bereits geplanten Parkierungskonzept festgelegt.

Der Gemeinderat ist mit der Stossrichtung des Postulats einverstanden. Er ist jedoch der Meinung, dass die Anliegen der Postulanten, soweit sinnvoll, bereits erfüllt sind. Insbesondere ist der Gemeinderat der Ansicht, dass ein weiterer, innerhalb der reglementarischen Fristen zu erstellender Bericht, wenig zusätzlichen Nutzen zu den bereits bestehenden Berichten, Mitwirkungs- und Informationsmöglichkeiten bringt.

Antrag

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

Bern, 5. April 2006

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und wird stillschweigend überwiesen.

Der Prüfungsbericht ist bestritten:

Postulant *Beni Hirt* (JUSO): Suchverkehr und Parkplatzprobleme erhitzen die Gemüter von Anwohnenden und Verkehrsteilnehmenden. Damit dies nicht passiert, braucht es geeignete Massnahmen zur Verkehrsleitung und -reduktion, sowie Parkplatzbewirtschaftungssysteme zur Kontrolle und zur Eindämmung des MIV. Wir sind froh, dass bei so genannten verkehrsinintensiven Vorhaben, wie zum Beispiel dem Zentrum Wankdorf, ein Fahrtencontrolling durchgeführt werden muss. Diese Fahrtencontrollings sind aber in verschiedener Hinsicht etwas schwammig. Zu welchen Zeiten sollen die Verkehrszählungen durchgeführt werden? In welchen Anständen und während welcher Dauer? Die SP/JUSO-Fraktion fragt sich zudem, was eine Überschreitung der Auflagen für Konsequenzen hätte. Diese Fragen sind alle ungeklärt. Wir sind auf jeden Fall für eine offene und transparente Verkehrspolitik, insbesondere wenn die Anwohnerinnen und Anwohner aufgrund eines neuen Projekts verunsichert sind. Eine solche Politik ist in der Antwort des Gemeinderats aber nicht ersichtlich. Der Gemeinderat wird nur die Kommission PVS informieren und die Informationen werden vertraulich zu handhaben sein. Wir können den Prüfungsbericht so nicht akzeptieren. Die verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Quartieren gehen in die richtige Richtung. Sie genügen aber nicht. Deshalb haben wir die Ausweitung der Erfahrungen mit den neuen Zentren für Verkehrslenkungs- und Parkplatzbewirtschaftungssysteme gefordert. Auch darüber erfahren wir nichts. Wir sind äusserst skeptisch, ob die Korrekturmassnahmen Privater zum Ziel führen. Beim Zentrum Paul Klee gibt es am Wochenende öfters ein kleineres Verkehrschaos. Wir sind nicht überzeugt, dass die Poller immer richtig funktionieren. Vielleicht wären die altbewährten Barrieren für Parkplätze geeigneter. Wir sind enttäuscht vom Antrag, diese Antwort als Prüfungsbericht zu akzeptieren und wünschen fundierte Antworten.

Beschluss

Der Prüfungsbericht wird mit 32 : 24 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

7 Postulat Fraktion SP/JUSO (Andreas Zysset, SP): Gefahrenbeseitigung beim Rosengarten

Geschäftsnummer 05.000095 / 06/035

Die neu gestaltete Kreuzung Ostermundigenstrasse–Laubeggstrasse ist für Fussgängerinnen und Fussgänger gefährlich. Da die räumlichen Verhältnisse recht eng sind, fahren vorab grössere Fahrzeuge wie Lastwagen oder Lastenzüge, wenn sie von der Laubeggstrasse in die Ostermundigenstrasse abbiegen, über das Trottoir. Dies stellt für wartende Fussgängerinnen und Fussgänger, speziell für Kinder, eine erhebliche Gefährdung dar.



Wir bitten den Gemeinderat, die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger bei der bezeichneten Stelle unverzüglich durch bauliche Massnahmen wie beispielsweise dem Anbringen einer Absperrung oder Ähnlichem zu verbessern und ein Rechtsabbiegeverbot, das mindestens für schwere Motorwagen gilt, zu prüfen.

Bern, 31. März 2005

Antwort des Gemeinderats

Im Rahmen der Neugestaltung der Kreuzung Ostermundigenstrasse–Laubeggstrasse wurde am 4. Mai 2005 zur Fussgängersicherung auf dem Trottoir an der im Postulat bezeichneten Ecke zwischen den beiden Fussgängerstreifen ein Schutzgelenker angebracht. Die entsprechende Postulatsforderung ist somit erfüllt.

Ein Rechtsabbiegeverbot wurde geprüft. Es kommt an dieser Stelle nicht in Frage, auch nicht für schwere Motorwagen, da die Ostermundigenstrasse zum Basisnetz gehört und als Hauptverbindung zwischen Bern und Ostermundigen dient.

Antrag

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

Bern, 29. Juni 2005

Beschluss

Das Postulat ist unbestritten und wird stillschweigend überwiesen.

Der Prüfungsbericht ist bestritten:

Postulant *Andreas Zysset* (SP): Seit gut einem Jahr ist beim Rosengarten bei der Abbiegung in die Ostermundigenstrasse ein Schutzgitter installiert. Dieses Schutzgitter soll Fussgängerinnen und Fussgänger vor den häufig übers Trottoir fahrenden Autos schützen. Leider ist es so, dass dieses Schutzgitter regelmässig, ca. einmal pro Monat, umgefahren wird. Der Effekt ist dieser, dass es heute fast noch gefährlicher ist als vorher. Jetzt drohen einem nämlich ein Schutzgitter und Eisenstangen auf den Kopf zu fallen. Ich möchte nicht einen längeren Prüfungsbericht, aber eine stichfeste Lösung. Man sollte dort Leitplanken installieren, die halten und nicht bei jedem Touchieren umfallen. Meiner Meinung nach müsste man auch die Frage nach dem Rechtsabbiegeverbot gründlicher abklären. Es geht mir primär darum, dass rasch gehandelt wird und man nicht wartet, bis ein Unfall geschieht. Die Fussgänger müssen geschützt werden.

Beschluss

Der Prüfungsbericht wird mit 48 : 10 Stimmen abgelehnt.

8 Interpellation Barbara Streit-Stettler (EVP)/Christoph Müller (FDP): Freudenbergerplatz: Warum diese stiefmütterliche Behandlung?

Geschäftsnummer 05.000386 / 06.142

Bei der Projektierung des Zentrum Paul Klee (ZPK) wurde in Aussicht gestellt, die öffentlichen Aussenräume im Umfeld des ZPK „gestalterisch aufzuwerten“. Dieses Ziel wurde vor allem im Bereich des Nordzugangs (Schosshaldenstrasse–Friedhofweg) erreicht. Auch die Anwohnerinnen und Anwohner profitieren dort von der neuen Verkehrsführung bzw. von der Neugestaltung des Aussenraumes.

Stiefmütterlich behandelt wurde hingegen der Südzugang Freudenbergerplatz/Giacometti-strasse. Zwar wurden die 500 000 Franken, die für die Aufwertung des Südzuganges des ZPK zur Verfügung standen, sorgfältig und wirkungsvoll eingesetzt: Der Freudenbergerplatz wurde entrümpelt und freundlicher angelegt, die Beleuchtung unter der Autobahnbrücke verbessert und der Eingangsbereich beim Einkaufszentrum offener gestaltet.

Dennoch bedauern es die Interpellanten, dass es verpasst wurde, im Zuge der Aussen-gestaltung des ZPK die Situation am Freudenbergerplatz vertieft zu analysieren und eine um-fassende Umgestaltung vorzunehmen, so dass sowohl ZPK–Besuchende als auch die An-wohnenden davon profitieren.

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Welche Priorität hat der Freudenbergerplatz für den Gemeinderat gegenüber anderen Plätzen in Bern–Ost?
2. Inwiefern hat das Stadtplanungsamt bereits Gestaltungsideen zum Freudenbergerplatz entwickelt, die aber aus finanziellen Gründen nicht verwirklicht werden konnten?
3. Warum wurde keine der drei möglichen Zugangswege vom Freudenbergerplatz zum ZPK explizit ausgewählt und für Besuchende dementsprechend deutlich gekennzeichnet?

4. Warum wurde die versprayte Passage neben den Einkaufszentrum Richtung Giacometti-strasse nicht freundlicher gestaltet? Oder anders gefragt: Warum ist der Gemeinderat der Meinung, dass eine regelmässige Reinigung der Passage keinen Sinn macht?
5. Warum ist die Lärmschutzwand der Autobahn über dem Freudenbergerplatz nicht durchgezogen, so dass wenigstens eine Lärmquelle des Platzes etwas reduziert wird?
6. Für Velofahrende ist es ein Ding der Unmöglichkeit, den Platz ohne schikanöse Umwege und gleichzeitig auf legale Art zu überqueren. Gibt es Pläne für eine velofreundliche Verkehrsführung?
7. Das Einkaufszentrum ist offensichtlich sanierungsbedürftig. Inwiefern steht die Stadt in Verhandlung mit der Eigentümerschaft, um eine Sanierung bzw. Umgestaltung des Gebäudes zu erwirken?
8. Zur Tramwendeschlaufe: Wie lange wird sie noch notwendig sein, bzw. inwiefern bestehen konkrete Pläne, die 5er-Tram-Linie nach Worb zu verlängern?

Bern, 1. Dezember 2005

Antwort des Gemeinderats

Das Zentrum Paul Klee ist ein wichtiger kultureller Schwerpunkt der Stadt Bern mit internationaler Ausstrahlung und grossem Besucherandrang. Diesem Anspruch soll nach Auffassung des Gemeinderats auch die Gestaltung des umgebenden öffentlichen Raums entsprechen. Aus diesem Grund hat die Stadt Bern ein Gestaltungskonzept für die Strassen und Plätze im Umfeld des Zentrums Paul Klee ausgearbeitet und die drei Hauptzugangsachsen Friedhofweg, Schosshaldenstrasse und Giacomettistrasse (Freudenbergerplatz) in diesem Sinne umgestaltet. Das Konzept umfasst die verwendeten Materialien, die Bepflanzung, die öffentliche Beleuchtung sowie das Design der Haltestellen und des Leitsystems.

Auf der Grundlage dieses Konzepts hat die Stadt Bern verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Situation umgesetzt, welche die Motion selber positiv würdigt; auf sie wird vorliegend nicht im Einzelnen eingegangen.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Situation beim Freudenbergerplatz trotz dieser Massnahmen gestalterisch nach wie vor Wünsche offen lässt. Bei dieser Einschätzung ist jedoch zu berücksichtigen, dass die räumliche und städtebauliche Situation stark durch die bestehende komplexe Verkehrserschliessung mit Autobahnzubringer und Tramwendeschlaufe sowie durch die umliegenden Hochbauten geprägt ist. Eine optimale gestalterische Lösung liesse sich nach Auffassung des Gemeinderats nur mit einer gesamthaften Neukonzeption des Platzes mitsamt seines Umfelds realisieren, was naturgemäss mit sehr hohen Kosten verbunden wäre. Angesichts der aktuellen Finanzlage und der grossen Infrastrukturprojekte der Stadt Bern erachtet der Gemeinderat ein solches Vorhaben zurzeit als nicht prioritär.

Zu Frage 1: Der Gemeinderat behandelt grundsätzlich alle Plätze in der Stadt Bern mit der gleichen Priorität; bei der Auslösung von gestalterischen Aufwertungsmassnahmen hat er sich nach den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln zu richten.

Zu Frage 2: Die Verkehrsplanung hat zur Entlastung der Buchserstrasse eine Direktverbindung für den motorisierten Individualverkehr vom Freudenbergerplatz hinauf zur Giacomettistrasse studiert; dazu liegen zwei Varianten vor. Eine solche Lösung würde jedoch grössere Veränderungen an der Gesamtgestaltung des Freudenbergerplatzes bedingen, weil neue Strassenflächen beansprucht würden. Damit wären sehr hohe Kosten verbunden; eine grobe Kostenschätzung geht von rund zwei Millionen Franken aus. Hinzu kommt, dass der Kanton eine negative Stellungnahme zu dieser Verbindungsstrasse abgegeben hat. Der Gemeinderat hat aus diesen Gründen bloss eine sanfte Umgestaltung des Platzes ausgelöst, welche immerhin eine merkliche optische Verbesserung mit sich bringt.

Zu Frage 3: Die erste mögliche Verbindung führt über die bestehende Passerelle entlang der Aussenbestuhlung des Restaurants und über die Tankstelle; sie eignet sich aufgrund dieser Faktoren nicht als Hauptverbindung. Die zweite Verbindung führt durch das Einkaufszentrum und wird am Abend geschlossen; auch sie kommt daher nicht als Hauptverbindung in Frage. Ebenso wenig kann schliesslich die letzte Variante, der Weg durch die bestehende Unterführung, als optimal bezeichnet werden (Zickzackweg); insgesamt wird sie den Anforderungen an eine Hauptverbindung aber am ehesten gerecht. Deshalb wurde dieser Weg als Hauptzugang zum Zentrum Paul Klee bestimmt und mit dem städtischen Leitsystem sowie der verbesserten öffentlichen Beleuchtung deutlich gekennzeichnet.

Zu Frage 4: Bei der Reinigung der Passage wendet die Stadt Bern die üblichen Standards an. Grundsätzlich werden daher – letztlich aus Kostengründen – nur Bilder entfernt, welche gegen das Rassismusgesetz verstossen oder anstössig wirken. Die Unterführung wird monatlich auf solche Bilder kontrolliert.

In gestalterischer Hinsicht haben die Fachstellen Vorschläge mit neuen Materialien für Boden und Wände geprüft, jedoch wieder verworfen. Wegleitend war dabei die Befürchtung, dass auch eine neue Gestaltung weitere Sprayereien nicht verhindern könnte. Der Durchgang wurde daher als Ort definiert, der – würde er neu gebaut – zur Bemalung durch Kinder oder Kunstschaffende freigegeben würde. Da eine solche Bemalung bereits existierte, wurde sie als Ausdruck des Zeitgeistes belassen.

Zu Frage 5: Die Planung und Realisierung von Lärmschutzmassnahmen ist nach der Umweltschutzgesetzgebung grundsätzlich der Eigentümerin der verursachenden Anlage übertragen. Der hier interessierende Autobahnabschnitt wird durch das Kantonale Tiefbauamt betreut und ist gemäss Auskunft der kantonalen Fachstelle lärmsanierungsbedürftig. Der Bund hat die Sanierungsfrist auf den 31. März 2015 festgelegt.

Der Kanton hat diese Lärmsanierung einerseits aus technischen Überlegungen zurückgestellt. Andererseits dürfte bei dieser Entscheidung auch die im Rahmen des neuen Finanzausgleichs vorgesehene Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton mitgespielt haben: Die Autobahnen werden per 1. Januar 2008 neu direkt durch den Bund (ASTRA) betreut und allfällige Lärmsanierungsschritte müssen daher ab diesem Zeitpunkt von diesem getragen werden. Die Stadt Bern wird sich jedoch dafür einsetzen, dass der betroffene Autobahnabschnitt lärmsaniert wird.

Zu Frage 6: In den letzten Jahren wurden verschiedene Verbesserungen für Velofahrende realisiert. Insbesondere konnte die Zufahrt zum Einkaufszentrum aus Richtung Ostring attraktiver und sicherer gestaltet werden. Zudem werden Verbesserungen für die Zufahrt aus Richtung Laubeggstrasse geprüft (gemischte Bus- und Velospur). Eine markante Verbesserung auf dem Freudenbergerplatz selber würde eine komplette Neuordnung der Verkehrserschliessung bzw. eine Neugestaltung des Platzes erfordern; davon ist zurzeit aus finanziellen Erwägungen abzusehen.

Zu Frage 7: Die Eigentümerschaft des Einkaufszentrums hat in den letzten zwei Jahren in Absprache mit der Stadt Bern das Gebäude und die Einstellhalle innen und aussen saniert. Mittelfristig sind keine weiteren Sanierungs- oder Umgestaltungspläne geplant.

Zu Frage 8: Gemäss Tramkonzept der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland aus dem Jahr 2003 ist eine Verlängerung der Linie 5 vom Freudenbergerplatz Richtung Saali-Muri-Worb höchstens eine mittel- bis längerfristige Option, die offen gehalten werden soll. Der Gemeinderat geht deshalb davon aus, dass die Wendeschleife mindestens mittelfristig ein Teil der Verkehrsanlage beim Freudenbergerplatz bleibt. Neue Erkenntnisse dürften mit der geplanten „Zweckmässigkeitsprüfung Bern Ost“ gewonnen werden, welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms erarbeitet wird und im Zeitraum 2007 vorliegen sollte.

Bern, 10. Mai 2006

- Auf Antrag der Interpellantin und dem Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Interpellantin *Barbara Streit-Stettler* (EVP): Ich möchte dem Gemeinderat für die detaillierte Antwort danken. Wir machen uns keine Illusionen, dass man den Freudenbergerplatz von heute auf morgen umgestalten kann. Ich möchte aber festhalten, dass der Freudenbergerplatz nicht einfach irgendwo liegt, sondern mitten in einem Wohnquartier, und als Zugang zum Zentrum Paul Klee dient. Aus unserer Sicht sind kleine Verbesserungen am Freudenbergerplatz kurzfristig möglich. Die Unterführung am Freudenbergerplatz, die von der BZ als Bild für einen Artikel zur Jugendgewalt und der Angst vor der Verslummung Berns herangezogen wurde, diese Unterführung empfiehlt der Gemeinderat als geeigneter Weg zum Zentrum Paul Klee. Die Unterführung ist schon am Tag recht dunkel und verwinkelt, zusätzlich sind die Graffitis in sehr dunklen Farben gehalten. All das verstärkt die düstere und bedrohliche Stimmung in diesem Durchgang. Hier besteht Handlungsbedarf. Dieser Durchgang muss unbedingt mit helleren Farben gestrichen werden. Eine weitere überfällige Verbesserung ist die bessere Kennzeichnung des Weges vom Ostring zum Zentrum Paul Klee. Heute sind die Wegweiser sehr diskret und kaum zu entdecken. Ich treffe regelmässig Leute an, die ratlos nach dem Weg fragen. Es ist klar, dass grosse Verschönerungen beim Freudenbergerplatz teuer sind, kleine Verbesserungen sind aber möglich. Der Gemeinderat schreibt in seiner Antwort, er erhoffe sich neue Erkenntnisse mit der geplanten Zweckmässigkeitprüfung Bern-Ost im Rahmen des Agglomerationsprogramms. Worum geht es bei dieser Zweckmässigkeitprüfung?

Interpellant *Christoph Müller* (FDP): Wir im Quartier schämen uns für den abstossenden ersten Eindruck, den die Besucher und Besucherinnen bekommen, wenn sie durch die Unterführung am Freudenbergerplatz gehen, um zum Zentrum Paul Klee zu gelangen. Wir verstehen nicht, dass dieser schlechte Eindruck vom Gemeinderat derart leicht gewichtet wird. Es wäre doch ein leichtes gewesen, den ein bisschen längeren Weg über die Passerelle vorzuschlagen. Es ist überfällig, dass an diesem deprimierenden Ort wenigstens die Lücke in der Lärmschutzwand der Autobahn geschlossen wird. Bei einer solchen Unternehmung, könnte der ganze gestalterische Eindruck des Autobahnbauwerks namhaft aufgewertet werden. Wir bitten den Gemeinderat sich dafür einzusetzen, dass diese Sanierung bald möglichst geschieht.

Thomas Göttin (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wir begrüssen diese Interpellation. Es besteht klar Handlungsbedarf bei der Beschriftung des Weges zum Zentrum Paul Klee und bei der Aufwertung des Durchgangs. Es wäre auch eine Möglichkeit das Trottoir in der Giacometti-strasse etwas breiter zu gestalten, damit man merkt, dass man sich auf einem Fussweg zum Zentrum Paul Klee befindet. Auch wir würden den Weg über die Passerelle begrüssen. Der Freudenbergerplatz ist im Übrigen auch für die Velofahrerinnen und Velofahrer nicht erfreulich.

Gemeinderätin *Regula Rytz*, Direktorin TVS: Ich habe die verschiedenen kleinen Anregungen aufgenommen. Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ist im Moment sehr wenig möglich, aber diese Passage neu zu streichen, kann man sicher überprüfen. Wir sind wirklich bemüht, dort Verbesserungen zu treffen. Das Hauptproblem, die Lärmschutzmassnahmen, sind in der Verantwortung des Kantons. Das Agglomerationsprogramm definiert einerseits strategische Grundsätze für die Verkehrspolitik, andererseits schlägt es auch ganz konkrete Massnahmen auf verschiedensten Ebenen vor. Dort gibt es, den Osten von Bern betreffend, verschiedene Projekte im Prüfungsstadium. Eine Gruppe unter Federführung des Kantons ist daran, eine Zweckmässigkeitprüfung durchzuführen, ob beispielsweise die Autobahn an einem anderen

Ort durchgeleitet werden könnte oder ob man mittels öV-Veränderungen Verbesserungen bewirken kann. Es werden jetzt sämtliche Möglichkeiten auf ihre Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit geprüft. Deshalb können wir zur Frage nach der Tramschleife vorläufig nicht antworten.

Die Interpellantin und der Interpellant sind mit der Antwort **teilweise** zufrieden.

9 Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Schnyder, GB): Attraktiver öffentlicher Verkehr auch in die Waldau

Geschäftsnummer 05.000377 / 06/135

Im Anzeiger Region Bern vom 11.11.2005 ist ein Bauvorhaben des Amtes für Grundstücke und Gebäude des Kantons Bern publiziert. Darin werden zwischen der Bolligenstrasse 123C und 123G (Klinik Waldau) 112 neue Parkplätze geplant.

Die UPD Waldau ist die grösste psychiatrische Klinik im Kanton Bern. Psychisch kranke Personen aus Bern und den Gemeinden bis zur Grenze im Osten und Westen, sowie bis zur Sprachgrenze im Norden des Kantons werden in der Waldau stationär oder ambulant behandelt aber kein einziges öffentliches Verkehrsmittel führt direkt vom Stadtzentrum zur Klinik.

Psychisch Kranke dürfen aufgrund ihrer Krankheit oft selber kein Auto (mehr) lenken und Angehörige von Demenzkranken haben das Autofahren aufgrund ihres Alters aufgegeben. Es wäre deshalb sehr wichtig, dass auch für sie ein ansprechendes Angebot an öffentlichem Verkehr besteht.

Die UPD Waldau wird heute von der Bahnstation Waldau via Linie 28 erschlossen. Gemäss Fahrplan von Bern Mobil fährt der letzte Bus um 18.18 Uhr in die Waldau. Am Samstag, Sonntag und an Feiertagen ist die Linie nicht in Betrieb.

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, wie die UPD Waldau an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden kann, so dass die Busverbindungen mit den Einsatzplänen und den Behandlungs- und Besuchszeiten in Einklang gebracht werden können.

Bern, 24. November 2005

Antwort des Gemeinderats

Die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4), die für die Planung des ÖV-Angebots zuständig ist, hat erkannt, dass im Raum Breitenrain-Ostermundigen-Ittigen verschiedene Probleme bestehen, die geprüft werden müssen. Dazu gehört auch die Erschliessung der UPD Waldau. Sie hat deshalb 2005 die Erarbeitung eines neuen Angebotskonzepts für Bern-Nord in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Sommer 2006 vorliegen und in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Das Angebotskonzept wird Grundlage sein für den Prüfungsbericht.

Antrag

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

Bern, 3. Mai 2006

Beschluss

Das Postulat ist nicht bestritten und wird stillschweigend überwiesen.

10 Postulat Catherine Weber/Michael Jordi (GB) vom 13. Mai 2004: BERNMOBIL, Combino & Cie: Im verflixten siebten Jahr der Auslagerung ist es Zeit für mehr Kontrolle durch das Parlament; Fristverlängerung

Geschäftsnummer 05.000345 / 06/154

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zum Postulat Catherine Weber/Michael Jordi (GB) vom 13. Mai 2004: BERNMOBIL, Combino & Cie: Im verflixten siebten Jahr der Auslagerung ist es Zeit für mehr Kontrolle durch das Parlament; Fristverlängerung.
2. Er verlängert die Frist für die Erstellung des Prüfungsberichts zum Postulat bis Ende März 2007.

Bern, 18. Mai 2006

Beschluss

Die Fristverlängerung unbestritten und so genehmigt.

11 Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Casinoplatz: Schwachpunkte beheben; Begegnungszone realisieren

Geschäftsnummer 05.000038 / 06/032

Im November 2004 wurde der neue Casinoplatz fertig erstellt. Gegenüber dem ursprünglichen Zustand wurde die Situation erheblich verbessert. Diese Verbesserung wird ausdrücklich anerkannt. Die heutige Lösung umfasst aber auch einige Schwachpunkte, namentlich gibt es Gefahrenpotentiale, die vor dem ersten schweren Unfall zu beheben sind. Namentlich folgende Punkte sind *kurzfristig* zu verbessern:

- Die Ecke Casinoplatz / Hotelgasse wird bis zur Sitzbank hin regelmässig von Autos überfahren. Die auf dem Platz verweilenden Fussgängerinnen und Fussgänger werden dadurch gefährdet. Diese Platzecke ist so zu verändern, dass sie nicht ständig überfahren wird.
- Der Übergang vom Theaterplatz zur RBS-Haltestelle ist einerseits für die zu Fuss Gehenden, aber auch für die Trams und die Motorfahrzeuge sehr gefährlich, namentlich dann, wenn die haltenden RBS-Züge die Sicht für die Trams und Autos verdecken.
- Tempo 30 ist für diesen Platz mit den sehr vielen Fussgängerinnen und Fussgänger zu hoch. Die Situation könnte wesentlich entschärft werden, wenn der Casinoplatz in eine Begegnungszone mit Tempo 20 umgewandelt würde. Ein grosser Vorteil der Begegnungszone wäre, dass auf den Fahrbahnen betreffend Vortrittsberechtigung eine Gleichberechtigung zwischen Fahrzeugen und den zu Fussgehenden erzielt würde.

Mittelfristig könnte der Platz weiter dadurch attraktiviert werden, wenn die Kochergasse für den Gegenverkehr geöffnet würde, was zur Folge hätte, dass Autos, die von der Kirchenfeldbrücke her ins Casinoparking oder Richtung Bundesplatz fahren wollen, nicht zuerst über den Casinoplatz fahren müssten.

Ebenso würde eine Verlängerung der RBS-Linie G bis zum Guisanplatz dazu führen, dass eine neue Durchmesserlinie entstünde, ohne dass deswegen die Spital- und Marktgasse mit

zusätzlichen Trams „belastet“ würde. Diese Massnahme ist schon deshalb zu prüfen, da infolge Ablehnung des Projekts Tram Bern-West das entsprechende Tramprojekt bis auf weiteres überholt ist.

Fazit: Die heutige Lösung darf kein Endzustand sein. Es gibt viele Verbesserungen, die an die Hand zu nehmen sind.

Aus diesen Gründen wird der Gemeinderat gebeten, folgende kurz- und mittelfristige Verbesserungen zu prüfen und umzusetzen:

Kurzfristige Massnahmen

1. Die Platzecke bei der Hotelgasse ist baulich so zu verändern (z.B. Markierung, leichte Erhöhung), dass dort der Platz nicht ständig überfahren wird.
2. Die Sicherheit beim Übergang vom Theaterplatz zur RBS-Haltestelle ist (z.B. durch einen Fussgängerstreifen) zu erhöhen.
3. Der Casinoplatz ist in eine Begegnungszone (wie neu die Kram- und Gerechtigkeitsgasse) umzugestalten.

Mittelfristige Massnahmen

4. Es ist eine Öffnung der Kochergasse für den Gegenverkehr zu prüfen.
5. Der Gemeinderat soll mit den Verkehrsunternehmen RBS, Bernmobil, der RVK und dem Kanton zwecks Verlängerung der RBS-Linie G Richtung Guisanplatz Gespräche aufnehmen.

Bern, 20. Januar 2005

Antwort des Gemeinderats

Der neu gestaltete Casinoplatz hat auf seiner begrenzten Fläche einer Vielzahl von Bedürfnissen gerecht zu werden. Mit dem Umbau wurde versucht, städtebauliche und funktionale Verbesserungen unter einen Hut zu bringen.

Nach Auffassung des Gemeinderats ist dies im Wesentlichen gelungen, wenn auch nicht für alle teils divergierenden Anforderungen zu 100%. Trotz der hohen Frequenzen des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs konnte die Fahrverkehrsfläche verkleinert werden, die Verkehrsströme wurden besser geordnet, der Platz ist übersichtlicher und insgesamt attraktiver geworden. Die Reaktionen auf die Umgestaltung waren denn auch grösstenteils positiv.

Nach der Inbetriebnahme der Anlage im November 2004 offenbarten sich jedoch, wie im Postulatstext beschrieben, verschiedene Konfliktstellen, die bereits seit Ende 2004 durch Fachleute der städtischen Verkehrsplanung und des Tiefbauamts sowie von BERNMOBIL und durch Experten der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) eingehend beobachtet wurden.

Gestützt auf die Ergebnisse dieser Abklärungen nimmt der Gemeinderat zu den im Postulat enthaltenen Vorschlägen wie folgt Stellung:

Kurzfristige Massnahmen

1. Ecke Casinoplatz/Hotelgasse: Mit einem zusätzlichen Pfosten soll das tatsächlich unerwünschte und Fussgängerinnen sowie Fussgänger verunsichernde Überfahren der rostrotten Platzfläche minimiert werden. Vollständig verhindern lässt es sich jedoch nicht, da die Fahrgeometrie auch Anlieferfahrzeugen das Abbiegen Richtung Amthausgasse erlauben muss.
2. Übergang Theaterplatz-Casinoplatz/RBS- und BERNMOBIL-Haltestellen: Mit der peripheren Führung des Individualverkehrs und mit der Einführung von Tempo 30 wurde eine deutliche Verlangsamung des Motorfahrzeugverkehrs erreicht. Aus der Neuorganisation der Parkingausfahrt und aus der Aufhebung der Parkplätze auf dem Bundesplatz resultierte ausserdem eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs. Damit konnte die schon früher

vorhandene Konfliktsituation am Übergang Theaterplatz-Casinoplatz bereits deutlich entschärft werden.

Nach der Inbetriebnahme des neuen Platzes wurden mit einer Verschiebung der Haltelinie für die RBS-Züge die Sichtverhältnisse verbessert und mit Anpassungen an der Signalisation und Markierung der Rechtsvortritt an der Ecke Casinoplatz / Theaterplatz verdeutlicht. Weitere Massnahmen wie eine Aufpflasterung des Übergangs oder die Markierung eines Fussgängerstreifens erwiesen sich bei näherer Betrachtung nicht als zweckmässig. Überdies zeigten Beobachtungen, dass heute in diesem Bereich kaum mehr kritische Situationen für Fussgängerinnen und Fussgänger auftreten.

3. Begegnungszone: Die Beratungsstelle für Unfallverhütung rät von der Einführung einer Begegnungszone am Casinoplatz ab, weil der Geltungsbereich schwer abzugrenzen wäre und der Fussgängervortritt nur gegenüber dem MIV, dem Veloverkehr sowie den Bussen, nicht aber gegenüber dem Tram gälte. Der Busverkehr würde durch den Vortrittsanspruch der Fussgängerinnen und Fussgänger behindert, und die generelle Aufmerksamkeit der zu Fuss Gehenden nähme tendenziell ab, obwohl diese nicht voll vortrittsberechtigt wären. Schliesslich beurteilt die BfU auch das Verkehrsaufkommen am Casinoplatz als zu hoch für eine Begegnungszone.

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass vorerst Erfahrungen mit der Begegnungszone Kramgasse/Gerechtigkeitsgasse gesammelt werden sollten, bevor für den Casinoplatz die Einführung des gleichen Regimes erwogen wird.

Mittelfristige Massnahmen (Ziffern 4 und 5)

Sowohl die Einführung des Gegenverkehrs in der Kochergasse (Ziffer 4) als auch die Verlängerung der RBS-Linie G (Ziffer 5) wurden schon früher eingehend geprüft, u.a. im Hinblick auf die Baukreditvorlage für die Umgestaltung des Casinoplatzes (Vortrag Nr. 269 vom 18. Oktober 2000) und im Zusammenhang mit der Motion Ueli Stückelberger (GFL) betreffend „Verzögerung beim Ausbau des Casinoparkings: Überarbeitung des Platzprojekts“.

Zur Führung des motorisierten Individualverkehrs durch die Kochergasse im Gegenverkehr stand im Bericht an den Stadtrat:

„Aus verkehrs- und umwelttechnischen Gründen sowie aufgrund des Widerstands der Betroffenen (Anstösser und Anstösserinnen sowie Innenstadtorganisationen) wurde beim inzwischen baubewilligten Projekt auf die Öffnung der Kochergasse für Motorfahrzeuge im Gegenverkehr verzichtet:

- Ohne Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens ergäben sich Rückstaus und damit Behinderungen des öffentlichen Verkehrs am nördlichen Kopf der Kirchenfeldbrücke. Mit den Tramlinien 3 (Saali) und 5 (Ostring) sowie den Buslinien 10 (Ostermundigen) und 19 (Elfenau) von BERNMOBIL sowie der RBS-Linie G wären wichtige Elemente des öffentlichen Verkehrs der Stadt und Agglomeration Bern von solchen Störungen betroffen. Das Verkehrsaufkommen bei Gegenverkehr in der Kochergasse würde zudem zu deutlich höheren Lärmimmissionen führen, was von den Anstösserinnen und Anstössern vehement bekämpft wird.
- Eine Beschränkung des Verkehrsaufkommens mit verkehrspolizeilichen Massnahmen wurde durch die Innenstadtorganisationen abgelehnt. Zudem wäre auf den Alternativrouten bei Umsetzung derartiger Massnahmen eine wahrnehmbare Verschlechterung der Lärmsituation zu erwarten.“

Diese Feststellungen sind auch heute noch gültig. Ebenso die Stellungnahme des Gemeinderats zur Verlängerung der RBS-Linie G bis zum Guisanplatz:

„Das regionale Tramkonzept (...) sieht eine Verknüpfung der neuen Tramlinien im Westen mit den bestehenden Ästen im Südosten (Saali und Ostring) vor. Die Linie G soll dann neu über den Bahnhof bis ins Fischermätteli geführt werden. Die verbleibende Linie Bahnhof-Weissenbühl würde als Radiallinie betrieben und am Bahnhof gewendet. Auf diese Weise

können die Stadtteile im Westen und Osten optimal miteinander verbunden werden, ohne dass die bewährte Nord-Süd-Linie Guisanplatz–Bahnhof–Wabern tangiert werden muss. Zudem lässt das Konzept Raum für eine massvolle Weiterentwicklung des städtischen Tramnetzes.“

Es erscheint zurzeit wenig sinnvoll, die Einführung des Gegenverkehrs in der Kochergasse oder die Verlängerung der G-Linie bis zum Guisanplatz erneut aufzugreifen. Beide Optionen können konkretisiert und realisiert werden, wenn bei den Hauptbetroffenen die Bereitschaft zu entsprechenden Veränderungen besteht und z.B. auch die Auswirkungen der Studie „öV-Erschliessung Bern-West“ auf das Tramkonzept klar sind. Dies ist heute noch nicht der Fall.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Ziffern 1 bis 3 erheblich zu erklären und Ziffern 4 und 5 abzulehnen.
2. Die Stellungnahme zu Ziffern 1 und 2 gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 17. August 2005

Thomas Weil (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Es gibt einige Schwachpunkte bei der Ausgestaltung des Casinoplatzes, was uns mit etwas Schadenfreude erfüllt. Das kommt davon, wenn man Platzgestaltungen unter dem Gesichtspunkt eines ideologischen Fundamentalismus und nicht aufgrund einer Nützlichkeitsanalyse tätigt. Die Ausgestaltung dieses Platzes, auf dem alle Verkehrsarten unter einen Hut gebracht werden müssen, ist ein totales Chaos. Eine solche Platzgestaltungsübung ist gegenüber der Bevölkerung bei der jetzigen Finanzlage eine absolute Zumutung. So etwas sollte man zuerst im Modell prüfen. Die Idee einer Begegnungszone ist völliger Unsinn, da sie nicht voll umgesetzt werden könnte, weil die Fussgänger gegenüber den Trams keinen Vortritt hätten. Die restlichen Massnahmen rennen zum Teil offene Türen ein. Das Postulat ist unserer Meinung nach unausgegoren und nicht durchdacht.

Thomas Balmer für die Fraktion FDP: Wir bestreiten dieses Postulat. In der Kommission PVS, in welcher Ueli Stückelberger auch sitzt, haben wir unter vielem anderen beschlossen, dass diese Ecken überfahren werden dürfen. Warum man nach zwei Jahren dieses Projekt in einer solchen Art und Weise abändern will, ist uns unklar. Wir schätzen ein solches Vorgehen nicht, denn dies macht die damalige Diskussion und Einigung unnütz.

Barbara Streit-Stettler (EVP) für die Fraktion GFL/EVP: Als Ueli Stückelberger dieses Postulat einreichte, ging er davon aus, dass das weitere Projekt für das Tram Bern West noch lange auf sich würde warten lassen. Dies ist bekanntlich nun sehr schnell geschehen und deshalb ist er jetzt mit dem Antrag des Gemeinderats einverstanden.

Christian Wasserfallen (JF): Das Problem beim Casinoplatz ist, dass die Autos hinten herum fahren und nicht mehr wie früher über das Tramgeleise. Würden sie über das Tramgeleise fahren und dann links abbiegen, würde die Konfliktstelle mit dem Fussgängerstrom entschärft. Der hintere Teil des Platzes wäre dann nämlich ganz verkehrsfrei und alle Fragen wären geklärt.

Gisela Vollmer (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Meiner Meinung nach ist die Sanierung des Casinoplatzes grundsätzlich sehr anerkennenswert. Hier ist endlich an wichtiger Stelle ein schöner Platz entstanden. Das Problem liegt bei der fehlenden Sanierung des Theaterplatzes. Der Kornhausplatz und der Casinoplatz sind saniert, aber der Theaterplatz fehlt. Wir sind grundsätzlich nicht gegen den Fussgängerübergang, aber mit einer Sanierung des Theater-

platzes wäre das Problem vielleicht einfacher zu lösen. Einer Begegnungszone auf dem Casinoplatz stehen wir ebenfalls positiv gegenüber. Es wären da aber noch einige weitere Nachbesserungen zu machen: Die Haltestellenkanten sind sehr hoch, die Haltestellenanzeige ist nicht wirklich erkennbar und müsste gedreht werden und es fehlt ein Fussgängerübergang beim Parking. Gegenverkehr in der Hotelgasse einzuführen, halten wir für ungeeignet, da dies zu weiteren Verkehrsproblemen führen würde. Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt die Punkte 1 bis 3 und stimmt bei den Punkten 4 und 5 dem Gemeinderat zu.

Beschlüsse

1. Die Punkte 1 bis 3 des Postulats werden gemäss Gemeinderatsantrag mit 38 : 23 Stimmen überwiesen.
2. Die Punkte 4 und 5 werden gemäss Gemeinderatsantrag stillschweigend abgelehnt. Die Stellungnahme zu den Punkten 1 und 2 gilt zugleich als Prüfungsbericht.

12 Postulat Reto Nause (CVP)/Erich Ryter (SVP): Zur Sicherstellung der Versorgung der Stadt Bern mit Mobilfunktelefonie

Geschäftsnummer 05.000267 / 05/220

Der Gemeinderat wird aufgefordert, in einem Bericht aufzuzeigen, wie die Grundversorgung der Stadt Bern mit Mobilfunktelefonie längerfristig sichergestellt werden kann und wie die Stadt auch die Etablierung neuer Technologien im Bereich des Mobilfunks in Bern sicherstellt. Schon heute stellen wir auf dem Stadtgebiet Versorgungslücken fest. Teilweise ist in der Hauptstadt die räumliche Abdeckung der Anbieter noch nicht optimal. Zum anderen treten in Spitzenzeiten – zahlreiche Gespräche über dieselben Antennenanlagen – Engpässe auf. Mit dem weiterhin zunehmenden Gebrauch von Mobilfunktelefonen sind ernsthafte Versorgungslücken zu befürchten. Besonders gravierend ist diese Tatsache für den Standort der Bundesverwaltung und des nationalen Parlaments. Gleiches gilt für Konzernstandorte und KMU-Betriebe in Bern: Die öffentliche Hand und die Privatwirtschaft sind auf die Garantie der Versorgungssicherheit und auf eine moderne und leistungsfähige Kommunikationsinfrastruktur angewiesen.

Das gleiche gilt für die Entwicklung neuer Technologien: Der Standort Bern darf nicht durch Einschränkungen neuer Technologien im Mobilfunkbereich an Attraktivität verlieren.

Wird diese Garantie zur Grundversorgung (im Bereich bestehender und neuer Technologien) – zum Teil durch politische Entscheide der Stadtbehörden – eingeschränkt, so droht Bern als Standort politischer Institutionen und der Privatwirtschaft Ungemach. Dies gilt es zu verhindern und aufzuzeigen, wie Bern entlang den Leitplanken des bestehenden Bundesrechts die Grundversorgung sichern kann.

Bern, 23. Juni 2005

Antwort des Gemeinderats

Weder der Gemeinderat noch andere Behörden der Stadt Bern sind zuständig oder befugt, die Versorgung des Stadtgebiets mit Mobilfunktelefonie oder die Etablierung neuer Technologien im Mobilfunk zu gewährleisten oder zu veranlassen. Gemäss Fernmeldegesetz (FMG, SR 784.10) ist es ausschliesslich Sache des Bundes, die Versorgung des Landes mit drahtgebundenen und drahtlosen Fernmeldediensten sicherzustellen. Der Vollzug der Fernmelde-

gesetzgebung fällt in den Aufgabenbereich des Bundesamts für Kommunikation, soweit nicht der Bundesrat zuständig ist.

Die Stadt Bern kann im Rahmen des bestehenden Bundesrechts und der entsprechenden Rechtsprechung einzig mit baupolizeilichen Vorschriften, namentlich den Bestimmungen über die Denkmalpflege, auf das Bewilligungsverfahren einwirken. Der Spielraum ist aber sehr eng. Entsprechen die Baugesuche für Antennen den Vorschriften, muss die Baubewilligung erteilt werden.

Politisch kann der Gemeinderat einzig dadurch Einfluss nehmen, dass er sich für oder gegen das Zurverfügungstellen gemeindeeigener Liegenschaften für neue Antennen entscheidet. Für alle anderen Liegenschaften auf Stadtboden sind die jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer zuständig.

Die Auffassungen darüber, wie der Gemeinderat seinen beschränkten Handlungsspielraum wahrnehmen soll, sind kontrovers, wie das vorliegende Postulat und andere, gegenläufige Vorstösse im Stadtrat (u.a. Interpellation Karin Gasser/GB: Bewilligungsstopp für UMTS-Antennen; Motion Fraktion SP/JUSO: Schutz der Stadtbevölkerung von nichtionisierender elektromagnetischer Strahlung – Ein „Antennenreglement“ für die Stadt Bern!) zeigen.

Nach dem Zweckartikel des Fernmeldegesetzes sollen der Bevölkerung und der Wirtschaft vielfältige, preiswerte, qualitativ hoch stehende sowie national und international konkurrenzfähige Fernmeldedienste angeboten werden (Artikel 1). Daher sind die von den Postulanten geäusserten Bedenken unbegründet. Sollten auf dem Gebiet der Stadt Bern Versorgungslücken bestehen oder drohen, ist es Sache der Bundesbehörden, diese zu schliessen. Entsprechende Vorschläge oder Anträge müssen an diese gestellt werden, nicht an den Gemeinderat der Stadt Bern oder an städtische Behörden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 19. Oktober 2005

Postulant *Reto Nause* (CVP): Ich persönlich besitze kein Festnetz und hatte in meiner Wohnung an der Helvetiastrasse keinen Mobilfunk-Empfang. Seit zwei Tagen wissen wir, dass die UMTS Strahlung nicht gesundheitsgefährdend ist, wie eine Studie der Universitäten Zürich und Bern ergeben hat. Die Antwort des Gemeinderats ist deshalb veraltet, zudem ist sie widersprüchlich. Der Gemeinderat schreibt von einem sehr engen Spielraum, den er zur Verfügung hat und andererseits stellt man fest, dass vom Gemeinderat, entgegen den kantonalen Weisungen, sämtliche Baugesuche sistiert wurden. Was passiert nun mit diesen Gesuchen? Tatsache ist, dass der Gemeinderat im Bereich der Bewilligungen seinen vollen Spielraum ausnützt und im Bereich von neuen Antennenstandorten eine Verhinderungspolitik betreibt. Ich wäre froh, wenn der Gemeinderat aufzeigen könnte, wie er künftige Standortnachteile der Stadt Bern verhindern möchte.

Fraktionserklärungen

Karin Gasser (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Antwort des Gemeinderats weist einmal mehr darauf hin, dass die Stadt nicht für die Versorgung mit Mobilfunk zuständig ist. Auch wenn diese Studie der ETH nun gezeigt hat, dass die Strahlung offenbar keine kurzfristigen Auswirkungen auf das Wohlbefinden hat, so sind wir doch der Meinung, dass man diese Technologie weiterhin kritisch beobachten soll. Man soll auch die längerfristigen Folgen beobachten. So lange nicht mit absoluter Sicherheit bewiesen ist, dass Mobilfunk keine Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit hat, finden wir es wichtig, dass der Gemeinderat seinen Handlungs-

spielraum vor allem dazu nützt, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Wir unterstützen das Moratorium auf den Liegenschaften der Stadt und auch die hohe Qualitätssicherung. Versorgungssicherheit bedeutet für die Fraktion GB/JA! eine ausgewogene Lösung zwischen den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft. Ein Mobilfunknetz muss unserer Meinung nach nicht allen SMS-Wellen, zum Beispiel an Sylvester, standhalten. Es muss ein Gleichgewicht zwischen Mobilfunk und Gesundheit gefunden werden. Wir lehnen dieses Postulat ab.

Gabriela Bader Rohner (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir schliessen uns der kritischen Betrachtung von Karin Gasser an. Wir lehnen das Postulat ab und teilen die Ansicht des Gemeinderats. Dieses Postulat ist übertrieben und geht schon fast in Richtung Panikmache. Es sind uns keine Funklöcher in der Stadt Bern bekannt. Bern ist mit Antennen gut abgedeckt, was man auf der Internetseite des Bundesamtes für Kommunikation überprüfen kann. Es besteht unserer Ansicht nach also kein Grund zur Sorge. Wir unterstützen den Gemeinderat auch im Moratorium auf den stadteigenen Liegenschaften. Wie gesagt, gilt es gegenüber dieser neuen Technologie kritisch zu sein.

Simon Glauser (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Der Fraktion SVP/JSVP ist klar, dass weder der Gemeinderat noch eine andere städtische Behörde zuständig ist, die Versorgung des Stadtgebiets mit Mobilfunk zu gewährleisten. Dies ist Sache des Bundes. Trotzdem kann der Gemeinderat in einem Bericht aufzeigen, wie die Versorgung der Stadt Bern in Zukunft sichergestellt werden soll und wie die Stadt Bern die Etablierung neuer Technologien sicherstellen will. Der Gemeinderat kann sich dafür einsetzen, dass die Stadt Bern auch im Bereich der Mobilfunktechnologie für die Zukunft gerüstet und wettbewerbsfähig bleibt. Zum Beispiel könnte der Gemeinderat mit der zur Verfügung Stellung von stadteigenen Liegenschaften als Antennenstandorte Einfluss nehmen. Dieses Postulat fordert einzig diese Punkte. Der Gemeinderat braucht sich hier nicht hinter höher gestelltem Recht zu verstecken. Die SVP/JSVP-Fraktion befürwortet dieses Postulat.

Stephan Hügli-Schaad für die Fraktion FDP: Der einzige Spielraum der Stadt besteht hier darin, die eigenen Liegenschaften zur Verfügung oder nicht zur Verfügung zu stellen. Über alles andere müssen wir gar nicht diskutieren. Die Stadt Bern sollte sich aber trotz allem bewusst sein, dass die Strahlung der einzelnen Anlagen am geringsten ist, wenn möglichst viel solcher Anlagen gebaut sind. Die Aussage, dass wir eine sehr gute Sendeversorgung haben in der Stadt Bern, stimmt so nicht. Es gibt etliche Orte ohne oder mit schlechtem Empfang. Schlechter Empfang bedeutet, dass das schädliche Handy, das wesentlich mehr strahlt als der Sendemast, auf volle Strahlung schaltet. Deshalb ist es für die Bevölkerung gesünder, möglichst viele Sendemasten zu haben. Wir unterstützen das Postulat.

Andreas Flückiger (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die Postulanten verlangen etwas, das nicht Aufgabe des Gemeinderats ist. Wir lehnen das Postulat entsprechend ab. Ich bin selbst Nutzer eines Mobiltelefons und habe in der Stadt Bern noch nie Sendungsengpässe erlebt. Für die Versorgungslücke im Bundeshaus kann die Stadt Bern nicht verantwortlich sein. Durch die neue Studie wissen wir jetzt, dass eine dreiviertelstündige Bestrahlung mit UMTS Strahlung keine kurzfristigen negativen Auswirkungen hat. Ob das den Anwohner und Anwohnerinnen in der Nähe einer Antenne hilft, bleibt fraglich. Unsere Kritik richtet sich nicht gegen das Telefonieren, sondern gegen all die Zusatzleistungen, die UMTS erfordern. Faktisch ist UMTS auch bereits ein Auslaufmodell. Es lohnt sich deshalb nicht, die ganze Stadt damit einzurichten. Das Bedürfnis auf dem Handy fern zu sehen ist laut Handelsblatt auch nicht vorhanden. Zudem wird, laut Handelsblatt, ab 2007 terrestrisch digitales Fernsehen von jedem Notebook

empfangen werden können. Da genügt die Antenne auf dem Bantiger. Wir lehnen das Postulat klar ab.

Postulant *Reto Nause* (CVP): Ich habe dem Gemeinderat eine Frage gestellt. Hält der Gemeinderat an dem Sistieren von Baugesuchen fest oder werden diese jetzt genehmigt?

Regula Rytz, Direktorin TVS: Der Gemeinderat hatte noch keine Gelegenheit die neue Studie zu diskutieren. Ich kann zu dieser Frage keine weitere Auskunft geben.

Beschluss

Das Postulat Reto Nause wird mit 41 : 25 Stimmen abgelehnt.

13 Postulat Fraktion GB/JA! (Simon Röthlisberger, JA!/Catherine Weber, GB): Migrantinnen und Migranten sollen einen Platz erhalten

Geschäftsnummer 05.000348 / 06/113

Am 18. Juni 2005 haben über 8'000 Personen in Bern für eine offene und solidarische Schweiz demonstriert. Unter dem Motto „Wir sind die Schweiz“ haben die demonstrierenden MigrantInnen und SchweizerInnen gleiche Rechte für alle in der Schweiz lebenden Menschen – unabhängig ihres rechtlichen Aufenthaltsstatus – gefordert. Wie eine der Rednerinnen an der Demonstration zu Recht festhielt, gibt es noch in keiner schweizerischen Gemeinde einen Platz, der all jenen MigrantInnen gewidmet ist, die unser Land mitgebaut und mitgestaltet haben und auf deren Unterstützung die Schweiz auch in Zukunft angewiesen sein wird. Es ist daher an der Zeit, dass in der Bundeshauptstadt Bern ein würdiger Platz gefunden wird, der daran erinnert, dass die Schweiz ein Einwanderungsland ist und es auch weiterhin bleiben wird. Wir fordern deshalb den Gemeinderat auf, einem zentral gelegenen Platz in der Stadt Bern einen neuen Namen zu geben, der die Bedeutung von Migration für die Schweiz zum Ausdruck bringt. Mit einer Informationstafel soll erläutert werden, was die Hintergründe des Namens sind. Die Inhalte der Informationstafel werden in Zusammenarbeit mit MigrantInnen-Kreisen erarbeitet.

Bern, 22. September 2005

Antwort des Gemeinderats

Migrantinnen und Migranten tragen in der Schweiz wesentlich zum wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben und zur Gestaltung der Zukunft unseres Landes bei. Die Stadt Bern hat diese Bedeutung erkannt und eine zukunftsweisende Integrationspolitik formuliert, indem sie die Integration der ausländischen Wohnbevölkerung und die Mitwirkung der Ausländerinnen und Ausländer in städtischen Belangen in die Gemeindeordnung aufgenommen hat. Mit zahlreichen Massnahmen ermöglicht der Gemeinderat im Vollzug dieser Aufgabe den chancengleichen Zugang zu gesellschaftlich wichtigen Gütern und Dienstleistungen für Migrantinnen und Migranten und trägt damit zu ihrer aktiven Integration bei.

Um all jene Migrantinnen und Migranten zu ehren, welche unser Land mitgebaut und mitgestaltet haben und auf deren Unterstützung wir auch in Zukunft angewiesen sein werden, fordern die Postulantinnen und Postulanten, dass einem zentral gelegenen Platz in der Stadt Bern ein neuer Name zu geben sei. Sowohl Gewohnheit und historische Tradition wie auch die administrativen Umtriebe und allfällige Entschädigungsforderungen der betroffenen An-

wohnerinnen und Anwohner sprechen grundsätzlich gegen Umbenennungen. Insbesondere im Stadtzentrum, wie es die Postulantinnen und Postulanten fordern, ist die Umbenennung einer der vorhandenen Plätze nicht sinnvoll. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass in nächster Zeit selbst an peripherer Lage ein neuer Platz erstellt wird, der für eine solche Benennung geeignet wäre. Aus diesen Gründen und in der Meinung, dass bereits umfassende Massnahmen zur Förderung der Integration ergriffen worden sind, sieht der Gemeinderat keine Möglichkeit, dem Anliegen der Postulantinnen und Postulanten zu entsprechen.

Antrag

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

Bern, 22. März 2006

Thomas Balmer für die Fraktion FDP: Wir bestreiten dieses Postulat und lehnen diese Form der Problemsuche als unnötigen Zeitverlust für den Ratsbetrieb ab. Wir bitten die bisherige Praxis der Namensgebung beizubehalten und diese dem Gemeinderat zu überlassen. Mir bleibt der Verdacht, dass es hier weniger um ein Denkmal für die genannten Migrantinnen und Migranten geht, sondern um die eigene Publizität.

Peter Bühler (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Die Fraktion SVP/JSVP hat ein Verständnisproblem. Der Gemeinderat sagt klar, dass dieses Postulat im Moment nicht umsetzbar ist, möchte es aber dennoch überweisen. Zudem ist uns sauer aufgestossen, dass unser kleines Land nach wie vor als Einwanderungsland betitelt wird. Wir stellen einen Gegenvorschlag und fordern für alle Schweizerinnen und Schweizer, die geholfen haben unser Land zu gründen und aufzubauen, eine Gedenktafel.

Postulant *Simon Röthlisberger* (JA!): Vor ein paar Wochen haben wir den Vorstoss für einen Europaplatz erheblich erklärt. An einigen Orten ist eine Platzumbenennung also möglich. Es ist bewiesen, dass die Schweiz Einwanderer braucht. Die Schweiz ist ein Einwanderungsland und das nicht erst seit kurzem. Jeder vierte Arbeitsplatz ist inzwischen durch einen Migranten oder eine Migrantin besetzt. Die Schweiz ist auf billige, flexible Arbeitskräfte aus dem Ausland angewiesen. Wir lehnen den Postulatsbericht ab. Dies aus dem Grund, dass nicht richtig geprüft wurde, wo ein Migrantenplatz entstehen könnte. Wir haben in der Postulatsforderung absichtlich viel Handlungsspielraum offen gelassen. Wir erwarten im neuen Prüfungsbericht eine detaillierte Abklärung, wo ein solcher Platz eingerichtet werden könnte.

Beschlüsse

1. Das Postulat Fraktion GB/JA! wird mit 40 : 21 Stimmen überwiesen.
2. Der Prüfungsbericht wird mit 27 : 23 Stimmen bei 12 Enthaltungen abgelehnt.

14 Postulat Fraktion FDP (Heinz Rub): Abfalleimer im öffentlichen Raum

Geschäftsnummer 05.000355 / 06/120

Nachdem als Hauptargument zum Abfallgebührenreglement die stetig steigenden Kosten für die Sauberhaltung im öffentlichen Raum aufgeführt wurden, ist es nun sicher an der Zeit, auch eine Verbesserung in diesem Bereich anzubringen.

An vielen Orten auf städtischem Gebiet sind zu wenig, zu kleine und nicht richtig platzierte Abfalleimer vorhanden. Stellvertretend und als Beispiel seien hier die Haltestellen vom öffentlichen Verkehr, Lauben und Strassenzüge in der Innenstadt, sowie die Grosse Schanze erwähnt. Letztere hat wohl eine Vielzahl von Abfalleimern, diese sind aber so aufgestellt, dass sie bequem mit einem Fahrzeug geleert werden können, dort wo sich die Menschen aufhalten (auf der Wiese und den Spielrampen) sind jedoch keine vorhanden. Es bedarf also täglich einer grossen Putzequipe, die zusätzlich zu den Eimerleerungen, Reinigungsarbeiten vornehmen muss.

Es braucht keine grossen Studien, um festzustellen, dass wo genügend, gut platzierte und grosse Abfalleimer aufgestellt sind, viel weniger Verunreinigung besteht.

Bei dieser Gelegenheit wird ebenfalls festgehalten, dass die Vielzahl der städtischen Abfalleimermodelle nicht der einfachen Erkennung für die Benutzenden dienlich ist, und daher sicher auch der Sauberkeit nicht förderlich.

Wir bitten daher den Gemeinderat zu prüfen, an welchen Orten der Stadt ein besseres „Abfalleimer-Management“ im Sinne dieses Postulates eine Verbesserung der Ordnung im öffentlichen Raum bringen könnte.

Ferner bitten wir den Gemeinderat zu prüfen, welches Modell am sinnvollsten flächendeckend eingesetzt werden könnte (natürlich mit verschiedenen Grössen je nach Bedarf, siehe oben).

Bern, 20. Oktober 2005

Antwort des Gemeinderats

Durch die Änderung der Lebensgewohnheiten der Bevölkerung haben die im öffentlichen Raum anfallenden Siedlungsabfälle in den letzten Jahren massiv zugenommen: 1997 mussten noch 731 Tonnen entsorgt werden, im Jahr 2000 waren es bereits 1 561 Tonnen und im Jahr 2004 über 2 200 Tonnen. Wesentlich zu dieser Entwicklung beigetragen hat das explosionsartige Wachstum der Take-Away-Verpflegung. Hinzu kommt die steigende Tendenz, Hauskehricht portionenweise in den öffentlichen Abfalleimern zu entsorgen und auf diese Weise Entsorgungsgebühren zu sparen. Das Gewährleisten der Sauberkeit im öffentlichen Raum ist angesichts dieser Entwicklung vor enorm hohe Anforderungen gestellt.

Die Stadt Bern begegnet diesen Herausforderungen mit Massnahmen auf verschiedenen Ebenen:

- Bereitstellen und Leeren von Abfalleimern;
- Reinigungsarbeiten;
- Präventions- und Sensibilisierungsmassnahmen;
- Lenkungsmassnahmen.

Die Gesamtheit dieser Massnahmen ist im neuen Abfallreglement geregelt.

In der Stadt Bern sind heute auf öffentlichem Grund insgesamt über 1 400 Abfalleimer aufgestellt, gegen 500 alleine in der Innenstadt. Im Jahr 2002 wurden die Standorte und die Art der Abfalleimer in der Stadt Bern grundsätzlich überprüft und festgelegt. Seither kommen – abgesehen von älteren Auslaufmodellen – grundsätzlich zwei unterschiedliche Typen zur Anwendung:

- Die grossen Eimer mit einer Kapazität von 110 Litern werden hauptsächlich in der Innenstadt, auf grossen Plätzen und in stark frequentierten Grünanlagen eingesetzt.
- Die kleineren Eimer kommen in erster Linie in den Quartieren sowie bei den Bus- und Tramhaltestellen oder als Ergänzung in der Innenstadt und in verschiedenen Parkanlagen zur Anwendung.

Grundsätzlich werden die Eimer so postiert und kombiniert, dass an jedem Standort das jeweils erforderliche Volumen zur Verfügung steht; begleitend sind dabei Erfahrungswerte.

Ähnlich bedarfsorientiert ist die Leerung der Abfalleimer organisiert:

- In der Innenstadt werden die Eimer in einem eigenen Arbeitsgang je nach Standort zwischen zwei bis fünfmal täglich geleert.
- Bei den öV-Haltestellen erfolgt die Leerung gleichzeitig mit der Bodenreinigung mindestens einmal täglich (mit Ausnahme des Samstags).
- In den Quartieren werden die Eimer im Zuge der Strassenreinigung in der Regel dreimal wöchentlich geleert; täglich erfolgt die Leerung an stark frequentierten Orten.
- Praktisch rund um die Uhr steht zudem die Hotline „I mist for you“ zur Verfügung, mit deren Hilfe überfüllte Eimer oder andere Verschmutzungen rasch beseitigt werden.

Sowohl die Leerung wie auch die Auswahl und die Standorte der Abfalleimer folgen insgesamt einem durchdachten Konzept. Bei der Gesamtbeurteilung ist zudem zu berücksichtigen, dass wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass ein Mehr an grossen und gut postierten Abfalleimern generell nicht zu einer Eindämmung der herumliegenden Abfälle führt, sondern vielmehr das illegale Entsorgen von Hauskehricht fördert.

Insgesamt ist der Gemeinderat überzeugt, dass die Stadtverwaltung die für das Gewährleisten der Sauberkeit im öffentlichen Raum gebotenen Massnahmen ergriffen hat und umsetzt. Anlass zu Handlungsbedarf ortet er nicht.

Antrag

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

Bern, 5. April 2006

Beschluss

Das Postulat ist unbestritten und wird stillschweigend überwiesen.

Der Prüfungsbericht ist bestritten:

Postulant *Heinz Rub* (FDP): Der Gemeinderat ortet keinen Handlungsbedarf. Diese Aussage ist mehr als störend. Es geht darum, dass der Abfall möglichst nicht mehr am Boden herumliegt. Die Zahlen des Prüfungsberichts sind längst bekannt. Das Interessante wäre aber, wie viele Kehrichteimer neu eingerichtet wurden, wenn es schon so viel mehr Kehricht gibt. Das Problem der illegalen Abfallentsorgung ist tatsächlich da. Das lässt sich nicht mit Informationen über die verschiedenen Kehrichteimermodelle lösen. Ich erwarte vom Gemeinderat, dass er dieses Problem sieht und es angeht. Die illegale Abfallentsorgung schert sich nicht um Zahlen.

Nadja Omar (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Kehricht ist die logische Folge einer Konsumgesellschaft. Speziell Verpackungsabfälle, die leicht sind und viel Platz benötigen, sind ein grosses Problem. Orte in der Nähe von Schulen oder Universitätsgebäuden müssen stärker beachtet werden, da diese Bevölkerungsschicht nicht in Restaurants zu Mittag isst. Man nimmt sein Picknick mit oder geht zu einem Take Away und isst bevorzugt an der frischen Luft, so zum Beispiel auf der Grossen Schanze. Dort gibt es prinzipiell nur gefüllte Kehrichteimer. In der Antwort des Gemeinderats wird nicht erwähnt, dass mit dem neuen Abfallreglement die Kosten nach dem Verursacherprinzip geregelt werden. Uns würde interessieren, ob denn die Aufräumarbeiten nicht mehr Kosten als das Leeren der Kehrichteimer. Unserer Meinung nach müsste gegen Kehrichtsünder anders vorgegangen werden als mit der Beschränkung der Abfalleimer. Dieses Problem muss neu betrachtet werden. Die GFL/EVP-Fraktion lehnt den Prüfungsbericht ab.

Beat Zobrist (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Was der Gemeinderat mehr gemacht hat? Er hat die Mehrmenge an Abfällen eingesammelt. Nur aufgrund des störenden letzten Satzes, den Prüfungsbericht abzulehnen, dünkt uns unverhältnismässig. Wir bitten den Prüfungsbericht anzunehmen.

Gemeinderätin *Regula Rytz*, Direktorin TVS: Wir haben in der Antwort aufgezeigt, was die Stadt Bern alles gegen Littering unternimmt. Zum Beispiel wurden auf dem Waisenhausplatz zahlreiche neue Abfalleimer aufgestellt, deren Leerung sehr viel Geld kostet. Je mehr Dienstleistungen wir anbieten, desto teurer wird es. Das Abfallreglement ist in der Umsetzung begriffen und wir werden aufzeigen, wie teuer uns diese Abfallentsorgung heute schon kommt. Zusätzliche Leistungen werden von der Bevölkerung bezahlt werden müssen. Mehr Angebot bedeutet auch höhere Kosten. Es wird in der Stadt Bern sehr viel gemacht, so zum Beispiel eine tägliche Abfuhr in der Innenstadt.

Beschluss

Der Prüfungsbericht wird mit 31 : 30 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

15 Interpellation Ernst Stauffer (ARP): Alarm wegen Giftkraut (Amrosia)

Geschäftsnummer 05.000359 / 06/126

Der BZ vom 14. Oktober 2005 entnehme ich: Das zuständige Bundesamt warnt mit schrillen Tönen vor dem Giftkraut Ambrosia. Die hiesigen Fachleute hingegen wiegeln ab: In der Stadt und Region Bern gefährde die Pflanze vorderhand niemanden. Wer hat Recht? Der Kampf gegen Ambrosia habe höchste Priorität, erklärt das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) in einer Medienmitteilung. „Ambrosia oder das 'Aufrechte Traubenkraut', ist eine giftige Pflanze, die Allergien, Nesselfieber oder Asthmaanfälle auslöst. Erkranken kann, wer die Pflanze berührt oder den Blütenstaub einatmet.“

Der Unkrautspezialist Christian Bohren wirft den Berner Experten vor, dass sie die Bedrohung zu wenig ernst nehmen.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wie gefährlich beurteilt der Gemeinderat die als Allergikerschreck Ambrosia Giftkraut bezeichnete Pflanze?
2. Was sieht der Gemeinderat vor, um die Ausbreitung dieser Giftpflanze auf dem Gebiet der Gemeinde Bern zu verhindern?
3. Wird die Bevölkerung über das Verhalten gegenüber dieser Giftpflanze orientiert?
4. Wenn ja, auf welche Weise?
5. Wenn nein, warum nicht?

20. Oktober 2005

Antwort des Gemeinderats

Das Aufrechte Traubenkraut (*Ambrosia artemisiifolia*) ist eine von mehreren nicht-einheimischen Pflanzenarten, die sich in unseren Gegenden sehr rasch und ohne bestandesregulierende natürliche Kräfte ausbreiten. Die Fachwelt spricht von sogenannten invasiven Neophyten. Die meisten dieser Arten wirken sich nachteilig auf das natürliche ökologische Gleichgewicht aus, da sie die einheimischen Pflanzen verdrängen können. Einzelne Pflanzenarten

richten auch Schäden an Gewässer- und Strassenbauten an oder können sogar die Gesundheit des Menschen beeinträchtigen. Zu letzteren gehört das aus Nordamerika stammende Aufrechte Traubenkraut. Problematisch ist vor allem der Blütenstaub. Die Pollen lösen bei Allergikerinnen und Allergikern heuschnupfenartige Reaktionen oder gar schwere Asthmaanfälle aus. Aber auch der Kontakt mit dem Blütenstand kann zu Hautreizungen führen.

Die Pflanzenart fasst in der Nordschweiz auf zwei Arten Fuss: Einerseits wandert sie über das Rhonetal, Genf und das Waadtland entlang der Verkehrsachsen ins Mittelland ein und siedelt hier vor allem auf Äckern und in unbewachsenen, gelockerten Humusflächen an. Diese Art der Ausbreitung erfolgt hauptsächlich durch die Verfrachtung der Samen via Erde an den Autopneus und ist deshalb schwierig zu verhindern. Andererseits wurde und wird sie über Vogelfutter ausgebracht, das teilweise mit Samen der Pflanzenart durchsetzt ist. Eine einzelne Pflanze bildet 3 000 bis 30 000 Samen, die im Boden bis zu 40 Jahre lang keimfähig bleiben. Die Samen keimen im Juni bis Juli. Ab Mitte Juli entwickeln die Pflanzen Blütenstände. Anfang August setzt der Pollenflug ein, der etwa zwei Monate anhält. Bekämpfungsmassnahmen sollten schwergewichtig vor der Blütezeit ergriffen werden.

In Bern konnten bisher zwei Nachweise für die Existenz von Aufrechtem Traubenkraut auf privatem Grund erbracht werden: Im westlichen Teil des Mattenhof-Quartiers und im Breitenrain-Quartier. Es handelt sich dabei um Zufallsbeobachtungen. Beide Standorte wurden von der Stadtgärtnerei ausgejätet; im Frühjahr wird die Stadtgärtnerei die Standorte überprüfen.

Zur Frage 1: Der Gemeinderat muss sich in der Beurteilung der Gefahr, die von der Pflanze ausgehen kann, auf Einschätzungen übergeordneter Stellen abstützen. Das Bundesamt für Gesundheit (BAG) stuft das gesundheitsschädigende Potenzial als gross ein, da das sehr starke Allergen bei einem Viertel der Allergikerinnen und Allergiker Asthmaanfälle auslösen kann.

Zur Frage 2: Da die Ausbreitung des Traubenkrauts sehr grossräumig erfolgt, ist wie bei allen invasiven Organismen eine nationale Strategie erforderlich. Sie wird derzeit durch die Bundesämter für Umwelt (BAFU) und für Gesundheit (BAG) aufgebaut. Die Biologie der Pflanze und die Möglichkeiten ihrer Bekämpfung untersucht die Landwirtschaftliche Forschungsanstalt Agroscope-Changins. Auf kantonaler Ebene koordiniert das Naturschutzinspektorat die Bemühungen zur Kontrolle und Bekämpfung der Pflanze und erarbeitet ebenfalls Strategien für den Kanton und die Gemeinden. Erst wenn diese bekannt sind, kann ein einheitliches, koordiniertes und damit wirkungsvolles Vorgehen der Gemeinden sichergestellt werden. Der Gemeinderat wird diese Arbeiten aufmerksam verfolgen und zu gegebener Zeit die gebotenen Massnahmen auslösen.

Seit bekannt ist, dass die Pflanze im Begriff ist, sich in der Schweiz zu etablieren, wird im Rahmen des Unterhalts der öffentlichen Grünflächen der Stadt Bern vermehrt auf das mögliche Vorkommen des Aufrechten Traubenkrauts geachtet. Aus Ressourcengründen können diese Überprüfungen jedoch nicht systematisch vorgenommen werden. Bisher wurden auf öffentlichem Grund keine entsprechenden Pflanzen gefunden; andernfalls würden sie umgehend bekämpft. Privatpersonen haben die Möglichkeit, Verdachtsfälle durch die Stadtgärtnerei abklären zu lassen. Solange sich der damit verbundene Aufwand in einem vernünftigen Rahmen bewegt, erfolgt diese Dienstleistung kostenlos.

Zu Frage 3 bis 5: Da das Phänomen „Ambrosia“ in der Schweiz relativ neu und in Bern noch kaum vorhanden ist, besteht kein dringender Handlungsbedarf für die Stadt. Für den Gemeinderat steht aber ausser Frage, dass die Bevölkerung informiert werden muss, sobald die Pflanze vermehrt beobachtet wird. Dabei muss geklärt werden, wann, in welcher Form und in welchem Mass informiert werden soll. Da es sich nicht um ein lokales Problem handelt, muss die Information der Bevölkerung in ein Vorgehen eingebettet werden, das durch Bund und Kanton koordiniert wird.

Die Stadtgärtnerei ist in ständigem Kontakt mit den zuständigen Stellen auf Kantons- und Bundesebene. Je nach Entwicklungs- und Kenntnisstand wird sie dem Gemeinderat eine Handlungsstrategie unterbreiten, welche auch die Frage der Information der Bevölkerung aufnimmt.

Bern, 15. März 2006

Der Interpellant ist mit der Antwort **zufrieden**.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Peter Künzler*

Die Protokollführerin: *Ursina Wälchli*

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 21.30 Uhr

Vorsitzender

Präsident Peter Künzler

Anwesend

Hans Peter Aeberhard
Raymond Anliker
Stefanie Arnold
Gabriela Bader Rohner
Rania Bahnan Büechi
Thomas Balmer
Stefan Bärtschi
Giovanna Battagliero
Peter Bernasconi
Dieter Beyeler
Margrith Beyeler-Graf
Markus Blatter
Peter Bühler
Conradin Conzetti
Myriam Duc
Susanne Elsener
Anastasia Falkner
Karin Feuz-Ramseyer
Andreas Flückiger
Urs Frieden
Verena Furrer-Lehmann
Jacqueline Gafner Wasem
Karin Gasser

Simon Glauser
Thomas Göttin
Beat Gubser
Ueli Haudenschild
Beni Hirt
Stephan Hügli-Schaad
Natalie Imboden
Mario Imhof
Ueli Jaisli
Daniele Jenni
Stefan Jordi
Sarah Kämpf
Daniel Kast
Rudolf Keller
Andreas Krummen
Claudia Kuster
Annette Lehmann
Daniel Lerch
Anna Magdalena Linder
Liselotte Lüscher
Ursula Marti
Corinne Mathieu
Patrizia Mordini

Erik Mozsa
Christoph Müller
Philippe Müller
Reto Nause
Nadia Omar
Simon Röthlisberger
Heinz Rub
Hasim Sancar
Franziska Schnyder
Rolf Schuler
Miriam Schwarz
Hasim Sönmez
Ernst Stauffer
Barbara Streit-Stettler
Ueli Stückelberger
Martin Trachsel
Gisela Vollmer
Christian Wasserfallen
Catherine Weber
Anne Wegmüller
Beat Zobrist
Andreas Zysset

Entschuldigt

Michael Aebersold
Carolina Aragón
Christof Berger
Dolores Dana

Rudolf Friedli
Erich J. Hess
Lydia Riesen-Welz
Erich Ryter

Beat Schori
Thomas Weil
Sandra Wyss

Vertretung Gemeinderat

Edith Olibet BSS

Kurt Wasserfallen FPI

Entschuldigt

Alexander Tschäppät PRD

Barbara Hayoz SUE

Regula Rytz TVS

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

-

16 Motion Fraktion SP (Edith Olibet) vom 8. Juni 2000: Deutsch im Vorschulalter: Verstehen und verstanden werden, der Schlüssel zur Integration; Abschreibung

Geschäftsnummer 00.000353 / 06/132

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben.

Bern, 26. April 2006

Gabriela Bader Rohner (GFL) für die Kommission SBK: Die SBK hat einstimmig beschlossen diese Motion, die jetzt zur Diskussion steht, abzuschreiben. Es wäre sonderbar, wenn die jetzige Gemeinderätin und frühere Motionärin, sich nicht mit ihrem eigenen Anliegen befasst hätte. Es bestehen nun nach einer Pilotphase, die 2003 und 2004 bei fünf Standorten der Informationsstellen für Ausländer/innen ISA stattfanden, Kurse für Kinder im Vorschulalter und ihre Mütter. In den Jahren 2006-2008 sollen je zwei zusätzliche Kurse pro Jahr angeboten werden. Das wichtige niederschwellige Angebot, das zur Verbesserung der Chancengleichheit zweisprachiger Kinder beitragen soll, ist eine der 21 Massnahmen, die in der Bildungsstrategie enthalten sind. Ich möchte hier betonen, dass sich die Kommission gewünscht hat, dass sie Evaluationsberichte von diesem Projekt erhält. Die SBK möchte sich ein genaues Bild machen, ob das Zielpublikum auch wirklich erreicht wird, ob die Kurse genügend besucht werden oder ob allenfalls weitere Massnahmen ergriffen werden müssen. Wir werden demnach im Rahmen unserer Möglichkeiten das Projekt weiter verfolgen und empfehlen die Abschreibung dieser Motion.

Beschluss

Die Motion Olibet wird mit 51 : 0 Stimmen einstimmig abgeschrieben.

17 Interpellation Daniel Kast (CVP): Um eine Stunde verlängerte Blockzeiten

Geschäftsnummer 05.000378 / 06/114

Die heutigen Anfangs- und Schlusszeiten des Unterrichts stammen alle aus einer Zeit, als die Mütter in der Regel als Hausfrauen tätig waren oder im Betrieb ihres Ehemannes mitgearbeitet haben. Sie waren somit in der Lage, die Kinder rechtzeitig zur Schule zu schicken und sie nach der Schule wieder zu empfangen. Jüngere Schüler konnten von ihren Müttern auf dem Schulweg begleitet werden.

Heute sind immer mehr Väter und Mütter gleichzeitig ausser Haus erwerbstätig. Viele Kinder leben bei erwerbstätigen allein erziehenden Eltern.

Diese Eltern arbeiten in der Regel bis 12 Uhr. Da die Kinder schon um 11.50 Uhr aus der Schule entlassen werden, können die erwerbstätigen Eltern ihre Kinder nicht rechtzeitig empfangen oder sie gar auf dem Heimweg begleiten. Vor allem für Unter- und Mittelstufenschüler ist es jedoch wichtig, dass ein Elternteil zu Hause ist, wenn die Kinder heimkommen.

Eine moderne Familienpolitik muss der zunehmenden Erwerbstätigkeit der Elternschaft Rechnung tragen. Tagesschulen und Blockzeiten, wie sie in Bern bereits eingeführt sind, sind ein Schritt in die richtige Richtung. Nur sind Tagesschulen für Familien, die mehrere Kinder

betreuen lassen, recht teuer und viele Familien haben auch das legitime Bedürfnis, das Mittagessen gemeinsam einzunehmen.

Die Schule müsste am Mittag eine halbe Stunde länger dauern. Lediglich eine Verschiebung der Schulanfangs- und Schlusszeiten vorzunehmen bringt jedoch keinen Vorteil, da der Schulanfang dann um 8.50 Uhr angesetzt werden müsste. Um diese Zeit sind die Eltern schon lange an der Arbeit.

Eine Lösung bringt die Verschiebung der Nachmittagslektionen auf den Morgen, Der Unterrichtsmorgen würde somit 5 Lektionen umfassen. 1. Klässler hätten dreimal und 2.-4. Klässler einmal pro Woche nur 4 Lektionen Schule. Die 5. Lektion kann für die Unterstufenschüler durch eine Tagesschulbetreuung abgedeckt werden. Der Nachmittag würde entsprechend von Unterrichtsstunden entlastet.

Mit der Verschiebung der Nachmittagslektionen auf den Morgen, werden die Blockzeiten um 1 Stunde verlängert. Auf diese Weise kann die Schule den Eltern an den Morgen der Schulwochen die Betreuung der Kinder während 4½ Stunden garantieren.

Konkreter Vorschlag zur Ausgestaltung der verlängerten Blockzeiten

	1.Kl.	2.Kl	3./4.	5./6.	7.R	7.S	8.R	8.S	9.R	9.S
7.00-7.45										
7.50-8.35	2	4	4	5	5	5	5	5	5	5
8.40-9.25	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
9.45-10.30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
10.35-11.20	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
11.35-12.20	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
13.30-14.15					2	2	1	1		2
14.20-15.05			1	2	2	3	1	3	1	2
15.10-15.55			1	2	2	3	1	3	1	2
16.10-16.55										
17.00-17.45										

Anzahl Unterrichtslektionen pro Woche R: Realschule, S: Sekundarschule

Die hier vorgeschlagene Ausgestaltung der verlängerten Blockzeiten sieht am Morgen eine zweite längere Pause vor. Diese Pause ist vor der letzten Lektion angesetzt worden, damit sich die Schülerinnen und Schülern vor der bezüglich Konzentration schwierigsten, letzten Morgenlektion nochmals erholen können.

Die Mittagspause dauert für Schülerinnen und Schüler der 3.-6. Klasse 2 Stunden, für Oberstufenschüler an einigen Nachmittagen nur 1 Stunde und 10 Minuten.

Die Tagesschule müsste mit den verlängerten Blockzeiten neu mindestens dreimal pro Woche von 7.50 bis 8.35 eine betreute Lektion anbieten. Heute bieten die Tagesschulen mindestens zweimal pro Woche eine Betreuung für die Erstklässler von 11.00-11.50 Uhr an.

Man kann davon ausgehen, dass mit der Einführung der verlängerten Blockzeiten mehr Kinder am Mittag von ihren Eltern betreut werden. Es ist daher durchaus möglich, dass mit den verlängerten Blockzeiten bei den Tagesschulen Einsparungen erzielt werden können.

Für die Unterrichtsorganisation und die Belegung der Spezialräume bringen die verlängerten Blockzeiten wegen der zusätzlichen 5. Nachmittagslektion eine grössere Flexibilität.

Zwischen 16.10 und 17.45 kann der fakultative Unterricht (Angebot der Schule) stattfinden. Die frühe Morgenlektion um 7.00 Uhr ist in der Regel unterrichtsfrei. Ausnahmsweise könnte auf der Oberstufe in dieser Lektion fakultativer Unterricht erteilt werden.

Der Schulschluss am Morgen ist so angesetzt worden, dass die Kinder nach dem Mittags-
hauptverkehr den Heimweg antreten.

Der Gemeinderat wird gebeten zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Wie beurteilt der Gemeinderat das vorgeschlagenen Modell bezüglich
 - a. Familienfreundlichkeit
 - b. Unterrichtsqualität
 - c. Unterrichtsorganisation
 - d. Tagesschule
2. Gibt es kantonale Bestimmungen, die dem Modell der verlängerten Blockzeiten wider-
sprechen, oder städtische Bestimmungen, die bei einer allfälligen Einführung der verlän-
gerten Blockzeiten geändert werden müssten?
3. Ist der Gemeinderat bereit, die Einführung von verlängerten Blockzeiten eingehend zu
prüfen?

Bern, 24. November 2005

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzliches

Der Begriff Blockzeit ist in den kantonalen Bestimmungen zur Kindergarten- und Schulzeit
definiert: „Blockzeit bedeutet eine von Montag bis Freitag für jeden Vormittag gleichbleibende
Unterrichtszeit mit einheitlichem Beginn und Ende. Während dieser Zeit ist die Aufsicht der
Kinder und Jugendlichen durch die Schule garantiert“. Daraus ist zu schliessen, dass wäh-
rend der Blockzeit ein Mix aus unentgeltlicher Unterrichts- und kostenpflichtiger Betreuungs-
zeit, wie in der Interpellation angeregt wird, nicht möglich ist.

Die heute gültigen Bestimmungen zur Kindergarten- und Schulzeit, wie auch die Bestimmun-
gen zur Blockzeit wurden im Sommer 2004 von der dafür zuständigen Volksschulkonferenz
erlassen und werden von der Direktion für Bildung, Soziales und Sport unterstützt. Sie sind
das Ergebnis eines jahrelangen Optimierungsprozesses mit Einbezug der Interessen aller
Beteiligten und der jeweils gemachten Erfahrungen. Die heutige Lösung hat sich seither be-
währt, wird den Bedürfnissen gerecht und darf sicher als zeitgerecht und familienfreundlich
bezeichnet werden.

Die einzige Blockzeitlücke – im ersten Schuljahr kann wegen des abteilungsweisen Unter-
richts an maximal vier Vormittagen die Blockzeit um die letzte Lektion reduziert werden – ist
seit Schuljahresbeginn 2004/2005 durch eine von Lehrpersonen sichergestellte, für Eltern
unentgeltliche und von der Tagesschule unabhängige Betreuung geschlossen. Damit ist für
den Kindergarten und die Primarstufe eine für die ganze Stadt einheitliche Blockzeit von
08.20 bis 11.50 Uhr gewährleistet.

Zu Frage 1: Heute darf in der Stadt Bern – entsprechend den Beschlüssen der Volksschulkon-
ferenz – die erste Vormittagslektion (Beginn 07.30 Uhr) erst ab dem 5. Schuljahr belegt wer-
den. Bis und mit dem 3. Schuljahr sind 5-Lektionen-Vormittage nicht gestattet. Die Volks-
schulkonferenz hat dies auf Anraten von Fachpersonen bestimmt mit dem Ziel, eine Überfor-
derung der Schülerinnen und Schüler zu vermeiden. Das Modell der Interpellation ist mit den
Vorschriften der Volksschulkonferenz nicht vereinbar. Der Einbezug der Tagesschule ist nicht
möglich, da sie ein freiwilliges und entgeltliches Angebot ist, die Volksschule jedoch unent-
geltlich anzubieten ist.

Zu Frage 2: Die Einführung von erweiterten Blockzeiten im Sinne der Interpellation würde
keinen kantonalen Bestimmungen widersprechen. Dagegen müssten die städtischen Bestim-
mungen zur Kindergarten- und Schulzeit geändert bzw. in allen wichtigen Punkten neu erar-
beitet werden.

Zu Frage 3: In Anbetracht der Tatsache, dass in der Stadt Bern seit zwei Jahren ein von der Volksschulkonferenz erarbeitetes Modell mit Erfolg praktiziert wird und breite Akzeptanz gefunden hat, besteht heute kein Überprüfungsbedarf. Gemäss Bildungsstrategie verfolgt der Gemeinderat konsequent den flächendeckenden Ausbau der Tagesschulen und mittelfristig das Ziel, den Pilotversuch einer Ganztageschule zu starten.

Bern, 22. März 2006

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Interpellant *Daniel Kast* (CVP): Seit rund dreissig Jahren läuten die Schulglocken in der Stadt Bern zur gleichen Zeit. Der Alltag in der Familie hat sich seither aber stark verändert. Mehr Mütter gehen einer Erwerbsarbeit nach und viele Eltern teilen sich die Berufs- und Familienarbeit. Es gibt mehr Alleinerziehende. Mit meiner Interpellation habe ich eine Diskussion darüber hervorrufen wollen, ob die Anfangs- und Schlusszeiten der Schulstunden noch zeitgemäss sind. Ich habe über die Landesgrenzen hinausgeschaut und festgestellt, dass der Unterricht in Deutschland vor allem am Morgen konzentriert ist und bis in den Mittag hinein führt. Die Nachmittage sind in der Regel frei. In Italien, wie ich vor kurzem erfahren habe, gilt die gleiche Regel. Für Familien bringt eine Lektionenorganisation in grösseren Blöcken etliche Vorteile. Die Familienzeit wird weniger unterbrochen. Daher gibt es mehr Freizeitmöglichkeiten. Dadurch, dass die Kinder in der Schule betreut werden, haben die Eltern längere Zeitspannen für die Erwerbsarbeit und mehr Eltern könnten zu Hause sein, wenn die Kinder mittags von der Schule zurückkommen. So könnten mehr Familien gemeinsam zu Mittag essen. Das Berufs- und Familienleben könnten somit besser miteinander vereinbart werden. Dies nicht nur in dem Sinn, wie dies immer diskutiert wird, dass trotz Familie auch ein Berufsleben, sondern dass trotz Beruf auch ein gutes und erfüllendes Familienleben stattfinden kann. Zu den Antworten des Gemeinderats: Für die erste Morgenstunde, die in den ersten Schuljahren nicht immer durch Unterricht abgedeckt werden kann, wäre es sicherlich möglich eine Lösung zu finden. Die BSS hat bereits grössere Probleme gelöst als dieses. Anfangs- und Schlusszeiten sind gleich, seit ich selbst die Unterstufe besucht habe. Das als eine Optimierung zu bezeichnen, ist daher nicht berechtigt. Das Verschieben der Volksschulkonferenz ist auch ein schwaches Argument, denn, wenn ein politischer Wille besteht, stellt sich auch die Konferenz nicht quer. Eine mögliche Überforderung der Kinder muss ernst genommen werden. Nachmittagsstunden, die nun nach diesem Modell in den oberen Klassen reduziert oder in den unteren Klassen gar abgeschafft werden sollten, sind disziplinarisch schwer zu verantworten. Wenn beispielsweise ein Erstklässler mittags in der Tagesschule ist und am Nachmittag noch Unterricht hat, so ist das für ihn anstrengender, als wenn er an zwei Wochentagen morgens während fünf Lektionen unterbrochen von zwei grossen Pausen unterrichtet wird. Auf die Frage 1, die Hauptfrage der Interpellation, ist der Gemeinderat nicht eingegangen. Er hat diesen Vorschlag qualitativ und pädagogisch nicht diskutiert, sondern nur formale Argumente vorgeschoben. Der Gemeinderat will sich offensichtlich keine Gedanken darüber machen, ob Verbesserungen in diesem Bereich möglich sind. Das ist für den Gemeinderat, der sich als familienfreundlich bezeichnet, eine schwache Leistung. Mit dieser Antwort bin ich **nicht zufrieden**.

Fraktionserklärungen

Ursula Marti (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion teilt die Ansicht des Interpellanten, dass eine moderne Familien- und Bildungspolitik der Erwerbstätigkeit beider Elternteile gleichermaßen Rechnung tragen muss. Die Stadt Bern hat schon vieles für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie gemacht. Die Anzahl der Plätze in Kindertagesstätten ist lau-

fend erhöht worden, Blockzeiten an den Schulen sind selbstverständlich geworden, das Tagesschulangebot wird weiter ausgebaut und wir verfügen über Ferieninseln. Auch wir sind der Meinung, dass diese Bestrebungen weiter gehen und gewisse Lücken gefüllt werden müssen. Eine dieser Lücken ist beispielsweise der Zeitraum vor Beginn der Blockzeiten. Viele Eltern müssen das Haus verlassen, noch bevor sie ihre Kinder auf den Schulweg schicken können. Wir denken im Gegensatz zum Interpellanten, dass die vorgeschlagenen verlängerten Blockzeiten nicht den richtigen Weg darstellen. In diesem Modell werden die Nachmittagsstunden auf den Vormittag verlegt, was besonders für die jüngeren Kinder eine allzu lange Unterrichtszeit bedeuten würde. Dafür findet nachmittags kein Unterricht mehr statt. Ob dies gut ist, erscheint uns fraglich. Was machen die Kinder an diesen freien Nachmittagen? Viele Eltern sind auch dann auf Betreuung angewiesen, da sie an Nachmittagen auch arbeiten müssen. Die langen Morgenblöcke wären nur den Eltern dienlich, die das Glück haben nachmittags nicht arbeiten zu müssen. Für alle andern stellt dieser Weg eher einen Nachteil dar. Wenn wir die Blockzeiten verlängern wollen, so muss man sie bis auf den Nachmittag ausdehnen und für Betreuung und Mahlzeiten über den Mittag sorgen. In diesem Fall wären wir faktisch bei der Ganztageschule angelangt, was momentan noch nicht realistisch ist, obwohl diese Diskussion früher oder später erfolgen wird. Wir setzen wie der Gemeinderat auf den Weiterausbau der Tagesschulen. Die Kombination der bisherigen Blockzeiten mit den Tageschuleinheiten ergibt eine ausgewogene Tagesstruktur, einen guten Rhythmus zwischen Unterrichts-, Essens- und Freizeit. Ein Rhythmus, der den Kindern entspricht. Die Eltern können dieses Tageschulangebot je nach Bedarf in Anspruch nehmen und zahlen einen einkommensabhängigen Beitrag. Die Tagesschulen bieten eine ganze Reihe von Vorteilen. Sie sind nach pädagogischen Grundsätzen geführt, bieten Aufgabenhilfe, Freizeitgestaltung, gesunde Ernährung und Kontakte zu anderen Kindern an. Besonders der letzte Punkt ist in Zeiten von Klein- und Kleinstfamilien sehr wichtig. Tagesschulen fördern demnach die soziale und auch die schulische Entwicklung. Ausserdem tragen sie wesentlich zur Chancengleichheit bei.

18 Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Stadtbeiz für alle

Geschäftsnummer 06.000073 / 06/123

Bis vor wenigen Jahren hielten sich leicht verwahrloste Alkoholikerinnen und Alkoholiker in Berns Altstadtbeizen auf. Aus Rentabilitäts- und Imagegründen waren sie in diesen Gaststätten aber zunehmend unwillkommen. Oft wurden die Stadtbeizen auch renoviert und das neue Betriebskonzept zielte auf eine gepflegtere, zahlungskräftigere Kundschaft. Die chronisch Alkohol Konsumierenden wurde somit auf die Strasse verdrängt – aus Witterungsgründen zogen sie sich vor allem in den Bahnhof zurück. Als sich Bahnhofbetreibende und -benutzende immer mehr an der dort entstandenen Alki-Szene störten, eröffnete die Stadt in ehemaligen WC-Anlagen das „La Gare“, besser bekannt als Alki-Stübli. Obschon der Raum kein Tageslicht hat und sehr karg ausgestattet ist, ist er während den eher kurzen Öffnungszeiten meist vollbesetzt. Das vom Contact Netz betreute Alkistübli ist zusammen mit dem Restaurant zur Traube an der Ecke Aarberggasse/Genfergasse praktisch der letzte gedeckte und geduldete Aufenthaltsort für alkoholranke Menschen.

Demnächst sollen sowohl das Alkistübli (Umbau Bahnhofareal) wie auch das Restaurant Traube (Betriebsaufgabe) geschlossen werden. Das bedeutet, dass die Alkiszene voll auf die Gasse verdrängt wird. Es ist voraus zu sehen, dass sich wiederum viele Bürgerinnen und Bürger von ihr belästigt fühlen werden. Da eine verstärkte polizeiliche Auflösungs- und Wegweisungs-Strategie mit sehr hohem Personalaufwand verbunden wäre und doch nicht zum

erwünschten Erfolg (endgültige Auflösung der Alkiszene) führen würde, suchen die Stadtbehörden zur Zeit einen Ersatz für die schliessenden Lokale.

Die Alternative zu einem betreuten Konsumations-Raum für Abhängige könnte eine „Stadtbeiz für alle“ sein, in der auch Alkoholranke toleriert sind. Die Beiz könnte nicht nur von der Szene, sondern von jedermann frequentiert werden. Damit würde auch die Ausgrenzung der Alki-Szene vermieden. Weil die Beiz kaum rentabel geführt werden könnte, müsste sie von der Stadt teilweise unterstützt werden, besonders in der Startphase. Dafür könnte die Stadt der Pächterin oder dem Pächter auch die für das Konzept und die Zielerreichung notwendigen Auflagen machen, beispielsweise Verzicht auf Konsumationszwang, moderate Preise.

Die SP/JUSO-Fraktion bittet den Gemeinderat, als Ersatz für das Alkistübli und das Restaurant zur Traube die Eröffnung einer „Stadtbeiz für alle“ zu prüfen.

Bern, 23. Februar 2006

Antwort des Gemeinderats

Dem Gemeinderat ist es bewusst, dass mit der Schliessung der „Traube“ eine der letzten Gaststätten verschwindet, in denen Suchtkranke noch „willkommen“ gewesen waren. Mit der gleichzeitig wegen des Bahnhofumbaus bevorstehenden Schliessung des Aufenthaltsraums für alkoholranke Menschen, des so genannten Alkiraums (La Gare) wird es in Zukunft wieder vermehrt zu Ansammlungen auf öffentlichen Plätzen kommen. Der Gemeinderat ist deshalb bereit, das Anliegen zu prüfen.

Antrag

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

Bern, 5. April 2006

Das Postulat ist von der Fraktion FDP bestritten.

Heinz Rub (FDP) für die Fraktion FDP: Es ist nicht so, dass die Lokale keine alkoholabhängigen Personen mehr bei sich haben wollen. Es gibt ein Gastgewerbegesetz. Der Artikel 29 dieses Gesetzes beschreibt beispielsweise ein Alkoholabgabe-Verbot. Es wird unter anderem verboten, Alkohol an betrunkene und alkoholisierte Personen abzugeben. Artikel 30 im gleichen Gesetz spricht über eine Klagbarkeit. Hier steht, dass wenn alkoholische Getränke aufgedrängt, dies gilt besonders für Animationsdamen, oder an Betrunkene abgegeben werden, sind die daraus entstandenen Schäden nicht klagbar. Der Postulant führt mit diesem Vorstoss dazu, dass die Stadt diese Kosten übernehmen muss und entgegen dem Gastgewerbegesetz handelt indem sie ein Lokal organisiert in dem Alkoholiker trinken können. Wir haben im Rat mit grosser Mehrheit dem Alki-Stübli zugestimmt. Dort wird aber explizit kein Alkohol verkauft. Dort sollen die Menschen lediglich die Gelegenheit haben, im Trockenen, in der Wärme und unter ihresgleichen, mitgebrachten Alkohol zu konsumieren. Jetzt will man weiter gehen und ihnen ein Lokal zur Verfügung stellen, wo sogar Alkohol verkauft wird. Diese Idee, das geschlossene Restaurant Traube zu ersetzen, ist richtig. Diese Menschen sind momentan tatsächlich in einer schwierigen Lage. Es ist aber schlichtweg nicht möglich, dass die Stadt ein solches Lokal zur Verfügung stellt, Geld investiert und vom Pächter verlangt, er müsse schliesslich die Verantwortung übernehmen. Die Stadt gibt bereits der Reithalle Geld, damit sie Geld verdient. Die Idee hinter dem Postulat ist gut, aber nicht realisierbar. Die FDP bittet, dieses Postulat abzulehnen.

Postulant *Beat Zobrist* (SP): Über die Notwendigkeit eines Ersatzes für das Alki-Stübli brauche ich nicht mehr zu referieren. Der Rat hat vor einer Woche die Richtlinienmotion der GFL/EVP angenommen, die besagt, dass ein solcher Ersatz unbedingt notwendig ist. Unser Postulat soll eine Anregung sein, um weiter zu gehen. Gerade in der Altstadt, wo es viele Lokale gibt, haben diese geschlossen oder die Pächter gewechselt, weil sie nicht mehr rentabel waren. In solchen Fällen ist die ganze Klientel ausgewechselt und somit die alkoholabhängigen Personen nach und nach verdrängt worden. Wenn man in Lokale geht, sieht man, dass auch dort gegen das Gastgewerbegesetz verstossen wird. Es wird Betrunkene durchaus Alkohol serviert. Dieses Argument kann nicht gegen eine solche Stadtbeiz verwendet werden. Ich denke auch nicht, dass dieser Ersatz eine grosse Konkurrenz für die anderen Lokale darstellen würde. Die Stadt will dadurch auch kein Geld verdienen. Das Postulat erwägt aber die Möglichkeit einer Starthilfe für ein solches Lokal. Dieser Beitrag würde den für das Alki-Stübli nach Möglichkeit nicht übertreffen. Dieses Lokal könnte aber eine Ergänzung sein zum Alki-Stübli und eventuell sogar gemeinsam mit dem Stübli betrieben werden. Es braucht selbstverständlich ein Konzept, welches Fachleute liefern. Dieses soll übrigens nicht das Restaurant Traube nachahmen. Dort hat es kein Konzept gegeben und es wurden kreuz und quer, legale und illegale Drogen konsumiert. Zum Teil ist auch gehandelt worden. Was wir aber nicht wollen, ist ein unwirtlicher, stickiger und enger Raum ohne Fenster. Wir sind der Meinung, dass Alkoholiker nicht zwingend abgeschottet werden müssen. Wir wollen ein Lokal, das einigermaßen freundlich ist, wo wir auch gelegentlich ein Bier trinken gehen und so den Betrieb mitfinanzieren können.

Fraktionserklärungen

Karin Gasser (GB) für die Fraktion GB/JA!: Letzten Donnerstag haben wir im Rat über das Alki-Stübli diskutiert und waren uns über dessen Notwendigkeit einig. Der Postulant bringt eine andere Idee auf. Er will einen Raum schaffen, wo alkoholranke Menschen einen Platz finden können, grundsätzlich aber für alle offen ist. Wir finden dies im Grunde genommen eine gute Idee. Es ist aber bedenklich, dass die Stadt eine Aufgabe übernehmen soll, die bisher von privaten Restaurantbesitzern erfüllt worden ist. Offenbar will diese Aufgabe niemand mehr übernehmen, da sich die Lage in der Gastronomie und in der Wirtschaft gewandelt hat. Menschen, die nicht ins Bild eines zahlungsfreudigen Kunden passen, finden keinen Platz mehr in dieser Gesellschaft. Dies ist bedenklich. Wenn wir über diesen Vorstoss diskutieren, müssen wir uns grundsätzlich darüber Gedanken machen, wer in unserer Gesellschaft willkommen ist und wen wir ausgrenzen. Wer also durch staatlich finanzierte Projekte eingegrenzt werden muss. Im Rat können wir über dies leider nicht entscheiden und es ist auch nicht zu erwarten, dass sich die gesellschaftliche Haltung in nächster Zeit ändern wird. Zum Wohl und zum Schutz der betroffenen Menschen, die nirgends einen Platz finden, unterstützt die Fraktion GB/JA! dieses Postulat. Der Gemeinderat wird zu prüfen haben, ob ein solches Lokal ein Ersatz für das Alki-Stübli sein kann, welche Vor- und Nachteile sich daraus ergeben könnten oder ob allenfalls ein Alki-Stübli zusammen mit einem solchen Lokal nötig ist oder nicht. Vielleicht wäre es möglich, dass man bei der Evaluation des Alki-Stübli, die vorgesehen ist, auch die Überlegungen des Postulats mit einbeziehen kann. So hätten wir eine gute Entscheidungsgrundlage für die Zukunft dieses Projekts. Die Stadt besitzt bereits verschiedene Restaurationsbetriebe, die sie verpachtet. Die Auswahl der Pächter wird von verschiedenen Überlegungen beeinflusst. Um das Angebot der stadteigenen Betriebe breit zu halten, liegt es nahe, ein Restaurant für ein anderes Publikum im städtischen Angebot aufzunehmen. Der Unterschied zu den anderen stadteigenen Restaurationsbetrieben wäre vor allem der, dass ein solches im Postulat beschriebenes Lokal mit einem gewissen finanziellen Aufwand verbunden wäre. Ausserdem müsste fachliche Unterstützung beim Umgang mit diesen Leuten

angeboten werden. Die Fraktion hat gewisse Vorbehalte, da die Stadt mit einem solchen Lokal eine gesellschaftliche Aufgabe übernehmen würde, die eigentlich in der sozialen Verantwortung der Wirtschaft und der Gesellschaft liegt. Trotzdem unterstützen wir das Postulat und warten gespannt auf die Überlegungen des Gemeinderats.

Peter Bernasconi (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Grundsätzlich hat die Fraktion nicht viel zu ergänzen. Die Vorredner haben vieles bereits erwähnt. Wir anerkennen die gute Idee, finden sie aber schlichtweg nicht realisierbar. Wir wollen auch die Abhängigen unterstützen, sind aber der Meinung, die Stadt solle nicht zwei solche Lokale betreiben und unterstützen. Mit dem Alki-Stübli tut sie dies bereits genügend. Wir bestreiten auch nicht, dass ein solcher Raum einladender sein sollte. Der Gemeinderat wird sicherlich im Rahmen der Bahnhofssanierung einen besseren Ort organisieren. Wenn die Stadt ein solches Lokal unterstützt, weil es nicht rentabel sein kann, tritt sie in eine Wettbewerbsverzerrung ein. Die Stadt könnte Alkohol zu günstigeren Preisen verkaufen, was für die anderen Betriebe schlecht wäre. Die Konsequenz wäre ausserdem, dass sich in diesem Lokal noch mehr Leute aufhalten, da der Alkohol günstiger ist als sonst wo. Die Fraktion SVP/JSVP ist gegen dieses Postulat und wird es ablehnen. Der Postulant hat selbst in Erwägung gezogen, dass die im Vorstoss angesprochenen Punkte auch im Rahmen des Alki-Stübli realisiert werden können.

Ueli Stückelberger (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP hat diesen Vorstoss relativ lang und kontrovers diskutiert. Wir haben Stimmfreigabe beschlossen. Wir sind der Meinung, dass es mehr Lokale geben soll, die Platz für alle bieten. Auf der anderen Seite werden in der Stadt mehr Lokale für ein exklusives und rentables Publikum geschaffen. Lokale, wie es sie auf dem Land teilweise noch gibt, sind in der Stadt nicht realisierbar. Die Idee erscheint uns aber gut. Für uns ist wichtig, dass Pinto weitergeführt wird und in diesem Zusammenhang ein Ersatzstandort für das Alki-Stübli gefunden wird. Eine Stadtbeiz für alle ist für uns nicht dasselbe, da im Alki-Stübli eine Betreuung angeboten wird. Es liegt unserer Meinung nach nicht im Aufgabenbereich der Stadt, ein solches Lokal zu unterstützen oder zu führen. Aus diesen Gründen werden wir uns der Stimme grossmehrheitlich enthalten, obwohl wir das Anliegen des Postulats als grundsätzlich sympathisch finden.

Beschluss

Das Postulat Fraktion SP/JUSO wird mit 35 : 28 Stimmen bei 4 Enthaltungen überwiesen.

19 Interpellation Daniel Lerch (CVP): Warum lässt die Stadt ihre Gebäude vergammeln?

Geschäftsnummer 06.000045 / 06/141

Der Unterhalt der Gebäude ist gleich zu setzen mit Werterhaltung. So gesehen ist es nicht zu verstehen warum die Stadt Prestigeobjekte erstellt, andererseits aber den Unterhalt an wichtigen Gebäuden fahrlässig aufschiebt.

Als Beispiel dient das Tiefenau-Spital: Seit längerer Zeit ist das Dach undicht. Renovationen im Innern werden zwar ausgeführt, für die Dachsanierung scheint aber niemand zuständig zu sein. Ein undichtes Dach ist gleichzusetzen mit einem Leck in einem Schiffsrumpf oder einem Virus im EDV Netz. In kurzer Zeit entstehen irreparable Schäden, abgesehen davon, dass undichte Decken in einer Pflegestation eine Zumutung sind. Patientenakten und Mobiliar wer-

den beschädigt. Die auf dem Boden stehenden Becken, um das von der Decke tropfende Wasser abzufangen sind eine Unfallgefahr.

Meine Fragen:

- Weiss der Gemeinderat von diesen Missständen?
- Wer ist zuständig für die Sanierung; Kanton oder Stadt?
- Warum werden die Schäden nicht behoben?
- Ist der Gemeinderat bereit, sofort zu handeln?

Bern, 26. Januar 2006

Antwort des Gemeinderats

Beim Spital Bern Tiefenau handelt es sich nicht um eine Liegenschaft der Stadt Bern, sondern um eine des Spitalverbands Bern. Dieser hat noch bis zum 31. Dezember 2006 die Trägerschaft der Spitäler Bern-Tiefenau und Bern-Ziegler inne. Auf den 1. Januar 2007 gehen die beiden Spitäler kraft der Bestimmungen des Spitalversorgungsgesetzes an den Kanton Bern und alsdann an die neue Spitalträgerschaft, das Regionale Spitalzentrum Bern (RSZ Bern AG) über, eine vom Kanton dominierte Aktiengesellschaft. Ausführliche Informationen zur Umsetzung des Spitalversorgungsgesetzes finden sich im Internet auf der Webseite der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (www.gef.be.ch) mit dem Link http://www.gef.be.ch/site/index/gef_direktor/gef_spa_spitalversorgung.htm.

Für die Finanzierung der Spitalbetriebe und den Unterhalt der Gebäude ist seit der Inkraftsetzung des Gesetzes vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG) per 1. Januar 2002 allein der Kanton Bern zuständig. Nach Rücksprache mit den zuständigen Stellen des Spitals Bern-Tiefenau nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung.

Zu Frage 1: Ja, der Gemeinderat weiss, dass sich an vielen öffentlichen Spitälern im ganzen Kantonsgebiet seit einigen Jahren ein erheblicher Sanierungsbedarf aufgestaut hat. Die Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) – nicht die einzelnen Spitalträgerschaften – setzt auf Grund einer zentralen, rollenden Investitionsplanung die Umsetzungsprioritäten. Gemäss einem Schreiben der GEF vom 10. Februar 2006 sind bei ihr zurzeit aus finanzplanerischen Gründen sämtliche Investitionskredite der Spitäler sistiert.

Betroffen sind auch die Spitäler Bern-Tiefenau und Bern-Ziegler. Der Vorstand des Spitalverbands, in dem 3 Sitze durch die Stadt Bern besetzt sind, bemüht sich seit langer Zeit intensiv um die Freigabe von beantragten Sanierungskrediten. Nachdem im Herbst 2005 im Operationsbereich des Tiefenauspitals erstmals Wasser eingedrungen war, hat der Vorstand des Spitalverbands veranlasst, die dringlichsten Sanierungsarbeiten im Bereich des Dachs bzw. der Dachhülle mit der Rinnstelle zu Lasten der Unterhaltskredite im Betriebsbudget vorzunehmen. Diese Sanierungsarbeiten sind bereits im Gang.

Zu Frage 2: Der Kanton.

Zu Frage 3: Siehe einleitende Ausführungen.

Zu Frage 4: Nein, der Gemeinderat ist nicht zuständig. Der Vorstand Spitalverband hat im Rahmen seiner Kompetenzen bereits gehandelt.

Bern, 10. Mai 2006

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Interpellant *Daniel Lerch* (CVP): Die Antwort des Gemeinderats hat das wiedergegeben, was zu vermuten war: Die Besitzverhältnisse sind sehr kompliziert, Krankenhäuser werden hin- und hergeschoben und niemand will die Verantwortung für diese übernehmen. Der Spitalver-

band ist in der Stadt sehr stark vertreten. Daher sollte sie die Verantwortung nicht ganz abschieben. Das übliche Problem ist, dass dort, wo viele etwas zu sagen haben, niemand die Verantwortung übernehmen will. Eigentlich sollte man die Stadt für ihre Sorge um die Stadtfinanzen loben, da es schliesslich nicht nur an ihr liegt die Krankenhäuser zu finanzieren. Diese haben auch eine regionale Bedeutung. Seit dem Boom bezüglich des Baus von Krankenhäusern bis in die achtziger Jahre, sind Neubauprojekte immer wieder verschoben oder verzögert worden. Leider ist dies heute noch der Fall. Umbauten und Sanierungen werden stets verschoben. Der Gemeinderat spricht über den Zustand der Krankenhäuser im ganzen Kanton. Das interessiert uns eigentlich wenig. Allerdings wissen wir von der Stadt Thun, was geschehen kann, wenn der Unterhalt vernachlässigt wird und eine Decke einstürzt. Die CVP ist allerdings der Meinung, die Stadt Bern habe genügend Probleme mit ihren Bauten. Nicht nur Krankenhäuser haben einen Nachholbedarf an Sanierung. Allerdings gibt es zwei Argumente dafür, warum wir diese in erster Linie berücksichtigen müssen. Eine Undichte in einem Krankenhaus, wenn Regenwasser eindringt, ist eine Zumutung für das Personal und für die Patienten. Diese können nicht auswählen, wo sie gepflegt werden. Ein weiteres Argument dafür ist, dass ein Gebäude mit einem undichten Dach dem Untergang geweiht ist. Jeder Baufachmann weiss, dass ein undichtes Dach fatale Folgen für ein Gebäude haben kann. Wenn ein Wohnhaus ein undichtes Dach hat, so können die Mieter eine Reduktion der Miete verlangen oder auszuziehen. Das ist in einem Krankenhaus nicht möglich. Undichte Dächer können irreparable Schäden verursachen, die bis zum Abbruch des Gebäudes führen können. Deswegen bin ich mit der Antwort des Gemeinderats nur insofern zufrieden, dass er über diesen unglücklichen Zustand im Bild ist und auf eine Sanierung durch den Kanton hofft.

Fraktionserklärung

Peter Bernasconi (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Die Fraktion SVP/JSVP ist der Meinung, dass dieser Vorstoss nicht in den Stadtrat gehört. Wenn wirklich gravierende Schäden bestehen, ist es sicherlich sinnvoll diese zu beheben. Dies auch, wenn das Budget und die Zuständigkeit nicht geklärt sind. Folgeschäden sind zu vermeiden. Für diese wird der Kanton sicherlich den Spitalverband verpflichten. Die Stadt zahlt dem Spitalverband ihren Beitrag und sollte sich darum kümmern, dass keine Folgeschäden entstehen.

Direktorin BSS *Edith Olibet* für den Gemeinderat: Der Titel des Vorstosses ist falsch formuliert. Nicht die Stadt ist es, die ihre Gebäude vergammeln lässt. Dieser Vorstoss gehört in den Grossrat. Dem Gemeinderat kann man in diesem Geschäft keinen Vorwurf machen, denn diese Gebäude gehören nicht der Stadt Bern. Wenn gesagt wird, wir müssten die Gebäude in Stand halten, so stimmt das zwar, aber in den Ausführungen des Gemeinderats wird deutlich gemacht, wie die Situation ist. Es handelt sich nicht um eine Ausrede. Die Stadt Bern kann nicht Geld in etwas investieren, das ganz klar eine Aufgabe des Kantons ist. Wir renovieren auch keine Schulhäuser von Berufsschulen, wenn sie nicht der Stadt gehören. Der letzte Abschnitt vor der Beantwortung der zweiten Frage, zeigt auf, dass der Vorstand des Spitalverbands dort gehandelt hat, wo er sofort handeln müssen. Es handelt sich hier eigentlich um ein Investitionsvorhaben, welches aber dem Unterhaltskredit im Betriebsbudget entnommen worden ist. Das ist eigentlich nicht der Sinn der Sache, aber der Kanton hat keine Investitionen mehr bewilligt. Andere Investitionsbegehren vom Vorstand des Spitalverbands müssen von der Gemeindeverwaltung bewilligt werden. Der Spitalverband handelt in Notlagen immer sofort. Der Vorwurf gegenüber dem Gemeinderat und dem Vorstand des Spitalverbands ist hier nicht gerechtfertigt.

Interpellant *Daniel Lerch* (CVP): Ich bin mir darüber im Klaren, dass man diesen Vorstoss in den Grossrat schicken soll. Aber man sollte auch das Personal berücksichtigen, das über Monate und Jahre unter diesen Schäden leidet. Oftmals muss es diese Schäden selbst aufheben. Ich sehe ein, dass der Spitalverband etwas unternommen hat. Vielleicht hätte es aber schon vorher den Impuls gebraucht, um dieses Problem dem Grossrat zu unterbreiten.

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

20 Interpellation Fraktion GB/JA! (Karin Gasser/Myriam Duc, GB): Monday Night Skate – warum geht Bern eigene Wege?

Geschäftsnummer 06.000109 / 06/150

Der Monday Night Skate – eine geführte Ausfahrt auf Inlineskates durch die Stadt – wird in Bern bereits seit 2002 während der Sommermonate erfolgreich durchgeführt. Mehr als Tausend Skaterinnen und Skater nehmen jeweils an dieser Ausfahrt teil, begleitet von zahlreichen freiwilligen Helferinnen und Helfern. Der Monday Night Skate ist in vielen Schweizer Städten zu einem beliebten Breitensport-Anlass geworden. An den sommerlichen Montagabenden gehört der Strassenraum mitten in der Stadt für einmal ganz den Skaterinnen und Skatern.

Organisiert werden diese Ausfahrten vom schweizweit tätigen Verein NightSkate zusammen mit lokalen Teams vor Ort in den verschiedenen Städten. In Bern liegt die Federführung des lokalen Teams beim Sportamt. Der schweizerische Verein organisiert Sponsoring, Material und Werbung, die Teams vor Ort koordinieren die Aufgaben, die während des Abends selber nötig sind.

Diese Arbeitsteilung, die sich in den anderen Städten zu bewähren scheint, hat in Bern offenbar aus verschiedenen Gründen nicht funktioniert. Obwohl der Verein NightSkate bereit war, ein neues lokales Team zusammen zu stellen, um die verfahrenere Situation zu klären, hat die Stadt Bern beschlossen, die Zusammenarbeit mit dem schweizerischen Verein ganz zu beenden. Zukünftig soll unter dem neuen Namen „Inline Night Bern“ eine eigene Veranstaltung auf die Beine gestellt werden. Das bekannte Label „Monday Night Skate“, die vorhandenen Sponsoren und Werbekanäle werden somit aufgegeben.

Der Gemeinderat wird deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Aus welchen Gründen hat die Stadt Bern beschlossen, die Veranstaltung zukünftig unabhängig vom Verein NightSkate zu organisieren und durchzuführen?
2. Wie hoch sind die Kosten, die der Stadt mit diesem neuen Projekt anfallen? Konnten neue Sponsoren gefunden werden oder muss die Stadt einen Teil der Kosten für Organisation, Material und Werbung selber übernehmen?
3. Wie sehen die Pläne für die Zukunft aus? Wird erwogen, wieder mit dem Verein NightSkate unter dem schweizerischen Dach zusammen zu arbeiten?

Bern, 6. April 2006

Antwort des Gemeinderats

Schon im Jahr 2000 bot das Sportamt der Stadt Bern in seinem Kursprogramm Inline-Kurse an. Gleichzeitig wurde bekannt, dass in Paris und anderen Grossstädten – so auch in Zürich – organisierte Inline-Ausfahrten stattfanden. Bern kontaktierte daraufhin Zürich und man beschloss, gemeinsame Anlässe zu organisieren.

Am 6. Mai 2002 fiel der Startschuss der Monday Night Skate (MNS) in Bern (als dritte Schweizerstadt nach Zürich und Winterthur). Der Verein Nightskate Zürich schloss eine Veranstalter-Haftpflichtversicherung ab, ausserdem wurden ein Internetauftritt und die entsprechenden Flyer finanziert. Diese Dienstleistungen werden heute für den Gesamtanlass bereitgestellt.

Die Organisation und die Finanzierung der Ausfahrten in Bern wurden seit Beginn durch das lokale Organisationskomitee Bern (Verein Nightskate, Bern) sichergestellt. Die Bewilligung für die Durchführung der Veranstaltung (Stadtpolizei Bern), die Rekrutierung und Ausbildung der vielen freiwilligen Helferinnen und Helfer, das Material (Leuchtwesten, Besenwagen), und schliesslich auf Grund von Erfahrungen die Einführung der „Inline Police“ Bern lagen in den Händen des lokalen Organisationskomitees und wurden eigenständig durch Bern organisiert. So beliebt die bisherigen MNS-Ausfahrten waren, so schwierig und unerfreulich war die Zusammenarbeit mit der Dachorganisation (Verein Nightskate, Zürich).

Im Laufe der Zeit wollte dieser Verein den gesamtschweizerischen Anlass immer mehr kommerzialisieren. Die Dachorganisation machte dem lokalen Organisationskomitee Bern vermehrt Auflagen – so z.B. die Integration von Werbefahrzeugen während der Ausfahrten (Sicherheitsrisiko), Productplacement Auftritte (Migros Night, Nike Night) – ohne dass die Stadt Bern als Gegenleistung in irgendeiner Weise auch nur minimal daran beteiligt wurde. Im Gegenteil, der Verein Nightskate Zürich weigerte sich kategorisch, über die Finanzen der Gesamtveranstaltung Auskunft zu erteilen.

Unter diesen Umständen war das OK Bern mit den ca. 80 freiwilligen Helferinnen und Helfern nicht mehr bereit, mit dem Verein Nightskate Zürich zusammenzuarbeiten. An einer Aussprache zwischen dem OK Bern und Herrn Jürg Hauser, Präsident Verein Nightskate Zürich, gab dieser zu verstehen, dass er weder auf die Mithilfe des OK noch der freiwilligen Helferinnen und Helfer angewiesen sei und bereits neue Leute für den Anlass in Bern an der Hand habe. Dieses fragwürdige Vorgehen sowie die Tatsache der unerfreulichen Zusammenarbeit haben den Vorstand des Vereins Nightskate Bern veranlasst, sich vom Verein Nightskate Zürich zu trennen und den Anlass unter dem neuen Namen „Inline Night Bern“ durchzuführen. Es spricht für sich, dass nicht nur Bern, sondern auch Winterthur und Baden sich in der Zwischenzeit vom Verein Nightskate Zürich getrennt haben und nun eigene Wege gehen. Für die Stadt Bern entstehen gegenüber den bisherigen Anlässen keine Mehrkosten.

Bern, 24. Mai 2006

Interpellantin *Karin Gasser* (GB): Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort auf diese Interpellation. Wir sind mit der Antwort **zufrieden**. Wir sind froh, dass dieser Anlass in Bern weiterhin auf einer offenbar soliden Grundlage stattfinden wird.

21 Postulat Daniel Kast (CVP): Sammeltag für den Bärenpark

Geschäftsnummer 05.000236 / 06/014

Beim Bärengraben besteht seit längerem Handlungsbedarf: Der harte Bodenbelag setzt den Bären zu. Sie leiden an Arthrose. Der Bärengraben entspricht nicht ihrem natürlichen Lebensraum. Aus Gründen des Tierschutzes ist der heutige Zustand nicht haltbar. Der Bärenpark stellt für Familien und Touristen gleichermassen eine wichtige Freizeit- und Begegnungszone dar.

Diese Überlegungen haben dazu geführt, dass das Projekt Bärenpark in Angriff genommen wurde. Nun haben Berechnungen ergeben, dass das Projekt 16 Millionen kosten wird; mehr als ursprünglich angenommen.

Erfreut haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Gemeinderat trotzdem das Projekt Bärenpark weiterverfolgt wird. Wir unterstützen den Gemeinderat hierin vollumfänglich.

In der vergangenen Woche hat die CVP Familie-Arbeit-Sicherheit einen „Offenen Brief“ an den Gemeinderat zur Unterstützung des Bärenparks lanciert; die Aktion, via online bzw. Internet-Aufrufen lief, hat zahlreiche Menschen angeregt zu eigenen Briefen an den Gemeinderat. Dass wir innerhalb von nur 7 Tagen 100 unterstützende Zuschriften aus der Bevölkerung erhalten haben zeigt, wie stark der Unmut über die unhaltbaren Zustände im Bärengraben bei den Bernerinnen und Bernern verankert ist. Vielen Zuschriften ist zu entnehmen, dass die Schreibenden bereit wären für den Bärenpark einen Beitrag zu spenden oder sich gar bei einer Sammlung aktiv beteiligen würden.

Bei den Projekten, die in den letzten Jahren mit Sponsoring realisiert wurden (Klee-Museum, Bundesplatz), konnten dank Zuwendungen von Firmen oder von Privatpersonen mit einem grossen Vermögen realisiert werden. Da sich viele Bernerinnen und Berner mit dem Bärenpark identifizieren, kann davon ausgegangen werden, dass hier eine Sammelaktion in der Bevölkerung ein voller Erfolg sein wird, nicht nur in finanzieller Hinsicht sondern auch als Zeichen der Unterstützung.

Sammlungen sind dann erfolgreich, wenn sie von den Medien mitgetragen werden und in der Öffentlichkeit eine grosse Beachtung finden. Wir fordern deshalb einen Berner Sammeltag nach dem Vorbild der Glückskette – einen Bärenstag. Allenfalls würden auch die SCB-Mutzen sich in geeigneter Form am Bärenstag beteiligen. Tragen sie doch den Bären auf ihrem Dress und in ihrem Club-Logo.

Der Gemeinderat wird beauftragt einen Sammeltag zugunsten des Bärenparks in Partnerschaft mit den lokalen und regionalen Medien zu prüfen.

Bern, 02. Juni 2005

Antwort des Gemeinderats

Wie die Postulanten richtig festhalten, hat der Gemeinderat Ende März 2005 beschlossen, für die Realisierung des BärenParks das optimierte Wettbewerbsprojekt mit Kosten von rund 16 Mio. Franken weiterzuverfolgen. In der Folge wurde dem Kanton die Überbauungsordnung Uferschutzplan Klösterli-/altes Tramdepotareal sowie das Baugesuch zur Vorprüfung eingereicht.

Zwar hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) den Vorprüfungsbericht am 15. August 2005 abgegeben und die Genehmigung der vorliegenden Planung in Aussicht gestellt, doch wurde ein Genehmigungsvorbehalt hinsichtlich des Wasserbaus gemacht. Das AGR kann sowohl die Überbauungsordnung wie auch das Bauprojekt erst genehmigen, wenn die Resultate des Hochwasserschutzkonzepts bekannt sind.

Ende August 2005 zeigte sich, dass dieser Vorbehalt berechtigt war. Nach dem erneuten Hochwasser in der Matte – direkt dem BärenPark gegenüber liegend – ist ein Hochwasserschutzkonzept für die Stadt Bern vordringlich.

Diese neue Ausgangslage hat den Gemeinderat bewogen, die Projektarbeiten für den BärenPark so lange zu sistieren, bis die Ergebnisse des Hochwasserschutzkonzepts, welches im Sommer 2006 erwartet wird, ausgewertet werden können. Da der Bären Park teilweise auf jenem Stadtgebiet liegt, welches hochwassergefährdet ist, muss das Projekt unter Umständen aufgrund der Erkenntnisse des Konzepts überarbeitet werden.

Stadtintern wird auch eine Redimensionierung des Projekts geprüft, dies mit dem Ziel, die Kosten zu reduzieren.

Eine öffentliche Geldsammelaktion, wie sie die Postulanten vorschlagen, ist angesichts dieser Sachlage im heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, da noch nicht feststeht, mit welchen Kosten ein gestützt auf das Hochwasserschutzkonzept und die Redimensionierungsvorschläge überarbeitetes Projekt BärenPark verbunden ist.

Sobald das überarbeitete Projekt BärenPark vorliegt, wird der Gemeinderat über das weitere Vorgehen entscheiden. Dies wird auch der Zeitpunkt sein, um das Fundraising zu intensivieren. In erster Linie wird es darum gehen, Sponsoren zu finden, die gewillt sind, das Projekt mit namhaften Beträgen zu unterstützen. Erst wenn rund 2/3 der benötigten Gelder aufgebracht sind und feststeht, dass das Projekt realisiert werden kann, können parallel dazu auch Aktionen geprüft werden, wie sie vom Postulanten vorgeschlagen werden.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Stadt bei allen Aktivitäten auf die breite Unterstützung der Bevölkerung angewiesen ist. Der im Postulat vorgeschlagene Berner Sammeltag wäre nach Auffassung des Gemeinderats durchaus geeignet, um die Bevölkerung mit einzubeziehen.

Sobald die nötigen Entscheidungsgrundlagen zum weiteren Vorgehen betreffend BärenPark vorliegen, ist der Gemeinderat bereit, einen Berner Sammeltag zu prüfen.

Antrag

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

Bern, 7. Dezember 2005

Beschluss

Das Postulat und die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht sind nicht bestritten. Das Postulat ist damit erfüllt.

22 Postulat Fraktion SP/JUSO (Raymond Anliker, SP): Neue E-Government-Angebote im Polizeibereich

Geschäftsnummer 05.000246 / 06/015

Bekanntlich werden nach der Reorganisation „Apollo“ nur noch an den drei Stützpunkten und in der Bahnhofswache polizeiliche Dienstleistungen angeboten. Über den Internet-Auftritt der Stadt Bern kann lediglich das Gesuch für Veranstaltungen online beim Polizeiinspektorat eingereicht werden. Weitere Internet-Angebote im Polizeibereich stehen nicht zur Verfügung. Anzeigen werden an den Stützpunkten und in der Bahnhofswache nur zu eingeschränkten Zeiten entgegengenommen (in der Regel zwischen 11 und 17 Uhr). Es verwundert denn auch nicht, dass das Anzeigen-Management schon des Öfteren als schwerfällig, umständlich und zeitraubend empfunden worden ist.

In verschiedenen deutschen Bundesländern wird seit einiger Zeit das Online-Angebot für polizeiliche Dienstleistungen markant ausgebaut: die Berliner Polizei hat zum Beispiel vor wenigen Wochen eine so genannte Internetwache eingerichtet. Natürlich bieten Online-Dienste keinen Ersatz für polizeiliche Präsenz, sie dürfen auch nicht dazu beitragen, dass sich im Schutz des anonymen Internets eine Kultur der Denunziation entwickelt. Andererseits wäre zu prüfen, ob nicht im Bereich der Anzeigen (Sachbeschädigungen, leichter Diebstahl u.ä.), bei Sachverhalten also, die keine unmittelbare Beweisaufnahme nach sich ziehen, Online-Dienste eingerichtet werden könnten. Weitere Bereiche wären etwa das Melden von Verkehrshinwei-

sen oder Formulare zur Beurteilung der polizeilichen Arbeit (Beschwerden, Dank, Anregungen). Solche Dienste können heute offenbar so eingerichtet werden, dass Missbrauch ausgeschlossen werden kann.

Die SP/JUSO-Fraktion bittet den Gemeinderat, die Einführung von bürgerInnenfreundlichen Online-Diensten im Polizeibereich (insbesondere im Anzeigen-Management) zu prüfen. Angeichts von POLICE Bern kann dies bereits in Absprache mit dem Kanton geschehen.

Bern, 9. Juni 2005

Antwort des Gemeinderats

Die Stadtpolizei Bern nimmt derzeit Einsitz in eine Arbeitsgruppe der Kantonspolizei Bern. Das Projekt verfolgt unter dem Titel „ePolice“ die Evaluation und den Test einer Software, mit deren Hilfe die Bürgerinnen und Bürger via Internet die elementarsten polizeilichen Dienstleistungen im Sinne eines virtuellen Polizeipostens in Anspruch nehmen können. Hintergrund ist eine Straffung des Polizeipostennetzes durch die Kantonspolizei Bern. Die vorgesehene Lösung sieht sowohl das Herunterladen und Ausdrucken von Formularen, die Entgegennahme von Hinweisen wie auch das Aufnehmen von Anzeigen – in komplexeren Fällen interaktiv – vor. Anzeigedaten sollen danach automatisch ins System übernommen werden. Die Einsitznahme der Stadtpolizei in der Arbeitsgruppe erfolgt insbesondere im Hinblick auf das Projekt Police Bern. Es ist vorgesehen, dass „ePolice“ mit Verwirklichung von Police Bern und nach erfolgreicher Harmonisierung der Datenverarbeitungssoftware im ganzen Kanton Bern zum Einsatz kommt.

Antrag

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

Bern, 7. Dezember 2005

Beschluss

Das Postulat und die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht sind nicht bestritten. Das Postulat ist damit erfüllt.

23 Postulat Ernst Stauffer (ARP): Diesel aus Müll

Geschäftsnummer 05.000357 / 06/122

Der deutsche Chemieanlagebauer Dr. Christian Koch hat eine Anlage entwickelt, bei der aus Müll Diesel hergestellt werden kann. Dr. Koch hat, Presseberichten zur Folge bereits eine Anlage nach Mexiko verkauft, die dort bereits betrieben wird. Offenbar liegen weitere Aufträge von über 30 Millionen Euro vor.

Als Ausgangsmaterial könne ziemlich alles verwendet werden. Altöle, Bitumen, Kunststoffe, Küchenfette, Holz, Klärschlamm, Biostoffe, gehäckselter (und möglichst nicht getrennter Hausmüll).

Am Ende komme ein Diesel heraus, der die EU-Norm übertreffe und mit dem man problemlos sein Auto betanken könne usw.

Da die Stadt Bern eine neue Kehrichtverbrennungsanlage plant oder erstellen muss, bitte ich den Gemeinderat zu prüfen:

- Ob in Kombination mit der neuen KVA eine solche Anlage erstellt werden könnte.
- Ob eine neue KVA überhaupt noch nötig wäre.
- Wie hoch die Investitionskosten geschätzt werden müssten.
- Wie ein Kosten-Nutzen-Verhältnis aussieht.

Bern, 20. Oktober 2005

Antwort des Gemeinderats

Bereits heute verwertet die Stadt Bern einen Grossteil des anfallenden Kehrichts aus der Stadt und der Region: Mit den in der KVA verbrannten Abfällen können 250 000 MWh Fernwärme erzeugt werden, was einem Heizbedarf von rund 15 000 Wohnungen entspricht.

Eine weitere Verwertung von organischen Abfällen findet in der ARA Bern AG statt, wo Klärschlamm und flüssige organische Abfälle in den Faultürmen zum Verfaulen gebracht wird, um daraus Biogas herzustellen. Dieses so gewonnene Biogas wird zum Betrieb der ARA verwendet (Heizung der Faultürme, Trocknung des Klärschlammes) sowie zur Erzeugung von Strom in einem Blockheizkraftwerk. Mit der eingeleiteten Steigerung der Biogasproduktion sollen zudem die neuen Gasbusse von BERNMOBIL betrieben werden. Schliesslich kann überschüssiges Biogas ab Ende Jahr 2006 dank einer neuen Aufbereitungsanlage direkt ins städtische Netz eingespiesen werden.

Generell wird mit dem neuen Abfallentsorgungskonzept die Strategie verfolgt, Abfälle wo sinnvoll getrennt zu sammeln und diese der stofflichen Wiederverwertung zuzuführen. Beispiele hierzu sind Sammlungen von Altpapier, Glas, Metallen, PET, Batterien und kompostierbare Abfälle. Wo eine stoffliche Wiederverwertung der Abfälle nicht möglich ist, werden die organischen Abfälle bereits heute einer energetischen Wiederverwertung zugeführt.

In Bezug auf das Postulat Ernst Stauffer hat der Gemeinderat die folgenden Punkte geprüft und kann dies wie folgt beantworten:

- *Ob in Kombination mit der neuen KVA eine solche Anlage erstellt werden könnte.*

Für die neue KVA hat Energie Wasser Bern in einer Strategiestudie verschiedene Varianten geprüft. Die Variante mit einer Anlage zur Diesel-Herstellung befindet sich nicht darunter.

Beim vorgeschlagenen Verfahren des Chemieanlagebauers Dr. Christian Koch handelt es sich um einen neuartigen Prozess, der bei Temperaturen unterhalb von 350 °C mit Hilfe eines Katalysators aus reinen organischen Abfällen Diesel erzeugt. Der Katalysator, dessen Zusammensetzung geheim ist („ein weisses Pulver“), kann nur bei Dr. Koch bezogen werden. Der Bau einer Versuchsanlage wurde im Februar 2005 in Sachsen bewilligt. Eine Anlage wurde neu in Mexiko errichtet.

Aus folgenden Gründen ist eine Kombination mit der neuen KVA nicht möglich:

Der bei 350 °C anfallende Restmüll gemäss Verfahren Koch enthält nach wie vor brennbare Anteile. Seit dem 1.1.2000 gilt in der Schweiz jedoch ein Deponieverbot für teilweise brennbare Abfälle. Der Restmüll müsste nachträglich auf über 800 °C erhitzt werden, um die gesetzlichen Anforderungen für eine Deponierung als Kehrichtschlacke zu erfüllen. Zum Erhitzen auf 800 °C wäre ein Zusatzbrennstoff nötig. Somit wird mit dem Verfahren nach Christian Koch nicht Energie gewonnen, sondern müsste zusätzlich bereitgestellt werden.

Das Verfahren eignet sich nicht für Mischsammlungen, wie es der Hauskehricht der Stadt Bern darstellt. Der Hauskehricht müsste zuerst in eine organische Fraktion und eine nicht-organische Fraktion aufgeteilt werden. Dies ist technisch schwierig, aufwändig und kostspielig.

- *Ob eine neue KVA überhaupt noch nötig wäre.*

Die alte KVA hat eine maximale Lebensdauer bis 2015. Die neue KVA ist für eine Inbetriebnahme im Jahr 2010 geplant. Bern ist als KVA-Standort im Sachplan Abfall des Kantons Bern und des Bundesamts für Umweltschutz (BAFU) aufgeführt. Wegen des Deponieverbots brennbarer reaktiver Abfälle ist das Verfahren nach Christian Koch nicht geeignet, den Hauskehricht der Stadt Bern zu entsorgen. Eine thermische Erhitzung der Abfälle auf mindestens 800 °C ist nach wie vor nötig.

- *Wie hoch die Investitionskosten geschätzt werden müssten.*

Unter <http://www.s-line.de/homepages/keppler/diesel.htm> hat die Firma EVK GmbH Buttenheim eine Betriebsrechnung für die Herstellung von 12 000 Liter Diesel pro Tag aufgestellt. Dies entspricht einer Kehrichtmenge der Stadt Bern von 30 m³. Die Investitionskosten betragen rund 6 Mio. Franken und die Betriebskosten 1,5 Mio. Franken pro Jahr. Darin nicht enthalten sind der Landbedarf, die sortenreine Auftrennung des Hausmülls in eine organische und eine anorganische Fraktion und die speziell notwendige thermische Behandlung bzw. Entsorgung des Restmülls. Eine Offerte für eine grössere Anlage, wie sie in Bern notwendig wäre, liegt seitens der Firma EVK nicht vor und ist nach Aussage der Firma EVK für Hausmüll auch nicht sinnvoll.

- *Wie ein Kosten-Nutzen Verhältnis aussieht.*

Ein Nutzen durch die Verwendung der Koch-Technologie entsteht der Stadt nicht, weil bereits heute alle thermisch verwertbaren Abfälle einer energetischen Nutzung zugeführt werden. Die aus Kehricht gewinnbare Energie wird nicht grösser, wenn zuerst Diesel hergestellt wird. Beim Verbrennen des Kehrichts in der KVA werden sowohl Fernwärme als auch Elektrizität gewonnen. Der Kehricht substituiert dabei andere fossile Energieträger. Eine optimale Nutzung der Energie ist mit der heutigen Kehrichtstrategie bereits gegeben.

Antrag

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

Bern, 5. April 2006

Beschluss

Das Postulat und die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht sind nicht bestritten. Das Postulat ist damit erfüllt.

24 Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Aktionstag Bernbewegt an die neue Fachstelle für Mobilität

Geschäftsnummer 05.000353 / 06/116

Die diesjährige Durchführung des Aktionstages entsprach im Vergleich zu den Vorjahren, als Innenstadt und Bollwerk für den motorisierten Individualverkehr gesperrt waren, nicht dem Grundgedanken des autofreien Tages. Der Sinn des Tages besteht grundsätzlich darin aufzuzeigen, wie viel Fläche der Verkehr für sich beansprucht und wie die anderen Verkehrsteilnehmenden eingeschränkt werden. Ohne Sperrungen wurde das Ziel, dass die Autos einmal im Jahr frei haben und sich deren LenkerInnen Gedanken über andere Mobilitätsmöglichkeiten machen, klar verfehlt. Der Aktionstag, wie er von der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie SUE neu konzipiert wurde, zeigte deshalb kaum Wirkung. Politische Inhalte und kon-

krete Ansatzpunkte blieben weitgehend auf der Strecke. Ein grosser Teil des knappen Finanzbudgets wurde für Vorfeld-Aktionen verwendet, die so üblicherweise auf ehrenamtlicher Basis von Organisationen wie Läubigi Stadt oder Umverkehr geleistet werden. Wer am Tag selber im Quartier Aktionen veranstaltete, wurde bei der Sperrung und deren Durchsetzung von der Polizei kaum unterstützt. An der Breitenrainstrasse beispielsweise bestand die Leistung der Stadt darin, am oberen und unteren Ende eine Securitas-Person zu platzieren und die Strasse völlig ungenügend mit viel zu wenigen Absperrgittern zu schützen. Das hatte zur Folge, dass der MIV und die Transportfahrzeuge aufgrund der nicht signalisierten Sackgassen regelmässig „in der Falle“ landeten und vereinzelt sogar in die von spielenden Kindern benutzte Strasse hinein fuhren. Die Polizei erschien erst vor Ort, als durch diese unmögliche Situation ein Unfall (zum Glück nur mit Sachschaden!) entstand.

Das Konzept der SUE, auf dem Bundesplatz mehrheitlich auf eine Gewerbeausstellung statt auf inhaltliche Auseinandersetzungen zu setzen, zeugt von wenig Wille, mit dem polarisierenden Thema Auto umgehen zu wollen. Statt einer beliebigen Bratwurst-Chilbi mit Dominanz von vierrädrigen Fortbewegungsmitteln auf dem Bundesplatz sind echte Alternativen zum wachsenden MIV in der Agglomeration Bern gefragt.

Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität muss in Zukunft zielgerichtet und klar im Zusammenhang mit den verschiedenen Verkehrsfragen angegangen werden. Das heute für den Aktionstag *Bernbewegt* (22. September) verantwortliche Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle (AfUL) befasst sich aber als Kernaufgabe mit Luftschadstoffen. Die Ansiedlung des Aktionstages bei diesem Amt entspricht deshalb keiner strukturellen Logik. Hingegen bietet die auf 1. Januar 2006 neu geschaffene Fachstelle für Mobilität in der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün TVS, die sich mit der Wechselwirkung der zahlreichen Verkehrsfragen befassen und ein Mobilitätsprogramm entwickeln soll, strukturell und fachlich die weit besseren Voraussetzungen für eine wirkungsvolle Umsetzung des Aktions-Tages.

Der Gemeinderat wird deshalb gebeten zu prüfen, die Federführung des Aktionstages *Bernbewegt* vom 22. September von der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie SUE zur Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün TVS zu verlagern.

Bern, 20. Oktober 2005

Antwort des Gemeinderats

Seit 2001 ist das Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle (AfUL) für die Vorbereitung und Durchführung des Aktionstags *Bernbewegt* vom 22. September verantwortlich, hat den Anlass also fünf Mal organisiert. Über die Umweltauswirkungen der Mobilität (Lärmbelastung und Luftverschmutzung) bestehen direkte Anbindungen an die Vollzugsaufgaben des AfUL sowie zu verschiedenen Projekten der Lokalen Agenda 21 und der Energiefachstelle.

Bei den ersten vier Aktionstagen wurden das Mattequartier, die Innenstadt, das Bollwerk und der Bahnhofplatz für den motorisierten Individualverkehr vollkommen gesperrt. Ausnahmen galten für den öffentlichen Verkehr, Taxis sowie Zubringer- und Notfalldienste. Trotz der zahlreichen Ausnahmegewilligungen und breit gestreuten Informationen im Vorfeld des Aktionstags war der Widerstand des Innenstadtgewerbes, von vielen Autofahrenden und der Stadtberner Bevölkerung gegen diese Massnahmen stets sehr gross. Der Informationsanlass auf dem Bundesplatz lockte in erster Linie Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an, die für Umwelthanliegen bereits sensibilisiert waren. Somit wurde jeweils das Hauptanliegen die primäre Zielgruppe der Autofahrenden zu erreichen und deren Akzeptanz für den autofreien Aktionstag zu fördern, klar nicht erreicht. Grosse Teile der autofahrenden Bevölkerung konnten mit dem Konzept der letzten Jahre nur unzureichend zum Umdenken angeregt werden.

Das Konzept 2005

Mit dem Ziel, die Hauptzielgruppe des Aktionstags *Bernbewegt* - die Autofahrenden - besser anzusprechen, wurde für 2005 ein neues Konzept entwickelt. Mit Kunstaktionen sollte spielerisch und ohne Zeigefinger auf die Probleme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aufmerksam gemacht und eine Diskussion darüber lanciert werden. Am 22. September wurden auf dem Bundesplatz ökologische Alternativen zum herkömmlichen Auto präsentiert. Zudem erhielten Quartierorganisationen logistische Unterstützung beim Organisieren von Strassensperrungen (Absperrmaterial, Securitas- und Polizeiposten, Festbankgarnituren, Stände). Im Nachgang zum 22. September 2005 fanden eine Ausstellung zu den Kunstaktionen und ein Podiumsgespräch zum Aktionstag statt.

Die Projektleitung von *Bernbewegt* 2005 lag bei einem Vertreter des AfUL und einer Vertreterin der Verkehrsplanung aus der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS), die Federführung hatte die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie (SUE).

Das Konzept 2005 hatte, im Nachhinein betrachtet, folgende Vorteile:

- Die Kunstaktionen verhalfen *Bernbewegt* vom Frühsommer bis Spätherbst zu Präsenz in der Öffentlichkeit.
- Die Medienpräsenz von *Bernbewegt* war im Vor- und Nachgang zum 22. September um ein Vielfaches grösser als die Jahre zuvor.
- Die Ausstellung auf dem Bundesplatz wurde von vielen Ausstellenden positiv beurteilt, sie konnten ihre Produkte einem interessierten Publikum vorführen.
- Die Abwehrhaltung des Innenstadtgewerbes und von den Autofahrenden gegenüber dem Aktionstag konnte reduziert werden.
- In der Steuergruppe, die *Bernbewegt* 2005 organisierte, war auch eine Vertreterin der Verkehrsplanung dabei. Damit konnten Synergien mit der Verkehrsplanung genutzt werden.

Das Konzept hatte auch Nachteile:

- Der Zusammenhang zwischen den Kunstaktionen und den Problemen der Mobilität war teilweise schwer herzustellen.
- Die Organisationen, welche Sperrungen in Quartieren organisierten, stiessen mit ihrem Arbeitsaufwand an Grenzen. Hier müsste sich die Projektleitung verstärkt engagieren und die Zusammenarbeit mit Polizei und Securitas besser sicherstellen.
- In den Medien wurde im Zusammenhang mit *Bernbewegt* häufig über politische Streitereien berichtet, sachliche Inhalte und Probleme des MIV kamen zu kurz. Es muss das Ziel künftiger Aktionen sein, die Basis für den Tag zu verbreitern und dabei allerseits ideologische Scheuklappen abzulegen.

Der 22. September in andern Städten

Von den grösseren Städten der Schweiz haben sich 2005 auch Zürich und Genf im Rahmen des Car-free-day engagiert. In Zürich findet der Event seit Jahren an einem Sonntag statt und lockt regelmässig viele Leute in die Stadt. Genf organisierte eine Mobilitätswoche mit verschiedenen über die ganze Woche verteilten Events. Die Budgets für die Durchführung dieser Aktionen sind in diesen beiden Städten deutlich höher als in Bern. Am 22. September, dem internationalen Aktionstag, finden zusätzlich einzelne Aktionen wie Veloumzüge statt.

Der 22. September 2006

Energie Schweiz für Gemeinden zieht sich 2006 aus der gesamtschweizerischen Koordination des „22. September“ zurück. Es wird also kein nationales Dach für den Aktionstag mehr geben.

Der Gemeinderat beabsichtigt jedoch, den Aktionstag weiterhin durchzuführen. Daher erachtet er es als sinnvoll, wenn die Projektleitung wie bis anhin im AfUL belassen und auf dem eingeschlagenen Weg weitergefahren wird.

Damit sich möglichst viele Gruppierungen in die Gestaltung des Aktionstags vom 22. September 2006 einbringen können, sind in einem Workshop, zu welchen Vertreterin und Vertreter

verschiedener Organisationen und sowie der Politik eingeladen worden sind, Ideen und Meinungen zusammengetragen worden. In einer engen Zusammenarbeit zwischen den Direktionen SUE (AfUL) und TVS (Verkehrsplanung) werden diese Ideen nun konkretisiert. So ist gewährleistet, dass das Know-how der beteiligten Fachstellen optimal genutzt werden kann und gleichzeitig die Erkenntnisse aus den vergangenen Aktionstagen in die Umsetzung von *Bernbewegt 2006* mit einfließen.

Aus diesem Grund vertritt der Gemeinderat die Auffassung, dass die Federführung des Aktionstags *Bernbewegt* vom 22. September 2006 bei der Direktion für SUE bleiben sollte.

Der Gemeinderat ist aber bereit, im Zusammenhang mit einer kommenden Verwaltungsreform, die nach dem Übergang der Stadtpolizei an den Kanton nötig wird, zu prüfen, welche Aufgaben im Umweltbereich zusammengefasst werden können und welchen Bereichen/Fachstellen diese zuzuordnen sind.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Er beantragt gleichzeitig, die Frist zur Erstattung des Prüfungsberichts auf 2 Jahre zu verlängern.

Bern, 29. März 2006

Postulant *Beat Zobrist* (SP): Der Bericht des Gemeinderats ist inkonsequent und widersprüchlich. Wenn er der Meinung ist, der Car-free-day sei bei der SUE am richtigen Ort, sollte er geradewegs die Ablehnung dieses Postulats empfehlen. Der Gemeinderat behauptet, der Car-free-day sei letztes Jahr richtig durchgeführt worden und empfiehlt das Postulat trotzdem anzunehmen. Es wird ohnehin erst geprüft, wenn die ganze Stadtverwaltung verändert wird und vielleicht Police Bern realisiert wird. Aus diesen Gründen beantragt er eine Fristverlängerung um zwei Jahre für seinen Bericht. Die SP/JUSO-Fraktion ist einstimmig der Meinung, dass dies so nicht geht. Sie verlangt die Einhaltung der ordentlichen Frist von sechs Monaten. Der beste Beweis für den Handlungsbedarf ist die Planung des Car-free-day 2006. Nach einem Workshop soll jetzt wieder originell sensibilisiert werden. Anfangs Workshop ist von der organisierenden Direktion SUE den anwesenden Teilnehmenden gesagt worden, sie dürften über alles sprechen und alle Vorschläge einbringen, aber nicht eine Sperrung von Hauptverkehrsachsen verlangen. Dass diese nicht gesperrt werden sollen, ist bereits entschieden. Die SP/JUSO-Fraktion hat nichts gegen originelle Aktionen und ist bereit mit möglichst vielen Gruppierungen zusammenzuarbeiten. Aber nicht unter den Bedingungen des Car-free-day 2006. Er muss spürbar weniger MIV aufweisen. Strassen sind nicht nur dann zu sperren, wenn Besuche von Staatsoberhäuptern oder Feste stattfinden. Autofreie Strassen können durchaus als freie Strassen genutzt werden. In einer Stadt, wo über 60% der Wähler und Wählerinnen Rot-Grün wählen, kann das nicht mehr so weiter gehen. Die Voraussetzungen für eine Kursänderung unter der Federführung der SUE stehen schlecht. Die SP/JUSO-Fraktion fordert den rot-grünen Gemeinderat auf, das Thema Car-free-day wieder ernsthafter zu bearbeiten. Ein Neubeginn bei der TVS mit der neuen Fachstelle für Mobilität ist ernsthaft zu prüfen. Wir bitten, diese Fristverlängerung abzulehnen.

Fraktionserklärungen

Anna-Magdalena Linder (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Es ist klar, dass die GFL/EVP-Fraktion dieses Postulat unterstützt. Die Verlagerung der Federführung dieses Tages von der SUE zur TVS, ist für uns möglich. Unser Hauptanliegen ist aber, dass dieser Tag sein Ziel erreicht. Dieser Tag sollte eine nachhaltige Wirkung erreichen. So sollen diejenigen, die im-

mer mit dem Wagen in die Stadt kommen, einmal den öV benutzen und im Idealfall merken, dass dies nicht kompliziert ist. Dies ist für uns möglich, wenn an diesem Tag die Hauptverkehrsachsen gesperrt werden. Wir würden es begrüßen, wenn an diesen Tagen auf den leeren Strassen Aktionen stattfinden würden. Es braucht im Vorfeld lediglich noch eine bessere Streuung der Information unter den Leuten. Ob dies nun bei der SUE oder bei der TVS realisiert wird, spielt für uns keine grosse Rolle. Dieser Tag soll für niemanden zur Schikane werden, sondern eine Alternative darstellen. Bezüglich der Fristverlängerung schliessen wir uns der Fraktion SP/JUSO an.

Urs Frieden (GB) für die Fraktion GB/JA!: Auch die GB/JA!-Fraktion schliesst sich dem Antrag der SP/JUSO-Fraktion an. Wir halten den Car-free-day weiterhin als sehr wichtig und werden auf ihm beharren. Im Jahre 2005 ist dieser Tag, bezüglich des Beitrags der Stadt, kein Erfolg gewesen. Was sich dieses Jahr anbahnt, droht zu einem Fiasko zu werden. Die Organisation dieses Tages muss möglichst zur Fachstelle für Mobilität transferiert werden, denn dort sind die nötigen Fachkompetenzen vorhanden. Egal, ob am 22. September oder am Sonntag darauf, wie in anderen Städten, hier geht es um einen autofreien Tag. Dies fängt bei den Hauptverkehrsachsen an und endet bei den Schleichwegen. Schon vor längerer Zeit hat die GB/JA!-Fraktion in einem Postulat vier autofreie Tage für die Stadt Bern gefordert. Es ist offenbar kein Zufall, dass dieser Vorstoss in der Zwischenzeit verschollen ist. Gerne hätten wir heute von Gemeinderätin Barbara Hayoz erfahren, wann diesbezüglich eine Antwort erfolgen wird.

Stephan Hügli-Schaad (FDP) für die Fraktion FDP: Ich habe gedacht, wir würden über die Fristverlängerung diskutieren, weil das Postulat unbestritten ist. Die Fraktion FDP stimmt dieser Fristverlängerung zu, da dies im Zusammenhang mit Police Bern und dem Umbruch innerhalb der Polizei Sinn macht. In unserer Gemeindeordnung steht, dass sich der Gemeinderat selber organisiert. Somit liegt es nicht an uns zu sagen, wie er seine Aufgaben aufteilen soll. Es ist sinnvoll, mit guten und sympathischen Aktionen zu versuchen das Thema der Mobilität aufzugreifen. Es ist aber nicht sinnvoll diejenigen Menschen für den Car-free-day zu überzeugen, die ohnehin aus Überzeugung keinen Wagen benutzen, indem man Strassen sperrt. Es ist daher sinnvoller mit sympathischen Aktionen an die Autofahrer zu appellieren, die ihren Wagen täglich brauchen, um diese zum Umdenken zu bewegen. Trotzreaktionen führen lediglich zu Einbussen bei den Geschäftsführern der Innenstadt. Anders als in Bern, versucht man im Ausland, beispielsweise in Italien und Frankreich, mit sympathischen Aktionen, das Bewusstsein der Autofahrer zu wecken, statt lediglich Strassen zu sperren.

Einzelvotum

Christian Wasserfallen (JF): Hier geht es darum die Menschen aufzuklären und nicht darum sie zu schikanieren. Auch geht es nicht darum zu entscheiden, wo dieses Dossier hingehen soll. Es soll in der Direktion bleiben, wo es auch sinnvoll ist.

Direktorin BSS *Edith Olibet* für den Gemeinderat: Der Gemeinderat verschliesst sich nicht grundsätzlich gegen das Anliegen dieses Postulats und auch nicht gegen einen allfälligen Direktionswechsels dieses Dossiers. Für das Jahr 2006 liegt die Federführung entschieden bei der SUE. Die Fristverlängerung braucht es darum, weil wir dieses Dossier im Rahmen einer allgemeinen Verwaltungsreform als Folge von Police Bern überprüfen wollen. Deswegen beantragt der Gemeinderat diese Fristverlängerung und bittet ihr zuzustimmen.

Beschluss

Der Antrag des Gemeinderats auf Fristverlängerung wird mit 24 : 42 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

25 Postulat Fraktion SP/JUSO (Andreas Zysset, SP) vom 15. Januar 2004: Kasernenareal auch für die Quartierbevölkerung; Prüfungsbericht

Geschäftsnummer 04.000057 / ---

Postulant *Andreas Zysset* (SP): Ich lasse hier einen Postulatsbericht zum Kasernenareal traktandieren. Ich werde versuchen aufzuzeigen, dass dieses Thema sehr wohl mit der Stadt zusammenhängt, obwohl gesagt worden ist, es müsse für den Grossrat bestimmt sein. Der Gemeinderat geht in seiner Antwort zum Postulat davon aus, dass sich auf der Kleinen Allmend, kleine Fussballfelder realisieren lassen. Schenkt man den Medien Glauben, so scheint dies nicht der Fall zu sein. Offenbar ist dies nicht möglich, weil sich die Armee auf den Waffenplatzvertrag von 1873/2000 beruft und die vorgesehene militärische Nutzung als Reserve dort festschreiben will. Demnach werden wir dort keine Fussballfelder haben können.

Es ist fraglich, dass man die Armee in einem stadtnahen Gebiet in diesem Umfang üben lässt, in den Randregionen aber Zeughäuser und Waffenplätze schliesst. In Meiringen beispielsweise, wäre man dringend auf diese Arbeitsplätze angewiesen gewesen. Kaderkurse können sehr wohl in Bern durchgeführt werden, diese brauchen aber weder die ganze Kleine Allmend noch eine grosse Kasernenwiese. Es wäre interessant zu wissen, ob und wie sich der Kanton zur Quartierplanung im Stadtteil 5 geäussert hat und ob auf diesem Hintergrund etwas zu erwarten ist. Dies befindet sich nicht in der Antwort des Gemeinderats. Wir haben mit einer Arbeitsgruppe des Nordquartiers versucht mit den Verantwortlichen der Kaserne eine verbesserte Nutzung des Quartiers zu erreichen. Der Dialog war sehr gut, aber diese Verantwortlichen besitzen lediglich einen sehr kleinen Handlungsspielraum. Sie sind uns dort, wo sie konnten, entgegen gekommen, aber nicht bezüglich der Fussballfelder. Wir befinden uns in einem Status quo. Der FC Breitenrein besitzt eine sehr breite Jugendförderung aber leider mangelt es ihm an Platz. Hier könnte man ihm mit geringem Aufwand entgegenkommen. Das städtische Interesse ist es, wenn es auf der Allmend nicht geht, dem Bedürfnis nach Fussballplätzen in den Quartieren entgegenzukommen. Es gibt mehrere Punkte, weswegen ich mit der Antwort des Gemeinderats nicht zufrieden bin. In Punkt 3 des Postulats geht es darum, dass die Stadt aufzeigt, inwiefern sie bereit ist auf diesem fremden Territorium, es gehört dem Kanton, zu investieren. Dies wird nicht beantwortet. Punkt vier des Postulats fordert den Gemeinderat auf, diesen Vorstoss dem Regierungsrat zu übermitteln. Punkt 5 verlangt vom Gemeinderat, dass er im Stadtrat über die erzielten Ergebnisse Bericht erstattet. Hierzu ist in der Antwort des Gemeinderats nichts zu entnehmen. Ich bitte den Gemeinderat, vor allem bezüglich des Fussballs, die Sache zu überarbeiten und zu versuchen mehr zu erreichen. Auch dürften die Antworten zu den Fragen 3, 4 und 5 offensiver formuliert sein. Ich bitte, die Rückweisung zu unterstützen.

Direktor FPI *Kurt Wasserfallen* für den Gemeinderat: Es ist klar, dass der Gemeinderat den Fussball fördern will, aber auch ihm sind Grenzen gegeben. Er kann nicht auf Gelände zurückgreifen, die anderen gehören. Da hier noch andere Kräfte eine Rolle spielen, haben wir als Stadt keine Chance hier etwas zu ändern. Bereits als ich im Stadtrat war, wurde über eine Nutzung des Kasernenareals debattiert. Dort hat immer noch der Kanton das Sagen. Die Anstrengungen, welche die Stadt macht, sind nicht zu unterschätzen. Sie kann aber nicht immer

wieder die gleichen Forderungen stellen. Ob dieser Bericht angenommen wird oder nicht, ändert leider nichts an der momentanen Situation. Der Gemeinderat befasst sich aber weiterhin mit diesem Thema.

Beschluss

Die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht wird mit 43 : 23 Stimmen zurückgewiesen.

- Es wurden alle Traktanden zu Ende Beraten. -

Eingänge

Es werden ein Postulat und drei Interpellationen eingereicht und an den Gemeinderat weitergeleitet, nämlich:

Postulat Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Urs Frieden, GB): Förderung von Frauen- und Mädchensport in Bern

Das Sport-Verhalten und die Sport-Förderung von Frauen und Männern ist nicht identisch. Frauen und Mädchen kommen häufig zu kurz. In der Stadt Bern bietet sich vor allem im Fussball ein trauriges Bild: Trotz grossem Interesse gibt es auf Stadtboden nur einen grossen Verein (FFC Bern), der Frauen- und Mädchenteams stellt. Frauen und Mädchen, die sich -in steigender Zahl für den aktiven Fussballsport interessieren, sind gezwungen, für Spiele und Trainings nach Worb, Köniz oder Ostermundigen zu reisen. Einer der Gründe ist die bevorzugte Vergabe der Sportanlagen an Männer und Männerteams. Gemäss einer Einwohnerinnenbefragung werden die Sportanlagen in der Stadt Bern häufiger von Männern als von Frauen benutzt (siehe Facts & Figures. Gleichstellung von Frauen und Männern in der Stadt Bern, S. 36-37, 2006). Die fehlende Förderung der Frauen im Sport beginnt schon in der Schule und im Kurswesen, wo in der Regel nicht geschlechtsspezifisch geplant wird. Auch da besteht grosser Aufholbedarf. Wir fordern deshalb den Gemeinderat auf,

1. eine Bestandesaufnahme bezüglich des Mädchen-/Frauensports und der Möglichkeiten einer gezielten Förderung vorzunehmen und den Bedarf für die Stadt Bern abzuklären,
2. aufgrund dieser Bestandesaufnahme ein Konzept zu erstellen, das bedarfsgerecht die Förderung von sportinteressierten Mädchen und Frauen, insbesondere im Schul- und Breitensport, skizziert,
3. die bisherige Vergabep Praxis der raren Sportanlagen so zu korrigieren, dass Sportaktivitäten von Frauen genügend Platz erhalten,
4. das Kursangebot der Schulen, des Sportamts und anderer Institutionen unter die Lupe zu nehmen und geschlechtsspezifische Verbesserungen vorzuschlagen,
5. Zu dieser Thematik eine Sensibilisierungskampagne zu prüfen,

Bern, 8. Juni 2006

Postulat Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Urs Frieden, GB), Natalie Imboden, Karin Gasser, Catherine Weber, Myriam Duc, Anne Wegmüller, Franziska Schnyder, Hasim Sancar, Simon Röthlisberger, Carolina Aragón

Interpellation SP/JUSO (Miriam Schwarz/Patrizia Mordini, SP): EURO 08: Prävention für Freier

Die Fussball-Europameisterschaft im Juni 2008 wird überwiegend männliche Gäste haben. Sie werden sich nicht nur im Stade de Suisse und Bars vergnügen. Grosse Sportereignisse führen auch zu einer erhöhten Nachfrage nach sexuellen Dienstleistungen. Hier ist es unerlässlich die Sensibilität der Männer gegenüber unfreiwilliger Prostitution, gegenüber den Opfern von Menschenhandel zu erhöhen und die Bereitschaft zum verantwortlichen sexuellen Handeln zu fördern.

Das Projekt „Don Juan, face to face“ (Freierbildung) der AIDS-Hilfe Schweiz wird in mehreren Städten in der Schweiz durchgeführt. Auch die AIDS-Hilfe Bern hat in den letzten vier Jahren dieses Projekt in Biel und Bern durchgeführt. Die Projekt- Mitarbeiter versuchen mit den Freien ins Gespräch zu kommen, um einerseits das Thema Zwangsprostitution und andererseits

über die Risiken bei ungeschützten Sexpraktiken zu informieren. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass die Zahl der Freier, die Sex ohne Kondom wünschen, erschreckend gross ist. Die AIDS-Hilfe Bern ist bereits jetzt mit Vorbereitungen für die Euro 08 beschäftigt. Verschiedene Problembereiche dieses Themas sind aufzuarbeiten und daraus eine Sensibilisierungskampagne zu gestalten. Weitere Präventions-Massnahmen sind aufzugleisen und sinnvoll einzusetzen.

Zur Fussballweltmeisterschaft 2006 wurde in Deutschland die Kampagne „abpiff – Schluss mit der Zwangsprostitution“ gestartet. Während der WM plant die Initiative, die von verschiedensten Städten, Kirchen, Frauenorganisationen, Parteien etc. getragen wird, zahlreiche Aktivitäten und Veranstaltungen. So soll mit Flugblättern und Plakaten über Menschenhandel und Ausbeutung aufgeklärt werden. Es wäre wünschenswert, wenn in der Stadt Bern ähnliches initiiert wird.

Wir bitten daher den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Gemeinderat bereit, bei einer Sichtbarkeitskampagne (Plakate, Flyer: z.B. „Don Juan, face to face“ finanzielle Unterstützung zu leisten?
2. Ist der Gemeinderat bereit, eine umfassende Initiative wie in Deutschen Städten zu unterstützen?
3. Kann der Gemeinderat garantieren, dass die Zugänglichkeit für Präventionsarbeit, Info-stand und erhöhte Präsenz rund ums Stadion möglich sein wird?
4. Ist der Gemeinderat bereit mit der SFV/UEFA zu verhandeln, damit die Sensibilisierungsarbeit ungestört durchgeführt werden kann?
5. Gedenkt der Gemeinderat mit den Fachstellen in Kontakt zu treten, um die nötigen Fragestellungen, konkrete Unterstützung und die Zusammenarbeit, die nötig sein wird, zu fördern und anzupacken?

Bern, 8. Juni 2006

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Miriam Schwarz/Patrizia Mordini, SP), Ursula Marti, Gisela Vollmer, Sarah Kämpf, Andreas Krummen, Giovanna Battagliero, Patrizia Mordini, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Liselotte Lüscher, Ruedi Keller, Andreas Flückiger, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Raymond Anliker, Corinne Mathieu, Stefan Jordi, Thomas Göttin, Beat Zobrist, Rolf Schuler, Beni Hirt

Interpellation SP/ JUSO (Miriam Schwarz/Patrizia Mordini, SP): Euro 08: Umgang mit Prostitution

Im Juni 2008 beginnt die Euro 08 und auch in Bern, Stade de Suisse, werden Spiele stattfinden. Die Fussball-EM ist zuschauerlässig nach der Sommer-Olympiade und der Fussball-WM das dritt wichtigste Sportereignis weltweit.

Grosse Sportereignisse mit überwiegend männlichen Zuschauern führen erfahrungsgemäss zu einer grösseren Nachfrage nach sexuellen Dienstleistungen. Es wird freiwillige Prostitution geben, aber es ist anzunehmen, dass auch Frauen Opfer von Menschenhändlern werden und zur Prostitution gezwungen werden.

Xenia Beratungs- und Fachstelle für Sexarbeiterinnen wird sich zwangsläufig mit der EM auseinandersetzen müssen und Mehrarbeit erhalten, da die Frauen aus dem Ausland sich bei ihnen über das Bewilligungsverfahren, Unterkunft etc. informieren und dies geschieht bereits jetzt schon. Hinzu kommt noch die präventive Arbeit, die sehr wichtig ist. Die Ressourcen für all diese Arbeit, die zusätzlich geleistet wird, genügen nicht.

Wir bitten den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer entscheidet unter welchen Kriterien über eine Arbeitsbewilligung für Sexarbeiterinnen während der EM? Und wo müssen sich die Frauen melden, damit sie zu einer Arbeitsbewilligung kommen?
2. Wo dürfen die Frauen arbeiten? Gibt es zusätzliche Strichzonen und Arbeitsplätze?
3. Was geschieht mit den Sexarbeiterinnen auf der Allmend? Werden die raren Standplätze bleiben? Wenn nicht, welche Alternativen werden zur Verfügung gestellt?
4. Wie stellen Behörden fest, ob es sich um Zwangsprostitution handelt und wie gedenken sie die Betroffenen sinnvoll zu beraten, begleiten und betreuen?
5. Wie gedenkt der Gemeinderat auf das Thema der Zwangsprostitution an der EM 08 aufmerksam zu machen und zu sensibilisieren?
6. Gedenkt der Gemeinderat die SFV/UEFA aufzufordern, Frauenhandel und Zwangsprostitution offiziell zu verurteilen?
7. An der EM 08 wird es sehr viel mehr Frauen haben und die Arbeit für Xenia wird zunehmen. Ist der Gemeinderat bereit vor und während der EM 08 zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen?
8. Ist der Gemeinderat bereit, bei den zuständigen Organisationen SFV/UEFA um Kostenbeteiligung in dieser Sache anzufragen?

Bern, 8. Juni 2006

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Miriam Schwarz/Patrizia Mordini, SP), Ursula Marti, Gisela Vollmer, Sarah Kämpf, Andreas Krummen, Giovanna Battagliero, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Liselotte Lüscher, Ruedi Keller, Andreas Flückiger, Margrith Beyerler-Graf, Andreas Zysset, Raymond Anliker, Corinne Mathieu, Stefan Jordi, Thomas Göttin, Beat Zobrist, Rolf Schuler, Beni Hirt

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Giovanna Battagliero, SP): Keine Bauschuttortieranlage mehr im ESP Ausserholligen!

Die Firma RESAG betreibt seit Juni 1999 an der Steigerhubelstrasse 94E-94G in Ausserholligen eine Bauschuttortieranlage. Sie hat dafür vom Gemeinderat am 26.06.1998 eine auf 10 Jahre befristete Baubewilligung erhalten.

Soeben ist die Mitwirkungsfrist betreffend die neue bzw. revidierte Überbauungsordnung Weyermannshaus-Ost III abgelaufen. Den Erläuterungen zur Vorlage ist zu entnehmen, dass am ESP Ausserholligen in diesem Teilgebiet festgehalten werden soll. Der RESAG soll offenbar die Baubewilligung im 2008 nicht mehr verlängert werden. Auf dem betreffenden Gelände ist ein Parkingbereich geplant.

Für den ESP Ausserholligen ist es – unabhängig von der neu aufgelegten Überbauungsordnung Weyermannshaus-Ost III – zentral, dass sich die RESAG 2008 aus Ausserholligen zurückzieht. Eine Bauschuttortieranlage gehört nicht in einen Entwicklungsschwerpunkt. Sie läuft den Planungsabsichten, die mit dem ESP Ausserholligen verfolgt werden, diametral entgegen. Zudem verursacht sie etliche Immissionen ins nahe gelegene Weyermannshausbad.

Deshalb bitten wir den Gemeinderat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Kann der Gemeinderat zusichern, dass er die im 2008 auslaufende Baubewilligung der RESAG nicht verlängern wird?
2. Wird der Gemeinderat auf der Schliessung und Entfernung der Bauschuttortieranlage im 2008 bestehen und diese, wenn nötig auch zwangsweise und auf Kosten der Betreiberin durchsetzen?
3. Hat die RESAG bereits einen Ersatzstandort für die Bauschuttortieranlage in Aussicht? Wenn Ja, welchen?

Bern, 8. Juni 2006

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Giovanna Battagliero, SP), Ursula Marti, Gisela Vollmer, Sarah Kämpf, Beni Hirt, Raymond Anliker, Stefan Jordi, Miriam Schwarz, Andreas Krummen, Beat Zobrist, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Liselotte Lüscher, Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Andreas Zysset, Margrith Beyeler-Graf, Ruedi Keller, Thomas Göttin, Andreas Flückiger, Corinne Mathieu

Schluss der Sitzung: 21.35 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *Peter Künzler*

Der Protokollführer: *Glenn Müller*