



Stadtratssitzung

Donnerstag, 27. Mai 2004, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr

Grossratssaal im Rathaus

Traktanden	Geschäfts- nummer
1. Protokollgenehmigung (Protokoll Nr. 11 vom 1. April 2004)	
2. Flankierende Massnahmen zur Leistungssteigerung Bahnhof West und Fugensanierung Schanzenbrücke/Schanzenstrasse sowie Stadtbachstrasse; Ausführungskredit (PBV: Ch. Müller/PVT: Tschäppät)	04.000232
3. Monbijoustrasse/Unterführung Eigerstrasse: Umgestaltungs- und Sanierungsmassnahmen (1. Etappe); Baukredit (PBV: Gränicher/PVT: Tschäppät)	04.000233
4. Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau: Tiefbauamt; Nachkredite zulaufen der Laufenden Rechnung 2003 (PBV: Jaberg/PVT: Tschäppät)	04.000194
5. Motion Fraktion SP/JUSO (Peter Blaser/Andreas Flückiger, SP): Sportfelder in Brünnen-Süd entlang der Bahnlinie (Tschäppät)	306
6. Motion Oskar Balsiger (SP) vom 16. August 2001: Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse; Fristverlängerung Punkte 1 und 2/Abschreibung Punkt 3 (PBV: Stückelberger/PVT: Tschäppät)	01.000341
7. Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger, SP): Wohnen statt Industrie in der Winterhalen (FPI: Wasserfallen)	04.000158
8. Motion Natalie Imboden (GB): Null Toleranz bei sexueller Belästigung in der Stadtverwaltung: Änderung des Personalreglements (FPI: Wasserfallen)	04.000159
9. Interpellation Michael Jordi (GB): Steuern für betriebsfremde Tätigkeiten ausgelagerter und privatisierter Unternehmen? (FPI: Wasserfallen)	04.000053
10. Interpellation Fraktion GFL/EVP (Peter Künzler, GFL): Verwendung des ewb Kundenanteils der Stadt (HSE: Guggisberg)	04.000192
11. Interpellation Fraktion CVP/ARP (Daniel Lerch, CVP): Zäpfurägi (HSE: Guggisberg)	04.000191
12. Motion Dieter Beyeler (SD): Stadt Bern: keine Teilnahme mehr an „Ohne Auto Mobil“ (BUI: Olibet)	04.000154
13. Postulat Thomas Weil (SVP): Nutzen- und Kostenanalyse des Aktionstages „Stadt ohne Auto“ (BUI: Olibet)	04.000177
14. Postulat Daniel Kast (CVP): Wirkungsvolle Gewaltprävention in der Schule heisst, den Lehrkräften Zeit verschaffen (BUI: Olibet)	04.000176

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 16	699
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr	701
Mitteilung der Ratspräsidentin	702
Traktandenliste.....	702
1 Protokollgenehmigung	702
2 Flankierende Massnahmen zur Leistungssteigerung Bahnhof West und Fugensanierung Schanzenbrücke/Schanzenstrasse sowie Stadtbachstrasse; Ausführungskredit	702
3 Monbijoustrasse/Unterführung Eigerstrasse: Umgestaltungs- und Sanierungsmassnahmen (1. Etappe); Baukredit.....	707
4 Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau: Tiefbauamt; Nachkredite zulasten der Laufenden Rechnung 2003	711
5 Motion Fraktion SP/JUSO (Peter Blaser/Andreas Flückiger, SP): Sportfelder in Brünnen-Süd entlang der Bahnlinie.....	711
6 Motion Oskar Balsiger (SP) vom 16. August 2001: Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse; Fristverlängerung Punkte 1 und 2/Abschreibung Punkt 3	715
7 Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger, SP): Wohnen statt Industrie in der Winterhalen	715
8 Motion Natalie Imboden (GB): Null Toleranz bei sexueller Belästigung in der Stadtverwaltung: Änderung des Personalreglements.....	718
Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.00 Uhr	724
8 Fortsetzung: Motion Natalie Imboden (GB): Null Toleranz bei sexueller Belästigung in der Stadtverwaltung: Änderung des Personalreglements	725
9 Interpellation Michael Jordi (GB): Steuern für betriebsfremde Tätigkeiten ausgelagerter und privatisierter Unternehmen?	727
10 Interpellation Fraktion GFL/EVP (Peter Künzler, GFL): Verwendung des ewb- Kundenanteils der Stadt.....	729
11 Interpellation Fraktion CVP/ARP (Daniel Lerch, CVP): Zäpfurägi	730
12 Motion Dieter Beyeler (SD): Stadt Bern: keine Teilnahme mehr an „Ohne Auto Mobil“	732
13 Postulat Thomas Weil (SVP): Nutzen- und Kostenanalyse des Aktionstages „Stadt ohne Auto“	733
14 Postulat Daniel Kast (CVP): Wirkungsvolle Gewaltprävention in der Schule heisst, den Lehrkräften Zeit verschaffen.....	741
Eingänge.....	746

Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr

Vorsitzende

Präsidentin Margrit Stucki-Mäder

Anwesend

Hans Peter Aeberhard	Ueli Haudenschild	Philippe Müller
Michael Aebersold	Kurt Hirsbrunner	Rosmarie Okle Zimmermann
Raymond Anliker	Stephan Hügli	Simon Röthlisberger
Thomas Balmer	Natalie Imboden	Heinz Rub
Oskar Balsiger	Mario Imhof	Erich Ryter
Vinzenz Bartlome	Urs Jaberg	Annemarie Sancar-Flückiger
Dieter Beyeler	Daniele Jenni	Doris Schneider
Margrith Beyeler-Graf	Michael Jordi	Beat Schori
Peter Blaser	Stefan Jordi	Rolf Schuler
Markus Blatter	German Kalbermatten	Miriam Schwarz
Jsabelle Blunsky Scheidegger	Daniel Kast	Sylvia Spring Hunziker
Peter Bühler	Markus Kiener	Ernst Stauffer
Walter Christen	Margareta Klein-Meyer	Michael Straub
Anna Coninx	Andreas Krummen	Ueli Stückelberger
Conradin Conzetti	Peter Künzler	Béatrice Stucki
Martina Dvoracek	Daniel Lerch	Hans-Ulrich Suter
Andreas Flückiger	Liselotte Lüscher	Margrit Thomet
Rudolf Friedli	Markus Lüthi	Christian Wasserfallen
Verena Furrer-Lehmann	Corinne Mathieu	Catherine Weber
Hans Ulrich Gränicher	Erik Mozsa	Thomas Weil
Thomas Göttin	Barbara Mühlheim	Beat Zobrist
Rolf Häberli	Christoph Müller	

Entschuldigt

Christof Berger	Guglielmo Grossi	Rudolph Schweizer
Peter Bernasconi	Rudolf Keller	Barbara Streit-Stettler
Dolores Dana	Christian Michel	Max Suter
Karin Feuz-Ramseyer	Lydia Riesen	Andreas Zysset
Jacqueline Gafner Wasem	Sabine Schärner	

Vertretung Gemeinderat

Adrian Guggisberg HSE	Alexander Tschäppät PVT	Kurt Wasserfallen FPI
-----------------------	-------------------------	-----------------------

Entschuldigt

Klaus Baumgartner PRD	Therese Frösch DSO	Edith Olibet BUI
Ursula Begert DSI		

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

Mitteilung der Ratspräsidentin

Am nächsten Donnerstag findet die Ausstellung des Stadtarchivs zur Fussball-EM 1954 im Erlacherhof statt. Der Beginn wurde auf 19.15 Uhr angesetzt, damit möglichst viele von uns daran teilnehmen können. Die Veranstaltung dauert eine halbe Stunde. Nachher wird uns ein Apéro serviert.

Traktandenliste

Die Traktandenliste ist leicht abgeändert worden: Die Traktanden 6 und 11 der alten Liste mussten verschoben werden. Die neuen Traktanden 12 und 13 werden zusammen behandelt.

1 Protokollgenehmigung

Das Protokoll Nr. 11 vom 1. April 2004 wird mit bestem Dank an die Verfasserinnen genehmigt.

2 Flankierende Massnahmen zur Leistungssteigerung Bahnhof West und Fugensanierung Schanzenbrücke/Schanzenstrasse sowie Stadtbachstrasse; Ausführungskredit

Geschäftsnummer 04.000232

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage betreffend flankierende Massnahmen zur Leistungssteigerung Bahnhof West und Fugensanierung Schanzenbrücke/Schanzenstrasse. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Ausführung der beantragten Massnahmen wird ein Kredit von Fr. 4 000 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I 7300314 (KST 730110), bewilligt. Beiträge Dritter sind für Abschreibungen zu verwenden.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
4. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Artikel 51 Ziffer 3 der Gemeindeordnung.

Antrag Grünes Bündnis

2. **(neu)** Bis zur Realisierung einer bewachten Velostation im Bahnhof West sichert der Gemeinderat für die von Süden her kommenden Velofahrerinnen und Velofahrer in Qualität und Quantität gegenüber heute ein mindestens gleichwertiges Angebot an provisorischen Veloabstellplätzen (d.h. mind. 450) mit Anbindemöglichkeit gegen Diebstahl.

Für die Kommission PBV *Christoph Müller* (FDP): Das Geschäft war in der PBV unbestritten und wurde mit 8 : 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen verabschiedet. Es besteht ein Handlungsdruck durch Bahn 2000, die den Bahnhof West ab Dezember 2004 benötigt. Die Perrons werden nach Westen verlängert. Die Züge werden länger und die Zugmitte wird zukünftig bei der Schanzenbrücke sein. Ein grosser Zuwachs an Fussgängern wird erwartet. Man rechnet mit 50'000 pro Tag. Dafür müssen Verkehrskapazitäten bereitgestellt, Trottoirs verbreitert und Fussgängerstreifen erstellt werden. Eine komplexe Verkehrsregelung soll die Kapazitätserhö-

hung ermöglichen, damit der Strassenverkehr keine Einschränkungen erleidet. Zusätzlich muss das sehr komplexe Fugensystem saniert werden. Auch die Brückenkonstruktion ist sanierungsbedürftig. Sie muss in Anwendungen von Regelungen mit der EU 40-Tonnen-tauglich gemacht werden. Die Zusammenfassung der Vorhaben und die Durchführung über 2 Jahre wird durch das Tiefbauamt koordiniert. Die sehr komplexen Bau- und Eigentumsverhältnisse werden in einem detaillierten Bauherrenvertrag geregelt. Die Knackpunkte in diesem Geschäft sind die folgenden: Hier wie an vielen andern Orten in Bern gilt es zu viele Ansprüche auf zu engem Raum zu befriedigen. Ohne Neubau der Brücke ist keine Ideallösung möglich. Es geht nicht ohne Einschränkungen. Der Strassenraum wird zwangsläufig enger. Das Linksabbiegen in die Bogenschützenstrasse stadteinwärts wird nicht mehr möglich sein. Die von der Verwaltung konsultierten interessierten Kreise zeigten sich mit der anvisierten Lösung einverstanden. Die Frage der Abstellmöglichkeiten für Velos ist noch nicht gelöst. In der PBV wurde von verschiedenen Seiten ein Chaos befürchtet, wenn bis zur Bahn 2000 dafür keine Lösungen gefunden werden. Die Verwaltung ist diesbezüglich zuversichtlich. Der Antrag des Grünen Bündnisses lag der PBV nicht vor. Deshalb hat sie sich dazu auch nicht geäußert. Die Stadt muss einen Kostenanteil von 4 Mio. tragen. Die andern Partner werden auch etwa so viel daran bezahlen müssen.

Fraktionserklärungen

Andreas Flückiger (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Mit Bahn 2000 werden ab dem 12. Dezember 2004 über 20 Prozent mehr Züge im zweitgrössten Schweizer Bahnhof ein- und ausfahren. Häufigere und schnellere Verbindungen führen künftig in die ganze Schweiz. Im Hinblick auf das neue Angebot muss die SBB die Kapazität des Bahnhofs Bern erhöhen. Im Moment werden die Perrons um 100 bis 150 Meter Richtung Westen verlängert. Der Schwerpunkt vom Bahnhof wird also deutlich nach Westen verlagert. Man muss sich vorstellen, dass künftig nur noch die 1.-Klass-Passagiere in der Bahnhofhalle aussteigen werden und die 2.-Klass-Passagiere näher an der Schanzenbrücke sein werden. Das hat zur Folge, dass künftig zwischen 50'000 und 70'000 Passagiere den Bahnhof über die neue Welle bzw. über die Schanzenbrücke verlassen werden. Die „Welle von Bern“ wird Mitte Dezember 2004 in Betrieb genommen. Allerdings dürften bis dann die Perrons noch nicht in ganzer Länge überdacht sein. Die Abschlussarbeiten am neuen Westzugang und der Abbruch der alten Passerelle dauern voraussichtlich bis im Herbst 2005. Klar ist, dass ab Fahrplanwechsel die 50'000 Passagiere kommen werden. Die Stadt steht hier im Zugzwang. Eine Ablehnung der Vorlage würde zu einer Katastrophe und einem Riesenchaos führen.

Wer beim Westportal den Berner Bahnhof verlässt, wird ab Ende 2004 die Schanzenbrücke überqueren müssen. Der Gemeinderat will nun für vier Millionen Franken den Zugang zur Stadt sichern. Mit dem vom Gemeinderat beantragten Kredit von vier Millionen Franken soll das westliche Trottoir zwischen Schanzenbrücke und Laupenstrasse verbreitert werden. Die zwei Doppelhaltestellen von Bernmobil und Postauto werden ebenfalls ausgebaut. Im oberen Bereich der Schanzenbrücke sind fünf Taxistandplätze vorgesehen. Zwei neue Fussgängerstreifen mit neuer Signalisation sind geplant. Ein Grossteil der vier Millionen Franken wird für die neuen Signalanlagen und die Sanierung der Schanzenbrücke ausgegeben. Katastrophal ist, dass die Frage der Veloabstellplätze nicht rechtzeitig gelöst wurde. Es ist nicht erst seit 14 Tagen bekannt, dass die Bahn 2000 kommt und die Schanzenbrücke strategische Bedeutung erlangt. Die SP-JUSO-Fraktion unterstützt den Antrag des Grünen Bündnisses. Die Versäumnisse der letzten Monate müssen jetzt sofort mit Provisorien korrigiert werden. Es mutet für eine rot-grüne Stadt etwas seltsam an, wenn ausgerechnet die Velofrage auf die lange Bank geschoben wird. Der Einbezug der Velofachstelle in solche Projekte muss gewährt sein. Es kommen doch mehr Leute per Velo zum Bahnhof als mit dem Taxi. Die Priorisierung ist offensichtlich ungleich. Auf den Plänen

und der Projektbeschreibung müsste eine Lösung ersichtlich sein. Ein Hinweis auf ein noch nicht vorhandenes Konzept ist ungenügend. Die Velofahrerinnen und Velofahrer kommen ohnehin. Wenn die gesetzlich vorgeschriebenen Abstellplätze nicht vorhanden sind, werden sie ihre Fahrräder dort abstellen, wo Platz ist. Dies wiederum löst Konflikte mit dem öffentlichen Verkehr, mit den Taxis und mit den Fussgängerinnen und Fussgängern und löst Vorstösse im Stadtrat aus. Als weiteren Punkt gilt es zu beachten, dass in Bern zwar dank Bahn 2000 mehr Züge halten werden. Die Umsteigesituation von der S-Bahn auf den Fernverkehr wird aber trotzdem katastrophal schlecht sein. Die Regelumsteigezeit von der S-Bahn auf die Schnellzüge wird über 20 Minuten betragen. Es ist klar, dass die Könizerinnen, Bümplizerinnen und Ostermundigerinnen daher auch weiterhin mit Bernmobil an den Bahnhof fahren werden, wenn sie z.B. nach Zürich reisen wollen. Die Zugänge am Bahnhofplatz und im Bereich Schanzenbrücke/Hirschengraben werden aus allen Nähten platzen. Schon heute läuft man in den Spitzenstunden Gefahr in den Fussgängerströmen im Getrampel unterzugehen. Klar ist, dass Fussgänger und Transportmittel des öffentlichen Verkehrs im Bereich Schanzenbrücke und Hirschengraben vor allem in den Spitzenstunden Priorität haben müssen. Die Mini-Slots, welche heute den Fussgängerinnen und Fussgängern für die Überquerung des Bubenbergplatzes eingeräumt werden, werden in Zukunft nicht mehr ausreichen. Hier sind angepasste Lösungen sicherzustellen. Angesichts der Mengenverhältnisse muss dem MIV zweite Priorität eingeräumt werden. Die SP/JUSO Fraktion unterstützt die Vorlage und den Kredit. Wir verlangen aber ultimativ, dass jetzt in der Frage der Veloabstellplätze endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden. Wir unterstützen auch den Antrag des Grünen Bündnisses.

Martina Dvoracek (GB) für die Fraktion GB/JA!/GPB: Ja, ästhetisch ist die Welle von Bern. Bald werden im Bahnhof West 30% mehr Passagiere über die Welle reiten. Das Grüne Bündnis und die Fraktion begrüßen grundsätzlich die Planung. Es bleibt ja eigentlich gar nichts anderes übrig, denn in 6,5 Monaten muss mit dem neuen Fahrplan der ganze Zauber theoretisch über die Bühne gebracht werden. Wir prophezeien auf dieser Bühne der konzentrierten Mobilität in den kommenden Jahren manch dramatische Stunden. Wenn ich mir vorstelle, wie 10'000e in morgendlichen und abendlichen Stunden quasi gleichzeitig von der Welle zum Hirschengraben wollen, dann sehe ich anarchistische Zustände. Niemand wird sich an Fussgängerstreifen halten, wenn das Tram für die Weiterfahrt in Sicht ist. Welch komische Situationen wird es geben, wenn Menschen, die von einer Tonne Stahl umgeben sind, gegenüber Fussgängerströmen schlicht kapitulieren und einfach warten müssen, bis der Pendlerstrom weniger stark zieht. Vielleicht erreichen wir so die effektivste Verkehrsberuhigung auf der Länggassstrasse, wenn sich vor reissenden Pendlerströmen die schwachen Autofahrerinnen und Autofahrer nicht mehr über die Schanzenbrücke getrauen. Die Stadt Bern hat sich dies wohl auch in diesen Szenen vorgestellt und die SBB-Welle aus den dargelegten Gründen bekämpft. Die schöne Welle wird nun über uns schwappen – lassen wir uns überraschen. Das GB beurteilt die Verkehrsführung, insbesondere für die Velofahrerinnen und Velofahrer als Verbesserung der Situation gegenüber heute. Wir sind gespannt zu sehen, wie sich die Fussgängersituation präsentieren wird. Der stehende Veloverkehr macht uns allerdings grosse Sorgen. In der Kommission wurde mir zwar mündlich zugesichert, dass die Zahl der Veloabstellplätze gegenüber heute nicht reduziert wird. Leider zählt aber erst wirklich das, was auch in den Plänen eingezeichnet ist. Und dort sind im Perimeter keine Veloabstellplätze gesichert. Ich weiss, dass sich der Gemeinderat um Veloabstellplätze bemüht. Die SBB und die Post sind keine für Velos sensibilisierte Verhandlungspartner. Wir begrüßen auch den geplanten Ausbau der Parkfläche auf der Grossen Schanze. Leute aus dem Süden werden ihn jedoch nie benützen. Wenn wir keine veloanarchistischen Zustände wollen, die womöglich auch den Fussgängerinnen und Fussgängern im Weg stehen, brauchen wir gesicherte Veloabstellplätze. Und zwar insbesondere auch für Zugfahrerinnen und Zugfahrer von unten. Urs Jaberg hat

sich in der Kommission explizit wegen der ungelösten Velosituation der Stimme enthalten. Mit der Zustimmung zu unserem Antrag wird ihm und wohl auch seiner Fraktion die Zustimmung zum Ausführungskredit leichter fallen. Um zu verdeutlichen, dass es den Velofahrerinnen und Velofahrern wirklich ernst ist mit dem Anliegen, möchte ich an dieser Stelle sagen, dass die IG Velo beim Statthalteramt eine Einsprache gegen das Projekt eingereicht hat.

Hans Ulrich Gränicher (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: In unserer Fraktion herrschte bezüglich dieses Geschäfts keine Einigkeit. Wir stimmen dem Geschäft heute zu. Die Arbeiten müssen gemacht werden. Die vorgesehene Lösung ist nicht optimal, da die Fussgänger den Bahnhof nicht auf der Innenstadtseite verlassen. Das muss den SBB zum Vorwurf gemacht werden. Positiv ist zu werten, dass Postautohaltestellen auf der Schanzenstrasse vorgesehen sind, und zwar in beiden Richtungen. Bezüglich Erschliessung der Stadt kann es sich bei dieser Lösung nur um ein Provisorium handeln. Wir hätten es begrüsst, wenn mit der Westplattformüberbauung eine bessere Lösung möglich gewesen wäre, oder wenn die Fussgängerströme durch den Postbahnhof in die Bogenschützenstrasse zur Stadt geleitet worden wären. Unsere Fraktion wird aber dem Geschäft zustimmen.

Ueli Stückelberger (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Der Fahrplanwechsel im Dezember 2004 bedeutet eine grosse Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs, von dem auch wir profitieren werden. Das Projekt, das wir hier beurteilen, ist Teil eines grösseren Ganzen. Die Kosten für den Hauptteil, die Verschiebung des Bahnhofs nach Westen, übernehmen die SBB. Bei einer Gesamtbetrachtung von Aufwand, Ertrag und Kosten erscheint der Betrag, den die Stadt Bern übernehmen muss als relativ klein. Die Passerelle wird grösser. Das Aussteigen in unserer Stadt wird attraktiver. Es werden grössere Flächen bei den Strassenübergängen und bessere Umsteigemöglichkeiten von der Bahn zum Bus und zum Postauto zur Verfügung stehen. Der öffentliche Verkehr wird viel attraktiver mit dieser Vorlage. In der bestehenden Unterführung wird es weniger Gedränge geben. Wir sind der Meinung, die Stadt erhalte viel für den relativ bescheidenen Betrag von 4 Millionen, den sie bezahlen muss. Deshalb sind wir für dieses Projekt. Wir unterstützen auch den Antrag des Grünen Bündnisses.

Thomas Balmer für die FDP-Fraktion: Was grossartig mit einer Masterplanung angefangen hat, endet an der Westseite des Bahnhofs traurig. Was heute übrig bleibt, ist eine Planungsleiche, der man nur noch zähneknirschend zustimmen oder sich enthalten kann. Planen heisst vorausschauen, agieren und nicht reagieren. Wir hoffen, dass mit dem neuen Stadtplaner wieder auf Lösungen und nicht auf Ideologien hin geplant wird. Weder konnten die notwendigen Veloabstellplätze eingeplant werden, noch ist eine befriedigende Lösung der Entflechtung des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs gefunden worden. Beide behindern sich an den Kaphaltestellen. Die bereits zur Genüge bekannte Ausrede, dass nur noch gemacht werden konnte, was noch möglich war, können wir nicht gelten lassen. In unserer Fraktion waren einige für Stimmenthaltung, weil sie nicht zu jedem Unsinn noch Ja sagen wollen. Andere waren der Meinung, der Vorlage müsse zugestimmt werden, weil es unwahrscheinlich sei, dass es noch besser werde. Gemeinderat Tschäppät hat gesagt, die Heiliggeistkirche und das Burgerspital werden die Bahnhofplatzgestaltung überdauern. Vielleicht kann man in ein paar Jahren auch diese Planung nachbessern.

Daniel Lerch (CVP) für die Fraktion CVP/ARP: Die Fugensanierung ist unbestritten. Die SBB versuchen aus nachvollziehbaren Gründen den Bahnhof nach Westen zu versetzen. Die Pendlerströme werden dadurch vom Hauptgebäude weggeleitet. Die Bahninfrastruktur ist am neuen Ort noch nicht vorhanden. Warum sind dann die grossen Aufwendungen am Hauptgebäude nötig? Auch die Stadtentwicklung und der regionaler öV halten mit dem in der Ausfüh-

zung begriffenen Projekt nicht Schritt. Die jahrelangen Planungen „Masterplan Bahnhof“ verkommen ins Nutzlose. Das gute Projekt „Plattform West“ wäre für Bern eine wertvolle Bereicherung gewesen. Im Vortrag wird auch nichts von einer Verbesserung des gefährlichen Konfliktgrün Bubenbergplatz-Schanzenstrasse geschrieben, obwohl auch dieser Bereich betroffen ist. Die CVP/ARP erachtet diese Situation als unhaltbar. Wir werden einen diesbezüglichen Antrag stellen. Wir sind jedoch nicht gegen die hier vorgesehene Sanierung.

Einzelvoten

Heinz Rub (FDP): Als direkt Angrenzender an die Schanzenstrasse und Unternehmer aus dieser Gegend habe ich noch einige Fragen zur Vorlage: Das Linksabbiegen in die Bogenschützenstrasse ist schon heute sehr schwierig. Diese Möglichkeit soll nun aufgehoben werden. Hat man an die Personen aus der Länggasse, die zu den Hauptverkehrszeiten grosse Sendungen in die Schanzenpost bringen müssen gedacht? Die Schanzenpost ist für diese Kunden fast nicht mehr zugänglich. Es bestünde die Lösung, als Zubringer über die Postautostation zur Post zu gelangen. Ich möchte, dass diese Lösung mit den zuständigen Personen diskutiert wird. Mit Sonderbewilligungen für die Geschäftsleute aus der Länggasse wäre das machbar. Das Linksabbiegen der Velofahrer von der Schanzenstrasse auf der Höhe der Westtangente ist sehr gefährlich. Ich bitte die Verantwortlichen, dieser Gefahr Rechnung zu tragen. Macht es überhaupt Sinn, dass die Velofahrer auf diese gefährliche Art zum kleinen Velodepot gelangen? Bleibt der erst kürzlich erstellte Fussgängerstreifen auf der Höhe des Obergerichts bestehen?

Direktor PVT *Alexander Tschäppät* für den Gemeinderat: Ich danke denjenigen, die das Geschäft positiv aufnehmen. Thomas Balmer wünsche ich, dass die Wahlen bald vorbei sind, damit er sich wieder der Sachlichkeit widmen kann. Es ist inakzeptabel zu sagen, es handle sich hier um eine „Planungsleiche“, die der Gemeinderat zu verantworten habe. Die SBB und die Post haben jahrelang um die Westplattform gerungen. Es wurden Hunderttausende Franken ausgegeben. Die Stadt hat alle Hindernisse aus dem Weg geräumt. Am Schluss haben die beiden grossen Partner die Übung abgebrochen.

Zu Heinz Rub: Die neuen Fussgängerfrequenzen erlauben das Abbiegen in die Bogenschützenstrasse nicht mehr. Diejenigen, die mit Postsendungen per Auto von der Länggasse in die Schanzenpost fahren, haben in Zukunft die Möglichkeit über die Stadtbachstrasse und den Inselplatz oder über die Bühlstrasse und den Inselplatz geordnet und durch Lichtsignale gesteuert in den Bahnhof zu fahren. Es ist mir klar, dass diese Lösung nicht ideal ist. Herr Lerch, der findet, der Bahnhof werde einfach nach Westen verschoben, ohne die entsprechende Infrastruktur, hat Recht. Aber der Bahnhof kann in der Breite nicht erweitert werden. Vorne ist der Bahnhofplatz im Weg, hinten der Hügel der Universität. Die andere Möglichkeit, den Bahnhof zu erweitern, wäre eine doppelstöckige Anlage, die jedoch in der nächsten Zeit nicht finanzierbar ist. Wir bedauern auch, dass die Westplattform nicht realisiert werden konnte, weil die Fussgängerströme nicht auf der Seite anfallen, wo wir sie gerne hätten. Die Post wird eine Neuplanung des ganzen Gebäudekomplexes an die Hand nehmen. Dabei wird wahrscheinlich auch der Komplex auf der gegenüberliegenden Seite einbezogen. Deshalb kann man davon ausgehen, dass in den nächsten acht bis zehn Jahren die ganze Westseite des Bahnhofs neu organisiert wird. Die Welle erlaubt, in einem späteren Zeitpunkt auch unter der Schanzenbrücke Fussgängerbeziehungen zu realisieren. Der Fussgängerstreifen beim Obergericht wird entfernt. Zu den Veloabstellplätzen: Auf der rechten Seite der Brücke können die Velos weiterhin abgestellt werden. Auch die Veloabstellplätze an der Bogenschützenstrasse bleiben erhalten. Wir prüfen momentan, ob dort noch mehr Abstellplätze realisiert werden können. Im Weiteren prüfen wir, ob auf der Seite der „Welle“, auf der Abstellfläche im

Postgebäude weitere Veloabstellplätze realisiert werden könnten. Dazu ist das Einverständnis von Post und SBB nötig. Es werden sicher mindestens gleich viele Veloabstellplätze zur Verfügung stehen wie heute. Wir haben mit der Besitzerin des Parkings verhandelt: Wir können nun die neu gebaute Veloabstellfläche auf der Platte auf der Zufahrt ins Parking noch erweitern, wodurch die Anzahl Veloabstellplätze noch zunimmt. Ich weiss allerdings nicht, ob alle Velos angebunden werden können. Aber es werden mindestens so viele angebunden werden können, wie heute. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie der Planung zustimmen. Wir stehen zeitlich unter hohem Druck. Wir müssen noch Probleme lösen, die wir nicht verursacht haben. An den Veloabstellplätze sind Kunden der Bahn interessiert. Die Kosten dafür trägt aber die Stadt. Auch die Fussgängerbeziehungen sind eine Folge des attraktiven Bahnverkehrs. Die Lösung dafür muss aber von der Stadt gefunden werden. In dem Sinne bitte ich um Verständnis für die Komplexität der sich stellenden Fragen.

Thomas Balmer (FDP): Meine Kritik hat mit den Wahlen nichts zu tun. Ich bin mit der Verkehrsplanung der Stadt nicht einverstanden. Das ist während meinen sieben Jahren Mitarbeit in der Kommission PBV immer wieder deutlich geworden. Die Stadt wollte die Kosten für die Veloabstellplätze eigentlich dem Projekt auferlegen. Sie hat sofort nach dem Entscheid der „Welle“ die Planungspflicht der ehemaligen Pakethalle der Post auferlegt. Damit hat sie die angelaufene Planung gestoppt. Sie hat also nicht alles ihr Mögliche getan.

Oskar Balsiger (SP): **Ich beantrage** folgende Änderung des Antrags des Grünen Bündnisses Punkt 2 (neu):

Bis zur Realisierung einer bewachten Velostation im Bahnhof West sichert der Gemeinderat für die von Süden her kommenden Velofahrerinnen und Velofahrer in Qualität und Quantität gegenüber heute ein mindestens gleichwertiges Angebot an provisorischen Veloabstellplätzen (d.h. mind. 450) **davon ein wesentlicher Teil** mit Anbindemöglichkeit gegen Diebstahl.

Das Grüne Bündnis ist mit dieser Änderung einverstanden.

Beschlüsse

1. Punkt 1 des Antrags des Gemeinderats ist nicht bestritten und somit genehmigt.
2. Der abgeänderte Antrag des Grünen Bündnisses Punkt 2 (neu) wird mit 37 : 20 Stimmen bei 2 Enthaltungen genehmigt.
3. Die Punkte 2 (neu 3), 3 (neu 4) und 4 (neu 5) des Gemeinderatsantrags sind nichtbestritten und somit genehmigt.
4. Die bereinigte Vorlage wird mit 47 : 6 Stimmen bei 8 Enthaltungen genehmigt.

3 Monbijoustrasse/Unterführung Eigerstrasse: Umgestaltungs- und Sanierungsmassnahmen (1. Etappe); Baukredit

Geschäftsnummer 04.000233

1. Das Projekt für die Umgestaltungs- und Sanierungsmassnahmen Monbijoustrasse/Unterführung Eigerstrasse (1. Etappe) wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als nötig erweisen und den Charakter der Anlage nicht verändern.
2. Für die Ausführung wird ein Kredit von 725 000.00 Franken bewilligt. Davon gehen zu Lasten der Investitionsrechnung

des Tiefbauamts, Strassenbau Konto I7300328 Fr. 775 000.00 KSt 730110
der Stadtgärtnerei Konto I520XXXX Fr. 70 000.00 KSt 520xxx
Der Rückstellungsbetrag von Fr. 120 000.00 (Konto 2040.702) wird zu Abschreibungszwecken (Konto I7300328) verwendet.

3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Antrag PBV:

3. **(neu)** Der Gemeinderat wird aufgefordert – unter Einbezug der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr – mit BernMobil über den für Velofahrende zu steilen Querungswinkel (Monbijoustrasse stadtauswärts, Höhe Fussgängerstreifen Giessereiweg) zugunsten einer Lösung mit höherer Sicherheit für den Veloverkehr zu verhandeln.

bisherige Ziffer 3 wird zu Ziffer 4

Antrag Grünes Bündnis:

3. **(neu)** Der Gemeinderat wird aufgefordert, den Fussverkehrsüberweg Höhe Giessereiweg so anzuordnen und zu gestalten, dass stadtauswärts fahrende Velofahrende beim Einspuren in den Linksabbiegestreifen das Geleise in einem günstigen Winkel queren können, ohne dabei durch in gleicher Richtung zirkulierende Motorfahrzeuge gefährdet zu werden.

bisherige Ziffer 3 wird zu Ziffer 4

Für die Kommission PBV *Hans Ulrich Gränicher* (SVP): Es geht um einen Kredit für Werterhaltungsmassnahmen, den das Parlament beschliessen muss. Auslöser dafür ist die Tramgleiserneuerung in der Monbijoustrasse und das Vorprojekt für die Instandsetzung der Decke der Unterführung Eigerstrasse im Bereich der neuen Tramgleise. Es handelt sich um eine erste Etappe. Der zu sprechende Kredit ist nicht der Gesamtkredit, der für die Instandstellungsarbeiten nötig ist, sondern derjenige Teil, der aus finanztechnischen Gründen verantwortbar ist. Die Instandstellungsarbeiten basieren auf einer vom Tiefbauamt der Stadt Bern durchgeführten Analyse. Es besteht dringender Sanierungsbedarf im Bereich der Betonkonstruktion. Gleichzeitig soll der Strassenraum aufgewertet und umgestaltet werden. Die Baumallee im Bereich der Monbijoustrasse soll ergänzt werden. Die Instandstellung der Unterführung Eigerstrasse wird laut Vorprojekt des Tiefbauamtes rund 4,5 Millionen kosten. Im vorliegenden Kreditbegehren ist dafür ein Betrag von nur Fr. 280'000.00 vorgesehen. Ein Verzicht auf die Instandstellungsarbeiten hätte zur Folge, dass die Unterführung mittelfristig geschlossen werden müsste, was nicht im Interesse des öffentlichen und privaten Verkehrs liegt. Die Vorarbeiten werden bereits im Juni beginnen. Die Intensivbauphase ist vom 3. bis am 23. Juli 2004 vorgesehen. Ende Oktober 2004 sollte die Baustelle aufgehoben werden. Wir haben über einen Kredit von Fr. 725'000.00 zu bestimmen. Er setzt sich folgendermassen zusammen: Fr. 495'000.00 für die Umgestaltung Monbijoustrasse und Fr. 280'000.00 für die Instandsetzung Unterführung Eigerstrasse. Das sind zusammen Fr. 775'000.00. Davon kann ein Bundesbeitrag von Fr. 120'000.00 abgezogen werden. Hinzu kommt noch ein Betrag von Fr. 70'000.00 für die 6 zu pflanzenden Bäume. In der PBV wurde u.a. über den Abstand zwischen den Tramgleisen und den zu realisierenden Kaphaltestellen diskutiert. In der Vorlage sind 80 cm vorgesehen. Aus Sicht der Velofahrenden sollte dieser Abstand 85 cm betragen. Die PBV hat mit 5 : 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen dem Gemeinderat den Auftrag erteilt, er solle noch einmal mit BernMobil Kontakt aufnehmen und sich dafür einsetzen, dass die Gleise auf der Höhe des Giessereiwegs so angeordnet werden, dass der Querungswinkel für die Velofahrer stumpfer und damit die Sicherheit für die Velofahrenden erhöht wird und dass die Breite zwischen Gleisen und Haltestellen 85 cm betrage. Ein Vorteil der Vorlage liegt darin, dass die Tram- und Bushaltestellen im Bereich zwischen dem Giessereiweg und der Eigerstrasse konzentriert werden. Auch die Parkplatzsituation in diesem Bereich wurde untersucht.

Wegen der Zusammenlegung der Tram- und Bushaltestellen auf diesem kurzen Abschnitt könnte es sein, dass zu wenige Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Verwaltung hat mit den Inhabern der Geschäfte Kontakt aufgenommen. Sie sind offensichtlich mit der vorgesehenen Anzahl Parkplätze und deren Anordnung einverstanden. Die PBV hat das Geschäft einstimmig zu Handen des Stadtrats verabschiedet.

Fraktionserklärungen

Christoph Müller für die FDP-Fraktion: Unsere Fraktion unterstützt die Vorlage mehrheitlich. Das Projekt ist unbestritten. Wir begrüßen, dass mit der Koordination der Gleissanierung und der Sanierung des Unterführungsdeckels im gleichen Bereich Synergieeffekte erreicht werden. Allerdings hat uns nicht gefallen, dass uns nur ein kleiner Teil der Gesamtanierung vorgelegt wird, und wir nicht über das Gesamtprojekt informiert werden. Die beabsichtigte Verkehrsführung mit Fahrbahneinengung, Kaphaltestelle und geänderter Verkehrsführung schafft Verkehrseinschränkungen. Viele von uns befürchten Verkehrsstaus in den Hauptverkehrszeiten. Die FDP wird der Vorlage zustimmen, aber nicht einstimmig. Wir lehnen den Antrag der PBV ab.

Martina Dvoracek (GB) für die Fraktion GB/JAI/GPB: Das Grüne Bündnis und die Fraktion begrüsst die Aufwertung der Eigerstrasse mit der Verengung der Strasse, den Kaphaltestellen und der neuen Baumbepflanzung. Anstatt für die überdimensionierten Unterführung viel Geld auszugeben wäre es sinnvoller, sie zuzuschütten und die ganze Kreuzung zu redimensionieren. Das wird sicherlich ein Projekt für die mittelfristige Zukunft werden. Der Antrag des Grünen Bündnisses verfolgt das gleiche Ziel wie der Antrag der PBV, der allenfalls noch zurückgezogen wird.

Oskar Balsiger (SP) für die Fraktion SP/JUSO: BernMobil wird im Juli 2004 in der Monbijoustrasse (Giessereiweg–südliche Haltestelle Sulgenau) Gleise erneuern. Dringend sanierungsbedürftig ist auch die Unterführung Eigerstrasse. Mit einer koordinierter Ausführung im Kreuzungsbereich sollen Synergien genutzt werden, um verkehrstechnischen Verbesserungen und gestalterischen Aufwertungen den Weg zu ebnen. Dem Stadtrat wird ein Kredit von Fr. 725'000.00 für die Realisierung der 1. Etappe des Gesamtvorhabens beantragt. Für das Bauvorhaben werden folgende Argumente vorgebracht: Die Fussgängerfrequenzen sind stark angewachsen: Der Personenumschlag an den Haltestellen von BernMobil umfasst ca. 5000 Fahrgäste pro Tag. Die Tramperrons in der Strassenmitte sind viel zu klein. Die Sicherheit und die Bedürfnisse der Velofahrenden werden ungenügend berücksichtigt. Die Situation für den Warenumschlag und für die Kundschaft der Ladengeschäfte ist prekär. Die Sanierung der Unterführung Eigerstrasse soll die Stadt sage und schreibe 4.585 Mio. kosten. Wenn man die SP-Verkehrspolitik kennt, müsste man sagen, das im Unterhalt für das Portemonnaie unserer Stadt zu teure Unterführungsbauwerk könne uns gestohlen werden. Auf dieser Strasse zirkuliert manchmal mehr Transitverkehr als auf den stadtnahen Autobahnen. Warum gehört diese Strasse nicht dem Kanton? Wenn die Strasse zum kantonalen Strassennetz gehören würde, betrüge der Anteil der Stadt am Sanierungsaufwand nur noch 40% anstatt der 100%. Die SP anerkennt aber auch Vorteile der Unterführung: Namhaftes Stadtgebiet kann vor Lärm und Luftschadstoffen geschützt werden, Fussverkehrsflächen werden vergrössert, Warenumschlagflächen werden geschaffen, Bäume gepflanzt, Kaphaltestellen eingerichtet. Angesichts dieser Vorteile und der Tatsache, dass die baldige Abtretung an den Kanton leider Wunschtraum sein dürfte, stimmt unsere Fraktion dem Bauvorhaben, wenn auch zähneknirschend, zu. Die SP bittet Sie, nicht dem Antrag der PBV, sondern dem Antrag des Grünen Bündnisses zuzustimmen. Wenn man die Tramgleise verändern würde, würden die Tramgäste zu sehr

geschüttelt, was wiederum eine Gefahr darstellen würde. Deshalb kann an den Tramgleisen nichts geändert werden. Aber beim Fussgängerübergang Giessereiweg ist eine Verbesserung für die Velofahrenden möglich. Ich habe das abgeklärt. Auf Bundesebene wird nach Lösungen gesucht, wie mit den Velos bei Kaphaltestellen vorgegangen werden kann. Zum Beispiel könnte den Velofahrenden erlaubt werden, den Strassenraum zu verlassen und hinter den Tramhaltestellen durchzufahren. Für Velos mit Anhängern müssten vor und nach der Kaphaltestelle die Trottoirs abgesenkt werden. An der Tatsache, dass die Gleise eine gewisse Nähe zum Perron haben müssen, lässt sich hingegen nichts ändern. Man hat sich diesbezüglich auf 80 cm geeinigt. Das müssen wir akzeptieren. Sonst müssten wir die Kaphaltestellen in dieser Form ablehnen. Die SP stimmt der Vorlage zu. Sie empfiehlt Ihnen, dem Antrag des Grünen Bündnisses zuzustimmen, um das noch vorhandene Sicherheitsdefizit auszumerzen.

Erich Ryter (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Unsere Fraktion stimmt dem Kreditantrag zu. Es ist sinnvoll, dass im Zusammenhang mit der Erneuerung der Gleisanlagen auch ein Teil der Sanierung der Unterführung gemacht wird. Billiger wird die Unterführung nie saniert werden können. Bezüglich Geometrie der Gleisanlage hat für uns der Fahrkomfort der Passagiere Priorität. Deshalb werden wir den neuen Punkt 3, der von der PBV beantragt wird, ablehnen. Auch den Antrag des Grünen Bündnisses lehnen wir ab. Es ist Velofahrern zumutbar, die Strasse in einem etwas steileren Querungswinkel zu passieren. Es ist gut, wenn die Velofahrenden zu vermehrter Aufmerksamkeit gezwungen werden. Die Fussgänger sind nach wie vor die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer ist gefragt. Die Massnahmen im ganzen Stadtgebiet sind tendenziell ohnehin etwas zu velolastig. Die zwei neu zu erstellenden Parkplätze sind keine MIV-Massnahme. Die Kosten für die sechs Bäume sind sehr hoch. Sind es wohl besondere Bäume oder sind allfällige Baumpflegekosten im dafür vorgesehenen Betrag enthalten? Die Fraktion stimmt dem Kredit zu, weil sie der Meinung ist, diese Sanierung müsse vorgenommen werden. Wir sind allerdings der Meinung, Kaphaltestellen seien nicht die beste Lösung. Es wäre auch einmal zu diskutieren, wie die Velofahrenden an den Kaphaltestellen mit den Fussgängern umgehen.

Einzelvoten

Daniel Lerch für die CVP-Fraktion: Im Gegensatz zur Aussage von Oskar Balsiger ist die Anzahl Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel leider abnehmend. Früher war an Stelle der Unterführung eine Überführung der Monbijoustrasse über die Eigerstrasse. Bevor das Gebäude Titanic erstellt worden ist, war an dieser Stelle der Sulgengraben. Die Unterführung ist das Einzige, was noch an diesen Graben erinnert. Deshalb erscheint mir die Unterführung erhaltenswert.

Peter Blaser (SP), Präsident der Kommission PBV: Wenn sich kein Kommissionsmitglied dagegen wehrt, ziehe ich im Namen der Kommission den Antrag zu diesem Geschäft zurück, zugunsten des Antrags des Grünen Bündnisses, der das Anliegen der Kommission besser wiedergibt.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Wir sind uns einig, dass die heutige Situation nicht befriedigt. Es bietet sich die Chance, mit vernünftigen finanziellen Mitteln eine erhebliche Aufwertung für das Quartier zu erreichen. Beim Gewerbe wurden durch das Projekt gewisse Ängste erzeugt. Mit den Betroffenen konnten Lösungen gefunden werden. Der Antrag des Grünen Bündnisses setzt sich für mehr Verkehrssicherheit. Wir nehmen diese Sorge ernst und werden uns um eine Verbesserung bemühen. Ich bin froh, wenn der Stadtrat dem Geschäft zustimmt.

Beschlüsse

1. Punkt 1 des Antrags des Gemeinderats ist nicht bestritten und somit genehmigt.
2. Punkt 2 des Antrags des Gemeinderats ist nicht bestritten und somit genehmigt.
3. Der Antrag des Grünen Bündnisses Punkt 3 (neu) wird mit 39 : 25 Stimmen genehmigt. Der Punkt 3 (neu 4) des Gemeinderatsantrags ist nicht bestritten und somit genehmigt.
4. Die bereinigte Vorlage wird mit 62 : 0 Stimmen bei 1 Enthaltung genehmigt.

4 **Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau: Tiefbauamt; Nachkredite zulasten der Laufenden Rechnung 2003**

Geschäftsnummer: 04.000194

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats betreffend Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau: Tiefbauamt; Nachkredite zulasten der Laufenden Rechnung 2003.
2. Er bewilligt zu Lasten der Laufenden Rechnung 2003 folgende Nachkredite:

730.3080.000	Entschädigungen für temporäre Arbeitskräfte	Fr. 399 680.00
730.3143.000	Dienstleistungen Dritter für den baulichen Unterhalt	Fr. 1 032 730.00
730.3153.000	Dienstleistungen Dritter für den übrigen Unterhalt	Fr. 349 000.00
730.3180.000	Honorare / Entschädigungen für DL Dritter	Fr. 368 890.00

Urs Jaberg (FDP) für die Kommission PBV: Die Nachkredite sind rein buchhaltungstechnisch bedingt. Es handelt sich also nicht um Mehrausgaben. Die PBV hat ihnen diskussionslos ohne Gegenstimme zugestimmt. Ich bitte Sie, dasselbe zu tun.

Beschluss

Der Antrag des Gemeinderats wird mit 54 : 0 Stimmen genehmigt.

5 **Motion Fraktion SP/JUSO (Peter Blaser/Andreas Flückiger, SP): Sportfelder in Brünnen-Süd entlang der Bahnlinie**

Geschäftsnummer 306

Alle sind sich einig. In Bern gibt es zu wenig Rasenspielfelder für den Breitensport. Geeignete Standorte zu finden, fällt schwer. Das Gebiet entlang der Bahnlinie Bern-Neuenburg in Brünnen-Süd ist ein solcher. Die Sportanlage wäre mit dem öffentlichen Verkehr optimal erreichbar und würde das Wohnen in Brünnen noch attraktiver machen. Zudem gehört das Land dem Fonds für Boden- und Wohnpolitik.

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Planungsvorlage für Rasenspielfelder entlang der Bahnlinie Bern-Neuenburg in Brünnen-Süd vorzulegen. Die Sportanlage hat sich ins Landschaftsbild einzufügen.

Bern, 12. Juni 2003

Antwort des Gemeinderats

Aufgrund des unbestrittenen Bedürfnisses nach zusätzlichen Sportfeldern und auch in Erfüllung von bereits erheblich erklärten politischen Vorstössen prüft die Direktion für Bildung, Umwelt und Integration in Zusammenarbeit mit der Direktion für Hochbau, Stadtgrün und Energie zurzeit bereits Standorte für Rasenspielfelder auf der Kleinen Allmend und im Bottigenmoos/Rehhag.

Nun wird mit der Motion ein weiterer Standort zur Diskussion gestellt. Das Gebiet Brünnen-Süd an der Bern-Neuenburg-Bahn liegt in der Landwirtschaftszone und wird auch landwirtschaftlich genutzt. Die Parzelle, die der Stadt Bern gehört, umfasst 2.2 ha und böte Platz für höchstens zwei Spielfelder. Die anderen Parzellen befinden sich im Eigentum von Privaten. Würden sie einbezogen, könnten entlang der Eisenbahnlinie 4 bis 6 Spielfelder realisiert werden. Diese Anzahl entspricht von der Grössenordnung her dem Konzept der Sportanlagenplanung für Neuanlagen.

Der Standort Brünnen-Süd ist für Sportfelder nicht optimal; er schneidet jedenfalls im Vergleich zum Standort Bottigenmoos/Rehhag eher schlecht ab. Positiv ins Gewicht fallen zwar die Nähe zu der künftigen S-Bahn-Haltestelle Brünnen und zur Endhaltestelle des Trams Bern West. Zudem könnte das bestehende Spielfeld aus der geplanten Parkanlage Brünnergut nach Brünnen-Süd verlegt werden.

Die Erschliessung der Sportanlagen mit einer Zufahrtsstrasse wäre von Niederbottigen her möglich, aber wegen der topografischen Gegebenheiten aufwändig; ohnehin ist Fremdverkehr durch Niederbottigen unerwünscht. Die neue Umfahrungsstrasse, die in Niederbottigen als flankierende Massnahme zur Realisierung des Freizeit- und Einkaufszentrums Brünnen erstellt wird, könnte nicht benützt werden, da sie im Bereich der Sportfelder in einem Einschnitt liegen wird. Eine Erschliessung durch das Wohngebiet Brünnen oder durch das Wohngebiet Winterhalen wäre ebenfalls nicht angebracht.

Die Sportfelder kämen in einen Nordhang mit Höhenunterschieden von 10 bis 15 m zu liegen. Die Niveaudifferenzen müssten mit teuren baulichen Massnahmen aufgefangen werden.

Entlang der Bahnlinie wäre ein hoher Ballfang notwendig; die Schönheit der heute unberührten Landschaft würde dadurch beeinträchtigt.

5 Spielfelder in Brünnen-Süd mit Infrastruktur (Garderoben, Duschen) und einer neuen Zufahrtsstrasse würden inkl. Land gegen 10 Mio. Franken kosten.

Das städtische Landwirtschaftsland ist bis 2005 verpachtet. Bei Beanspruchung des Terrains für Sportfelder könnte dem Pächter kein Ersatzland angeboten werden, was die Situation des betreffenden Landwirtschaftsbetriebs in einem ohnehin bereits schwierigen Umfeld zusätzlich erschweren würde. Was die privaten Grundeigentümer betrifft, so ist davon auszugehen, dass diese ihr Land nicht freihändig verkaufen würden. Mit der Umzonung des Landwirtschaftslands in die Freifläche könnte zwar ein Enteignungstitel geschaffen werden. Es ist jedoch fraglich, ob die Standortgebundenheit der Sportfelder bei der Abwägung der öffentlichen gegenüber den privaten Interessen genügend stark belegt werden könnte.

Aus den vorgenannten Gründen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Peter Blaser (SP) für die Motionäre: Mit der Motion verfolgen wir keine versteckten Ziele. Wir wollen damit nicht das Sportplatzkonzept im Rehhag verhindern und wollen auch keine Wählerstimmen damit gewinnen. In der Stadt fehlen Sportplätze. Neue Sportplätze müssen an Orten erstellt werden, die allen dienen. Der Freizeitverkehr macht heute 54% des Gesamtverkehrs aus. Das dürfen wir nicht ausser Acht lassen, wenn wir die Wohnqualität der Stadt er-

halten und verbessern wollen. Das bedeutet, dass auch Freizeitaktivitäten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bequem erreicht werden müssen. Wenn Sportplätze realisiert würden, bliebe das Gebiet oberhalb der Bahn grün. Wir machen damit den Fehler der Planung Brünnen-Süd, die eine Überbauung des ganzen Gebiets vorsah, wieder gut. Mit unserem Vorhaben würde der Stadtteil Bümpliz vom Stadtteil Bethlehem visuell abgegrenzt. Mit den Sportfeldern würde das Quartier aufgewertet. Die Antwort des Gemeinderates hat mich verunsichert. Ich habe die Örtlichkeiten noch einmal besichtigt und die Eigentumsverhältnisse noch einmal überdacht. Andreas Flückiger und ich kamen nach dieser Neuüberprüfung zur Einsicht, dass wir den Vorstoss zu Recht eingereicht haben. Es könnten sicher mehr als 2 Sportfelder realisiert werden. Wir wollten Rasensportfelder für den Breitensport von Jugendlichen. Zwischen den bestehenden Sportfeldern im Hohenacker und den von uns gewünschten bestünden Synergien. Man könnte sie mit dem gleichen Abwart bewirtschaften. Wir haben uns nicht um die Erschliessung gekümmert, weil wir der Meinung sind, die Plätze müssen jungen Leuten, die wirklich Sport betreiben wollen, zur Verfügung stehen, und nicht Leuten, die mit dem Auto anfahren wollen. Der Bahnhof liegt in unmittelbarer Nähe. Die Parkplatzfrage könnte für den Bahnhof und die Sportfelder zusammen gelöst werden. Die Kosten, die durch die Realisierung anfallen würden finden wir erschreckend hoch. Ich bin aber noch nicht ganz überzeugt, dass sie sich wirklich auf 10 Mio. belaufen würden. Der Einwand des Gemeinderates, der uns Motionäre und Motionärinnen am meisten beschäftigt, ist der Eingriff in die noch unberührte Landschaft. Zu meiner Freude hat offenbar der Gemeinderat einen Sinneswandel vollzogen, nachdem er vorher an dieser Stelle einen Park and Ride-Parkplatz erstellen wollte. Der Eingriff erscheint allerdings gering angesichts der Tatsache, dass Brünnen überbaut wird und entlang der Bahnlinie ein Hochhaus von 10 Stockwerken entstehen soll. Es braucht allerdings Ausgleichsmassnahmen. Die wichtigen Amphibienstandorte entlang der Bahnlinie müssten erhalten werden. Der Rest müsste grün bleiben und müsste sogar zur Schutzzone erklärt werden. Ich möchte dem Gemeinderat die Chance geben, die Frage noch einmal vertieft zu prüfen und wandle deshalb die Motion in ein Postulat um.

Fraktionserklärungen

Rolf Häberli für die FDP-Fraktion: Dem Postulat könnten wir zustimmen, wenn die Antwort des Gemeinderates als Postulatsbericht akzeptiert wird.

Peter Blaser (SP): Ich bin mit der Antwort nicht zufrieden, weil aus Angst, hinter dem Vorstoss stünden Hintergedanken, nicht richtig geprüft worden ist.

Rolf Häberli für die FDP-Fraktion: Die FDP befürwortet den Neubau von Sportfeldern, dort wo es sinnvoll, mach- und bezahlbar ist. Die Antwort des Gemeinderates befriedigt uns. Das anvisierte Gelände befindet sich in der Landwirtschaftszone und ist topographisch für einen Sportplatz ungünstig. Es ist ein steil abfallender Nordhang mit Höhendifferenzen, derentwegen Drainagen eingerichtet werden müssten. Es müssten auch Stützmauern errichtet, Leitungen für das Zu- und Abwasser und elektrische Leitungen installiert werden. Auch die Erschliessung wäre nicht gesichert. Eine zusätzliche Strasse durch Niederbottigen ist unrealistisch und inakzeptabel. Deshalb schlagen wir vor, die bereits vorhandenen Projekte für Sportfelder auf dem Areal der ehemaligen Ziegelei Rehlag weiter zu verfolgen. Die Besitzer-Familie würde der Stadt die notwendigen Landflächen im Baurecht abgeben. Es könnte dort ein optimales Sportzentrum errichtet werden. Die vorhandenen Gebäude könnten für Garderoben etc. genutzt werden. Warum wird das Projekt im Rehlag nicht weiter verfolgt?

Peter Bühler für die Fraktion SVP/JSVP: Es gibt tatsächlich zu wenig Rasenspielfelder in der Stadt Bern. Aber es herrscht grosse Uneinigkeit über den Ort, wo diese entstehen sollen. Unsere Fraktion ist nicht bereit, Boden aus der Landwirtschaftszone für ein „Spiegelgefecht“ zu opfern. Ausgerechnet die SP, die sich sonst immer gegen Überbauungen wehrt, will jetzt Landwirtschaftsland verbauen, obschon bei der Ziegelei genügend Boden vorhanden ist. Der Stadt entstünden im Übrigen durch die Realisierung bei der Ziegelei weniger Kosten als für Sportfelder in Brünnen. Deshalb lehnen wir die Motion und auch das Postulat ab.

Einzelvoten

Dieter Beyeler (SD): Bereits an der Sitzung vom 14. November 2002 während der Behandlung meiner dringlichen Interpellation im Zusammenhang mit dem Spielplatz des FC Bethlehem haben sich die SD für die Erweiterung von Sportplätzen in Brünnen ausgesprochen. Dabei hat man vor allem an die zukünftige Überbauung und den damit verbundenen Zuwachs an Familien mit Kindern gedacht. Das Postulat von Peter Blaser und Andreas Flückiger zielt in die gleiche Richtung. Wir werden es unterstützen. Sportplätze müssen möglichst in der Nähe der Agglomeration und besonders für die jüngeren Sportler gut erreichbar sein, zu Fuss oder per Velo. Es ist ein ökologischer Unsinn, die Sportplätze irgendwo weitab von besiedeltem Gebiet anlegen zu wollen, weil dadurch bei jedem sportlichen Anlass eine unnötige Völkerbewegung ausgelöst wird. Brünnen ist dank der Nähe der Autobahn für auswärtige Mannschaften sehr gut erreichbar. Auswärtige Sportmannschaften reisen mit dem MIV an. Schon im Jahre 2002 hat der Gemeinderat das Bottigenmoos als möglichen Standort ins Auge gefasst. Sind jetzt die Landwirte von Nieder- und Oberbottigen überraschenderweise bereit, ihr Land für diesen Zweck herzugeben? Dieses Gebiet steht im Übrigen sehr häufig unter Wasser. Also müssten teure Drainagen angelegt werden. Man muss sich fragen, ob diese Drainagen oder die in Brünnen nötigen Niveaudifferenzausgleiche teurer zu stehen kämen. Der Gemeinderat gibt vor, die Kosten für die Sportfelder in Brünnen würden 10 Mio. betragen. Wir hoch wären denn die Kosten für eine Realisierung im Bottigenmoos? Ich bitte den Gemeinderat, aus Gründen der Fairness auch diese Zahlen bekannt zu geben.

Daniele Jenni (GPB): Das Gebiet Brünnen-Süd wurde in Folge einer Auszonungsinitiative, an der wir massgeblich beteiligt gewesen sind, ausgezont. Dieser Volksentscheid muss respektiert werden. Es ist eine Wohltat zu sehen, wie dieses Gebiet noch natürlich geblieben ist. Es ist nicht der richtige Ort für einen Sportplatz. Der Hinweis auf West-Side ist auch nicht am Platz. Man weiss ja nicht, ob das Projekt realisiert wird. Der Eingriff in die Natur wäre nicht vertretbar. Ich lehne deshalb das Postulat ab.

Peter Blaser (SP) für die Motionäre: Wir wollten mit unserem Vorstoss nicht erreichen, dass der Sportplatz Rehhag nicht realisiert wird und auch die diesbezüglichen Verhandlungen, die der Gemeinderat führt nicht torpedieren. Ich habe das Interesse an einer unberührten Landschaft dem Interesse einer Bevölkerung, die Sport treibt gegenübergestellt. Wir finden unser Anliegen prüfenswert. In den Verhandlungen mit den Eigentümern der Ziegelei Rehhag wäre es vielleicht von Vorteil, wenn man sagen könnte, es bestehe auch die Möglichkeit, an einem andern Ort Sportplätze zu realisieren. Ich bitte Sie, den Vorstoss zu überweisen.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Wir haben das Gelände auf Sportplatztauglichkeit geprüft. Wir haben jedoch dringenden Nachholbedarf an Sportplätzen. Deshalb können wir die Frage noch einmal aufnehmen. Das eine muss das andere nicht ausschliessen. Die Sportplätze im Rehhag wollen wir auf jeden Fall realisieren.

Beschluss

Das Postulat wird mit 30 : 26 Stimmen bei einer Enthaltung überwiesen.

6 Motion Oskar Balsiger (SP) vom 16. August 2001: Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse; Fristverlängerung Punkte 1 und 2/Abschreibung Punkt 3

Geschäftsnummer 01.000341

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Motion Balsiger (SP) vom 16. August 2001: Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse; Fristverlängerung Punkte 1 und 2/Abschreibung Punkt 3.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Punkte 1 und 2 der Motion um maximal 2 Jahre zu.
3. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 3 der Motion abzuschreiben.

Für die Kommission PBV *Ueli Stüchelberger* (GFL): Die Motion von Oskar Balsiger verlangt, dass für die Könizstrasse, die auf einer gewissen Strecke zu eng ist und damit eine Gefährdung für die Velofahrer darstellt, eine Lösung gefunden wird: Auf dem Abschnitt Loryplatz – Kirchbergstrasse sollen die Längsparkierfelder aufgehoben werden, es soll eine Velokriechspur erstellt oder die Strasse neu aufgeteilt werden und ein Projekt soll für die Umgestaltung des Abschnitts Fischermätteli-Gemeindegrenze erstellt werden. Die Motion wurde im März 2002 überwiesen. Heute geht es um die vom Gemeinderat vorgeschlagene Verlängerung der Punkte 1 und 2 der Motion. Der Punkt 3 ist erfüllt und soll abgeschreiben werden.

Oskar Balsiger (SP): Ich bin mit der Antwort des Gemeinderates und mit dem, was die Verwaltung unternommen hat zufrieden. Ich bitte Sie, die Frist zu erstrecken.

Beschluss

Der Fristverlängerung für die Punkte 1 und 2 und der Abschreibung des Punktes 3 wird mit 50 : 0 Stimmen zugestimmt.

7 Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger, SP): Wohnen statt Industrie in der Winterhalen

Geschäftsnummer 04.000158

Am westlichen Siedlungsrand in Bümpliz, gegenüber der künftigen Wohnüberbauung Brünnen steht ein städtebaulicher Fremdkörper: Die Industriezone Winterhalen. Diese umfasst einen Industriebau mit einem international tätigen Radio- und Fernsehapparatereparaturbetrieb mit viel Anlieferverkehr und einem Baumeisterwerkhof.

Schon vor Jahren wurde den Anwohnern die Bahn querende Erschliessung für die Industriezone direkt auf die Riedbachstrasse in Aussicht gestellt. Eine sündhaft teure Unterführung unter der Bahnlinie verschwand indessen, nicht zuletzt wegen dem hohen Landverschleiss in der Schublade. Jüngst scheiterte die verbesserte Erschliessung der Industriezone Winterhalen über die Riedbachstrasse/Ramuzstrasse (gemäss Planung Brünnen) erneut. Diesmal am Widerstand der Bauherrschaften Brünnen.

Ein Verzicht auf den Bahnübergang führt aber dazu, dass die Erschliessung der Industrie künftig über schmale Quartierstrassen erfolgen muss! Die engen Verhältnisse führen regelmässig zu unzumutbaren Manövern der Lastwagen im Wohnquartier. Dies auf Strässchen ohne Trottoirs. Entlang der Schulanlage Stapfenacker gefährdet der Lastwagenverkehr zudem den Schulweg vieler Kinder.

Die gute Lage des Grundstücks an der Grünzone Winterhölzli drängt eine Umnutzung des Industrieareals in eine Wohnzone auf. Winterhalen ist dank der neuen S-Bahnstation „Brünnen“ sehr gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen. Mit der Umzonung in Wohnen könnte das Problem des gefährlichen Lastwagenverkehrs elegant und nachhaltig eliminiert werden.

Im Falle einer Umzonung/Umnutzung des Areals könnte auf den von der Bauherrschaft Brünnen bekämpften Bahnübergang „Reist“ verzichtet werden und die der Stadt (Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik) zugesprochenen Baufelder entlang der Bahnlinie würden nicht vom Werkverkehr aus Winterhalen tangiert.

Wir beauftragen den Gemeinderat,

1. mit der Grundeigentümerschaft Industriezone Winterhalen unverzüglich Verhandlungen betreffend einer Übernahme des Grundstücks durch die Stadt aufzunehmen sowie
2. die erforderlichen planerischen Massnahmen für eine Zuführung der Flächen zu einer neuen zweckmässigen Nutzung (z.B. Wohnen, Erholung, Freizeit) zu ergreifen.

Falls für die Übernahme keine Einigung zustande kommt wird der Gemeinderat beauftragt, den Übergang „Reist“, wie in der Planung Brünnen vorgesehen, als Zufahrt zur bestehenden Industriezone Winterhalen unverzüglich zu planen und umgehend zu realisieren.

Bern, 23. Oktober 2003

Antwort des Gemeinderats

Die Motion verlangt den Kauf von Gewerbeliegenschaften durch die Stadt Bern und damit verbunden eine Umnutzung des heutigen Industriegebiets Winterhalen, um so die seit längerem bekannten Probleme mit der Verkehrserschliessung bzw. Anlieferung der dortigen Betriebe lösen zu können. Mit ihrem Vorstoss reagieren die Motionäre und Motionärinnen auf die Tatsache, dass sich die in jüngster Zeit angestrebte neue Verkehrslösung nicht realisieren lässt. Im Zusammenhang mit der geplanten Tieferlegung der BLS-Bahnlinie wäre eine Erschliessung des Gebiets Winterhalen entlang der Bahngleise über die Winterholzstrasse in die Brünnenstrasse möglich gewesen. Entsprechende Vorarbeiten wurden durch die Stadt Bern geleistet, u.a. durch den Abschluss von Vereinbarungen zur Sicherung der Zufahrt. Die neue Verbindung lässt sich jedoch nur bei einer Tieferlegung der BLS-Linie und einem entsprechenden Umbau des Teilstücks der Brünnenstrasse verwirklichen. Dieses Projekt ist bekanntlich aus finanziellen Gründen gescheitert.

Den von der Motion dargestellten Lösungsansatz – Umnutzung des Industriegebiets für Wohnen, Erholung und Freizeit – muss der Gemeinderat auf Grund verschiedener Abklärungen ablehnen. Auch wenn das Grundstück am Rand der Grünzone Winterhalen liegt, scheint es dem Gemeinderat nicht unbedingt als Wohnzone geeignet zu sein. Die Nähe zur – in Zukunft noch stärker frequentierten – Bahnlinie Bern-Neuenburg spricht gegen eine Nutzung des Areals für Wohnzwecke; eine solche könnte höchstens auf dem dem Wald zugewandten Teil Sinn machen. Es ist daran zu erinnern, dass der Verzicht auf eine Tieferlegung der BLS-Linie bei zwei Wohnbaufeldern im Planungssperimeter Brünnen-Nord zu einer Überschreitung der Planungs- und Immissionsgrenzwerte führen wird. Dadurch müssen bei diesen Wohnbaufeldern in Brünnen-Nord zusätzliche Lärmschutzmassnahmen oder allenfalls eine teilweise Umnutzung vorgesehen werden.

Das in der Motion erwähnte Grundstück ist im Besitz der Stadt Bern (Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik), Baurechtsnehmerin ist die Coop Einzelhandels AG, welche auch die Liegenschaft besitzt. Angesichts der Bausubstanz und der Grundrisse ist eine Umnutzung in Wohnungen keine sinnvolle Lösung, da die Räume klar für Dienstleistungsnutzungen konzipiert sind und für eine der Wohnnutzung angepasste Raumaufteilung wenig Spielraum besteht. Zudem sind die Räume zu wenig hoch und zu wenig attraktiv, um als Loftwohnungen genutzt werden zu können. Insgesamt dürfte höchstens eine teilweise Wohnnutzung, z.B. im Attika möglich sein.

Mit der betroffenen Liegenschaftseigentümerin wurde bereits im Herbst 2003 Kontakt aufgenommen. Das betreffende Gebäude steht nach deren Angaben zum Verkauf. Angesichts des Potenzials einer Mischnutzung wurden von Seiten der Stadt Bern verschiedene private Trägerschaften, welche mit Umnutzungsprojekten vertraut sind, kontaktiert und auf das Areal aufmerksam gemacht. Entsprechende Abklärungen sind gegenwärtig noch im Gang. Die Stadt Bern ist weiterhin bereit, bei der Suche nach privaten Investoren und Investorinnen mitzuwirken und auf Wunsch einer allfälligen neuen Eigentümerschaft auch eine Umzonung einzuleiten.

Die Betriebskommission des städtischen Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik hat im Frühjahr 2001 einen Kauf der Gewerbelienschaften Winterholzstrasse 55 und 57 abgelehnt bzw. auf das ihr zustehende Vorkaufsrecht verzichtet. Bezogen auf den aktuellen Angebotsüberhang an Gewerbe- und Büroflächen in der Stadt und Region Bern ist die Zukunft des Standorts Winterholzstrasse ungewiss (Leerstandsrisiko). Gleichzeitig stellen die Gebäude in Bezug auf die Vermietbarkeit, den Ausbaustandard, die Erschliessung usw. keine Top-Liegenschaften dar.

Die von den Motionärinnen und Motionären als Alternative geforderte Nutzung des Bahnübergangs "Reist" für die Erschliessung des Industriegebiets Winterhalen muss der Gemeinderat ablehnen. Es ist zwar richtig, dass im Überbauungsplan Brünnen in Form einer Detailerschliessung ein Übergang als Zufahrt zur Industriezone Winterhalen eingetragen ist. Dabei handelt es sich jedoch nicht, wie im Motionstext dargestellt, um den heutigen Übergang „Reist“, sondern um eine neue Anlage im Bereich der östlichen Ecke des Gebäudes der Coop Einzelhandels AG. Die nähere Betrachtung hat aber ergeben, dass ein Übergang an dieser Stelle verkehrstechnisch kaum machbar und betrieblich eine unsinnige Lösung darstellen würde.

Im Projekt für einen Doppelspurausbau der Bahn im Abschnitt Bümpliz Nord-Niederbottigen (mit einem Niveauübergang Brünnenstrasse), das in diesem Frühling zur öffentlichen Auflage gelangen wird, ist nun ein Ersatz für den bestehenden Übergang "Reist" vorgesehen. Dieser würde sich ca. 70 m weiter östlich befinden als der bisherige Übergang. Entgegen dem Wunsch der Motionärinnen und Motionäre würde dieser Übergang jedoch weiterhin nur der Erschliessung der Schreinerei Reist dienen. Zudem ist dieses Vorhaben aufgrund unterschiedlicher Interessen sowie angesichts der hohen Kosten und der Sicherheitsaspekte (Tendenz zur Aufhebung von Niveauübergängen) sehr umstritten. Die intensive Prüfung weiterer Varianten durch die Stadtverwaltung hat keine befriedigende Erschliessungslösung ergeben. Die Stadt Bern (als Grundeigentümerin) und die Infrastrukturgemeinschaft Brünnen-Nord werden im Rahmen der erwähnten Auflage für den Bahnausbau auf Doppelspur Einsprache gegen den neuen Übergang "Reist" erheben. Es ist dem Gemeinderat nach wie vor ein zentrales Anliegen, die Planung Brünnen-Nord nicht mit zusätzlichen Auflagen und Erschwernissen, wie sie der neue Übergang "Reist" mit sich bringen würde, zu belasten. Der Gemeinderat wird sich jedoch im Rahmen des Bahnausbaus dafür einsetzen, dass mit den eingesparten Kosten (Verzicht auf den Bahnübergang) punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der bestehenden Erschliessung finanziert werden können.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Beschluss

Die in ein Postulat umgewandelte Motion wird stillschweigend überwiesen.

8 Motion Natalie Imboden (GB): Null Toleranz bei sexueller Belästigung in der Stadtverwaltung: Änderung des Personalreglements

Geschäftsnummer 04.000159

Die Stadtverwaltung handelt offensiv, um gegen sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz vorzugehen: Im September hat sie ein neues Konzept dazu verabschiedet und im Oktober 2003 alle Mitarbeiterinnen mit dem Merkblatt „Hinsehen und Handeln statt Wegsehen“ beliefert. Das neue Konzept ersetzt eine ältere Version von 1998 und schafft neu niederschwellig als Anlaufstellen sogenannte „Vertrauenspersonen“, welche Betroffene beraten und unterstützen. Zudem wird neu ein Ausschuss eingesetzt, der als neutrale interne Untersuchungs-, Schlichtungsstelle und Fachinstanz bei Verfahren auftritt und bei der zuständigen Instanz Massnahmen oder Sanktionen beantragen kann. Personen mit Führungsaufgaben werden mit Schulungen auf ihre Pflichten sensibilisiert. Neu wird auch die Möglichkeit der externen Anlaufstelle der kantonalen Schlichtungskommission (SKDE) geöffnet. Sowohl das Konzept wie auch die damit verknüpfte Informationspolitik gegenüber dem Personal sind sehr begrüenswert.

Neben Sensibilisierung, Prävention und Information sind auch die Sanktionen und Disziplinar-massnahmen angesprochen. Sowohl im Konzept wie auch im städtischen Personalreglement PRB (Art. 3, Abs. 4, gemäss einem Stadtratsbeschluss vom 26.10.2000) ist verankert, dass sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz verboten ist, die Stadt keine sexuelle Belästigung duldet und gegen Fehlbare Sanktionen ergreift.

Das Konzept hält fest, dass belästigende Personen mit disziplinarischen Massnahmen (Art. 75 PRB) zu rechnen haben. Diese reichen von einem Verweis, einer Busse zwischen 50 bis 5 000 Franken, einer Lohnkürzung von 10% während maximal zwei Jahren, einer Versetzung mit oder ohne Lohnreduktion und Rückstufung bis zur Einleitung eines Entlassungsverfahrens. Im Konzept ist zudem verankert, in „schwerwiegenden Fällen ist eine sofortige Beendigung des Arbeitsverhältnisses“ gemäss Artikel 20 (Entlassung) bzw. Artikel 23 (ausserordentliche Beendigung des Arbeitsverhältnisses) des Personalreglements möglich.

Damit ist in „schwerwiegenden Fällen“ die Kündigung zwar möglich, aber nicht zwingend. Gemäss Artikel 75 wäre nur eine zehnpromzentige Lohnkürzung oder gar eine minimale Geldstrafe möglich. Dies würde aber bei einem schwerwiegenden Fall kaum einer angemessenen Sanktion entsprechen. Daher ist eine entsprechende Änderung des Personalreglements notwendig. Da Angestellte mit Führungsaufgaben hier entsprechend direkte Verantwortung tragen und neu auch darauf vorbereitet werden, soll bei ihnen im Falle einer Belästigung die Toleranz geringer bzw. die Sanktionierung deutlicher sein.

Gemäss einem Schwyzer Gerichtsurteil (EGV-SZ 2000) aus dem Jahr 2000 genügen „allein Worte, Gesten oder andere Verhaltensweisen“ um den Tatbestand der sexuellen Belästigung zu erfüllen, der den Arbeitgeber berechtigen kann, den fehlbaren Arbeitnehmer fristlos zu entlassen (gemäss OR Art. 337 Unzumutbarkeit und endgültige Zerstörung des Vertrauensverhältnisses).

Der Gemeinderat wird daher beauftragt, das Personalreglement (und entsprechende Verordnungen, Konzepte, Personal- und Führungsinstrumente) so zu ändern, dass:

1. bei allen städtischen Angestellten – bei schwerwiegenden Fällen sexueller Belästigung – den Fehlbaren das Arbeitsverhältnis per sofort beendet wird (die Weiterbeschäftigung mit anderen „milderen“ Disziplinar massnahmen ist damit ausgeschlossen);
2. fehlbare städtische Angestellte mit Führungsaufgaben bei jeglicher Art sexueller Belästigung nicht mehr weiter bei der Stadt beschäftigt werden können und als Disziplinar massnahme die Beendigung des Arbeitsverhältnisses erfolgen muss.

Bern, 30. Oktober 2003

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat dankt für die Blumen der Motionärin zum neuen Konzept gegen sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz. Er stellt fest, dass auch die Grundaussage von Personalreglement (PRB) und Konzept bei der Motionärin auf Zustimmung stösst, wonach sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz verboten ist, die Stadt dies auch nicht duldet und gegen Fehlbare die nötigen Sanktionen ergreift. Die Motionärin stört sich indessen daran, dass bei schwerwiegenden Fällen sexueller Belästigung das Dienstverhältnis nicht sofort zwingend zu beenden ist (Punkt 1) und dass Vorgesetzte bei jeglicher Art sexueller Belästigung weiter beschäftigt werden können und nicht zwingend als Disziplinar massnahme zu entlassen sind (Punkt 2).

Vorab gilt es noch einmal zu betonen: Die im Titel der Motion erhobene Forderung nach Null Toleranz bei sexueller Belästigung in der Stadtverwaltung gilt bereits heute und ist in den personalpolitischen Grundsätzen von Artikel 3 Absatz 4 des Personalreglements auch ausdrücklich so festgehalten: *Die Stadt duldet in keiner Weise sexuelle Belästigungen durch städtische Mitarbeitende und schreitet in jedem Fall gegen Fehlbare ein.* Sie tut dies allerdings differenziert: Entsprechend den Verfassungsgrundsätzen von Rechtsgleichheit, Willkürverbot und Verhältnismässigkeit - an die sich auch die Stadt Bern zu halten hat - sind im städtischen Personalrecht die Entlassungs- und Sanktionsmöglichkeiten für fehlbare Angestellte festgelegt worden. Gemäss Artikel 75 Absatz 3 PRB richtet sich die Schwere der Disziplinar massnahme wegen einer festgestellten Dienstpflichtverletzung nach dem *Verschulden* der zu disziplinierenden Person sowie nach der *Bedeutung der verletzten Interessen* der Stadt Bern und der Öffentlichkeit. Die *dienstliche Stellung* und das *bisherige Verhalten* fehlbarer Angestellter müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Mit dieser Regelung wird sichergestellt, dass Angestellte, die sich im Dienst etwas haben zu Schulden kommen lassen, fair und angemessen sanktioniert werden. Bei sexuellen Übergriffen, namentlich bei strafbaren Handlungen, ist somit bereits nach heutigem Personalrecht eine sofortige Beendigung des Dienstverhältnisses möglich und auch angezeigt. Ebenso kann der besonderen Verantwortung von Vorgesetzten beim Aussprechen von Sanktionen Rechnung getragen werden.

Sexuelle Belästigung ist kein Kavaliersdelikt, in seltenen Fällen (sexuelle Nötigung, Vergewaltigung) allerdings ein Verbrechen im strafrechtlichen Sinn. Die Problematik besteht u.a. darin, dass der *Begriff der sexuellen Belästigung – jede Verhaltensweise mit sexuellem Bezug, die von einer Seite unerwünscht ist und die Personen aufgrund ihres Geschlechts herabwürdigt* – eine sehr breite Palette an Persönlichkeitsverletzungen umfasst. Im städtischen Konzept gegen sexuelle Belästigung (Ziffer 2) sind denn auch verschiedene Formen von sexueller Belästigung unterschiedlicher Schwere nicht abschliessend aufgezählt:

- Anzügliche Bemerkungen;
- sexistische Sprüche und Witze;
- Vorzeigen, Aufhängen oder Auflegen von sexistischem Material;
- unerwünschte Körperkontakte und aufdringliches Verhalten;
- wiederholte unerwünschte Einladungen;

- Annäherungsversuche, die mit Versprechen von Vorteilen oder Androhen von Nachteilen einhergehen;
- als strafbare Handlungen: Sexuelle Belästigung tätlich (körperliche Übergriffe) oder in grober Weise durch Worte, Erpressen oder Erzwingen sexueller Beziehungen, Nötigung und Vergewaltigung.

Den unterschiedlichen Formen und Schweregraden sexueller Belästigung sollte entsprechend auch mit unterschiedlichen Sanktionsmöglichkeiten Rechnung getragen werden.

Punkt 1 der Motion fordert nun aber, dass bei „schwerwiegenden Fällen sexueller Belästigung“ zwingend eine (u.U. fristlose) Entlassung zu erfolgen hat, ohne andere Möglichkeit. In der Praxis wird dies regelmässig auch der Fall sein. Die Schwierigkeit beim vorgeschlagenen Ansatz besteht allerdings darin, dass von vorneherein nicht klar ist, wo die Grenze zu ziehen ist, die aus einer sexuellen Belästigung einen schwerwiegenden Fall macht. Nimmt man die Straftatbestände im Zusammenhang mit sexueller Belästigung als Abgrenzung, fallen die Verbrechen und Vergehen gegen die sexuelle Integrität (Sexuelle Nötigung, Vergewaltigung, Ausnützung einer Abhängigkeit) ohne weiteres unter die schwerwiegenden Fälle. Heikler wird's bereits beim Übertretungstatbestand der sexuellen Belästigung, der tatbestandsmässig relativ breit gefasst ist. Hier ist wahrscheinlich nicht von vorneherein klar, was ein schwerwiegender Fall ist. Bei den Fällen sexueller Belästigung, die strafrechtlich nicht relevant sind, aber unter Artikel 4 des Gleichstellungsgesetzes fallen, wird eine pauschale Abgrenzung von schwerwiegenden Fällen zur Unmöglichkeit. Das Aufstellen eines Fallkatalogs kann der komplexen Wirklichkeit kaum gerecht werden.

Der auf dem geltenden Personalrecht basierende Ansatz, der Sanktionen gegen fehlbare Angestellte aufgrund der Beurteilung der gesamten Umstände im Einzelfall vornimmt, wird dagegen den verschiedenen und teilweise entgegenstehenden Interessen besser gerecht. Im publik gewordenen Disziplinarverfahren gegen einen leitenden Angestellten war es die Untersuchungsleiterin – eine externe Anwältin mit profunden Kenntnissen der Materie – die aufgrund des festgestellten Sachverhalts eine disziplinarische Versetzung mit Lohnkürzung und nicht eine Entlassung der fehlbaren Person beantragt hatte. Es lag nicht an den fehlenden Sanktionsmöglichkeiten im Personalrecht.

Der Gemeinderat scheut sich nicht davor, fehlbare Angestellte zu entlassen, wenn sich ihr Fall als gravierend erweist und wird dies auch tun. Er bleibt indessen bei seiner Praxis, die sich auf den konkreten Einzelfall bezieht und die gesamten Umstände berücksichtigt. Er teilt damit die Stossrichtung dieses Motionspunkts, nicht aber dessen beantragte Umsetzung. In diesem Sinn lehnt er Punkt 1 dieser Motion ab; er ist indessen bereit, ihn als Postulat entgegenzunehmen.

Punkt 2 der Motion fordert, dass Vorgesetzte bei jeglicher Art von sexueller Belästigung entlassen werden müssen. Führen – wie hier gefordert – unterschiedlichste Sachverhalte und Fälle unabhängig von ihrem Schweregrad nur zu einer einzig möglichen Sanktion, kann dies Ergebnisse zeitigen, die auch juristisch nicht haltbar sind: Würde Punkt 2 der Motion umgesetzt, müssten beispielsweise Vorgesetzte, die Witze mit sexistischem Inhalt und sexuellem Bezug machen (Frauen- oder Männerwitze), die von Anwesenden des betroffenen Geschlechts als Belästigung empfunden werden, ohne weiteres (disziplinarisch) entlassen werden – und dies ohne ihnen die Chance auf Verhaltensänderung geben zu können. Das kann so nicht richtig sein. Es trifft zwar zu, dass Vorgesetzte in ihrem Verhalten auch in Bezug auf sexuelle Belästigung streng(er)en Anforderungen zu genügen haben. Das städtische Personalrecht trägt dem wie oben erwähnt denn auch Rechnung. Allenfalls könnte man die Bestimmung über die Vorgesetzten und ihre Führungsverantwortung (Artikel 3a Absatz 2) dahingehend ergänzen, dass Vorgesetzte besonders verpflichtet sind, den Persönlichkeitsschutz ihrer Mitarbeitenden sicherzustellen. Die in der Motion vorgeschlagene Regelung schießt aber weit übers Ziel hinaus und verstösst gleichzeitig gegen das Rechtsgleichheitsgebot, das

Willkürverbot und das Verhältnismässigkeitsprinzip. Sie ist aus diesem Grund abzulehnen. Der Gemeinderat ist indessen bereit, auch diesen Punkt der Motion im Sinne der Erwägungen als Postulat entgegenzunehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, sie als Postulat entgegenzunehmen.

Natalie Imboden (GB): Eines ist deutlich im Personalreglement festgeschrieben: In der Stadtverwaltung wird keine sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz geduldet. Fehlbare müssen mit Sanktionen rechnen. Bei den Sanktionen besteht aber Handlungsbedarf und meine Motion verlangt hier Präzisierungen. Der Gemeinderat will die Motion nur als Postulat annehmen. Aus der Antwort des Gemeinderats wird mir zu wenig klar, was er bei einer Überweisung des Postulats konkret machen wird. Deshalb halten wir bei Punkt 1 an der Motion fest. Bei Punkt 2 sind wir mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

Die Stadt handelt offensiv, macht Sensibilisierung, Prävention und Information. Sie gibt Merkblätter heraus (so z.B. „Hinsehen und Handeln statt Wegsehen“), hat ihr Konzept aktualisiert und hat niederschwellig als Anlaufstellen so genannte „Vertrauenspersonen“, welche Betroffene beraten und unterstützen. Zudem wird neu ein Ausschuss eingesetzt, der als neutrale interne Untersuchungs- und Schlichtungsstelle und Fachinstanz bei Verfahren auftritt und bei der zuständigen Instanz Massnahmen oder Sanktionen beantragen kann. Personen mit Führungsaufgaben werden mit Schulungen auf ihre Pflichten sensibilisiert. Neu ist auch die externe Anlaufstelle der kantonalen Schlichtungskommission (SKDE) zugänglich.

Die Regelung der Sanktionen ist hingegen schwammig und unklar. Zwar schreibt der Gemeinderat, das Anliegen, das im Motionstitel „Null Toleranz bei sexueller Belästigung“ zum Ausdruck komme, sei bereits realisiert. Wenn es dann aber um eine Konkretisierung der Sanktionen geht, will sich scheinbar niemand die Finger verbrennen. Deshalb verlange ich im Punkt 1, dass bei *schwerwiegenden* Fällen sexueller Belästigung das Arbeitsverhältnis mit den Fehlbaren per sofort beendet wird. Das Reglement und das Konzept halten fest, dass belästigende Personen mit disziplinarischen Massnahmen (Art. 75 PRB) zu rechnen haben. Diese reichen von einem Verweis, einer Busse zwischen Fr. 50.00 bis 5000.00, einer Lohnkürzung von 10% während maximal zwei Jahren, einer Versetzung mit oder ohne Lohnreduktion und Rückstufung bis zur Einleitung eines Entlassungsverfahrens. Die Motion verlangt, dass das Entlassungsverfahren in schwerwiegenden Fällen zwingend ist. Nur so ist klar, dass in der Stadt Bern schwerwiegende sexuelle Belästigungen nicht toleriert werden, und nur so kann dem Grundsatz, der auf dem Papier festgehalten ist, auch Nachachtung verschafft werden. Ich verweise auf ein Gerichtsurteil aus dem Kanton Schwyz (EGV-SZ 2000) aus dem Jahr 2000, das besagt, dass „allein Worte, Gesten oder andere Verhaltensweisen“ genügen um den Tatbestand der sexuellen Belästigung zu erfüllen und den Arbeitgeber zu berechtigen, den fehlbaren Arbeitnehmer fristlos zu entlassen.

Mit der Motion erhält der Gemeinderat den verbindlichen Auftrag, das Personalreglement zu ändern und zu umschreiben, wie schwerwiegende Fälle definiert werden. Ich bin mir bewusst, dass Definitionen und Abgrenzungen schwierig sind, aber sie sind nicht unmöglich.

Ich bin bereit, den Punkt 2 der Motion in ein Postulat umzuwandeln. Er betrifft Angestellte mit Führungsaufgaben. Sie haben eine Vorbildfunktion. Die Massstäbe müssen hier strenger sein. Dass eine Änderung des Personalreglements notwendig ist, zeigt ein konkreter Fall aus der jüngeren Vergangenheit. Für mich ist es mehr als nur stossend, wenn ein leitender Angestellter der Stadt Bern, dem gemäss Disziplinarverfahren ein „mittleres bis schweres“ Verschulden von sexueller Belästigung nachgewiesen wird, einzig mit einer 10%-Lohnkürzung zu rechnen hat und auf eine neue Stelle versetzt werden soll (Medienmitteilung der Stadt

26.6.2003). Gemäss BZ vom 5.2.2002 wurde sogar diese Lohnkürzung vom Gericht wieder rückgängig gemacht. Diese doch recht moderate Strafe hat mit dem Grundsatz „Null Toleranz“ wenig gemeinsam. Bei Führungspersonen wird gemäss Personalreglement Artikel 3a, eine systematische Eignungsprüfung gemacht, und es braucht explizit Führungsqualitäten. Wer dennoch sexuell belästigt, entspricht diesen Ansprüchen nicht und hat in der Stadtverwaltung nichts verloren. Alles andere schadet den betroffenen Mitarbeiterinnen, aber auch dem Image der Stadtverwaltung. Es ist ein heikles Gebiet. Wenn aber propagiert wird, es gebe auf diesem Gebiet keine Toleranz, müssen auch entsprechende Massnahmen ergriffen werden. Regelungen auf diesem Gebiet sind nicht einfach, ja sogar schwierig. Aber es braucht sie. Sonst findet keine Änderung statt. Alle Leute in der Stadtverwaltung müssen wissen, dass sexuelle Belästigung tatsächlich nicht toleriert wird und Konsequenzen hat. Wenn wir Punkt 1 als Motion überweisen, geben wir ein Signal, dass das Reglement überarbeitet und dem Rat vorgelegt werden muss. Punkt 2 wird in ein Postulat umgewandelt.

Fraktionserklärungen

Conradin Conzetti (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Die Stadt als Arbeitgeberin toleriert keine sexuellen Belästigungen. Null Toleranz heisst jedoch nicht immer Entlassung. Null Toleranz kann im Einzelfall auch andere sinnvolle Disziplinar-massnahmen bedeuten. Es ist bekannt, dass höchstmögliche Strafen nicht garantieren, dass kein Fehlverhalten mehr vorkommt. Natalie Imboden hat die im Reglement vorgesehenen Folgen eines Fehlverhaltens erwähnt. Diese Bestimmungen erlauben ein korrektes Verfahren. Untersuchungsleitung und vorgesetzte Instanz sollen im Einzelfall das Gesamtbild auch einer Belästigung würdigen und abwägen können, ob es sich zum Beispiel um einen Ersttäter oder um einen Wiederholungsbelästiger handelt. Mit einem gewissen Ermessensspielraum sollen verhältnismässige, differenzierte Massnahmen eingeleitet werden können, wie auch das allgemeine Strafrecht es vorsieht. Die Motion verlangt, es seien „bei schwerwiegenden Fällen sexueller Belästigung“ die mildereren Disziplinar-massnahmen auszuschliessen. Nur die Entlassung solle möglich sein. Wer aber entscheidet, was „schwerwiegende Fälle“ sind? Bei Führungspersonen würde sogar das Kriterium „schwerwiegend“ wegfallen. Die Motion erscheint uns als ein absoluter Wegweisungs-Rigorismus. Das wollen wir nicht. Wir tolerieren die sexuelle Belästigung nicht. Die Disziplinarverfahren nach Personalreglement finden wir angepasst. Wir folgen den Überlegungen des Gemeinderates. Die Motion erscheint uns in dieser Absolutheit zu rigoros. Wir stimmen hingegen dem Punkt 2 als Postulat zu.

Barbara Mühlheim (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Für unsere Fraktion ist klar, dass sexuelle Belästigung weder ein kleines Missgeschick noch eine kleine Grenzüberschreitung oder ein Fauxpas oder ein Kavaliersdelikt ist. Das sind alles Ausdrücke, die ich in meinem Arbeitsumfeld für solche Vorfälle gehört habe. Sexuelle Belästigung führt dazu, dass die Belästigten entwertet werden. Meistens sind die Vorfälle noch in einem Hierarchie-System integriert. Die Integrität der Belästigten wird verletzt, und das Arbeitsklima wird dadurch verheerend. Die Stadt Bern hat sich klar für Null Toleranz positioniert. Die Motion von Natalie Imboden geht jedoch zu weit. Auch hier muss gelten, was im allgemeinen Strafrecht gilt: Die Sanktionen und Massnahmen müssen rechts- und verhältnismässig sein. Dafür braucht es eine Palette von Sanktionen. Das Konzept hat einen Schönheitsfehler: Es enthält auf 5 Seiten Schutzmassnahmen für das Opfer. Wir vermissen den Arbeitnehmerschutz für den Täter. Auch der Täter hat das Anrecht auf ein faires, transparentes Verfahren. Nur ein Satz im 5-seitigen Konzept befasst sich mit dem Belästiger. Er hat das Recht auf Schutz vor Vorverurteilungen und unverhältnismässigen Reaktionen von anderen Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen. Unsere

Fraktion unterstützt den Antrag des Gemeinderates und somit die beiden Motionspunkte als Postulat.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Margrit Stucki-Mäder*

Die Protokollführerin: *Simone Bonjour*

Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 22.00 Uhr

Vorsitzende

Präsidentin Margrit Stucki-Mäder

Anwesend

Hans Peter Aeberhard	Ueli Haudenschild	Kurt Hirs	Philippe Müller
Michael Aebersold	brunner		Rosmarie Okle Zimmermann
Raymond Anliker	Stephan Hügli		Simon Röthlisberger
Thomas Balmer	Natalie Imboden		Heinz Rub
Oskar Balsiger	Mario Imhof		Erich Ryter
Vinzenz Bartlome	Urs Jaberg		Annemarie Sancar-Flückiger
Dieter Beyeler	Daniele Jenni		Beat Schori
Margrith Beyeler-Graf	Michael Jordi		Rolf Schuler
Peter Blaser	Stefan Jordi		Miriam Schwarz
Markus Blatter	German Kalbermatten		Sylvia Spring Hunziker
Jsabelle Blunschy Scheidegger	Daniel Kast		Ernst Stauffer
Peter Bühler	Markus Kiener		Michael Straub
Walter Christen	Margareta Klein-Meyer		Barbara Streit-Stettler
Anna Coninx	Andreas Krummen		Ueli Stückelberger
Conradin Conzetti	Peter Künzler		Béatrice Stucki
Martina Dvoracek	Daniel Lerch		Hans-Ulrich Suter
Andreas Flückiger	Liselotte Lüscher		Margrit Thomet
Rudolf Friedli	Markus Lüthi		Christian Wasserfallen
Verena Furrer-Lehmann	Corinne Mathieu		Catherine Weber
Hans Ulrich Gränicher	Erik Mozsa		Thomas Weil
Thomas Göttin	Barbara Mühlheim		Beat Zobrist
Rolf Häberli	Christoph Müller		

Entschuldigt

Christof Berger	Guglielmo Grossi	Doris Schneider
Peter Bernasconi	Rudolf Keller	Rudolph Schweizer
Dolores Dana	Christian Michel	Max Suter
Karin Feuz-Ramseyer	Lydia Riesen	Andreas Zysset
Jacqueline Gafner Wasem	Sabine Schärer	

Vertretung Gemeinderat

Adrian Guggisberg HSE	Edith Olibet BUI	Kurt Wasserfallen FPI
-----------------------	------------------	-----------------------

Entschuldigt

Klaus Baumgartner PRD	Therese Frösch DSO	Alexander Tschäppät PV
Ursula Begert DSI		

Ratssekretariat

Annina Jegher

Stadtkanzlei

Irène Maeder Marsili

Dringlichkeitserklärung

Die Dringlichkeit der Interpellation CVP (Daniel Lerch, CVP): Subventionen für Tieferlegung BN-Linie in Bümpliz wird vom Stadtrat mit 22 : 20 Stimmen bejaht.

8 Fortsetzung: Motion Natalie Imboden (GB): Null Toleranz bei sexueller Belästigung in der Stadtverwaltung: Änderung des Personalreglements

Fortsetzung: Fraktionserklärungen

Hans Peter Aeberhard (FDP) für die FDP-Fraktion: Unsere Fraktion lehnt die vorliegende Motion ab. Wir würden sowohl Punkt 1 als auch Punkt 2 als Postulat akzeptieren.

Wird die Motion angenommen und die Forderungen, so wie sie formuliert sind, umgesetzt, dann kommt es zu einer Fehlleistung auf gesetzgeberischer Ebene. Die Forderungen sind zu extrem formuliert, nach dem Motto: Jeder Mord, hat eine Todesstrafe zur Folge. Das Wort schwerwiegend ist ein unbestimmter Gesetzesbegriff. Er muss von den urteilenden Instanzen für jeden einzelnen Fall neu definiert werden. Stellt man also auf der Tatbestandebene – dort wo die Tat umschrieben wird – eine schwerwiegende sexuelle Belästigung fest, so muss der Richter den Fall abwägen und entscheiden. Wird der Tatbestand als erfüllt erklärt, dann ist auf der Sanktionsebene eine Schuldinderung nicht mehr möglich. Die von der Motion geforderte Konsequenz wäre eine fristlose Entlassung der schuldig gesprochenen Person.

Sexuelle Belästigung ist ein sehr heikles Thema, die Motionärin hat ebenfalls darauf hingewiesen. Es steht nirgends genau geschrieben, wann es sich um sexuelle Belästigung handelt und wann nicht. Wo werden die Grenzen gesetzt? Im Bundesgesetz für Gleichstellung von Frau und Mann unter Artikel 4, Diskriminierung durch sexuelle Belästigung, steht folgendes: „Diskriminierend ist jedes belästigende Verhalten sexueller Natur oder ein anderes Verhalten auf Grund der Geschlechtszugehörigkeit, das die Würde von Frauen und Männern am Arbeitsplatz beeinträchtigt.“ Die römisch-katholische Landeskirche und die evangelisch-reformierte Landeskirche definieren die sexuelle Belästigung wie folgt: „Unter sexueller Belästigung verstehen wir jedes Verhalten sexueller Art, das von einer Seite unerwünscht ist und die betroffenen Personen in ihrer ganzheitlichen Integrität auf Grund ihres Geschlechts oder ihrer sexuellen Orientierung herabwürdigt.“ Weiter existiert eine Definition der Universität Basel: „Sexuelle Belästigung ist jede unerwünschte Verhaltensweise mit sexuellem Bezug. Sexuelle Belästigung zeichnet sich dadurch aus, dass sie durch ihren aufdringlichen und unerwünschten Charakter bei den betroffenen Personen das Gefühl von Herabwürdigung und Demütigung hervorruft.“ Die vorgelesenen Definitionen zeigen, wie verschieden der Begriff der sexuellen Belästigung verstanden werden kann. Fährt eine Deutsche Touristin nach Saudi Arabien und spaziert dort mit einem Minirock herum, dann gilt das als sexuelle Belästigung der einheimischen Bevölkerung. Arbeitet die Frau hingegen als Sekretärin in einer Vorstandsetage eines deutschen Konzerns, so kann ihr das gleiche Verhalten das Wohlwollen der dort residierenden deutschen Männern einbringen. In einer anderen Publikation steht, dass unter Kolleginnen und Kollegen immer wieder darüber diskutiert wird, was unter sexueller Belästigung am Arbeitsplatz zu verstehen sei. Wo liegen die Grenzen zwischen harmlosem Spass und sexueller Belästigung? Darf man flirten oder nicht? Was ist zu machen, wenn man sich in einen Kollegen oder in eine Kollegin verliebt? Ist alles verboten? Natürlich nicht, denn es geht nicht darum, jeden Kontakt zwischen Mann und Frau zu unterbinden.

Eine Umfrage in Deutschland – Beamtinnen und Beamten wurden zum Thema befragt – ergab folgende Resultate: Die nachfolgenden Fälle sind von einer Mehrheit als nicht sexuell belästigend bewertet worden: Anzügliche Witze; Frauen 59% Nein und Männer 60% Nein. Das hin-

terher Pfeifen, Anstarren und Taxieren; Frauen 62% Nein, Männer 64% Nein. Zufällige Berührungen – zufällig im Sinne von gewollt zufällig – 63% der Frauen und 74% der Männer stören sich nicht daran. Hingegen finden beide Geschlechter folgende Handlungen/Bemerkungen als sexuell belästigend: Das Herumzeigen oder Aufstellen von pornografischen Bildern am Arbeitsplatz, anzügliche Bemerkungen über die Figur, sexuelle Handlungen – Pokneifen oder Poklaps –, Versprechen von beruflichen Vorteilen bei sexuellem Entgegenkommen, aufge-drängte Küsse, Aufforderung zu sexuellem Verkehr, erzwingen von sexuellen Handlungen unter Anwendung von Drohungen.

Im Beispiel, welches von der Motionärin vorgestellt wurde, fallen die aufgezählten Handlungen – anzügliche Witze, zufällige Berührungen und dumme Sprüche – nicht unter jene, die als sexuell belästigend empfunden werden. Die Motionärin hat in diesem Fall aber von schwerwiegender sexueller Belästigung gesprochen. Dieser Fall zeigt einmal mehr, wie schwierig eine objektive Einstufung des Sachverhalts ist.

Ich möchte noch einmal auf die Definition der Landeskirchen zurückkommen. Es steht: Wenn ihnen eine ratsuchende Person wichtiger ist als andere und diese Person sie stark beschäftigt, dann gilt das als verwerflich. Die Kirche setzt die Schwelle sehr tief. Ist es vertretbar, dass eine Person, die sexuelle Fantasien hat, sich von jemandem sexuell angezogen fühlt oder sich mit sexuellen Themen beschäftigt, plötzlich wegen schwerwiegender sexueller Belästigung ihre Stelle verliert? Regelungen, wie sie die Motion verlangt, führen oft zu Missbrauch. Amerika ist das beste Beispiel dafür.

Motionärin *Natalie Imboden* (GB): Ich wandle Punkt 1 meiner Motion in ein Postulat um. Ich erwarte vom Gemeinderat, dass er einen konstruktiven Vorschlag ausarbeitet. Wir werden den Postulatsbericht sehr genau studieren und falls wir mit dem Resultat nicht zufrieden sind, so werden wir das Thema der sexuellen Belästigung wieder aufgreifen.

Direktor FPI *Kurt Wasserfallen* für den Gemeinderat: Wir debattieren heute Abend über ein sehr heikles Thema. Ich begrüsse es, dass die Motionärin sich entschlossen hat, beide Punkte der Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Sexuelle Belästigung ist verboten. Um eine bessere Grundlage zu haben, hat der Gemeinderat im Oktober 2003 ein Konzept gegen sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz verabschiedet. Das dazugehörige Merkblatt nennt Ansprechpersonen und zeigt das weitere Vorgehen auf. Die Kompetenzen der verschiedenen Personen und Organe sind im Konzept genau umschrieben. Ziel ist es, die sexuelle Integrität von Frau und Mann zu schützen. Das Konzept legt fest, dass belästigende Personen mit disziplinarischen Massnahmen laut Art. 75 des Personalreglements (PRB) zu rechnen haben. Schwerwiegende Fälle können zur sofortigen Beendigung des Arbeitsverhältnisses führen. Präventive Massnahmen wie Informationsbroschüren und Weiterbildungen sollen sexuellen Übergriffen entgegenwirken. Kommt es trotz allem zu Übertretungen, so erhalten die betroffenen Personen Beratung und Unterstützung durch Vertrauenspersonen, sofern sie das wünschen.

Weil gewisse Mängel im Konzept festgestellt wurden, ist der Gemeinderat dabei das Papier zu überarbeiten. Eine wichtige Frage ist, ob die intern eingesetzten Vertrauenspersonen überhaupt aufgesucht werden oder ob die Hemmschwelle zu gross ist. Deshalb wird abgeklärt, ob es besser wäre, externe Vertrauenspersonen zu engagieren. Es ist klar, dass die Schwere der Sanktionen und das Verfahren gut aufeinander abgestimmt sein müssen. Es muss sichergestellt werden, dass nicht überreagiert wird und dass es zu keinen Vorverurteilungen von Personen kommt. Auch die Frage des Reglementmissbrauches wird diskutiert. Es ist wichtig, dass die Rechtslage für alle klar ist, deshalb muss sie genau umschrieben sein. Die rechtstaatlichen Prinzipien müssen eingehalten werden.

Punkt 1: Einen Fall als schwerwiegend zu definieren ist sehr heikel. Die in der Motion gestellten Forderungen würden eine differenzierte Vorgehensweise zu stark einschränken. Da es schwierig ist, die Grenzen der sexuellen Belästigung festzulegen, zieht es der Gemeinderat vor, jeden Fall einzeln zu beurteilen. Punkt 2: Es wird gefordert, dass Vorgesetzte bei jeglicher Art von sexueller Belästigung entlassen werden müssen. Das ist aus rechtlicher Sicht unhaltbar. Diese Forderung verstösst gegen das Rechtsgleichheitsgebot, das Willkürverbot und das Verhältnismässigkeitsprinzip. Ein solches Vorgehen hätte sicher Schadenersatzforderungen an die Stadt zur Folge, denn die betroffenen Personen würden sich zu Recht wehren.

Beschluss

Die in ein Postulat umgewandelte Motion ist unbestritten und wird erheblich erklärt.

9 Interpellation Michael Jordi (GB): Steuern für betriebsfremde Tätigkeiten ausgelagerter und privatisierter Unternehmen?

Geschäftsnummer 04.000053

Die SBB müssen für ihre nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften Kantons- und Gemeindesteuern bezahlen. Dies hält das Bundesgericht fest. Das am 29. Dezember 2003 veröffentlichte und erst im Dispositiv vorliegende Urteil hat der Bündner Fiskus erstritten.

Seit 1999 sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) keine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mehr sondern eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft. Die SBB AG ist per Gesetz von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit. Die Steuerbefreiung betrifft auch die Hilfs- und Nebenbetriebe wie Kraftwerke, Werkstätten und Lagerhäuser, nicht aber Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zum Betrieb der SBB haben. Das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden und nun offensichtlich auch das Bundesgericht verweisen auf die neue Rechtsform der SBB. Diese seien seit 1999 nicht mehr eine Bundesanstalt sondern ein Betrieb, der grundsätzlich nach markt- und betriebswirtschaftlichen Grundsätzen funktioniere und zu anderen konzessionierten Transportunternehmen in Konkurrenz stehe.

Wir fragen deshalb den Gemeinderat an:

1. Welche Schlüsse zieht der Gemeinderat nach Vorliegen des schriftlichen Urteils des Bundesgerichts für die Stadt Bern?
2. Wie viele Liegenschaften der SBB in der Stadt Bern werden auf Grund des Urteils um welchen Betrag neu besteuert?
3. Hat das Urteil, neben den nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften, auch für andere Tätigkeitsbereiche der SBB Auswirkungen?
4. Auf welche weiteren Unternehmen, welche in der Stadt Bern tätig und steuerpflichtig sind, lässt sich das Urteil in Analogie anwenden? Mit welchen Auswirkungen?

Bern, 15. Januar 2004

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1: Gemäss Artikel 164 und 166 StG ist die kantonale Steuerverwaltung für die Registerführung, die Steuerveranlagung und den Steuerbezug der juristischen Personen zuständig. Der Gemeinderat hat aufgrund des Bundesgerichtsurteils i.S. SBB keine Massnahmen zu treffen. Es ist Aufgabe des Kantons, wenn immer nötig, im Sinne des Urteils zu handeln.

Die Steuerverwaltung der Stadt Bern steht seit der Veröffentlichung des Urteils in ständigem Kontakt mit der kantonalen Steuerverwaltung und verfolgt deren Abklärungsarbeiten und Massnahmen.

Zu Frage 2: Zum heutigen Zeitpunkt können über die genaue Besteuerung von Liegenschaften noch keine Angaben gemacht werden. Die Abklärungen über die Steuerpflicht der SBB laufen unter der Führung der kantonalen Steuerverwaltung, Abteilung juristische Personen. Die Besteuerung der SBB ist nämlich nicht ein rein bernisches Problem, sondern betrifft praktisch alle Kantone der Schweiz und auch die direkte Bundessteuer. Zudem ist ein Gesetzesentwurf zur Bahnreform 2 in der Vernehmlassung, welcher ebenfalls Auswirkungen auf die Steuerpflicht haben könnte.

Zu Frage 3: Zu diesem Punkt laufen die unter Frage 2 erwähnten Abklärungen. Die SBB könnten möglicherweise nebst für die nicht dem Bahnbetrieb dienenden Liegenschaften auch für andere in Konkurrenz zur Privatwirtschaft stehenden Tätigkeiten steuerpflichtig werden.

Zu Frage 4: Das Urteil hat auf andere ähnlich gelagerte Unternehmen nur insofern Einfluss, als dass die Urteilsbegründung für die Beurteilung der anderen Fälle beigezogen werden kann. Selbstverständlich wird für jede andere Unternehmung die Frage der Steuerpflicht von der kantonalen Steuerverwaltung genauestens überprüft.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Interpellant *Michael Jordi* (GB): Ich bin nur teilweise zufrieden mit der erhaltenen Antwort. Einverstanden bin ich mit der Erklärung, dass es in der jetzigen Situation nicht einfach ist, die Auswirkungen des Bundesgerichtsurteils abzuschätzen und deshalb noch keine genauen Angaben über die Besteuerung von betroffenen Liegenschaften gemacht werden können. Nicht zufrieden bin ich mit der Antwort, dass dieser Fall nicht in die Kompetenz des Gemeinderats gehöre. Meiner Ansicht nach müsste er den Sachverhalt genauer abklären, da die Liegenschaften auf städtischem Gebiet liegen. Die gegebene Antwort ist unsorgfältig erstellt worden.

Einzelvotum

Markus Lüthi (SP): Die Rechtslage ist klar, die Zuständigkeit liegt beim Kanton. Trotzdem sollte der Gemeinderat die Angelegenheit nicht zu leicht nehmen. Man darf nicht vergessen, dass die kantonale Steuerverwaltung vor kurzer Zeit reorganisiert worden ist. Die Umstellung der Veranlagungsperiode von zwei Jahren auf eines hat grosse Probleme verursacht. Deshalb sollte die Stadt sorgfältig prüfen, ob bei der Erhebung der Steuern Fehlern unterlaufen sind. Nicht nur die SBB, sondern auch viele andere Unternehmen haben in den letzten Jahren ihren Rechtsstatus gewechselt und dürfen rechtlich gesehen nur noch teilweise von steuerlichen Vorzügen profitieren. Im Verwaltungsbericht 2003 findet man sowohl offene als auch versteckte Kritik an der kantonalen Steuerverwaltung. Anscheinend musste die städtische Steuerbehörde aktiv eingreifen und Fehler der kantonalen Steuerbehörden korrigieren. Aus diesen Gründen fordere ich den Gemeinderat auf, die Sachlage zu prüfen und die kantonalen Steuerabrechnungen zu kontrollieren. Der Stadt dürfen keine Nachteile entstehen.

Direktor FPI *Kurt Wasserfallen* für den Gemeinderat: Alle die Steuern bezahlen müssen, sollen das auch tun, so verlangt es die wirtschaftliche Gerechtigkeit. Die gemeinderätliche Antwort ist sorgfältig erstellt worden. Ich weise den Vorwurf von Michael Jordi zurück.

Der Interpellant ist mit der Antwort teilweise zufrieden.

10 Interpellation Fraktion GFL/EVP (Peter Künzler, GFL): Verwendung des ewb-Kundenanteils der Stadt

Geschäftsnummer 04.000192

Das gute Ergebnis der ewb für dieses Jahr hat für die Kundinnen und Kunden die erfreuliche Folge, dass ein Anteil am Gewinn an die Kundinnen und Kunden weitergegeben wird: Zu dieser Kundschaft gehört ja auch die Stadt Bern selber. Natürlich könnte man die Rückzahlung sang- und klanglos der Stadtkasse einverleiben. Die Gelegenheit scheint aber günstig, mit diesem Betrag ein Zeichen für die nachhaltige Energieerzeugung zu setzen.

Wir fragen den Gemeinderat deshalb:

1. Wie gross ist die Rückzahlung für die Stadt Bern?
2. Ist der Gemeinderat dazu bereit, den Anteil der Stadt in Form von Ökostrom zu investieren?

Mit dieser Investition leistet die Stadt einen Beitrag zu Gunsten von nachhaltig produzierter Elektrizität. Die nachhaltige Deckung unseres Elektrizitätsverbrauchs dürfte ein Schlüsselproblem für die nächsten Generationen darstellen. Als Zeichen für die Zukunftsgerichtetheit unserer Stadt soll sich der Gemeinderat zum Ziel setzen, zumindest für dieses Jahr den Elektrizitätsverbrauch der städtischen Schulen mit Ökostrom zu decken.

Bern, 20. November 2003

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1: Ende 2003 erstattete Energie Wasser Bern (ewb) allen Kundinnen und Kunden, die einen Stromzähler besitzen, dessen registrierter Verbrauch nach dem Haushaltstarif (HHT) abgerechnet wird, einen pauschalen Betrag von je Fr. 25.00 zurück. Die Stadt Bern hat gemäss ewb 511 Anlagen, die nach dem Haushaltstarif verrechnet werden und für die per Ende Jahr ein Betrag von Fr. 25.00 gutgeschrieben worden ist. Der Gesamtbetrag beläuft sich somit auf Fr. 12 775.00.

Zu Frage 2: Für den Gesamtbetrag von Fr. 12 775.00 hätte die Stadt rund 15 000 kWh Ökostrom à Fr. 0.85/kWh beziehen können.

Der Gemeinderat unterstützt – wie er in seinem Strategiepapier 98 zur Energiepolitik der Stadt Bern auch festhält – die nachhaltige Deckung des Elektrizitätsverbrauchs durch den Einsatz von erneuerbaren Energiequellen. Er erachtet aber im konkreten Fall den Bezug von Ökostrom anstelle der Gutschrift aus Kosten-/Nutzenerwägungen für wenig sinnvoll:

Von den 511 Zählern, deren Verbrauch nach HHT abgerechnet werden, gehören 460 Einheiten zur Städtischen Liegenschaftsverwaltung. Die Rechnungen betreffen in der Regel den allgemeinen Stromverbrauch von Mietobjekten, die der Stadt Bern gehören. Die Kosten für diesen Stromverbrauch werden den Mieterinnen und Mietern weiterverrechnet. Weitere rund 40 Rechnungen, die nach HHT abgerechnet werden, sind mit "Schuldirektion der Stadt Bern" bezeichnet. Rechnungsadressatin ist die öffentlich-rechtliche Anstalt Stadtbauten Bern (Bereich Betrieb). Die verbleibenden Zähler betreffen einzelne Konsumstellen wie die PVK der Stadt Bern, das Tiefbauamt und das Jugendamt der Stadt Bern.

Wie diese Zahlen zeigen, könnte der Gemeinderat nur in einigen wenigen Fällen (TAB/Jugendamt) bestimmen, dass die Gutschrift in Ökostrom umzuwandeln sei. Angesichts der grossen Anzahl der übrigen Rechnungsempfängerinnen und -empfänger, auf deren Art des Stromkonsums der Gemeinderat keine direkte Einflussnahme hat, ist der Aufwand, der mit einer Umwandlung der Gutschrift in Ökostrom verbunden ist, zu gross.

Der Gemeinderat erklärt sich aber bereit zu prüfen, welche Stromkonsumstellen Ökostrom beziehen könnten. Mögliche Beispiele wären Schulhäuser und Verwaltungsgebäude, welche

im Portefeuille der Stadtbauten sind. Die Verpflichtung, den Stromkonsum in Schulhäusern und Verwaltungsgebäuden ganz oder teilweise mit Ökostrom zu decken, kann in den entsprechenden Objektverträgen, welche die Stadtbauten mit den einzelnen Verwaltungsdirektionen (Mieterinnen) abschliessen, geregelt werden. Die entsprechenden Vertragsverhandlungen sollen Ende 2004/anfangs 2005 stattfinden.

Interpellant *Peter Künzler* (GFL): Die vorliegende Interpellation stellt zwei Fragen. Die erste wurde abschliessend und zufriedenstellend beantwortet. Die Antwort auf die zweite Frage ist meiner Meinung nach sehr merkwürdig. Sie besteht aus zwei Teilen: Im ersten werden sehr komplizierte Erläuterungen zum Thema gemacht und gezeigt, dass das Beziehen von Ökostrom zu kompliziert sei. Im zweiten Teil hingegen wird ausserordentlich glaubwürdig und sehr zu meiner Zufriedenheit gezeigt, dass der Gemeinderat sich für den Gebrauch von Ökostrom einsetzen will. Was soll ich nun glauben?

Der Interpellant ist mit der Antwort teilweise zufrieden.

11 Interpellation Fraktion CVP/ARP (Daniel Lerch, CVP): Zäpfurägi

Geschäftsnummer 04.000191

Bei meinem letzten Aufenthalt in einem abgelegenen Walliserdorf konnte ich ein Gespräch mitverfolgen. Kinder waren auf dem Weg um Arvenzapfen zu pflücken, die innerhalb ihres pechigen Mantels schmackhafte Kerne verstecken. Da stellte ich mir die Frage: Wer kennt bei uns in der städtischen Umgebung die reichhaltigen Ressourcen, die meist am Boden verderben? In unserer Gegend verderben tonnenweise Nahrungsmittel, weil wir sie nicht kennen, oder weil wir den Aufwand scheuen, sie zu suchen.

Wir nerven uns, weil die Trottoirs und Wege verschmutzt und glitschig sind durch die Roten Beeren der Kornelkirschen (Tierlibeeri) oder durch den Holunder. Wer weiss eigentlich noch, wie gut Buchennüsse schmecken oder was aus der Hagebutte zubereitet werden kann? Die Liste kann um einiges verlängert werden.

Darum meine Fragen:

1. Hat sich der Gemeinderat auch schon Gedanken gemacht, wie unsere Ressourcen besser genutzt werden können, und dass im Wald und in den Hecken nicht nur Pilze zu finden sind?
2. Wie kann die Bevölkerung diese Früchte kennen lernen?
3. Hat der Gemeinderat auch Kenntnis von den Früchten, die an unseren Obstkulturen verderben, weil sie nicht mehr gepflückt werden?
4. Wie viele von unseren nicht genutzten Nahrungsmitteln werden aus Drittweltländern ersetzt?
5. Ist der Gemeinderat interessiert und bereit etwas zu unternehmen, um dieses verlorene Wissen wieder aufzufrischen?

Bern, 18. September 2003

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1: Die Natur hält verschiedenste geniessbare, aber auch ungeniessbare und sogar giftige Früchte und Gräser – meist versteckt und unscheinbar – bereit. Die Nutzung solcher Früchte setzt jedoch ein fundiertes Fachwissen und grosse Kenntnis voraus, damit man weiss, was verträglich ist und was zum Verzehr eher nicht geeignet ist.

Zu Frage 2: Es gibt vielfältige Angebote von Institutionen und Vereinen, die Begehungen und entsprechende Kurse anbieten. Auch in Schulen gibt es in allen Stufen entsprechende Lehrinhalte. Besonders engagierte Lehrkräfte integrieren Wildfrüchte und Wildkräuter auch in den Kochunterricht.

Darüber hinaus gibt es verschiedene Lehrpfade, die diese Themen aufnehmen (z.B. Baumlehrpfad Schulen Marzili, Lehrpfad „Bäume in der Elfenau“, Staudenlehrpfad Schosshalden und Kleine Schanze Staudenlehrpfad). Hierzu können lehrreiche Informationsbroschüren in der Stadtgärtnerei Bern bezogen werden.

In den öffentlichen Bibliotheken und Buchhandlungen besteht ein breites Angebot an entsprechender Literatur.

Zu Frage 3: Tatsächlich gibt es auch in der Stadt Bern Obstbäume, deren Früchte wegen dem relativ grossen Arbeitsaufwand nicht mehr geerntet werden und deshalb am Baum oder am Boden verderben. Die verderbenden Früchte sind jedoch nicht nutzlos, denn sie bilden Nahrungsgrundlage für viele Tiere und Pilze.

Verschiedentlich konnte schon beobachtet werden, dass Baumbesitzerinnen und Baumbesitzer Leitern zur Verfügung stellen und Spaziergängerinnen und Spaziergänger auf Plakaten auffordern, diese Früchte zu pflücken und gratis mitzunehmen.

Zu Frage 4: Die Frage, wie viele von unseren nicht genutzten Nahrungsmitteln durch Produkte aus Drittweltländern ersetzt werden, kann der Gemeinderat nicht beantworten. Auch sind keine Zahlen bekannt, welche man als Vergleich hinzuziehen könnte. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass mit einheimischen wilden Pflanzen und Früchten kleine Nischen im Nahrungsmarkt abgedeckt werden könnten.

Zu Frage 5: Der Gemeinderat sieht zur Zeit keinen Handlungsbedarf, aktiv tätig zu werden, um verlorenes Wissen wieder aufzufrischen: Zu diesen Themen sind ausreichende und vielfältige Dokumentationen vorhanden.

Interpellant *Daniel Lerch* (CVP): Die Antwort des Gemeinderats vermittelt den Eindruck, dass es wichtigere Themen gibt, die im Rat behandelt werden sollten als das Vorliegende.

Meine Erklärung dazu: Als unsere Kinder noch zu Hause wohnten, waren wir über Angebote, Früchte von „fremdenden“ Bäumen zu pflücken sehr dankbar. Oft gingen wir in den Wald, um Beeren und Holunder zu ernten. Heute fehlt den Menschen die Zeit oder das nötige Wissen. Natürliche Ressourcen werden nicht mehr genutzt. Eine Ausnahme bilden die Pilze. Da unsere Nahrungsmittelproduktion die Nachfrage nicht decken kann, importieren wir Lebensmittel zu günstigen Konditionen aus Drittweltländern. Kann der Gemeinderat mir sagen, wie gross die importierte Menge ist? Es gilt zu bedenken, dass Geld Nahrung nicht ersetzen kann. Jeden Tag sterben Menschen an den Folgen von Unterernährung. Wir sollten wieder bewusster auf unsere Ressourcen zurückgreifen und diese besser nutzen. Es ist wichtig, dass wir uns dieser Tatsache bewusst sind.

Das im Interpellationstext aufgeführte Beispiel soll zeigen, dass wir – gerade in den städtischen Agglomerationen – unsere natürlichen Ressourcen nicht nutzen, weil wir nicht wissen, was nutzbar und essbar ist. Deshalb wäre es wichtig, Weiterbildungen anzubieten und die Bevölkerung aufzuklären. Hätte ich mehr Wissen, dann würde ich mich anbieten, solche Weiterbildungen zu geben.

Der „Zäpfu“ ist ein Tannzapfen und der „Zäpfenrägi“ der Tannenhäher, der die Nüsse aus den Zapfen frisst. Wie ihr seht, bei der CVP-Fraktion kann man viel lernen.

Der Interpellant ist mit der Antwort teilweise zufrieden.

- Die Traktanden 12 und 13 werden zusammen diskutiert. -

12 Motion Dieter Beyeler (SD): Stadt Bern: keine Teilnahme mehr an „Ohne Auto Mobil“

Geschäftsnummer 04.000154

Zentrum Bern, 22. September 2003, Arbeitstag, zugleich europäischer Aktionstag "Ohne Auto mobil" für die einen, nichts anderes als ein Anti-Auto Tag für die anderen.

Innenstadt leer, Geschäfte fast leer, Stadtkasse jetzt noch leerer. Soeben wurden nämlich gerade hunderttausend Franken Steuergelder (zugegebenerweise Kohlenmonoxydfrei) verpufft. Sinn- und wirkungslos, für eine Momentaufnahme zugunsten einer politischen Ideologiezelebration.

Geld, das der Stadt überall, an allen Ecken und Enden für sinnvollere Zwecke fehlt, für die dringendsten Bedürfnisse.

Die Stadt kann sich zukünftig solche finanziellen Eskapaden schlicht nicht mehr leisten.

Daher wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Die Stadt Bern nimmt an zukünftigen europäischen Aktionstagen "Ohne Auto mobil" nicht mehr teil.
2. Sollte sich die finanzielle Situation der Stadt in positiver Weise verändern, sind solche Beträge in nachhaltige Projekte zu investieren, so dass die ganze Bevölkerung von den entstehenden Nutzen profitieren kann, z.B. Sportanlagen, Spielplätze und andere Freizeitanlagen.

Bern, 16. Oktober 2003

Antwort des Gemeinderats

Der europäische Aktionstag wurde in zahlreichen Städten im In- und Ausland durchgeführt. Ziel in Bern war aufzuzeigen, dass die Innenstadt dank gutem öffentlichem Verkehr, guten Velorouten und attraktiven Fussgängerverbindungen auch ohne Motor zum Einkaufen leicht erreichbar ist. Die Parkhäuser blieben für den Privatverkehr zugänglich und eine Vielzahl von Ausnahmen sorgte dafür, dass der Güterumschlag, die Zufahrt für Anwohnerinnen und Anwohner, für gehbehinderte Personen, für Taxis etc. und die Hotelvorfahrten gewährleistet blieben.

Zu Punkt 1: Die Durchführung des Aktionstages erfolgt gestützt auf zwei erheblich erklärte Postulate des Stadtrats. Dennoch hat der Gemeinderat im Rahmen seiner Sparmassnahmen (10. Sparpaket) dem Stadtrat das Budget für die Jahre 2003 und 2004 jeweils ohne einen Kredit für den Aktionstag „Bern bewegt – ohne Auto mobil“ unterbreitet. Anlässlich der Budgetberatungen hat die Mehrheit des Stadtrats jeweils beschlossen, den Kredit zusätzlich ins Budget aufzunehmen.

Der Gemeinderat handelt entsprechend dem Auftrag des Parlaments.

Zu Punkt 2: Der Gemeinderat unterstützt das Anliegen der Motion, in nachhaltige Projekte wie z.B. Sportanlagen, Spielplätze und andere Freizeitanlagen zu investieren. Entsprechende Vorhaben wurden bisher schon und werden auch in Zukunft realisiert. Er verweist dazu auch auf die Legislaturrichtlinien und die Mittelfristige Investitionsplanung.

Der Gemeinderat hat parallel dazu auch die Aufgabe, die Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Anteil des Verkehrs als Verursacher von übermässigen Luftbelastungen ist gross, z.B. stammen rund 54 % der Stickoxide im kantonalen Durchschnitt aus Verbrennungsmotoren. Der Grenzwert für Stickstoffdioxid wird in weiten Teilen des Stadtgebietes noch immer überschritten und weil die Stickoxide notwendige Vorläufer zur Ozonbildung sind, stiegen im heissen Sommer 2003 auch die Ozonwerte auf neue Rekordhöhen. Seit Beginn der Messungen im Jahr 1987 wurden noch nie so viele Grenzwertüberschreitungen gemessen.

Rund 10 bis 20% der Stadtberner Bevölkerung sind übermässigem Verkehrslärm ausgesetzt. Die Sanierungen, die deswegen gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes ausgeführt werden müssen, sind teuer. So kostet allein der Einbau von Schallschutzfenstern entlang den Hauptverkehrsstrassen in der Stadt noch weitere 40 bis 50 Millionen Franken. Dazu kommen die Kosten für Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Wohnquartieren. Aus diesen Gründen ist es nötig, den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren. Die Stadt bietet jedoch Alternativen an, nämlich ein gut ausgebautes Netz des öffentlichen Verkehrs mit einer ausgezeichneten Erschliessung der Innenstadt. Zusätzlich fördert sie den Velo- und Fussgängerverkehr. Der Aktionstag wird im Sinne von Artikel 8 der Gemeindeordnung durchgeführt. Er bietet Gelegenheit, in einem nationalen und europäischen Rahmen Aspekte der Mensch-Umwelt-Beziehung ins Bewusstsein zu rufen, und sichtbar zu machen, dass der einzelne Mensch mit seinem Verhalten die Entwicklung positiv beeinflussen kann. Der Gemeinderat unterstützt aus diesen Gründen die Teilnahme der Stadt Bern am europäischen Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

13 Postulat Thomas Weil (SVP): Nutzen- und Kostenanalyse des Aktionstages „Stadt ohne Auto“

Geschäftsnummer 04.000177

Zum ersten Mal wurde an einem Montag (22. September 2003) die Berner Innenstadt für Motorfahrzeuge gesperrt. Auch beim Bollwerk gab es kein Durchkommen mehr. Erreichbar blieben nur die Parkhäuser.

Das Glücksgefühl einer autofreien Innenstadt musste offensichtlich verordnet werden. Die Innenstadtleute sind zu Recht sehr ungehalten über diesen Öko-Fundamentalismus des Gemeinderats. Sie erlitten erwiesenermassen Einbussen, wie auch dem „Bund“ vom 15. Oktober 2003 entnommen werden konnte.

Der Gemeinderat hat im Rahmen eines Postulats von Nico Lutz (JA!): „Einführung von autofreien Erlebnistagen in der Stadt Bern“ vom 28. März 1996 (Antrag Nr. 316) selbst festgehalten, dass für viele Bevölkerungsgruppen solche Erlebnistage unannehmbare Einschränkungen bringen würden. Er war auch nicht der Ansicht, dass der kriselnden Tourismusbranche in der Stadt (und damit der Wirtschaft) eine erhöhte Attraktivität beschert würde.

Aufgrund dieser Ausgangslage wird der Gemeinderat beauftragt folgende Abklärungen zu treffen:

1. Wie viele Stunden (und damit Steuergelder) musste die Stadtpolizei für den im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen zusätzlich entstehenden administrativen Aufwand einsetzen?
2. Es sei nachzuweisen, dass BernMobil tatsächlich mehr Benutzer/innen an diesem Tag in die Stadt befördern konnte.
3. Inwieweit ist der Gemeinderat überhaupt zuständig, Zufahrtsstrecken für die Innenstadt abzusperren? Er soll eine rechtliche Auslegeordnung über die Zuständigkeit von „Stadtstrassen“ erarbeiten.
4. Wie viele Anlässe werden jährlich zur Benutzung öffentlichen Strassenraums (und damit zur Behinderung des Verkehrs) zugelassen?

5. Der Gemeinderat soll konkret zuhanden der Innenstadtgeschäfte Vorschläge unterbreiten, damit auch ohne MIV die Geschäftstätigkeit an autofreien Tagen im üblichen Rahmen aufrechterhalten werden kann.
6. Wo können die Innenstadtgeschäfte den nachgewiesenen Umsatzrückgang geltend machen?

Bern, 16. Oktober 2003

Antwort des Gemeinderats

Der Aktionstag vom 22. September 2003 „Bern bewegt – ohne Auto mobil“ ist ein europäischer Anlass und wurde in sehr vielen europäischen und schweizerischen Städten durchgeführt. Ziel war aufzuzeigen, dass dank gutem öffentlichem Verkehr, guten Velorouten und attraktiven Fussgängerverbindungen die Innenstadt auch zum Einkaufen leicht erreichbar ist. Die Parkhäuser blieben für den Privatverkehr zugänglich und eine Vielzahl von Ausnahmen sorgte dafür, dass die Innenstadt für den Privatverkehr erreichbar blieb. So wurden der Güterumschlag, die Zufahrt für Anwohnerinnen und Anwohner, für gehbehinderte Personen, für Taxis etc. und die Hotelvorfahrten nicht unterbunden.

Die Ausstellungen und Marktstände auf dem Waisenhausplatz zum Thema Nachhaltige Mobilität wurden gut besucht.

Zu Frage 1: Der administrative Aufwand betrug 20 Stunden, d.h. er kostete Fr. 2 400.00. Der übrige Aufwand wurde soweit als möglich reduziert und deshalb wurden nur die wichtigeren Sperrern permanent mit Personal besetzt. Insgesamt hat die Polizei für ihren Aufwand Fr. 17 800.00 in Rechnung gestellt.

Zu Frage 2: Zu den Fahrgastzahlen von BernMobil kann für den 22. September 2003 keine Aussage gemacht werden. Das automatische Fahrgastzählssystem ist nicht für solche Fragestellungen konzipiert und eine Tagesauswertung könnte nur mit unverhältnismässigem Aufwand erstellt werden.

Das Verkehrsaufkommen konnte ohne Extrakurse bewältigt werden und laut Aussagen von BernMobil wurde kein ausserordentliches Passagieraufkommen beobachtet. Dies kann damit zu tun haben, dass der 22. September 2003 der erste Tag der Herbstferien war und viele Leute in den Ferien weilten.

Zu Frage 3: Der City-Verband Bern, der TCS Bern Mittelland und die KMU der Stadt Bern hatten zunächst Gemeinde- und später auch Verwaltungsbeschwerde betreffend der Durchführung des Aktionstags geführt. Mit der Gemeindebeschwerde rügten sie, dass die teilweise Sperrung der Innenstadt gegen das Legalitätsprinzip, die Wirtschaftsfreiheit, die Eigentums-garantie und die persönliche Freiheit verstosse und dass die Verkehrsbeschränkungen rechtswidrig seien. Mit der Verwaltungsbeschwerde forderten die Beschwerdeführenden, die für den 22. September 2003 angeordneten Verkehrsmassnahmen seien zu publizieren.

Im Rahmen dieser Verfahren wurde rechtlich geklärt, dass vorübergehende, zeitlich beschränkte Verkehrsbeschränkungsmassnahmen im Zusammenhang mit Veranstaltungen und dergleichen nicht publiziert werden müssen, sondern in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats fallen und von der Stadtpolizei vollzogen werden können. Das Regierungsstathalteramt Bern wies beide Beschwerden vollumfänglich ab unter Auflage der Verfahrenskosten an die Beschwerdeführenden.

Zu Frage 4: Laut Angaben der Stadtpolizei fanden im Jahr 2003 164 politische und unpolitische Veranstaltungen (Demonstrationen, Sportveranstaltungen, kulturelle Anlässe) statt, die den Verkehr in irgend einer Weise tangierten. Es werden keine Anlässe „zur Behinderung des Verkehrs“ zugelassen, wie die Frage suggeriert.

Zu Frage 5: Die Parkhäuser standen am 22. September 2003 für Automobilistinnen und Automobilisten jeweils zur Verfügung. Dies wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Im Rahmen

des Verkehrskompromisses wurden und werden die oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt in die Parkhäuser verlegt. Damit stehen trotz Sperre, insbesondere in der Oberstadt, kaum weniger Parkplätze zur Verfügung als üblich. Die öffentlichen Verkehrsmittel können ungehindert zirkulieren. Die Verhältnisse für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger werden dank weniger Autoverkehr verbessert. An- und Auslieferung von Waren sind möglich. Damit kann die Geschäftstätigkeit vollumfänglich aufrecht erhalten werden. Da dank der Sperre mehr öffentlicher Raum zur Verfügung steht, kann dieser den Geschäftsinhaberinnen und -inhabern grundsätzlich für eine Ausweitung ihrer Tätigkeit zur Verfügung gestellt werden.

Zu Frage 6: Dem Gemeinderat liegen keine Dokumente vor, welche nachweisen würden, dass die Innenstadtgeschäfte als Folge des Aktionstags 22. September 2003 einen Umsatzrückgang zu verzeichnen hatten. Die Entgegennahme von Begehren an die Stadt fällt in die allgemeine Zuständigkeit des Gemeinderats.

Antrag

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

Motionär *Dieter Beyeler* (SD): Eigentlich sollte man es den grünen Parteien und den Umweltverbänden hoch anrechnen, dass sie sich für saubere Luft, unsere Gesundheit und für die Artenvielfalt einsetzen. Soweit bekannt, verstecken sich hinter diesen Forderungen keine finanziellen Interessen. Auch die SD unterstützt Anliegen der grünen Partei, falls diese sinnvoll sind. Den autofreien Tag erachten wir jedoch als wenig ertragreich. Der verabschiedete Vorstoss der rot-grünen Ratsmehrheit muss dringend überdacht werden.

Die im Bericht des Gemeinderats aufgeführten Daten über Umweltbelastung sind richtig und sollten von allen so zur Kenntnis genommen werden. Eigenartigerweise stammen die Daten jedoch vom Kanton. Dieser will aber nichts mit verkehrseinschränkenden Massnahmen zu tun haben. Gemäss einer Bundesgerichtsentscheidung dürfen die Kantone keine autofreien Sonntage durchführen. Solche Entscheide gehören auf Bundesebene.

Der Stadt Bern geht es finanziell nicht gut, deshalb gilt es abzuwägen, ob ein solcher Aktionstag überhaupt Vorteile bringt. Auf Grund der gemachten Erfahrungen, muss man diese Frage mit einem Nein beantworten. In Zukunft muss verantwortungsbewusster gehandelt werden. Analysiert man Aufwand und Ertrag dieses autofreien Tages, so stellt man fest, dass die Bilanz stark negativ ausfällt. Es dürfte allgemein bekannt sein, dass der Umsatz der Geschäfte in der Spital- und der Marktgasse innerhalb der letzten zehn Jahre um 100 Mio. Franken zurückgegangen ist. Das ist ein grosser Betrag. Zahlen doch diese Geschäfte auch Steuern und helfen so der Stadt ihren Schuldenberg abzutragen. Die Kunden sollten also nicht durch autofreie Tage von der Stadt ferngehalten werden. Da kein messbarer positiver Ertrag nachweisbar ist, darf der Aktionstag unter Berücksichtigung der genannten Tatsachen nicht wiederholt werden. Viele Bernerinnen und Berner würden es nicht verstehen, wieso die Stadt erneut 100'000 Franken in ein Verlustgeschäft investiert. Das Geld muss effizienter genutzt werden. Es existieren alternative Möglichkeiten. Der VCS Bern bietet beispielsweise eine Optimierung des Mobilitätsmanagements für Firmen an. Die Einstiegsberatung ist gratis. Ich bitte den Rat, das Postulat zu unterstützen.

Postulant *Thomas Weil* (SVP): Die Postulantinnen und Postulanten unterstützen die Motion der SD. In seiner Antwort schreibt der Gemeinderat, dass er gemäss einem Auftrag des Parlaments handle. Also ist es möglich, heute einen neuen Auftrag zu überweisen, der verlangt, dass keine autofreien Tage mehr durchgeführt werden.

Schon in den 70er-Jahren wurden autofreie Sonntage verordnet, die Idee ist also nicht neu. Schon damals hat man festgestellt, dass solche Aktionstage nichts bewirken. Die Lenkungs-funktion ist ausgeblieben, der Verkehr hat nachhaltig zugenommen. Viele Städte im Ausland verzichten auf Grund der gemachten Erfahrungen auf solche Massnahmen. Ich hoffe, dass auch die Stadt Bern diese negativen Auswirkungen erkennt und in Zukunft auf autofreie Tage verzichtet. Doch leider besteht immer noch das unterschwellige Ziel, Bern gänzlich autofrei zu machen. Und wir befinden uns auf dem besten Weg dazu. Begegnungszonen und tote Plätze die geschaffen werden, belegen das. Viele Geschäfte gehen Konkurs oder verlassen die Stadt.

Im Zusammenhang mit dem autofreien Tag sagte der Oberstadt-Leist, dass das Echo bei den Geschäften negativ gewesen sei. Damals war den Zeitungen zu entnehmen, dass der öffentliche Verkehr vermehrt benutzt worden sei. Doch in der Antwort zu Frage 2 schreibt der Gemeinderat, dass keine Aussage darüber gemacht werden könne, weil der Aufwand zur Datenerhebung zu gross sei. Es ist also nicht möglich, entsprechende Schlussfolgerungen und Konsequenzen zu ziehen. Somit bestätigt der Gemeinderat die gemachten Annahmen der Postulantinnen und Postulanten und anderen städtischen Organisationen. In der Antwort zu Frage 4 steht, dass keine Anlässe „zur Behinderung des Verkehrs“ zugelassen werden, wie das die Frage suggeriere. Das ist falsch, der Verkehrsfluss ist gestört. Zur letzten Frage. Der Gemeinderat schreibt, es lägen keine Zahlen über Umsatzeinbussen vor. Diese Zahlen können der Jahresrechnung der oberen Altstadt entnommen werden. Ausserdem sind verschiedene Personen bereit, diese Tatsache mündlich zu bestätigen. Falls der Aktionstag wieder im gleichen Rahmen durchgeführt werden sollte, dann muss die Stadt mit Massnahmen aus gewissen Kreisen rechnen.

Fraktionserklärungen

Raymond Anliker (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Im Jahr 2003 haben sich auf den Strassen Berns 1298 Verkehrsumfälle ereignet. 576 Personen sind verletzt worden und 3 Menschen sind ums Leben gekommen. 1998 gab es gesamtschweizerisch 222 Verkehrstote und über 16'000 Verletzte. Wir sind also noch weit entfernt von der Vision Zero, der Vision, dass auf unseren Strassen keine Verkehrstopfer mehr zu beklagen sind.

1990 wurde der Ozongrenzwert 53 mal überschritten. Letztes Jahr ist die Zahl an Überschreitungen auf 460 gestiegen. Es handelt sich dabei um Höchstwerte und auch um die höchste je gemessene Anzahl an Grenzwertüberschreitungen. Doch nicht nur die Ozonwerte, sondern auch die Stickoxid- und die lungengängigen Feinstaubwerte sind im letzten Jahr an rund 100 Tagen überschritten worden. Das Gesetz sieht beim Feinstaub aber nur eine Grenzwertüberschreitung pro Jahr vor. Als Bürger dieses Landes verlange ich, dass diesem Gesetz mit allen zu Verfügung stehenden Mitteln Nachachtung verschafft wird.

Diese Bilanz ist das Resultat unserer unbegrenzten Mobilität. Leider nimmt der Verkehr immer noch zu. Das Verhalten der Leute ist paradox. Ähnlich wie beim Suchtmittelkonsum macht man etwas, von dem bekannt ist, dass es schädlich ist, ja sogar tödlich sein kann.

Und nun behaupten die Initiantinnen und Initianten der vorliegenden Vorstösse, dass unser Mobilitätsverhalten es nicht verdient, auf eine etwas andere Art und Weise als üblich thematisiert zu werden. So lange ich und meine Kinder unter den zum Teil völlig unnötigen Autofahrten zu leiden haben, so lange werde ich auf politischer Ebene verlangen, dass alles unternommen wird, damit dieses paradoxe Verhalten öffentlich diskutiert wird, so dass die Situation verbessert werden kann. Die Aktivitäten des Carfree-Day bieten eine gute Möglichkeit, die Bevölkerung für dieses Thema zu sensibilisieren. Auf ungezwungene Art und Weise wird darauf aufmerksam gemacht, dass alternative Fortbewegungsmöglichkeiten existieren. In einer entspannten Atmosphäre und an Stellen, wo üblicherweise der motorisierte Verkehr durch-

fährt, werden die Leute indirekt aufgefordert, ihr eigenes Mobilitätsverhalten kritisch zu hinterfragen. Prävention im Bereich Verkehr ist genauso unterstützungswürdig wie Prävention in den Bereichen Gesundheit, Sucht und Gewalt. Die SP/JUSO-Fraktion ist überzeugt, dass der eingeschlagene Weg der Richtige ist. Doch es wird noch einige solche Aktionstage brauchen, bis eine Änderung im Mobilitätsverhalten sichtbar sein wird.

Ende der 70er-Jahre wurden Bilder von amputierten Raucherbeinen zur Abschreckung gezeigt. Trotzdem liessen sich viele nicht vom Rauchen abhalten. Drohungen und Verbote wirken erwiesenermassen kontraproduktiv. Es werden Abwehrreflexe provoziert. Das gilt auch für das Thema Verkehr.

In seinem Postulat spricht Thomas Weil offenbar im Namen der Geschäftsinhaber der Innenstadt. Einmal mehr zeigen sowohl sein Postulatstext wie auch die Erklärungen von Exponenten der Innenstadt, dass ein grosser Teil des Gewerbes immer noch den Krämergeist des 19. Jahrhunderts vertritt. Die eigene Wahrnehmung endet bei der Ladentüre. Drohen Umsatzrückgänge, dann ist die rot-grüne Politik schuld. Gelegenheiten wie GP, autofreie Tage, BEA-Eröffnung werden nicht genutzt. Es wird keine Werbung betrieben. Im Gegenteil, viele Geschäftsinhaberinnen und -inhaber verwenden ihre Energie zum Prozessieren. Immer wieder werden Gemeinde- und Verwaltungsbeschwerden eingereicht. Ich verstehe dieses Verhalten nicht. Über 1000 Städte Europas nehmen seit Jahren am Carfree-Day teil. Die Geschäfte dieser Städte nutzen die gebotene Gelegenheit und profitieren von den flanierenden Besuchern. Nicht so in Bern, hier wird geschimpft und eine Klage eingereicht. Eine gute Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Aufschwung.

Dieter Beyeler meint zu wissen, welche Anlässe für die Stadt sinnvoll sind und welche nicht. Entspricht die Aktion nicht seinem Geschmack, so verurteilt er diese. Im vorliegenden Fall spricht er sogar von einer „politischen Ideologiezelebration“. In Anbetracht der grossen Zahl an Unfallopfern und den an Atemwegsbeschwerden leidenden Kindern ist es unpassend ein solches Wort zu gebrauchen. Es wäre sinnvoller, mit vereinten Kräften eine Verhaltensänderung und ein Umdenken in der Bevölkerung zu erreichen. Zum Glück nimmt die politische Mehrheit der Stadt Bern diese Aufgabe ernst.

Die SP/JUSO-Fraktion lehnt die Motion ab. Die gemeinderätlich Antwort zum Postulat ist inhaltlich korrekt. Deshalb befürworten wir die Überweisung des Postulats. Das viel zitierte www von Thomas Balmer gilt auch für uns – wir werden weitermachen.

Martina Dvoracek (GB) für die GB/JA!/GPB-Fraktion: In der Schweiz verbraucht die Mobilität 2/5 der fossilen Energie. Damit diese Zahl gesenkt und die damit verbunden Umweltschäden eingedämmt werden können, braucht es Massnahmen. Neben der Förderung des Langsamverkehrs in den Quartieren, dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und baulichen Verbesserungen zur Förderung der Sicherheit, braucht es auch Aktivitäten, die das Umdenken der Verkehrsmittelwahl fördern. Es ist wichtig, dass die Leute sich überlegen, wann sie das Auto tatsächlich brauchen und wann es nicht sinnvoll ist. Müssen die Croissants am Samstag mit dem Auto geholt werden? Ist es sinnvoll, das Kind mit dem Auto zum Klavierunterricht zu bringen? Wäre es für die Entwicklung des Kindes nicht besser, den Weg selber zu entdecken? Der Aktionstag „Bern bewegt – ohne Auto mobil“ bietet eine ideale Gelegenheit den Umdenkprozess in der Bevölkerung zu fördern. Autofreie Tage finden nicht nur in Bern, sondern europaweit statt.

Ich kann den Zusammenhang zwischen dem Umsatzrückgang der Innenstadtgeschäfte von rund 100 Mio. Franken und dem Aktionstag nicht nachvollziehen. Im Gegensatz zu Dieter Beyeler sehe ich keinen direkten Zusammenhang. Statt eine Beschwerde einzureichen, sollten die Gewerbetreibenden diesen Tag sinnvoll nutzen und selber aktiv daran teilnehmen. Ihr Verhalten könnte die Kunden ebenfalls motivieren, das Auto in Zukunft weniger zu brauchen.

Ein innovatives Gewerbe wäre durchaus wünschenswert für die Stadt Bern. Ausserdem ermöglicht es die kantonale Gesetzgebung den Gemeinden autofreie Tage durchzuführen. Wir lehnen die Motion ab. Das Postulat werden wir überweisen und die Antwort als Prüfungsbericht genehmigen.

Ueli Stückelberger (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Unsere Fraktion befürwortet das Durchführen eines autofreien Tages. Wir haben wenig Verständnis für das Gejammer der Geschäfte der Innenstadt. Im Gegenteil, eine solche Chance sollte von den Inhaberinnen und Inhabern besser genutzt werden.

Der Stadt entstehen bei der Durchführung der Aktion nur sehr geringe Kosten, deshalb verstehen wir nicht, wieso immer wieder auf Aufwand und Ertrag hingewiesen wird. Es ist anzunehmen, dass ein autofreier Tag für gewisse Parteien ein Feindbild darstellt.

Es ist uns klar, dass dieser Tag umweltpolitisch kurzfristig keine relevante Verbesserung bringt. Dennoch ist es ein wichtiger Beitrag zur Reinhaltung der Luft. Das Umweltbewusstsein der Bevölkerung wird durch das Erleben einer autofreien Stadt positiv gefördert. In vielen Städten Europas werden autofreie Tage durchgeführt und die Bewohnerinnen und Bewohner der Städte freuen sich darüber. Wieso ist das in Bern nicht der Fall? Ich fordere alle auf, diesen Aktionstag als Chance zu sehen und ihm positiv gegenüber zu stehen. Wir hoffen, dass die Stadt Bern auch zukünftig einen autofreien Tag durchführen wird. Wir lehnen die Motion ab.

Ueli Haudenschild (FDP) für die FDP-Fraktion: Eine weitgehend autofreie Stadt braucht keinen autofreien Tag. Die Verkehrssituation hat sich in den letzten 20 Jahren nicht verschärft, sondern verbessert. Wir haben weniger Verkehr in der Stadt. Der Langsamverkehr wurde gefördert und die Flanierzone in der Unteren Altstadt befreit diesen Teil der Stadt weitgehend vom Verkehr. Leider behindern unsere Massnahmen mehr und mehr Personen, die auf das Auto als Transportmittel angewiesen sind.

Den Vorwurf von Raymond Anliker, ich hätte mein Mobilitätsverhalten nicht unter Kontrolle, nur weil ich mich gegen einen autofreien Tag ausspreche, lasse ich nicht gelten. Ich bin überzeugt, dass ich bedeutend weniger autofahre als viele linke Stadträtinnen und Stadträte, als die linken Gemeinderätinnen und Gemeinderäte und auch als die linke Wählerschaft.

Ich gebe Dieter Beyeler recht, wenn er sagt, dass es sich bei diesem Aktionstag um einen Anti-Auto-Tag handelt. Doch auch dem Gemeinderat muss ich in einem Punkt recht geben: Er wollte nämlich kein Geld mehr für einen autofreien Tag budgetieren. Leider hat ihn die links-grüne Legislative nicht unterstützt.

Das Traktandum, welches die Schadstoffemissionen betrifft, ist bedauerlicherweise von der Traktandenliste gestrichen worden. Also warten wir, bis es ein fünftes Mal traktandiert wird. Dieses Problem kann jedoch nicht auf Gemeindeebene gelöst werden. Der Verkehrslärm, der für 10-20% der Stadtbevölkerung übermässig ist, wird zu einem grossen Teil von der Bahn verursacht. Im Fischermätteli ist es sogar ausschliesslich die Bahn und das wird in Zukunft nicht besser werden, weil die Strecke ausgebaut wird.

Die FDP-Fraktion unterstützt das Postulat von Thomas Weil, denn die geforderten Abklärungen sind nötig, damit etwas über die Auswirkung des Aktionstages gesagt werden kann. Sowohl kurzfristige als auch langfristige Effekte müssen bekannt sein. Ein Punkt fehlt: Es ist der Nachweis, ob effektiv weniger Autos in die Stadt hineinfahren und ob langfristig irgendjemand auf Grund der Aktion auf das Auto verzichtet. Ich behaupte, dass kurzfristig nur ein kleiner Effekt und langfristig nichts nachweisbar ist.

Einzelvoten

Beat Schori (SVP): Raymond Anliker betonte, dass es wichtig sei, die Bürgerinnen und Bürger zum Umdenken zu motivieren. Ich habe eine Frage: Was bringt eine autofreie Stadt, wenn die Leute extra mit dem Auto nach Bern fahren, um diesen Tag zu geniessen? Dazu kommt, dass die Bernerinnen und Berner mit dem Auto nach Biel oder Freiburg reisen, um dort in Ruhe einzukaufen. Das beste Beispiel, um diese Fehlinterpretation aufzuzeigen ist der Slow-up Tag in Murten. Dort stehen unzählige von Autos direkt am Strassenrand. Daraus kann abgeleitet werden, wie viele Leute mit dem Auto an solche Aktionstage reisen. Ist das aus umweltpolitischer Sicht sinnvoll?

Christian Wasserfallen (JF): Wer im Saal verzichtet viermal jährlich darauf, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren? Ich mache das jeden Tag. Ich brauche keine Stadt, die mir vorschreibt, wann ich das zu machen habe. Ehrlich gesagt, es gibt doch sehr viele Personen, die diese Forderung erfüllen.

Noch eine Bemerkung an die Adresse von denen, die die Geschäfte der Innenstadt kritisiert haben: Geht doch einfach irgendwo anders einkaufen. Ausserdem wird das Biogemüse genau wie jedes andere Gemüse auch mit dem Lastwagen angeliefert. Ich bin nicht einverstanden mit der gemachten Kritik. Man darf nicht vergessen, dass diese Geschäfte Steuern bezahlen und somit eine wichtige Einnahmequelle der Stadt darstellen. Zudem führen Verkehrsblockaden nicht zur Eindämmung des Verkehrs, sondern dazu, dass er sich an eine andere Stelle verlagert. Ein anderer Punkt, der beachtet werden muss, sind Personen, die täglich aus den Randregionen zur Arbeit in die Stadt pendeln. Nicht immer sind die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zufriedenstellend und es ist verständlich, dass niemand Gefallen daran findet, mehrere Stunden am Tag unterwegs zu sein. Diesen Personen ist es folglich nicht möglich, auf ihr Auto zu verzichten.

Rolf Schuler (SP): Ich danke Frau Edith Olibet und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dass der autofreie Tag durchgeführt wird. Ich sehe darin eine Bereicherung für die Stadt. Ich möchte noch auf einen weiteren Aspekt aufmerksam machen. Ich kenne eine Rehabilitationsstation für behinderte Kinder. Viele von ihnen sind Opfer von Verkehrsunfällen. Sie müssen ein Leben lang mit schwersten Behinderungen zurecht kommen. Ich finde es absurd, dass sich viele gegen eine vernünftige Verkehrspolitik und Rücksichtnahme aussprechen und zusätzlich auch noch bei den verursachten Schäden – Behinderungen – sparen wollen, indem sie der Invalidenversicherung nicht genügend Mittel zugestehen.

Michael Aebersold (SP): Ich weise die Vorwürfe, die SP/JUSO-Fraktion wolle durch ihr Verhalten das Innenstadtgewerbe schädigen zurück. Den Vorschlag, nicht mehr in der Innenstadt einzukaufen, kann ich nicht annehmen. Es ist doch klar, dass, wenn man nicht motorisiert ist, die Innenstadt am Besten zu erreichen ist.

Es wird immer wieder geklagt, dass die Geschäfte der Innenstadt benachteiligt werden. Sind es nicht die Bürgerlichen, die Sportstadien mit integrierten Einkaufszentren verlangen? Solche Bauten gefährden das Innenstadtgewerbe und nicht ein autofreier Tag. Des Weiteren wird immer wieder erwähnt, dass das Auto für das Einkaufen notwendig sei. Vielleicht ist das so, wenn man 5 kg Trüffel, 12 kg Fondue und zwei Migrossäcke gefüllt mit Designerkleidern nach Hause nehmen muss. Aber nicht alle kaufen so viel ein. Und dann ist das Einkaufen problemlos mit dem Velo oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewerkstelligen. Nun will auch ich eine Frage stellen: Habt ihr das Gefühl, dass alle, die kein Auto haben, auch keinen Kühlschrank, kein Bett und keinen Fernseher besitzen? Übrigens existiert eine Studie des Geografischen Instituts aus dem Jahre 1993. Dort wurde untersucht, wie viel Geld in der In-

nenstadt umgesetzt wird. 100 Franken werden folgendermassen verteilt: 70 Franken die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs, 15 Franken die zu Fuss Gehenden, 12 Franken die Autofahrerinnen und Autofahrer und 3 Franken die Velofahrenden. Folglich ist es übertrieben zu behaupten, dass ein autofreier Tag dem Gewerbe massiv schade.

Dieter Beyeler (SD): Ich möchte ein paar Sätze zu Raymond Anlikers Votum sagen. Wir sind uns alle einig, dass das Umweltproblem global gelöst werden muss. Unterzeichnen weder Russland noch die USA das Kyoto-Protokoll, so tritt es nicht in Kraft. Diese beiden Staaten verursachen jedoch rund 40% des globalen CO₂-Ausstosses. Das Inkrafttreten dieses Vertrages wäre eine entscheidende Massnahme, die eine Änderung bringen könnte. Doch solange die wirtschaftlichen Interessen in diesen Ländern im Vordergrund stehen, wird es zu keinem grundlegenden Wandel kommen. Wollen wir Käseglockenpolitik betreiben oder wollen wir 100'000 Franken sparen und den Schuldenberg verkleinern?

Thomas Weil (SVP): Ein Wort zu Michael Aebersold. Nicht alle Menschen sind in der Lage, zu Fuss oder mit dem Velo ihre Kommissionen zu erledigen. Sei es, weil sie alt oder krank sind. Noch eine Bemerkung zum Mobilitätsverhalten. Dieses wird auch von der bürgerlichen Seite thematisiert. Diesbezüglich sind schon Vorstösse von unserer Seite eingereicht worden. Dieser Vorwurf kann also nicht geltend gemacht werden.

Das Verständnis gegenüber den Innenstadtgeschäften ist sehr klein. Für mich ist das unverständlich. Zahlen doch diese Geschäfte Steuern und kurbeln die Wirtschaft an. Viele von ihnen, v.a. die Kleinen, führen einen Kampf ums Überleben. Ein bisschen mehr Entgegenkommen wäre angebracht. Gewisse Parteien sollten beim Thema Sicherheit etwas sensibler sein. Kämpfen wir doch mit einer steigenden Kriminalitätsrate und die Zahl an illegalen Demonstrationen nimmt ständig zu.

Direktorin BUI *Edith Olibet* für den Gemeinderat: Der Gemeinderat lehnt die Motion ab. Er beantragt das Postulat, als erheblich zu erklären und gleichzeitig die Antwort als Prüfungsbericht zu genehmigen.

Es ist nicht die erste Diskussion zu Thema Mobilität und Auto, die im Rat geführt wird. Die Standpunkte sind somit bekannt. Der Gemeinderat vertritt die Meinung, dass der autofreie Tag eine Möglichkeit bietet, das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger positiv zu beeinflussen. Natürlich kann kurzfristig nicht erwartet werden, dass alle weniger Auto fahren und die Grenzwerte nicht mehr so häufig überschritten werden. Dieter Beyeler erklärte, dass das Problem der Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte nicht auf Gemeindeebene gehöre. Doch wenn alle so denken würden, dann würde sich nie etwas ändern. Natürlich ist es wichtig, dass die USA und Russland das Kyoto-Protokoll unterschreiben. Doch wir können jetzt schon handeln und zwar auf lokaler Ebene.

Der 22. September ist in vielen europäischen Städten autofrei. Doch selten stossen die Behörden auf so grossen Widerstand wie in Bern. Der Gemeinderat versteht nicht, wieso die Innenstadtgeschäfte diesen Anlass nicht besser nutzen und sich aktiv an der Aktion beteiligen. In anderen Städten Europas existieren schon lange Zonen, die während des ganzen Jahres gesperrt sind für den motorisierten Verkehr. Diese Zonen sind so gross, wie die am 22. September in Bern. Doch niemand beklagt sich darüber, auch die Geschäfte nicht. Im Übrigen setzt die Stadt Bern diesen Tag sehr moderat um. Alle Parkhäuser sind zugänglich, die Güteranlieferung ist gewährleistet und Menschen mit Behinderung, solche, die wirklich auf das Auto angewiesen sind dürfen in die Innenstadt fahren.

Bezüglich des Eisenbahnlärms möchte ich Ueli Haudenschild folgende Antwort geben: In den aufgelisteten 40-50 Mio. Franken Lärmschutzkosten sind die Ausgaben für den Bahnlärm nicht enthalten. Leider sind das alles Kosten, die die Stadt Bern bezahlen muss, damit der

Verkehrslärm entlang den Hauptstrassen verringert werden kann. Der Bund beteiligt sich nur mit reduzierten Subventionsgeldern daran. Doch die gesetzlichen Auflagen müssen eingehalten werden und ausserdem ist es unsere Aufgabe, den Bürgerinnen und Bürgern, das Wohnen und Arbeiten an diesen Stellen, so angenehm wie möglich zu gestalten.

Heinz Rub (FDP): Anstelle von Beschwerden einreichen und schimpfen, sollten sich die Geschäfte der Innenstadt innovativer verhalten. Diese Auffassung wurde bereits mehrmals vertreten u.a. auch von Frau Gemeinderätin Olibet. Ich schliesse mich diesen Voten an. Die Geschäftsinhaberinnen und -inhaber sollten aktiv an diesem autofreien Tag – und anderen Aktionen – teilnehmen. Meine Frage an den Gemeinderat: Falls sich die Geschäfte für einen solchen Schritt entscheiden, wird die Stadt sie unterstützen? Würde die Stadt ihnen das Aufstellen von Tischen und Ständen erlauben, ohne grosse Auflagen zu stellen? Könnte der öffentliche Raum genutzt werden, ohne dass Gebühren entrichtet werden müssten?

Direktorin BUI *Edith Olibet* für den Gemeinderat: Diese Offerte hat die Stadt den Geschäftsinhaberinnen und -inhaber bereits im 2002 und 2003 unterbreitet. Leider ist dieses Angebot nicht genutzt worden. Im Gegenteil, es sind Beschwerden beim Regierungsstatthalteramt eingereicht worden. Trotz allem ist die Stadt auch dieses Jahr wieder bereit, eine solche Offerte anzubieten.

Beschluss

1. Der Rat lehnt die Motion Beyeler – Keine Teilnahme an „Ohne Auto mobil“ – mit 26 : 36 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.
2. Das Postulat Thomas Weil – Nutzen- und Kostenanalyse „Stadt ohne Auto“ – ist unbestritten. Gleichzeitig genehmigt der Rat die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht.

14 Postulat Daniel Kast (CVP): Wirkungsvolle Gewaltprävention in der Schule heisst, den Lehrkräften Zeit verschaffen

Geschäftsnummer 04.000176

“Die von der BUI eingesetzte Arbeitsgruppe “Gewalt“ hat in den letzten fünf Jahren kaum offene Gewalt festgestellt. Was den Schulen zu schaffen macht sind die “versteckten“ Vorkommnisse, wie verbale Gewalt, Ausgrenzungen und Mobbingformen.“

Dies schreibt der Gemeinderat in seiner Antwort auf das “Postulat Fraktion SP/JUSO (Raymond Anliker, SP): Sicherheit in der Stadt Bern: Prävention an Berner Schulen“. Auch wenn Gewalt vor allem versteckt ausgeübt wird und offene Gewalt in der Regel kein fester Bestandteil des Schulalltags darstellt, ist der Gewaltprävention eine hohe Priorität einzuräumen. Erfahrungen zeigen, dass die Gewaltprävention am wirkungsvollsten ist, wenn sie im Alltag praktiziert wird.

Ein wichtiger Bestandteil der Gewaltprävention ist das Erlernen des Umgangs mit Konflikten. Bei einer im Alltag integrierten Gewaltprävention wird der Umgang mit Konflikten in realen Situationen eingeübt. Die Kinder und Jugendlichen werden dabei ganzheitlich gefordert. Sie werden nicht nur auf der kognitiven Ebene angesprochen sondern sind auch emotional und persönlich betroffen. Das Beziehungsgeflecht wird einbezogen. Der Ausgang der Konfliktbewältigung ist für ihr Wohlbefinden relevant. Gerade Kinder und Jugendliche, die auf einer rein kognitiven Ebene schlecht ansprechbar sind, beispielsweise wenn im Lebenskundeunterricht

das Thema "Gewalt" behandelt wird, profitieren mit einem alltagsbezogenen Ansatz wesentlich mehr.

Neben dem Einüben vom Umgang mit Konflikten ist die Stärkung der Persönlichkeit sowie der Aufbau eines positiven Bildes von sich selbst und von den Mitschülern wesentlich. Diese Haltung kann u.a. durch (Gemeinschafts-) Erlebnisse vermittelt werden, in denen die Schüler sich und die Mitschüler positiv erfahren.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Gewaltprävention sind Gespräche mit einzelnen Schülern oder deren Eltern. Gelegentlich sind auch disziplinarische Massnahmen angesagt.

Alle diese pädagogischen Massnahmen werden in der Regel von den Lehrkräften initiiert und begleitet. Das Planen, Durchführen und Evaluieren solcher pädagogischen Massnahmen stellt an die Lehrkräfte hohe Anforderungen und bedeutet einen erheblichen Zeiteinsatz, da die Gespräche mit Eltern oder Schülern und die disziplinarischen Massnahmen meist ausserhalb der Unterrichtszeit stattfinden. Es ist daher für eine gute Gewaltprävention unabdingbar, dass die Lehrkräfte über die notwendigen zeitlichen Ressourcen verfügen. Deshalb sollten die Lehrkräfte nicht mit unnötigen Arbeiten belastet werden.

Die Aufgaben der Lehrerinnen und Lehrer werden im Wesentlichen von der kantonalen Erziehungsdirektion bestimmt. Wenn die BUI sich nun für die Gewaltprävention einsetzen will, ist es angezeigt, dass sie Vorgaben der kantonalen Erziehungsdirektion überprüft, eruiert, ob den Lehrkräften für die Gewaltprävention genügend Zeit bleibt und andernfalls bei der kantonalen Erziehungsdirektion interveniert. Gerade Reformprojekte bescheren den Lehrkräften oft einen unverhältnismässig hohen Aufwand. Ein aktuelles Beispiel dafür ist die Einführung der neuen Beurteilung, bei der jede Schule in jedem Fach und zu jedem Thema die Lernziele formulieren muss.

Die BUI hat selbst auch die Möglichkeit, den Lehrkräften, die in Schulkreisen mit gehäuft auftretenden sozialen Problemen unterrichten, genügend Zeit zur Gewaltprävention zu verschaffen. Sie kann die Klassengrössen in solchen Schulkreisen verhältnismässig tief halten und damit den Lehrkräften den notwendigen zeitlichen Handlungsspielraum verschaffen.

Dass hier ein beträchtlicher Handlungsbedarf besteht, zeigen die durchschnittlichen Klassengrössen der Primarschulen. Diese betragen gemäss A132 im Anhang des Verwaltungsberichts 2002 in den einzelnen Schulkreisen zwischen 17,25 und 21,33 Schüler. Die soziale Situation in den einzelnen Schulkreisen wird offensichtlich bei der Festsetzung der Klassengrössen nicht berücksichtigt, denn die tiefsten Werte weisen mit Oberbottigen und Laubegg zwei Schulkreise mit einer geringen sozialen Problemdichte auf. Andere Schulkreise mit gehäuft auftretenden sozialen Problemen weisen dagegen hohe Werte auf.

Unbefriedigend ist auch die Situation auf der Oberstufe. Hier müssten die Realklassen deutlich kleiner sein als die Sekundarklassen. In der 7. und 8. Klasse sind sie nur geringfügig kleiner (A133, Verwaltungsbericht 2002), 18,5 Schüler (Realschule) zu 20,2 (Sekundarschule). Aufgrund der Übertritte in die Quarta haben die Sekundarschulen in der 9. Klasse sogar tiefere Schülerzahlen (15,4 Schüler/Klasse).

Der Gemeinderat wird aufgefordert, bei Festsetzung der Klassengrössen der Primarschulen die soziale Situation in den einzelnen Schulkreisen zu berücksichtigen und kleinere Klassengrössen in den Realschulen anzustreben.

Bern, 26. Juni 2003

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat teilt die Meinung der Postulanten, dass durch bewussten Umgang mit Konflikten und Finden von Konfliktlösungen der Gewalt wirksam präventiv begegnet werden kann. Das Bewältigen von Konfliktsituationen in der Schule, im Klassenverband, bei Rollenspielen und nach konkreten Vorkommnissen ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeit der Lehrpersonen,

nötigenfalls in Zusammenarbeit mit der Schulsozialarbeit. Gemäss Volksschulgesetz und Lehrplan wird diese Präventionsarbeit im Schulalltag sowie situationsbezogen und stufengerecht im Unterricht eingebaut. Die entsprechende Beratung und Unterstützung der Lehrpersonen erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel durch die Schulleitung (pädagogische Leitung) und den Kanton (Schulinspektorat, Beratung und Aufsicht).

Schulische Gewaltprävention ist im Alleingang der Schulen nicht zu leisten. Es ist richtig und notwendig, wenn die Lehrpersonen durch Fachleute unterstützt werden. Die Stadt bietet zusätzliche Instrumente an, welche die Lehrpersonen entlasten und der Gewaltprävention dienen:

- Spezialunterricht wird unter Berücksichtigung eines Sozialbelastungsfaktors an die Schulen verteilt.
- Gesundheitsteams an Schulen und weitere Angebote des Gesundheitsdienstes: Beratung von einzelnen Kindern und Jugendlichen, von Lehrpersonen, Betreuungspersonen und Eltern. Organisation und Durchführung von Präventionsprojekten in Zusammenarbeit mit den Gesundheitsteams der einzelnen Schulen, den Lehrpersonen und weiteren Fachleuten.
- Integrierte und ambulante Schulsozialarbeit.
- Integrationsprojekte und Schülerpartizipation.
- Kulturprojekte in Schulen.
- Adäquate Sanierung von Schularealen.
- Beobachtung der Entwicklung im Rahmen der interdisziplinären Arbeitsgruppe Gewaltprävention und Abgabe von Empfehlungen.

Der Gemeinderat vertritt die Auffassung, dass die Stadt bereits heute über wesentliche Angebote für eine wirksame Gewaltprävention verfügt. Im Weiteren tragen die Tagesschulen massgeblich zur Schaffung klarer Tagesstrukturen bei und bieten dadurch den Kindern und Jugendlichen Orientierungshilfe bei der Gestaltung ihres Alltags.

Die Postulanten sehen in der Verkleinerung der Klassengrössen ein wirksames Mittel zur Gewaltprävention, weil dadurch die Lehrpersonen mehr Zeit für Präventionsarbeit gewinnen würden. Der Gemeinderat betont, dass die Direktion für Bildung, Umwelt und Integration sich jedes Jahr in harten Verhandlungen mit der Erziehungsdirektion für eine vergleichsweise hohe Klassenzahl einsetzt. Die Stadt ist bei der Klassenorganisation an die Richtlinien des Kantons für die Schülerzahlen gebunden. Im Jahr 2003 wies die Primarstufe einen Klassendurchschnitt von 19.64 Schülerinnen und Schülern, die Sekundarstufe I von 18.75 Schülerinnen und Schülern auf. Beide Grössen liegen unter dem kantonalen Mittel. Trotzdem ist nicht zu verhindern, dass die Zahl der Schülerinnen und Schüler einzelner Klassen im oberen Überprüfungsbereich ist. Die Schulkommissionen sind bei der Aufteilung der Kinder und Jugendlichen auf die einzelnen Klassen angehalten, ihre Klassengrössen schulkreisintern zu steuern und dabei die schulkreispezifischen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Die Stadt hat im Quervergleich mit andern Gemeinden tendenziell kleinere Klassen, weil bereits seit Jahren im Rahmen des Möglichen auf die soziodemografischen Verhältnisse Rücksicht genommen wird. Der endgültige Entscheid über die Anzahl geführter Klassen liegt beim Kanton. Auch wenn der Gemeinderat bei dieser Sachlage keinen allgemeinen unmittelbaren Handlungsbedarf im Sinne des Postulats sieht, erachtet er die Suche nach möglichen Optimierungsmassnahmen als Daueraufgabe. So wird insbesondere im Rahmen der Umsetzung von Artikel 17 VSG (Integrationsartikel) auch die Grösse von Klassen je nach Zusammensetzung der Schülerinnen und Schüler zu überprüfen sein. Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat anzunehmen.

Antrag

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

2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Postulant *Daniel Kast* (CVP): Die CVP/ARP-Fraktion ist mit der Antwort des Gemeinderats nicht zufrieden. Wir akzeptieren den vorliegenden Bericht nicht als Prüfungsbericht. Mit keinem Satz geht der Gemeinderat auf die Tatsache ein, dass die Grösse der Klassen in Schulkreisen und Schultypen, wo schwierige Verhältnisse herrschen grösser ist als in Schulkreisen, wo normale Verhältnisse vorliegen. Der Gemeinderat könnte unsere Forderungen aktiv unterstützen, indem er die Schülerzahl pro Klasse in den einzelnen Schulkreisen festlegt. Dieser Vorschlag könnte ohne grossen Aufwand und ohne zusätzlichen Kosten umgesetzt werden. Das Thema Gewalt zeigt, wie sich eine Akkumulation von Defiziten in einer Klasse auswirken kann. Anstelle der erhöhten Gewaltbereitschaft, könnten die Auswirkung dieser Defizite auch an der Suchtproblematik oder an der Leistungsverweigerung aufgezeigt werden. Im Postulatstext sind eine Reihe von Massnahmen aufgeführt, die ergriffen werden müssten, um diesen Problemen entgegen zu wirken.

Viele Schülerinnen und Schüler sind nicht fähig, in Konfliktsituationen adäquat zu reagieren. In Klassen, wo ein grosser Teil der Schülerinnen und Schüler grosse soziale und persönliche Defizite aufweisen, müssen die Lehrkräfte spezifisch auf diese reagieren. Die Lehrkräfte sind auf Grund des Lehrplans verpflichtet, die Sozialkompetenz und die persönliche Entwicklung der Schülerinnen und Schüler zu fördern. Kann das Problem nicht behoben werden, so kann ein geregelter Unterricht nicht mehr gewährleistet werden. Das Angehen dieser Defizite ist sehr aufwendig. Die Vorbereitung des Unterrichts ist detaillierter und es muss Zeit für Gespräche mit Lernenden und Eltern ausserhalb des Unterrichts gefunden werden. Es müssen disziplinarische Massnahmen ergriffen und durchgeführt werden. Das Vorgehen muss mit schulinternen oder externen Fachpersonen besprochen, koordiniert und evaluiert werden. Fachpersonen, wie beispielsweise Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Schulsozialamts oder Speziallehrkräfte, können die Lehrkräfte nur teilweise entlasten. Die Arbeit kann nicht gänzlich abgenommen werden, so wie das die Antwort des Gemeinderats suggeriert. Die Lehrkräfte müssen bei Gesprächen immer anwesend sein, die Koordination der verschiedenen Dienste muss gemacht werden und die Lernenden verbringen die meiste Zeit in der Klasse. Egal wie viele schwierige Schüler in einer Klasse sind, der Unterricht muss trotzdem gehalten werden. Es ist offensichtlich, dass die Lehrkräfte solcher Klassen viel stärker gefordert sind, als jene, die keine oder nur wenige Schülerinnen und Schüler mit persönlichen Defiziten betreuen müssen. Oft führt die erhöhte psychische Belastung zu Symptomen eines Burn-Out-Syndroms und die Leistungsfähigkeit der Lehrkraft wird stark reduziert. Dadurch wird die bereits schwierige Situation verstärkt.

Wollen wir in der Stadt Bern Chancengleichheit erreichen, dann müssen wir der beschriebenen Problematik entgegen wirken. Deshalb ist es nötig, in den betroffenen Schulkreisen die Klassengrösse zu verkleinern. Es ist vertretbar, dass dadurch die Klassen an den nicht betroffenen Orten etwas grösser werden. Chancengleichheit ist ein beliebtes Schlagwort. Die Mehrheit des Rats will die Chancengleichheit im neuen Schulreglement verankern. Deshalb fordere ich den Rat auf, die Antwort des Gemeinderats nicht als Prüfungsbericht zu akzeptieren und so ein Zeichen für die Chancengleichheit zu setzen.

Fraktionserklärungen

Barbara Streit (EVP) für die GFL/EVP-Fraktion: Unsere Fraktion lehnt den Antrag des Gemeinderats, die Antwort gleichzeitig als Prüfungsbericht zu genehmigen, ebenfalls ab. Ich möchte jedoch betonen, dass wir die geleistete Arbeit und die Bemühungen, die Klassengrösse zu reduzieren, anerkennen. Unser Nein soll der BUI bei den nächsten Verhandlungen mit dem Kanton den Rücken stärken.

In seiner Antwort zählt der Gemeinderat eine lange Liste von Massnahmen auf, die der Gewaltprävention dienen. Wir nehmen diese Liste positiv zur Kenntnis. Wir sind jedoch der Meinung, dass die Klassengrösse ein wichtiges Instrument zur Verminderung von den genannten Problemen ist. Deshalb sollte es auch dementsprechend genutzt werden. Ich habe diese Erfahrung persönlich gemacht. Zusammen mit einer weiteren Lehrkraft durfte ich während einer bestimmten Zeit eine sogenannte Problemklasse betreuen. Um die Lage zu verbessern, haben wir die Klasse aufgeteilt. So konnte eine schwierige Situation bewältigt werden. Mit anderen Worten, die Grösse der Klassen muss flexibel sein. Leider ist das bei den heutigen Strukturen nicht möglich. Die Regeln zur Schulkreisbildung müssen dringend überarbeitet werden.

Simon Röthlisberger (JA!) für die GB/JA!/GPB-Fraktion: Wir stimmen den Kernanliegen des CVP-Vorstosses zu. Das Lösen von Konflikten und Gewalt sind Themen, die öffentlich diskutiert werden müssen.

Nach welchen Kriterien würden die neuen Schulkreise gebildet? Was ist der ausschlaggebende Grund, damit die Klassengrösse reduziert werden darf? Es ist heikel, den Schluss zu ziehen, dass grössere Klassen ein höheres Gewaltpotential aufweisen. Natürlich ist die Klassengrösse ein wichtiges Thema. Es wäre wünschenswert, wenn eine einheitliche Lösung gefunden werden könnte. Die Fraktion GB/JA!/GPB stimmt dem Antrag des Gemeinderats zu.

Beschluss

Der Rat genehmigt die Antwort des Gemeinderats mit 31 : 19 Stimmen bei 3 Enthaltungen als Prüfungsbericht.

Ratspräsidentin *Margrit Stucki-Mäder*: Die Sitzung vom 17. Juni 2004 findet trotz Fussballeuropameisterschaftspiel Schweiz : England statt. Die Sitzung dauert von 17.00 bis 18.00. Falls nötig etwas länger. Danach können alle Ratsmitglieder den Match im Morellhaus verfolgen.

- Alle Traktanden sind zu Ende beraten. -

Eingänge

Es werden zwei Dringliche Motionen, eine Dringliche Richtlinienmotion, zwei Richtlinienmotionen, eine Motion, ein Postulat, zwei Dringliche Interpellationen und vier Interpellationen eingereicht und an den Gemeinderat weiter geleitet, nämlich:

Dringliche Motion Fraktion FDP (Philippe Müller): Debakel um Notbetten diesmal verhindern

Im November 2003 reichte der Erstunterzeichnende namens der Fraktion FDP eine Interpellation ein (Vier-Sterne-Hotel**** oder falsche Budgetvorgaben bei sozialen Einrichtungen?) und stellte unter anderem die Frage, weshalb eine Nacht in einem „Notbett“ in der Notschlafstelle Hodlerstrasse die stolze Summe von 173 Franken kostet. Die Direktion für öffentliche Sicherheit DSO hat darauf ihre eigenen Antworten mehrfach korrigiert, gewisse Antworten blieben bis zum Schluss inhaltlich falsch oder wurden erst gar nicht erteilt.

Am 18. Mai 2004 hat nun der Kanton entschieden, dass er sich finanziell nicht an der Notschlafstelle Hodlerstrasse beteiligen wird und hat ein entsprechendes Gesuch der Stadt abgelehnt – nachdem er auf das ursprüngliche Gesuch nicht einmal eingetreten war. Die Begründung des Kantons ist klar: Das Angebot ist auch mit 105 Franken nach wie vor zu teuer. Zudem habe die Stadt „den Bedürfnisnachweis bei weitem nicht erbracht“ (Regierungsrat Samuel Bhend, SP). Die Stadt muss die gesamten Kosten definitiv alleine tragen, sie sind mitnichten „automatisch lastenausgleichsberechtigt“.

Um in diesem Jahr ein ähnliches Debakel zu vermeiden sind klare Vorgaben an die DSO nötig:

- Vorab ist beim Kanton ein Gesuch um Lastenausgleich einzureichen. Solange dieses nicht gutheissen wird, ist auf den Betrieb der Notschlafstelle zu verzichten.
- Eine Nacht im Notbett für über 100 Franken ist inakzeptabel und stösst in der Bevölkerung auf breites Unverständnis. Der Preis muss deshalb massiv gesenkt werden.
- Darüber hinaus sind Doppelspurigkeiten mit schon bestehenden sozialen Einrichtungen zu vermeiden. Insbesondere die ambulante Vermittlungs- und Rückführungsstelle für Drogenabhängige (AVR) hat beispielsweise ausdrücklich die Aufgabe der Abklärung und Weitervermittlung, weshalb diese nicht auch noch der Notschlafstelle zufallen kann. Das eigens für die Notschlafstelle entworfene Konzept der Stiftung Contact Netz sieht ausserdem explizit den Einsatz von „nicht fachspezifisch ausgebildetem Personal (nfsP)“ vor. Der zur Begründung der hohen Kosten vorgebrachte „Einsatz von professionellem Personal“ ist nicht haltbar und widerspricht dem eigenen Konzept.

Der Gemeinderat wird daher aufgefordert, die Notschlafstelle Hodlerstrasse im kommenden Winter nur zu betreiben, falls

1. ein vom Kanton bewilligtes Gesuch um Aufnahme in den Lastenausgleich vorliegt
2. die Kosten pro Nacht 80 Franken nicht übersteigen
3. keine Doppelspurigkeiten mit bestehenden sozialen Institutionen vorkommen – namentlich die Ressourcen AVR sind soweit nötig in das Projekt zu integrieren.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Vorbereitungen müssen jetzt an die Hand genommen werden, die DSO muss daher rasch wissen, nach welchen Vorgaben sie vorgehen muss.

Bern, 27. Mai 2004

Dringliche Motion Fraktion FDP (Philippe Müller), Mario Imhof, Ueli Haudenschild, Jsabelle Blunschy Scheidegger, Markus Kiener, Rolf Häberli, Kurt Hirsbrunner, Hans-Ulrich Suter, Urs Jaberg, Christoph Müller, Christian Wasserfallen, Stephan Hügli-Schaad, Markus Blatter

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Motion Fraktion SVP/JSVP (Beat Schori, SVP): Trainingsfelder für den BSC Young Boys

Im Laufe des nächsten Jahres kann der BSC YB das neue Fussballstadion beziehen. Mit dem 2. Tabellenplatz in der Super League hat die 1. Mannschaft auf eindrückliche Art und Weise bewiesen, dass sie den Umzug ins neue Stade de Suisse verdient. Der BSC YB ist eines der sportlichen Aushängeschilder der Bundeshauptstadt.

Leider wird diesem Umstand von Seiten des Gemeinderates zuwenig Beachtung geschenkt. Ansonsten würde der Gemeinderat mit den Verantwortlichen des BSC YB in Sachen Trainingsfelder das Gespräch suchen und gemeinsam Lösungen erarbeiten.

Tatsache ist, dass im Zusammenhang mit dem Neubau des Stadions Stade de Suisse Wankdorf 2 Trainingsfelder dem Annexgebäude zum Opfer fielen. Dies bedeutet, dass der BSC YB im nächsten Jahr das Stadion beziehen kann, jedoch in unmittelbarer Nähe keine angemessenen Trainingsmöglichkeiten bestehen. Noch schlimmer, die 1. Mannschaft muss bis auf weiteres nach Schönbühl ausweichen. Nicht besser ergeht es den 8 Nachwuchsteams, in welchen gegen 200 Junioren trainieren. Diese nicht optimalen Bedingungen sind einer Bundeshauptstadt nicht würdig und erschweren dem Spitzenverein seine effiziente Arbeit.

Wie bereits bei anderer Gelegenheit festgestellt, fehlen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern 18 Fussballfelder. Wenn man die 2 Felder hinter dem alten Wankdorfstation dazuzählt, erhöht sich diese Zahl auf 20 Felder.

Wir beauftragen deshalb den Gemeinderat, dem Stadtrat so rasch als möglich eine Vorlage vorzulegen, aus welcher hervorgeht, wie der Gemeinderat gedenkt, diesen Missstand zu beheben, und wo 3 bis 4 umzäunte Trainingsfelder dem BSC YB zur Verfügung gestellt werden.

Begründung der Dringlichkeit: Die Zeit drängt, der BSC YB muss demnächst die Planung für die nähere Zukunft definitiv verabschieden. Dabei muss er sich auf verlässliche Zusagen stützen können und nicht nur auf die Unterstützung. Wenn der Gemeinderat nicht handelt, besteht die Gefahr, dass die 1. Mannschaft auf Schönbühl setzt und die Stadt Bern als sportfeindlich abgestempelt wird.

Bern, 27. Mai 2004

Dringliche Motion Fraktion SVP/JSVP (Beat Schori, SVP), Erich Ryter, Peter Bühler, Thomas Balmer, Rudolph Schweizer, Rudolf Friedli, Margrit Thomet, Vinzenz Bartlome, Thomas Weil, Hans Ulrich Gränicher, Philippe Müller, German Kalbermatten, Daniel Lerch, Stephan Hügli-Schaad, Markus Blatter, Ueli Stückelberger

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Dringliche Richtlinienmotion Simon Röthlisberger/Erik Mozsa (JA!): Jugendprojekte im Gaskessel fördern

Die Stadt Bern schliesst seit 2002 mit dem Jugend- und Kulturzentrum Gaskessel jährlich einen Leistungsvertrag ab. Mit dem Vertrag werden die Leistungen im Bereich Jugendarbeit geregelt, welche die Stadt einkauft.

Wegen dem Wegfall der Billettsteuern will der Gemeinderat nun dem Gaskessel die Abgeltung reduzieren. Die Leistungsabgeltung soll im laufenden Jahr 2004 um den Betrag der Billettsteuerabgabe gekürzt werden. Dies ist ein Betrag von Fr. 24'000.

Die Direktion für Soziale Sicherheit (DSO) hat mit dem Gaskessel ausgehandelt, dass anstatt der Kürzung der städtischen Abgeltung zwei neue Leistungsgruppen vom Gaskessel erbracht werden:

- a.) Der Gaskessel verpflichtet sich, Jugendmedien zu unterstützen. Es soll ein Internetmagazin von Jugendlichen für Jugendliche und eine Gruppe von fernsehschaffenden Jugendlichen unterstützt werden. Informationen zum Internetmagazin finden sich auf www.youthguide.ch
- b.) Betreute Beschäftigung für Jugendliche in sozial schwierigen Situationen: Der Gaskessel bietet für arbeitslose Junge und Jugendliche im Rahmen jugendrichterlicher Massnahmen betreute und befristete Arbeitseinsätze an.

Doch der Gemeinderat hat den von der Direktion für Soziale Sicherheit (DSO) vorgeschlagenen Leistungsvertrag mit dem Gaskessel abgelehnt (siehe Der Bund, 11. Mai 2004; Berner Zeitung BZ, 12. Mai 2004). Dies bedeutet, dass die neu ausgehandelten Leistungsgruppen aus dem Leistungsvertrag 2004 gestrichen werden. Dieser Gemeinderatsentscheid ist unverständlich, weil

- bereits 2002 der Beitrag der Stadt an den Gaskessel um Fr. 50'000 gekürzt wurde. Dies zeugt von einer Geringschätzung der Arbeit der engagierten Jugendlichen im Gaskessel
- im Produktegruppenbudget eine Abgeltung von Fr. 404'100 schon vorgesehen ist. Die neu vorgesehene, gekürzte Abgeltung von Fr. 380'100 ist deshalb eine nachträgliche Sparmassnahme im Budget 2004
- die Stadt dem Kanton sparen hilft. Durch den kantonalen Lastenausgleich erhält die Stadt die Abgeltungen an den Gaskessel zurück. Zudem kann ein freiwilliger Verzicht auf bis anhin bezogene Leistungen zu einer dauerhaften Reduktion der Beiträge aus dem Lastenausgleich führen. Angesichts des neuen kantonalen Steuerungskonzepts für die Offene Kinder- und Jugendarbeit ist dieser freiwillige Verzicht der Stadt äusserst rätselhaft.

Wir werten diese Sparwut bei Jugendprojekten als äusserst kurzsichtig und visionslos. Gerade solche Projekte tragen wegen ihrer hohen Integrationswirkung einen wichtigen Teil zum gesellschaftlichen Zusammenleben bei.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf, die Höhe der Abgeltung für den Gaskessel beizubehalten und dafür zusätzliche Leistungen im Leistungsvertrag 2004 zu verlangen. Die neuen Leistungsgruppen umfassen die Förderung und Unterstützung von Jugendmedien sowie die betreute Beschäftigung für Jugendliche in sozial schwierigen Situationen.

Begründung der Dringlichkeit:

Durch die Verhandlungen mit dem Gaskessel hat sich der Abschluss des Leistungsvertrags nun schon über mehrere Monate verzögert. Im Sinne einer baldigen Unterzeichnung des Leistungsvertrags für das laufende Jahr sollte der vorliegende Vorstoss dringlich erklärt werden.

Bern, 27. Mai 2004

Dringliche Richtlinienmotion Simon Röthlisberger/Erik Mozsa (JA!), Natalie Imboden, Michael Jordi, Daniele Jenni, Doris Schneider, Martina Dvoracek, Raymond Anliker, Peter Blaser, Andreas Flückiger, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Stephan Jordi, Miriam Schwarz, Rosmarie Okle Zimmermann

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Richtlinienmotion Fraktion CVP/ARP (Kalbermatten German, CVP): Die Manuelmatte bleibt wie sie ist!

Nachdem der Gemeinderat bekannt gegeben hat, auf eine Bebauung der Manuelmatte zu verzichten, fordern wir, die Manuelmatte auch für künftige Generationen als Teil des wertvollen Naherholungsraums Efenau zu erhalten.

Wir fordern den Gemeinderat die dazu notwendige Grünplanung unverzüglich aufzunehmen und zuhanden der Volksabstimmung aufzuarbeiten.

Bern , 27. Mai 2004

Richtlinienmotion Fraktion CVP/ARP (German Kalbermatten, CVP), Daniel Lerch, Daniel Kast, Ernst Stauffer

Richtlinienmotion Fraktion GFL/EVP, SP/JUSO (Anna Coninx, GFL/Christian Michel, JUSO): Umbenennung der Bundesgasse in „Europa-Allee“

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die heutige Bundesgasse als Prunk-Allee für die schweizerische Hauptstadt gebaut. Der Name hatte damals Symbolwert für zukünftige Entwicklungen. Die Unterzeichnenden wollen diesen Symbolcharakter aufnehmen und ihm eine neue Richtung geben.

Die Schweiz liegt im Herzen von Europa. Dies möchten wir auch im öffentlichen Raum an prominenter Stelle kundtun. Wie man bei einem kurzen Blick über unsere Grenzen problemlos feststellen kann, haben praktisch alle Landes- und Regionshauptstädte unserer Nachbarländer einige ihrer wichtigsten Strassen und Plätze nach Europa benannt, um der historischen Bedeutung des europäischen Einigungswerks Rechnung zu tragen. In der Schweiz wurde dieser Brauch zu lange ignoriert. Es ist an Bern als Bundesstadt ein Zeichen zu setzen, dass sich die Schweiz konstruktiv an der Entwicklung Europas beteiligen will.

Mit dem Erneuern des symbolträchtigen Namens soll diesem Anliegen der nötige Nachhalt verschafft werden. Das Zentrum von Bern soll nicht nur Schauplatz der Innenpolitik sein. Heute ist die europäische Perspektive aus der schweizerischen Politiklandschaft nicht mehr wegzudenken. Die Umbenennung würde zudem auch den Platz der Schweiz Mitten in Europa sowie die Chance des europäischen Einigungsprozesses für die Stabilisierung von Frieden und Wohlstand würdigen.

Die Namensänderung wird kaum grossen administrativen Aufwand mit sich bringen: Briefpapier und Visitenkarten müssen nicht im grossen Mengen neu gedruckt werden, da die Bundesbetriebe den Strassennamen nicht in ihrer Adresse tragen.

Zürich, Lausanne und Luzern haben Strassenzüge nach Europa (um)benannt. Bern hat lediglich einen „Europa-Parkplatz“ in Ausserholligen. Die Lage wird dem Stellenwert Europas nicht gerecht – im Gegenteil. Einen Parkplatz nach Europa zu benennen deutet vielmehr auf eine gewisse Geringschätzung der Rolle der Bundeshauptstadt in Europa hin.

Bern, 27. Mai 2004

Richtlinienmotion Fraktion GFL/EVP, SP/JUSO (Anna Coninx, GFL/Christian Michel, JUSO), Erik Mozsa, Ueli Stückelberger, Verena Furrer-Lehmann, Conradin Conzetti, Barbara Mühlheim, Peter Künzler, Michael Straub, Raymond Anliker, Sylvia Spring Hunziker, Margareta Klein-Meyer, Miriam Schwarz, Stephan Jordi, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher, Béatrice Stucki, Rosmarie Okle Zimmermann, Thomas Göttin, Oskar Balsiger, Andreas Flückiger, Ueli Haudenschild, Rolf Häberli, Markus Kiener, Jsabelle Blunschy Scheidegger, Kurt Hirsbrunner, Markus Blatter

Motion Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP): Tieferlegung des Bahnüberganges Brünnen – Der Gemeinderat muss handeln, bevor die letzte Chance vorbei ist!

Die 1991 der Bevölkerung von Bümpliz und Bethlehem versprochene Tieferlegung der Bahnlinie BLS muss trotz den geänderten Rahmenbedingungen vor oder spätestens mit dem Ausbau der Doppelspur kommen. Das Parlament und der Gemeinderat müssen die Verantwortung gegenüber dem Quartier und der Bevölkerung im „Westen von Bern“ wahrnehmen und dürfen die Lösung des drohenden Verkehrskollaps mit der Verhinderung der Tieferlegung des Bahnüberganges nicht noch länger hinauszögern.

Die Petition für die Tieferlegung und die knapp verpasste Initiative haben gezeigt, dass dieses Anliegen von der Bevölkerung im Kreis 6 ernst genommen wird und die Tieferlegung bei der Bevölkerung, bei fast allen Parteien, den Leisten und bei der QBB auf grosse Unterstützung stösst.

Der Gemeinderat, wie die Sprecher der SP haben mehrfach erklärt, dass das grosse Problem bei der Tieferlegung die Finanzierung sei. Dieses Problem kann nun endlich gelöst werden: Am 16. Mai 2004 wurde das Projekt „Tram Bern West“ auf kantonaler Ebene verworfen. Damit ist die Planung für dieses Projekt auch auf städtischer Ebene für die nächsten Jahre vom Tisch und die 18.5 Millionen Franken, welche für das Tram Bern West vom Volk bewilligt und bereitgestellt wurden, werden für diesen Zweck nicht mehr benötigt. Die Tieferlegung kann mit diesen Millionen umgesetzt werden und zwar ohne Finanzmittel von Bund und Kanton.

Darum wird der Gemeinderat aufgefordert:

1. Die BLS über die neue Situation umgehend zu informieren, um die Tieferlegung in die laufende Planung aufzunehmen.
2. Ein wirtschaftlich optimales und der Situation gerechtes Projekt für die Tieferlegung des Bahnüberganges Brünnen innert nützlicher Frist zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Baukredit vorzulegen.

Begründung der Dringlichkeit:

Das Projekt für den Ausbau der Doppelspur ist bereits ausgeschrieben und wenn keine Einsprachen eingereicht werden, wird mit dem Ausbau noch 2004 begonnen. Diese Möglichkeit muss ausgenutzt werden. Es ist die letzte Chance, den drohenden Verkehrskollaps beim Bahnübergang Brünnen in den Griff zu bekommen.

Bern, 27. Mai 2004

Motion Fraktion SVP/JSVP (Peter Bühler, SVP), Hans Ulrich Gränicher, Vinzenz Bartlome, Margrit Thomet, Thomas Weil, Rudolf Friedli, Erich Ryter, Rolf Häberli, Stephan Hügli-Schaad

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Interfraktionelles Postulat Fraktion GB/JA!/GPB, SP/JUSO, GFL/EVP (Catherine Weber, GB/Béatrice Stucki, SP/Conradin Conzetti, GFL): Behindertengleichstellungsgesetz: Handlungsbedarf auch in der Stadt Bern

Seit dem 1. Januar 2004 ist das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) in Kraft. Namentlich Art. 2 lit. 2 und 3 lauten wie folgt:

- lit. 2) Eine Benachteiligung liegt vor, wenn Behinderte rechtlich oder tatsächlich anders als nicht Behinderte behandelt und dabei ohne sachliche Rechtfertigung schlechter gestellt werden als diese oder wenn eine unterschiedliche Behandlung fehlt, die zur tatsächlichen Gleichstellung Behinderter und nicht Behinderter notwendig ist.

lit. 3) Eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Baute, einer Anlage einer Wohnung oder einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist.

Zur Erfüllung der beiden Punkte ist auch die Stadt verpflichtet und wir fordern den Gemeinderat auf:

1. dem Stadtrat in einem ausführlichen Bericht – unter Einbezug von Terminplanung und Kostenfolge – darzulegen, wo in der Stadt Bern Handlungsbedarf besteht, um dem Behindertengleichstellungsgesetz Folge zu leisten. Der Bericht soll Folgendes miteinbeziehen oder berücksichtigen
 - alle Direktionen einbeziehen
 - alle baulich notwendigen Massnahmen
 - notwendige Massnahmen der Stadt als Arbeitgeberin
 - notwendige Massnahmen im Bereich Ausbildung (Kindergarten, Schulen, Kitas usw.)
 - notwendige Massnahmen im Bereich Wohnen
 - Zugang zu Sportstätten und Kulturinstitutionen
 - Zugang zu städtischen Kommunikationsmitteln (z.B. Navigationshilfe für Sehbehinderte auf der Website der Stadt)
2. eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe zu bestimmen, die in engem Kontakt mit den Behindertenorganisationen (z.B. BRB, Kantonale Behindertenkonferenz, Agile etc.), dem neugeschaffenen eidgenössischen Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung sowie vorhandenen regionalen Strukturen (VRB, Städteverband u.a.) den Kontakt sucht und pflegt, um Prioritäten von notwendigen städtischen und regionalen Massnahmen zu erarbeiten und umzusetzen. Dem Stadtrat ist über die Tätigkeit und die Ergebnisse der Arbeitsgruppe regelmässig Bericht zu erstatten.

Bern, 27. Mai 2004

Interfraktionelles Postulat Fraktion GB/JA!/GPB, SP/JUSO, GFL/EVP (Catherine Weber, GB/Béatrice Stucki, SP/Conradin Conzetti, GFL), Doris Schneider, Ueli Stüchelberger, Peter Künzler, Anna Coninx, Rolf Schuler, Markus Lüthi, Liselotte Lüscher, Rosmarie Okle Zimmermann, Michael Aebersold, Andreas Krummen, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Stephan Jordi, Barbara Mühlheim, Sylvia Spring Hunziker, Walter Christen, Annemarie Sancar-Flückiger, Martina Dvoracek, Daniele Jenni, Thomas Göttin, Peter Blaser, Andreas Flückiger, Margareta Klein-Meyer, Raymond Anliker, Margrith Beyeler-Graf, Oskar Balsiger, Margrit Stucki-Mäder, Beat Zobrist, Erik Mozsa, Simon Röthlisberger

Dringliche Interpellation Daniel Lerch (CVP): Subventionen für Tieferlegung BN in Bümpliz

Wider erwarten wurde das Tramprojekt „Bern-West“ abgelehnt. Ein grosses Auftragsvolumen im Tiefbau geht damit verloren. Der Bund wird die Gelder wohl in Projekte anderswo investieren. Der Kanton hat keine anderen Projekte dieser Grössenordnung, die anstehen. Dem hiesigen Baugewerbe geht dadurch ein grosses Auftragsvolumen verloren.

Im Gegensatz zum Tramprojekt, welches von der Bümplizer Stimmbevölkerung zweimal abgelehnt wurde, geniesst ein zweites öV-Projekt bei den Bümplizerinnen und Bümplizern grosse Sympathien: die Tieferlegung der BN-Doppelspurlinie.

Es ist zu erwarten, dass die Frequenzen auf der BN-Linie in der nächsten Zeit wesentlich erhöht werden. Dadurch steigen die Lärmemissionen. Aufgrund der vermehrt geschlossenen Bahnschranken wird die Trennwirkung der Bahnlinie im Quartier wesentlich verstärkt. Die geplante Unterführung für Fussgänger ist in der Bevölkerung nicht besonders beliebt.

Diese Situation soll auf Jahrzehnte zementiert werden, da der Bund die Tieferlegung der BN-Linie abgelehnt hat. Obwohl die beiden Projekte nicht von der gleichen Stelle behandelt wurden, kann doch angenommen werden, dass die Konzentration auf das Tramprojekt mit ein Grund für die Ablehnung war.

Wir stellen dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Sieht er eine Chance, einen Teil der fürs Tram Bern West vorgesehenen Gelder für die Tieferlegung zu erhalten?
2. Ist der Gemeinderat bereit, den Bund und den Kanton angesichts des knappen Abstimmungsresultates noch einmal um Unterstützung für die Tieferlegung der BN anzugehen?

Dringlichkeitsbegründung:

Das Projekt für den Doppelspurausbau der BN-Linie ist in der Planungsaufgabe. Es muss deshalb sofort gehandelt werden.

Bern, 27. Mai 2004

Dringliche Interpellation Daniel Lerch (CVP), German Kalbermatten, Daniel Kast

Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat bejaht.

Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger, SP): Zu wenig „Büez“ in Bern West – was macht die Stadt?

Die Arbeitslosenquote ist in Bümpliz-Bethlehem (ohne Bottigen-Riedbach) gemäss Statistikdiensten der Stadt Bern per Ende 2003 auf dramatische 7.7% angestiegen. Besonders beunruhigend ist die Tatsache, dass nach Auskunft des Regionalen Arbeitsvermittlungszentrums (RAV) über 50% der arbeitslosen Stadtberner Jugendlichen im Stadtteil VI wohnen.

In der Statistik nicht berücksichtigt sind ungemeldete Arbeitslose, Ausgesteuerte, Arbeitslose mit Zwischenverdienst oder in Weiterbildung usw.

Diese Entwicklung ist alarmierend und stellt eine gesellschaftspolitische Hypothek für die ganze Stadt Bern dar, insbesondere aber für Bümpliz-Bethlehem. Auch wenn die soziale Tragweite dieser dramatischen Situation östlich des Weyermannshausviaduktes vorerst wenig spürbar sein dürfte, so werden zumindest die finanziellen Folgen der zunehmenden Langzeitarbeitslosigkeit spätestens dann Auswirkungen auf die ganze Stadt haben, wenn die Arbeitslosen zu Sozialhilfeempfängern werden.

Wir bitten den Gemeinderat in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Gemeinderat die Entwicklung der Arbeitslosigkeit in der Stadt Bern, insbesondere die Akzentuierung in den unterprivilegierten Stadtquartieren von Bümpliz-Bethlehem?
2. Welche kurz-, mittel- und längerfristige Entwicklung ist zu erwarten und was bedeutet dies für die Stadt Bern und Bümpliz-Bethlehem im Besonderen?
3. Wie gedenkt der Gemeinderat die Problematik der hohen Jugendarbeitslosigkeit anzugehen und welche Möglichkeiten sieht er, rasch zusätzliche Arbeits- sowie Aus- oder Weiterbildungsplätze zur Verfügung zu stellen?
4. Ist der Gemeinderat bereit, bestehende Anlaufstellen (z.B. „ohni Büez“ oder die Gemeinschaftszentren) im Lichte der dramatischen Entwicklung gezielt zu unterstützen und umgehend mit den erforderlichen Ressourcen auszustatten?
5. Welche Möglichkeiten sieht der Gemeinderat, um das Risiko der Arbeitslosigkeit generell zu vermindern?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Jugendarbeitslosigkeit ist dramatisch. Eine Trendwende am Arbeitsmarkt ist nicht in Sicht. Nach den Sommerferien werden viele weitere Schulabgängerinnen und Schulabgänger in eine ungewisse Zukunft entlassen. Es herrscht eine Ausnahmesituation im Stadtteil VI auf die jetzt reagiert werden muss.

Bern, 27. Mai 2004

Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger, SP), Oskar Balsiger, Margrith Beyeler-Graf, Rolf Schuler, Markus Lüthi, Liselotte Lüscher, Rosmarie Okle Zimmermann, Peter Blaser, Béatrice Stucki, Michael Aebersold, Thomas Göttin, Andreas Krummen, Miriam Schwarz, Stephan Jordi, Raymond Anliker, Sylvia Spring Hunziker, Margareta Klein-Meyer, Barbara Mühlheim, Margrit Stucki-Mäder, Corinne Mathieu, Walter Christen

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP): Parkierungsordnung für 2-Radfahrzeuge in der Berner Innenstadt; wie weiter, nachdem die oberirdischen Parkplätze auf dem unteren Waisenhausplatz und dem Bundesplatz aufgehoben wurden

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bundes- und Waisenhausplatzes wurden die markierten Parkfelder auf diesen Plätzen aufgehoben. Als Ersatzstandorte wurden Parkfelder in der Neuengasse, der Aarberggasse und der Schauptplatzgasse markiert. Wer nun glaubt seinen Roller auf diesen Parkplätzen legal abstellen zu dürfen, der irrt. Diese Strassen gelten neu gemäss Signalisationsverordnung als Fussgängerzonen und dürfen nur zu gewissen Zeiten für den Güterumschlag befahren werden, Wer nun seinen Roller auf einem dieser markierten Parkfelder abstellt, der riskiert eine Busse von CHF 140.00. (Abstellen eines Fahrzeuges auf einem nicht für diese Fahrzeugkategorie vorgesehenen Parkfeld; missachten eines Fahrverbots; laut Auskunft der Stadtpolizei wird auch das Stossen eines Rollers als Fahren gewertet).

Anlässlich der Projektberatung Umgestaltung Bundesplatz wurde ausführlich über die Situation der mangelnden Parkierungsmöglichkeiten für 2-Radfahrzeuge gesprochen. Von Seiten des Gemeinderats wurde zugesichert, dass entsprechende Ersatzstandorte signalisiert würden. Für die aufgehobenen oberirdischen Autoabstellplätze wurden unterirdische Ersatzstandorte realisiert. Die Roller wurden offenbar vergessen.

Die Unterzeichnenden bitten den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Parkplätze für 2-Radfahrzeuge wurden im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bundes- und des Waisenhausplatzes aufgehoben?
2. Wie viele Ersatzparkplätze wurden neu signalisiert? Welche dieser Ersatzparkplätze dürfen von Rollern legal benützt werden?
3. Wie hoch sind die Einnahmen der Stadt aus diesem Bussensegment pro Jahr?
4. Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass durch das Verlegen der Parkfelder in Bereiche, welche durch Roller nicht befahren werden dürfen, eine verwirrende Situation entstanden ist?
5. Wie verhält es sich in der unteren Altstadt? Wer darf die markierten Parkfelder in der Postgasse legal benützen?
6. Gibt es ein Parkierungskonzept für die gesamte Innenstadt das auch die Rollerparkplätze mit einbezieht?

Bern, 27. Mai 2004

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Hans Ulrich Gränicher, SVP), Margrit Thomet, Vinzenz Bartlome, Rudolf Friedli, Peter Bühler, Thomas Weil

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Vinzenz Bartlome, SVP): Tram Bern West – Hat das Volk etwas zu sagen?

Obwohl der Regierungsrat des Kantons Bern und der Gemeinderat der Stadt Bern sich mit ihrem gesamten Prestige dafür eingesetzt hatten, obwohl starke Repräsentanten der Bauwirtschaft und die meisten Vertreter der politischen Parteien das Vorhaben zur Schicksalsfrage des Kantons Bern stilisierten, obwohl alle Medien – ausnahmslos – mit teilweise geradezu missionarischem Eifer dafür warben, obwohl BernMobil aus öffentlichen Mitteln eine lang andauernde, intensive Werbekampagne führte, scheiterte das Projekt „Tram Bern West“ am 16. Mai 2004 in der Volksabstimmung. Indem BernMobil den Entscheid der Stimmbürger bewusst an den Schluss des Planungsprozederes stellte, sind Kosten entstanden, die von der öffentlichen Hand getragen und nun offenbar zu einem grossen Teil abgeschrieben werden müssen. Der Presse ist jedoch zu entnehmen, dass die Regierungen von Stadt und Kanton Bern zusammen mit BernMobil das Projekt ohne Rücksicht auf den Volksentscheid weiter verfolgen wollen.

Die SVP/JSVP-Fraktion stellt dem Gemeinderat in diesem Zusammenhang die folgenden Fragen:

1. Wie hoch sind die Aufwendungen für das gescheiterte Projekt?
2. Wie hoch ist der darin enthaltene Betrag für die Öffentlichkeitsarbeit (Abstimmungskampf, Werbekampagnen, Combino-Präsentation in Bümpliz, Quartierforen, Plakate, Flyers etc.)?
3. Muss für diesen ganzen Betrag ebenfalls die Öffentliche Hand aufkommen?
4. Trifft es zu, dass die Regierungen von Stadt und Kanton Bern das Projekt ungeachtet des Volksentscheides weiter verfolgen?
5. Auf welche Rechtsgrundlage stützen sie sich (gegebenenfalls) bei diesem Vorgehen? Wer trägt dafür die Kosten? Sind diese bewilligt?
6. Wird (gegebenenfalls) wiederum BernMobil mit der Bearbeitung des Projekts beauftragt?
7. Sollen die Kritiker des abgelehnten Projekts (gegebenenfalls) in die Erarbeitung einer neuen Lösung einbezogen werden? Wenn Ja, wie?

Sollten die Regierungen von Stadt und Kanton Bern wiederum über die Köpfe der betroffenen Bevölkerung von Bümpliz-Bethlehem hinweg eine neue Vorlage planen, so befürchtet die SVP/JSVP-Fraktion, dass erneut erhebliche Mittel der Öffentlichen Hand verschleudert werden.

Bern, 27. Mai 2004

Interpellation Fraktion SVP/JSVP (Vinzenz Bartlome, SVP), Erich Ryter, Margrit Thomet, Rudolph Schweizer, Beat Schori, Rudolf Friedli, Peter Bühler, Thomas Weil, Hans Ulrich Gränicher

Interpellation Fraktion GFL/EVP (Michael Straub, EVP): Wird bei der Lancierung eines Kulturkalenders durch die Stadt effizient und kostengünstig gehandelt?

Seit 1½ Jahren hat die Stadt Bern kein kulturübergreifendes regionales Ausgehmagazin mehr, das den Zeitungen beiliegt bzw. breitflächig distribuiert wird. Seit „Bund“ und „BZ“ das Ausgehmagazin „Ansager“ eingestellt haben, seitdem erscheinen im Kulturbereich immer mehr Publikationen, die sich nur mehr um einzelne Institutionen und Zielgruppen kümmern und nur einen minimalen Bruchteil der Bevölkerung erreichen. Die Stadt Bern hat damit – ein Sonderfall unter den grossen Schweizer Städten – kein umfassendes Ausgehmagazin mehr.

Die Stadt unterstützt das Kulturschaffen mit rund 31,8 Millionen Franken jährlich (Gemeinderechnung 2003). Ihr muss deshalb auch etwas daran liegen, dass die kulturellen Aktivitäten thematisch umfassend und in ihrem chronologischen Geschehen abgebildet und breit kommuniziert werden. Zurzeit zeichnet sich jedoch keine überzeugende und langfristig ausgegerichtete Lösung ab, wie die Lücke des eingestellten „Ansagers“ gefüllt werden kann. Wir bitten deshalb den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Gemeinderat auch der Meinung, dass der städtische Kulturfranken prioritär ins Angebot und sekundär ins Marketing investiert werden muss? Ist ein Kulturkalender nicht die Angelegenheit von Journalisten, Medien und Verlagen, die dies so kostengünstig und seriös-ansprechend wie möglich zu realisieren haben?
2. Ist die Lancierung, Koordination und Herausgabe eines Kulturkalenders richtigerweise eine städtische Aufgabe? Kulturelle Anliegen werden durch die RKK getragen und finanziert, warum kümmert sich nicht die RKK um die Herausgabe eines Kulturkalenders?
3. Warum strebt die Stadt einen eigenen Kulturkalender an, wenn doch mit der Zeitschrift „ensuite“ bereits ein eingeführter, seriöser und qualitativ hochstehender Kulturkalender vorliegt? Genügt es nicht, wenn die Stadt diese vorliegende Privatinitiative unterstützt, zumal diese die Stadt und die Kulturinstitutionen jährlich rund 400'000 Franken weniger kosten würde als ein Kulturkalender nach den Vorstellungen des Gemeinderates? Wenn Nein, warum nicht?
4. Mit der Einstellung des „Ansagers“ hat sich die vom Publikum sicherlich gewünschte wöchentliche Erscheinungsweise als nicht wirtschaftlich und langfristig untragbar herausgestellt. Zur Zeit ist für den angestrebten städtischen Kulturkalender eine 14-tägliche und damit eine immer noch recht kostspielige Produktion vorgesehen. Warum genügt eine monatliche Erscheinungsweise, (wie sie „ensuite“ praktiziert) nicht?
5. Wurde mit „Bund“ und „BZ“ betreffend Weiterführung des „Ansagers“ – auch mit verlängertem Erscheinungsintervall – verhandelt? Welche finanziellen Beiträge von Seiten der Stadt hätten eingesetzt werden müssen, um den „Ansager“ am Leben zu erhalten? Welche Kosten erfordert eine Unterstützung des „ensuite“ mit ausreichender Distribution (als Zeitungsbeilage)?
6. Ist eine Allianz von Stadt/RKK/BZ-Verlag/„ensuite“ vorgesehen bzw. kommt sie zustande? Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht und was bedeutet die zu erwartende Konkurrenz durch „ensuite“?

Eine Lösung für den heute fehlenden Kulturkalender ist noch nicht absehbar, aber dringend notwendig. Wir bitten den Gemeinderat, baldmöglichst auf die aufgeworfenen Fragestellungen zu reagieren.

Bern, 27. Mai 2004

Interpellation Fraktion GFL/EVP (Michael Straub, EVP), Barbara Streit-Stettler, Ueli Stückelberger, Anna Coninx, Conradin Konzetti, Verena Furrer-Lehmann, Peter Künzler

Interpellation Catherine Weber (GB): Steh auf! – Der Papst nimmt am ersten nationalen katholischen Jugendtreffen in Bern teil: Welche Kosten und Verantwortung entstehen der Stadt Bern dabei?

Nachdem längere Zeit nicht sicher war, ob Papst Johannes Paul II am ersten nationalen katholischen Jugendtreffen in Bern teilnehmen wird, steht dies seit dem 3. Mai 2004 definitiv fest: Der Papst wird am Samstag, 5. Juni gegen Abend an einer Begegnung mit den Jugendlichen teilnehmen und am Sonntag auf der Allmend eine öffentliche Messe feiern. Die Organisatoren rechnen gemäss eigenen Angaben mit Gesamtkosten von rund 2,5 Millionen Franken für den Anlass. Im Budget, welches im Internet publiziert und Bestandteil der Sponsoring-

Unterlagen ist, findet sich allerdings kein Ausgabenposten bezüglich Kosten für die Sicherheits- und Verkehrspolizei bzw. Abgaben an die Stadt Bern hierfür. Die hauptsächlich im Budget aufgeführten Ausgaben betreffen Transportkosten, Verpflegung, Werbung, Infrastrukturkosten, Kosten für die Securitas vor Ort (Allmend) u.a.m. Mit dem Besuch des Papstes werden mehrere Zehntausend Personen erwartet, sodass von einer für die Stadt Bern selten grossen Veranstaltung auszugehen ist. Da es sich nicht um einen offiziellen Staatsempfang handelt sondern lediglich um einen Pastoralbesuch, bzw. einen protokollarischen Empfang durch den Bundesrat (Pressemitteilung des Bundesrates vom 12. Mai 2004) ist zudem offen, wie sich der Bund an den Sicherheits-Kosten beteiligen wird: Der Papst gilt als Staatsoberhaupt und damit als eine durch Völkerrecht geschützte und zu schützende Person, d.h. der Bund hat hier eine Verpflichtung. Die Stadt Bern muss aber auf ihrem Territorium die Sicherheit gewährleisten und entsprechende Massnahmen einleiten. In Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei hat die Stadtpolizei laut eigener Mitteilung ein umfangreiches Verkehrskonzept und wohl analog auch ein Sicherheitsdispositiv ausgearbeitet.

Wir fragen daher den Gemeinderat:

1. Seit wann hatte der Gemeinderat Kenntnis von diesem Grossanlass bzw. wie ist er jeweils informiert und in die Organisation eingebunden worden?
2. Ist die Stadt Bern direkt oder indirekt finanziell an dem Anlass beteiligt, wenn Ja, in welcher Form, mit welcher Art Dienstleistungen und jeweils in welcher Höhe (inkl. Kosten für Vorbereitungsarbeiten)?
3. Wer trägt die Hauptverantwortung für die Sicherheit des Papstes während seines Aufenthaltes in Bern und für den sicheren Ablauf des gesamten Treffens?
4. Wie sehen die Absprachen zwischen der Stadt Bern und den Organisatoren bezüglich Aufteilung der Kosten/maximalem Kostendach seitens der Stadt und Aufgabenteilung im Bereich Sicherheit im Detail aus?
5. Gibt es definitive Zusagen vom Kanton Bern und allenfalls von anderen Kantonen (z.B. Fribourg, Wallis...) sowie der Eidgenossenschaft, sich an den Sicherheitskosten und an weiteren Ausgaben, die der Stadt Bern erwachsen, zu beteiligen (z.B. für verkehrspolizeiliche Massnahmen, Bereitstellen von Sanitätspolizei, Feuerwehr u.a.m.)?
6. Was sieht der Gemeinderat vor, sollten die von ihm budgetierten Ausgaben überschritten werden?

Begründung der Dringlichkeit:

Es versteht sich von selbst, dass die Durchführung des Anlasses nicht in Frage gestellt wird. Trotzdem haben die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bern – egal welcher Religion sie angehören – ein Anrecht zu wissen, ob und in welcher Höhe dieser private Anlass mit Steuergeldern mitfinanziert wird. Zudem sind diese Angaben für die Stadtratsmitglieder nicht unwichtig, vor allem wenn mit hohen finanziellen Kosten für die Stadt zu rechnen wäre.

Bern, 27. Mai 2004

Interpellation Catherine Weber (GB), Martina Dvoracek, Doris Schneider, Natalie Imboden, Michael Jordi, Erik Mozsa, Simon Röthlisberger

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Schluss der Sitzung: 22.00 Uhr.

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Margrit Stucki-Mäder*

Die Protokollführerin: *Erica Baumann*