



Protokoll Nr. 6

Sitzung von Donnerstag, 12. Februar 1998, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin: Lilo Lauterburg

Anwesend:

Silvia Aepli
Raymond Anliker
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Arnold Bertschy
Peter Blaser
Markus Blatter
Konrad Bossart
Michael Burkard
Michael Burri
Walter Christen
Marcel Eyer
Marcel Fankhauser
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Jean-Daniel Flückiger
Martin Frick
Thomas Fuchs
Hans Ulrich Gränicher
Simone Gretler
Adrian Haas
Bernhard Hess
Ursula Hirt
Andreas Hofmann

Stephan Hügli
Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Edith Madl Kubik
Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Andreas Krummen
Annemarie Lehmann
Leslie Lehmann
Peter Linder
Edith Lörtscher
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Kurt Mäusli
Elsi Meyer
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Edith Olibet
Ruth Rauch
Maria Regli Schmucki
Hans Peter Riesen

Heinz Rub
Ursula Rudin-Vonwil
Annemarie Sancar
Beat Schori
Rudolph Schweizer
Erika Siegenthaler
Peter Sigerist
Franco Sommaruga
Barbara Spörri
Sylvia Spring Hunziker
Christoph Stalder
Ernst Stauffer
Ueli Stückelberger
Béatrice Stucki
Margrit Stucki-Mäder
Peter Stucki
Hans-Ulrich Suter
Katharina Suter
Luzius Theiler
Eva von Ballmoos
Kurt W. Weyermann
Hansjörg Wittwen
René Zimmermann

Entschuldigt:

Ernst Aebersold
Marie-Louise Durrer

Barbara Geiser
Rolf Häberli

Heinz Megert
Kurt Rüeegsegger

Vertretung des Gemeinderats:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Alfred Neukomm
Claudia Omar
Kurt Wasserfallen

Traktanden

1. Einbürgerungsgesuche vom 9. Dezember 1997 1
2. Wahlen in Schulkommissionen 323
(Omar)
3. Dringliche Interpellation Andreas Hofmann (SP): Werden die Betriebszeiten..... 12
beim Flughafen Belpmoos immer und immer wieder verlängert?
(Baumgartner)
4. Dringliche Interpellation Luzius Theiler (GPB): Aktion "Citro": Auf welche..... 10
Rechtsgrundlagen stützt sich der Gemeinderat?
(Baumgartner)
5. Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Michael Burkard, JF): Wie können 14
die Anfangserfolge der Aktion "Citro" längerfristig sichergestellt werden?
(Baumgartner)
6. Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA! (Annemarie Sancar / Regula 11
Keller, GB): Zur einseitigen Ausrichtung der Task Force-Massnahmen:
Aktion "Citro"
(Baumgartner)
7. Dringliche Interpellation Margrit Stucki-Mäder (SP): Eymatt: unendliche 13
Fortsetzung der Wegweisungsgeschichte der Fahrenden?
(Frösch)
8. Motion Andreas Hofmann (SP) vom 26. Mai 1994: Richtpläne für das Nord- 236
quartier; Fristverlängerung
(Guggisberg)
9. Motion Luzius Theiler (GPB): Langfristige Erhaltung des Wohn- und Gewerbe- 174
raumes in den Häusern der Murtenstrasse 20 und 22 und zum Schutze der
ganzen historisch wertvollen Häuserzeile
(Guggisberg)
10. Interpellation Thomas Fuchs (JSVP): Kunst im Rosengarten - wie weiter? 202
(Guggisberg)
11. Belpstrasse: SVB - Geleisesanierung: Neugestaltung der Haltestellen 310
Hasler; Baukredit
(Müller/Guggisberg)
12. Junkerngasse und Kreuzgasse, Gesamterneuerung; Ausführungskredit 328
(Siegenthaler/Guggisberg)
13. Neubau einer Entsorgungsstelle mit Strassenwärterstützpunkt, Jubiläums- 311
platz 20; Kredit
(Burri/Neukomm)
14. Nahwärmeversorgung mit Blockheizkraftwerk Wyler (NWV mit BHKW 262
Wyler); Kredit
(Stucki/Neukomm)
15. Motion Fraktion FDP (Peter Bühler) vom 13. September 1990: Konzept für 85
eine Optimierung der SVB-Linienführung sowie Entlastung der Berner
Innenstadt; Abschreibung
(Riesen/Neukomm)
16. Interfraktionelle Motion GFL, GB/JA! (Ueli Stückelberger, GFL / Eva von 314
Ballmoos, GB): Totalrevision der Bauordnung (BO)
(Guggisberg)
17. Motion Luzius Theiler (GPB): Verleihung des Wakkerpreises an die Stadt Bern: 329
Für einen Mitbericht der Denkmalpflege zu allen Bau- und Planungsvorlagen
(Guggisberg)
18. Motion Raymond Anliker (SP): Sanierung RBS-Unterführung Felsenau 308

- (Guggisberg)
19. Motion Fraktion SP (Elsi Meyer): Zukunftsperspektiven für Bahnareale und deren Umgebung307
(Guggisberg)
20. Motion Ueli Stückelberger (GFL): Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schermenweg306
(Guggisberg)
21. Interpellation Luzius Theiler (GPB): Asphaltwüste auf dem Kornhausplatz3
(Guggisberg)
22. Postulat Hans-Ulrich Suter (FDP): Umgestaltung Bärengraben-Kreisel316
(Guggisberg)
23. Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Renaturierung des Lötschenbaches auf dem Gebiet der Gemeinde Bern305
(Guggisberg)

Mitteilungen der Präsidentin

Stadtratspräsidentin *Lilo Lauterburg* begrüsst den Rat und hofft, dass alle eine erholsame Ferienzeit verbringen durften.

Traktandenliste

Die Traktanden 4, 5 und 6 werden gemeinsam behandelt. Der Rat stimmt dem Vorgehen stillschweigend zu.

Ordentliche Traktanden

1 Einbürgerungsgesuche vom 9. Dezember 1997

Antrag Nr. 1

Gemeinderat und stadträtliche Einbürgerungskommission beantragen, den nachgenannten Bewerberinnen und Bewerbern, gestützt auf die einschlägigen Bestimmungen, das Bürgerrecht der Einwohnergemeinde Bern zuzusichern.

Die Abstimmung ergibt folgendes Resultat:

Ausgeteilte Stimmzettel	66
Eingelangte Stimmzettel	64
Davon leer oder ungültig	4
In Berechnung fallende Stimmzettel	60

Aus Datenschutzgründen dürfen die Namen der Bewerbenden nicht eingesehen werden.

2 Wahlen in Schulkommissionen

Antrag Nr. 323

1. Berufsschulkommission Berufs-, Fach- und Fortbildungsschule Bern (BFF Bern)

Für den bei der Wahl der Berufsschulkommissionen vakant gebliebenen Sitz wird für die laufende Amtsdauer, d.h. bis am 31.7.2001, gewählt:
Hirsiger Ruth (SD), 1956, med. Kosmetikerin, Waldheimstr. 6, 3012 Bern.

2. Volksschulkommission Tscharnergut (Elternvertreter)

Laut Artikel 31 Absatz 2 des *Reglements vom 4.11.1993 über das Schulwesen in der Stadt Bern und die Organisation der Volksschulen* werden für die Elternmitbestimmung zwei Mitglieder des Elternrats zusätzlich in die Kommission gewählt.

Vom Rücktritt von Marcel Eyer (Elternvertreter), Waldmannstr. 61, 3027 Bern, wegen Wegzugs aus dem Schulkreis Tscharnergut, wird Kenntnis genommen.

An seiner Stelle schlägt der Elternrat der Volksschulkommission Tscharnergut vor:

Ryser Urs, Waldmannstr. 61 / A 8, 3027 Bern.

Die Amtsdauer der Elternvertreterinnen und Elternvertreter läuft bis am 31.7.2001. Sie erlischt jedoch automatisch auf den Zeitpunkt, auf den sie keine Kinder in der betreffenden Schule mehr haben.

Die Vorsitzende dankt dem zurücktretenden Marcel Eyer für die geleistete Arbeit.

Beschlüsse

1. Der Rat stimmt durch Handerheben der Wahl von *Ruth Hirsiger* zu.
2. Der Rat stimmt durch Handerheben der Wahl von *Urs Ryser* zu.

3 Dringliche Interpellation Andreas Hofmann (SP): Werden die Betriebszeiten beim Flughafen Belpmoos immer und immer wieder verlängert?

Antrag Nr. 12

In einer Stellungnahme des Gemeinderats zu einer Interpellation Ursula Rudin "Stadt Bern und Flughafen Belpmoos" aus dem Jahre 1995 ist noch von 136'000 Passagieren (1994) die Rede. Gemäss dem "Bund" vom 8.1.98 waren es 1997 schon über 200'000 Passagiere. Dieses rasante Wachstum mag aus der Sicht von unkritischen Zeitgenossen in einem guten Licht erscheinen. Bei näherer Betrachtung zeigen sich aber die folgenden hauptsächlichsten Schattenseiten:

- Da es sich bei den Flügen ab Belpmoos zu einem grossen Teil um Kurzstreckenflüge handelt, wird in vielen Fällen die Bahn konkurrenziert. Die Folge ist u.a. eine wesentliche Zunahme des Energieverbrauchs und der entsprechenden CO₂-Belastung pro Personenkilometer. In der oben erwähnten Antwort spricht sich übrigens auch der Gemeinderat gegen "kürzere" Flüge aus. Verkehrspolitisch ist dieser Flughafen also ein Unsinn, das zeigt schon der Blick auf eine europäische Landkarte: Nirgends wie in der Schweiz gibt es eine derartige Dichte von Flughäfen.
- Aus der Sicht der Stadt Bern ist es vor allen der Fluglärm, der in immer weiteren Kreisen für Unmut sorgt. Es nützt der städtischen Bevölkerung wenig, wenn der Zuwachs an Passagierflugbewegungen mit einer Abnahme der Bewegungen aus dem Sport- und Schulflugverkehr kompensiert, allenfalls sogar überkompensiert wird. Es sind nämlich die Passagierflugzeuge, die den Flughafen vor allem über die Stadt anfliegen. Dazu kommt, dass vor allem die "Tagesrandverbindungen" ausgebaut werden sollen: Besonders stark störende Flüge am frühen Morgen oder am späten Abend. Das Problem liegt also darin, dass Zehntausende von Stadtbewohnerinnen wegen der Bequemlichkeit einer Handvoll von Flugpassagieren belästigt werden.
- Selbstverständlich wetzen auch schon die Strassenbauer ihre Messer: Eine neue Strasse soll den mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Flughafen für Personenwagen attraktiver machen. Dabei bräuchte man nur im Bahnhof Bern in den Zug zu sitzen und käme etwa 1 $\frac{3}{4}$ Stunden später direkt beim Flughafen Kloten an.

Die Verantwortlichen der Alpar AG sehen statt dieser Tatsachen leider in erster Linie ihre Partikularinteressen. Kaum ist ihnen eine Erweiterung der Betriebszeiten zugestanden worden, stellen sie neue Forderungen. Das unselige Luftfahrtsgesetz und die willigen Bundesbehörden geben ihnen recht. Da der Appetit mit dem Essen kommt, wird seit Dezember 1997 sogar ein Zuwachs der Betriebszeiten um zwei Stunden (!) verlangt: Am Morgen

schon ab 6.00 statt ab 7.00 Uhr und in der Nacht bis 23.00 statt bis 22.00 Uhr. Sieben Stunden Ruhe für die Stadtbevölkerung scheint in den Augen der Fluggesellschaften genug zu sein. Wenn diese Forderung erfüllt würde, ist der nächste Schritt eigentlich schon vorzusehen: Verlängerung bis Mitternacht, usw.! Auch ein Ausbau der Pistenlänge ist in Sicht dies trotz der seinerzeitigen Volksabstimmung im Kanton Bern, bei welcher dieses Ansinnen zurückgewiesen wurde.

Gemäss geltender Gemeindeordnung vertritt der Gemeinderat die vom Bund im Stich gelassene Stadtbevölkerung. Er hat damit auf lokaler Ebene mindestens zwei Möglichkeiten, sich in Sachen Belpmoos Gehör zu verschaffen:

- Die Gemeinde Bern ist Eigentümerin des Flughafengeländes.
- Die Stadt Bern wird in alle den Flughafen betreffende Anhörungsverfahren einbezogen, sei es bei Betriebszeiterweiterungen oder Pistenverlängerungen.

Für die BewohnerInnen der Stadt ist es von dringendem Interesse, ob der Gemeinderat seinen Einfluss zu ihren Gunsten oder zu ihren Lasten ausüben will. Wenn der zweite Fall zutreffen sollte: Es wäre schwer zu verstehen, wenn die Unterstützung einer zweifelhaften Verkehrspolitik wichtiger wäre als das Wohl der eigenen Bevölkerung. Deshalb wird um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Am 31. Januar 1998 läuft das Anhörungsverfahren in bezug auf die Betriebszeitverlängerung ab. Welche Stellungnahme wird der Gemeinderat dazu abgeben?
2. In nächster Zeit ist ein weiteres Anhörungsverfahren im Hinblick auf die Verlängerung der Pisten zu erwarten. Welches ist die Haltung des Gemeinderats zu dieser Frage?
3. Wenn der Gemeinderat eine kritische Haltung gegenüber der Alpar AG einnehmen sollte: Wird er gegenüber dieser Firma auch seinen Einfluss als Grundeigentümer ausüben? Laufen in der nächsten Zeit Mietverträge bzw. Baurechtsverträge aus, die bei einer Erneuerung allenfalls mit Auflagen verbunden werden könnten?
4. Gibt es bei den Miet- bzw. Baurechtsverträgen eine versteckte Subvention? Mit anderen Worten: Fliessen städtische Steuergelder infolge nicht kommerziell berechneter Zinsen in die Kassen der Flugbetreiber?

Bern, 15. Januar 1998

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner*.

Vorbemerkungen:

Es geht beim vorliegenden Gesuch nicht um eine Verlängerung der Betriebszeiten um zwei Stunden, wie der Interpellant schreibt. Die Betriebszeiten sollen sich gemäss dem Gesuch wie folgt entwickeln:

Heute:

06.30 - 22.00 Uhr Betriebszeit, mit der Einschränkung, dass in der Zeit vor 07.00 Uhr lediglich der Start eines Linienflugzeuges zulässig ist. Karenzfrist für Landungen des Linienverkehrs nach 22.00 Uhr: Landungen verspäteter Linienflüge mit flugplanmässiger Ankunftszeit vor 22.00 Uhr sind bis spätestens 23.00 Uhr zugelassen. Flugzeugen, die um 22.45 Uhr im Anflug die Distanz von 8 NM IBE (14 km) nicht erreicht haben, darf keine Anflugbewilligung mehr erteilt werden.

Mittelfristig (ab dem Jahr 2000):

06.00 - 23.00 Uhr, mit der Einschränkung, dass morgens zwischen 06.00 und 07.00 Uhr, sowie abends zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur flugplanmässige Flüge des öffentlichen Verkehrs (Linienflüge) zulässig sind.

Die Einführungsphase, sie ist aufgrund der Entscheide wegen den Anschlüssen dringlich, sollte am 29. März 1998 beginnen und dauert zwei Jahre. Dafür wurde das Gesuch gestellt. Die Betriebszeit sollte von 6.15 bis 22.30 Uhr dauern. Die Karenzfrist beträgt 30 Minuten, die Einschränkung lautet wie folgt: zwischen 6.15 und 7.00 Uhr sowie zwischen 22.00 und 22.30 Uhr dürfen lediglich acht Bewegungen (je vier) von Linienflügen zulässig sein.

Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1:

Der Gemeinderat nimmt in seiner Stellungnahme zur Ausdehnung der Betriebskonzession folgende Haltung, die dem Kanton mitgeteilt wurde, ein: er anerkennt einerseits, dass der Linienverkehr von und nach Belpmoos einem Bedürfnis von Wirtschaft und Tourismus entspricht. Die steigenden Passagierzahlen (1998 über 200'000 Personen) belegen dies. Bern-Belp hat durch die Anschlüsse an europäische Zentren und Luftverkehrsknotenpunkte einen hohen Stellenwert für die ganze Region und den Espace Mittelland erhalten. Der Gemeinderat ist sich auch bewusst, dass die von Bern-Belp aus operierenden Fluggesellschaften unter grossem Kostendruck stehen. Damit die Gesellschaften eine bessere Auslastung der Flüge erreichen können, sind sie auf eine Koordination der Betriebszeiten mit den europäischen Drehscheiben-Flughäfen angewiesen. In Würdigung dieser Fakten steht der Gemeinderat zum heutigen Umfang und Betrieb des Flughafens Bern-Belp. Er stellt aber fest, dass die schrittweise Ausdehnung der Betriebszeiten und die neueste Diskussion um eine Pistenverlängerung in der Öffentlichkeit den Verdacht auf Salomitaktik wecken. Er erachtet es deshalb als dringend erforderlich, dass die Alpar AG zusammen mit dem Kanton im Rahmen eines Gesamtkonzeptes (Konkretisierung des Leitbildes) alle ihr nötig erscheinenden Anpassungen für eine künftige Flughafenstruktur transparent darlegt. Dies betrifft insbesondere die Flugpiste, den Ausbau der Gebäude, die Anfahrtswege und die Betriebszeiten. Der Gemeinderat erwartet in naher Zukunft eine entsprechende Gesamtstrategie zum Flughafen Bern-Belp im Sinne einer Konkretisierung des Leitbildes. Unter dieser Voraussetzung kann der Gemeinderat der Verlängerung der Betriebszeiten zustimmen. Er verlangt aber, dass die lärm mindernden Massnahmen für die Tagesrandverbindungen (frühmorgens, spät abends) auch tatsächlich eingehalten und Bemühungen um weitere Lärm minderungen insgesamt weitergeführt werden.

Der Gemeinderat ist jedoch der Auffassung, dass neben dieser Stellungnahme zuhanden des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr auch die Information und die Diskussion mit den interessierten Kreisen von Bedeutung ist. Aus diesem Grunde wird der Gemeinderat in den nächsten Wochen zu einem Gespräch mit den Parteien des Stadtrats, den Sozialpartnerinnen und Sozialpartnern, den Kritikerinnen und Kritikern der Flughafenerweiterung sowie der Alpar AG einladen.

Zu Frage 2:

Die Vereinigung der Europäischen Luftfahrtämter hat ein System von Qualitäts- und Sicherheitsnormen neu ausgearbeitet, das ins schweizerische Luftfahrtgesetz übernommen wurde. Aufgrund dieser Normen dürfen für Landungen in Zukunft nur noch 70 % der Pistenlänge angerechnet werden. Die einzelnen Fluggesellschaften müssen nun u.a. berechnen, ob für ihre bereits dort verkehrenden Flugzeugtypen die Pistenlänge im Belpmoos noch ausreicht. Eine Pistenverlängerung käme für die Alpar nur in Frage, wenn sich ergäbe, dass wesentliche Einschränkungen des Linienverkehrs entstünden. Die Alpar ist grundsätzlich nicht an einer Verlängerung interessiert, es entstünden dadurch nur Mehrkosten, aber keine Mehrerträge (die Erträge messen sich an der Anzahl Landungen). Es muss festgehalten werden, dass vorläufig weder ein Gesuch gestellt, noch ein Anhörungsverfahren eingeleitet ist. Wie vorher festgehalten ist, verlangt der Gemeinderat jedoch, dass die Alpar AG zusammen mit dem Kanton ein Gesamtkonzept vorlegt, das alle ihr nötig erscheinenden Anpassungen transparent macht und so als Grundlage für die Beurteilung allfälliger weiterer Gesuche dienen kann.

Zu Frage 3:

Für das gesamte Flughafenareal besteht ein Pachtvertrag, der analog der Betriebskonzession bis 31. Mai 2016 dauert, mit einer Option auf Verlängerung um 20 Jahre. Für die einzelnen Betriebsgebäude wurden mit der Zeit unselbständige Baurechte errichtet. Im Hinblick auf eine sachenrechtliche, zeitgemässe Regelung wurden mit der Alpar AG Verhandlungen aufgenommen. Die diversen unselbständigen Baurechte sollen in einer Baurechtsparzelle zusammengefasst werden. Im Pachtvertrag ist dann nur noch die Restfläche enthalten.

Zu Frage 4:

Die Berechnung der Pacht- und Baurechtszinsen erfolgt aufgrund von Schätzungen durch Fachleute. Massgebende Werte für die Berechnung sind Landwert, Nutzungsmöglichkeiten

laut Zonenvorschriften und bestehende bauliche Anlagen. Die Erträge aus dem Flughafenareal sind wesentlich höher, als dies bei einer landwirtschaftlichen Nutzung möglich wäre. Erträge: Pachtzins Fr. 170'680.- pro Jahr; Baurechtzins: Fr. 6000.- pro Jahr.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst Diskussion. -

Interpellant *Andreas Hofmann* (SP): Es wurde gesagt, es handle sich nicht um eine Betriebszeitverlängerung um zwei Stunden. Es gibt tatsächlich einige nicht sehr wichtige Einschränkungen. Sieht man von den unbedeutenden Einschränkungen ab, so denkt man, sieben Stunden ohne Fluglärm sei für die Stadt und ihre Umgebung genug. Der Gemeinderat reagiert betreffs des Anliegens positiv und mit Vorbehalten, weiter verlangt er ein Leitbild bzw. ein Konzept, eine Gesamtstrategie. Ein unterstützungswürdiges Vorgehen, jedoch kommt eine solche Forderung reichlich spät. Die Probleme des Flughafens Belpmoos sind nicht neu, sondern bestehen seit Jahren, und es ist reichlich seltsam, dass erst jetzt der Ruf nach einer transparenten Gesamtstrategie laut wird. Die positive Haltung zur Betriebszeitverlängerung wird mit dem wirtschaftlichen Bedürfnis, belegt durch steigende Passagierzahlen, begründet. Die angewendeten Taktiken der Gesellschaften dürfen nicht vergessen werden, so bieten sie z.T. zu günstige Angebote an (Kostendruck, Dumpingangebote decken kaum noch die Kosten), und ihre Zahlen bewegen sich somit im roten Bereich. Anschliessend beklagen sie sich, dass die Kosten nicht gedeckt werden können und verlangen eine Verlängerung der Betriebszeiten, Anpassungen sowie bessere Rahmenbedingungen, die zulasten der Bevölkerung gehen (Stadt Bern und umliegende Gemeinden). Eine billige Taktik, die erst noch auf Kosten der anderen zu stehen kommt.

Eine weitere Bedingung des Gemeinderats ist die tatsächliche Einhaltung der neuen Regelungen. In der Vergangenheit haben sich die Luftfahrtgesellschaften noch nie an die ihnen auferlegten Regelungen gehalten, deswegen ist Andreas Hofmann skeptisch und weniger optimistisch als der Gemeinderat eingestellt. Was die Pistenverlängerung anbelangt, so hält sich der Gemeinderat bedeckt, die Haltung der Alpar wird ausführlich dargestellt. Es scheint, die Verlängerung werde vom zu erstellenden Gesamtkonzept abhängig gemacht, und der Gemeinderat behält sich vor, je nach dem eine positive Haltung einzunehmen oder nicht. Gesamthaft betrachtet, hat sich der Gemeinderat in dem Interessenskonflikt zwischen der Vertretung der eigenen Bevölkerung und der Vertretung der Fluglobby schwerpunktmässig für die zweite entschieden. Er vertritt also nicht primär die eigene Bevölkerung, wie es in der Gemeindeordnung beschrieben ist, sondern die Interessen der Fluglobby. Ein anderer Ansatzpunkt ist, die Wichtigkeit der Wirtschaft zu betonen. Auch von diesem Standpunkt aus betrachtet ist es nicht richtig, mit Verbesserungen der Rahmenbedingungen die wirtschaftliche Kurzstreckenfliegerei vor die Interessen der Bevölkerung zu stellen. Kurzstreckenfliegerei darf nicht gefördert werden, da dahinter kein nachhaltiges Denken steckt. Weiter konkurrenziert die Kurzstreckenfliegerei die Bahn. Ein Engagement des Gemeinderats zugunsten einer Verbesserung der Bahnverbindungen (Schnellbahnverbindungen zwischen den wichtigen Städten Europas) wäre eine nachhaltigere Verkehrs- und Wirtschaftspolitik. Es darf nicht immer jedem Begehren der Fluggesellschaften nachgegeben werden. In beispielsweise zwei Jahren werden schon wieder neue Forderungen auftauchen, die immer mit Europa begründet werden können, z.B. im europäischen Netz fliege man bis Mitternacht und nun müsse auch in Bern bis Mitternacht geflogen werden. Mit einer solchen Argumentation wird man jeder beliebigen Forderung nachgeben müssen. Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende.

Fraktionserklärungen

Beat Schori: Die SVP-Fraktion sagt ja zum Wirtschaftsstandort Bern, deswegen sagen wir auch ja zum Flughafen Bern-Belp. Beim aufmerksamen Lesen der Interpellation wird man den Eindruck nicht los, dass ihr Ziel die Schliessung des Flughafens ist. Als erste Etappe dazu sollen die Linienflüge, die die Anschlüsse zu den grossen Drehscheiben Amsterdam und Paris gewährleisten, verhindert werden. Alle Entscheide mit dem Ziel, dem Flughafen

zu schaden, sind wirtschafts- und tourismusfeindlich. Sie geben einmal mehr ein falsches Zeichen. Die SVP-Fraktion unterstützt die Bemühungen der Alpar AG, die alles daran setzt, den Bernerinnen und Bernern einen Standortvorteil bezüglich Volkswirtschaft und Tourismus zu erhalten, dies zudem ohne Subventionen der öffentlichen Hand. Die Stadt Bern profitiert sogar von Pachtzinseinnahmen (rund Fr. 170'000.- pro Jahr). Ohne einen florierenden Flughafen wären die Einnahmen für die Verpachtung des Landes wesentlich geringer. Mit der Unterstützung des Flughafens erhält die Stadt erhöhte Einnahmen und gleichzeitig einen volkswirtschaftlichen und touristischen Standortvorteil. Wir setzen ein positives Zeichen, welches zum Ausdruck bringt, dass wir für ein arbeitsfreundliches Umfeld eintreten: Ja zum Flughafen Bern-Belp.

Kurt W. Weyermann spricht für die FDP-Fraktion. Die Einstellung des Interpellanten gegenüber des Wirtschaftsstandorts Bern kommt einmal mehr zum Ausdruck. Es geht Andreas Hofmann nicht um die Betriebszeiten, sondern um die Stilllegung des Flugplatzes. In der Interpellation sind etliche Fehler zu korrigieren. Der Energiebedarf wird angesprochen. Die auf dem Flugplatz verkehrenden Maschinen sind vom Leistungsangebot und -verhältnis her mit vielen anderen Verkehrsmitteln zu vergleichen. Sie verkehren in sogenannten 'hops' d.h. sie fliegen von einem Flughafen zum anderen und kommen nicht nach jedem Flug in den Heimatflughafen. Demzufolge sind die Auslastungen der 'hops'-Flüge (rund 90-95%) gemessen an der Flugleistung und den beförderten Passagieren sehr gut. Die einfache Darstellung der Anreisezeit nach Zürich muss relativiert werden. Kann man um 7.00 Uhr von Bern nach Paris fliegen, so hat man beispielsweise eine Anreisezeit von nur zwanzig Minuten, und es ist klar etwas anderes, als wenn 1 $\frac{3}{4}$ Stunden aufgewendet werden müssen, um nach Kloten zu gelangen und dann erst noch eine Stunde vor Abflug eingecheckt werden muss.

Das St. Florians-Prinzip wird oft erwähnt, hier handelt es sich doch gerade darum. Die Vorzüge der Fliegerei wollen wir geniessen, den Lärm jedoch will niemand haben. So kann es nicht gehen. Der Grosse Rat rief das Projekt Espace Mittelland ins Leben und daran muss festgehalten werden. Diese Entwicklung muss berücksichtigt werden. In Zukunft können dort sehr viele Arbeitsplätze geschaffen werden, ein weiterer wesentlicher Punkt, weshalb der Flugplatz (momentan Arbeitsort für 400 Leute) weiter existieren muss. Die Dichte der Flughäfen ist nicht zu gross. Wir verfügen über zwei Flughäfen, wobei Basel-Mulhouse nicht gezählt werden kann, da er sich auf französischem Boden befindet und die Anflugschneise zudem nicht über Basel liegt. Kurt W. Weyermann ärgert sich über die eingeschränkte Sichtweise des Interpellanten, der glaubt, nur wegen der Bequemlichkeit einer Handvoll Passagiere würden Zehntausende von Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern belästigt. Es muss bedacht werden, dass vielleicht gerade einige der wenigen Passagiere sehr viel mehr bewegen als einzelne Besserwisser, die ständig gegen den Flugplatz wettern aber im Prinzip nichts anderes, Ebenbürtiges anbieten können. Die Betriebszeiten wurden vom Bundesgericht klar festgelegt (6.00 bis 23.00 Uhr), sie werden momentan und wahrscheinlich auch in Zukunft nicht voll ausgeschöpft. Die Pistenverlängerung hat bis heute niemand gefordert. Die EU-Norm wurde vorerst nur diskutiert, ob sie jedoch dereinst eingeführt wird, steht in den Sternen. Es ist nicht recht, dass die RGM-Seite bei jeder Gelegenheit wegen Verlusten von Arbeitsplätzen jammert und gleichzeitig den Würgegriff zuschraubt, sobald ein Unternehmen floriert und mehr Umsatz erzielt sowie eine grössere Produktion anbietet, und das mit den Argumenten von Lärm und Umweltschäden untermauert. Es folgt ein Zitat eines Staatsmannes, welches in Davos gefallen ist: „Durch die Globalisierung ist die Welt auch kleiner geworden.“ Ist die Welt nun kleiner geworden, so ist die Zeit auch kostbarer geworden. In Bern werden wir mit dem Flugplatz glücklich werden und davon profitieren können.

Maria Regli Schmucki (GB) spricht für die Fraktion GB/JA!. Es geht weder um die Interessen des Bundes, noch des Kantons, noch der Alpar AG. Auch die Fraktion ist nicht grundsätzlich gegen den Flugplatz Belpmoos, sondern die schrittweise Ausweitung der Flughafeninfrastruktur macht Sorgen. Es stehen drei Punkte im Vordergrund: 1. Die Rechte der

Bevölkerung der Stadt Bern und der umliegenden Gemeinden. 2. Bestehende Dienstleistungen des Bahn- und Flughafenetzes der Schweiz. 3. Globale Aspekte.

Zu Punkt 1: Die Berner Bevölkerung lehnte 1983 einen weiteren Ausbau des Flugplatzes ab. Die Stimmenden brachten klar zum Ausdruck, dass der Flughafen in der jetzt vorhandenen Form bestehen bleiben soll. Trotzdem wurde der Flugverkehr schrittweise ausgebaut. Wollen wir heute abend die Rechte der Bevölkerung und unsere Verantwortung als gewählte Volksvertreterinnen und Volkvertreter in den Mittelpunkt stellen, so ist damit das Recht auf ungestörte Nachtruhe gemeint: eine nicht variable Nachtruhe, d.h. nicht gestern 22.00 Uhr, heute 22.30 Uhr und morgen 23.30 Uhr. Dazu ein Beispiel einer bereits heute überschrittenen Regelung: vor zwei Wochen traf ein Flugzeug erst nach 23.30 Uhr ein. Ein weiterer Punkt ist die Einhaltung der Lärmgrenzwerte, die z.T. schon heute überschritten werden. Es geht auch um die Einhaltung von Artikel 34 der kantonalen Verfassung, nach dem der Kanton und die Gemeinden das Umsteigen auf umweltfreundliche und energiesparende Verkehrsmitteln fördern sollen und die Emissionen einschränken. Die Ökobilanz eines Fluges verglichen mit der Bahn nimmt sich weitaus schlechter aus.

Zu Punkt 2: In unseren Augen handelt es sich bei der heute angestrebten Konzessionsänderung um eine Verlängerung der Betriebszeiten und der Piste, d.h. die Konzessionsänderung geht auf Kosten der vorhandenen Bahn- und Flughafeninfrastruktur. Die Schweiz verfügt über das dichteste Bahn- und Flughafenetz Europas. Die Verbindungen zu den drei Grossflughäfen sind optimal. Vor allem für touristische Ziele ist es nicht einsehbar, weshalb das bestehende Angebot der benachbarten Flughäfen nicht benützt werden kann. Hinzu kommt, dass die angebotenen Dienstleistungen sogar ein Check-In in den grösseren Bahnhöfen innerhalb von 24 Stunden ermöglichen.

Zu Punkt 3: Bei unseren Argumenten gegen weitere Ausbauschritte des Flugplatzes Belpmoos denken wir nicht nur regional, sondern durchaus global. Die Durchschnittstemperatur der Luft steigt weiter an, wie der heutige überdurchschnittlich warme Tag beweist, das Jahr 1997 war weltweit das wärmste Jahr überhaupt. Zu der stetigen Klimaerwärmung trägt die Zunahme des Flugverkehrs bei. Hier befindet sich unser Ansatzpunkt: global denken, regional handeln. Die Fraktion GB/JA! bittet den Gemeinderat, seine Verantwortung als Vertretung der städtischen Wohnbevölkerung wahrzunehmen, auch solche Aspekte miteinzubeziehen und in der Antwort des Kantons die Berücksichtigung solcher Aspekte zu fordern.

Einzelvoten

Kurt Mäusli (SP) hat dreimal die Anlage sehen können (mit den Gewerkschaftlern bzw. der Rentnervereinigung). Dabei waren die Emissionen und die getroffenen Vorkehrungen von Interesse. Für alle Rentnerinnen und Rentner (über 300) waren die von der Alpar AG getroffenen Massnahmen zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz, zum Wasserschutz etc. beeindruckend. Millionen wurden ausgegeben, insbesondere auch zum Schutz der dortigen einmaligen Magerwiesen. Wäre heute nicht der Flughafen dort, so wäre die Fläche statt seltene Magerwiesen mit einmaliger Flora eine Landwirtschaftszone. - Wir müssen unterscheiden: hier ist nicht die Rede vom privaten Flugverkehr, sondern vom Linienflug. Linienflüge sind dermassen eingeschränkt, dass sie in der Regel eingehalten werden. Wenn die Ankunft in Bern statt um 22.15 Uhr um 23.00 Uhr stattfinden wird, so ist dies bereits in Klotten sichtbar. Die Ausnahmegewilligung wird angefordert, wenn Flüge des internationalen Flugverkehrs verschoben oder verzögert werden. Nur in diesem Fall wird die jetzt gültige Bewilligung überschritten. Nun soll eine Erleichterung eingeführt werden, die jedoch nicht generell gelten soll, sondern nur in Ausnahmefällen, wie sich Kurt Mäusli vom Direktor Charly Riesen bestätigen lies. Die anderen Lärmverursacher müssen auch in Betracht gezogen werden. Bei allem Verständnis für die Rega – aber wenn sie um 23.00 Uhr oder um 24.00 Uhr mit einem Beinbruch oder ähnlichem landet, dann regt sich niemand auf, obwohl der Lärm viel lauter ist. - Es geht schlussendlich um 400 Arbeitsplätze und mehrere Millionen, die in der Region Belpmoos und Bern vergeben werden. Unsere Reaktion ist reichlich empfindlich. Kurt Mäuslis Schwester wohnt in Zürich, die dortigen Belastungen stehen in

keinem Vergleich. Die Alpar AG hat sich wirklich bemüht, die Störfaktoren zu eliminieren und aus diesem Grund unterschrieb der Votant die dringliche Interpellation nicht. Die neuen Linienflugzeuge (Turbomaschinen) verursachen nur beim Start Lärm, in der Luft ist das Flugzeug praktisch nicht mehr hörbar. Dies bestätigte auch die Aktionärsversammlung, und der Stadtpräsident kann dies auch bestätigen, denn er wurde in den Verwaltungsrat gewählt. Der Votant erkundigte sich sogar bei Klaus Baumgartner, ob er die Wahl in den Verwaltungsrat politisch verantworten könne. Kurt Mäusli begrüsst die Antwort des Gemeinderats, seine Haltung ist gut und transparent. Die Bedenken von Andreas Hofmann sind verständlich, die Sache muss jedoch realistisch angesehen werden. Zudem findet die Belästigung der Bevölkerung in diesem Gebiet nicht in dem hier erwähnten Ausmass statt.

Ursula Rudin-Vonwil (LdU) findet, dass das Votum von Kurt W. Weyermann undifferenziert gewesen sei und blinde Wirtschaftseuphorie erkennen liess. Die Bevölkerung wünscht nicht noch mehr Lärmbelastung. Viele Leute fühlen sich heute gestört und betrogen in ihrem Recht auf Ruhe. Die Lärmemissionen der Flugzeuge machen zugegebenermassen nur einen Teil der Belastungen, die zu Stresssituationen beim Menschen führen können, aus. Ursula Rudin-Vonwil spricht weder mit dem Wissen einer Ärztin noch einer Psychologin, sondern mit dem Wissen einer Mutter und Grossmutter. Die vergangenen Jahrzehnte bestätigen die Sorgen um die Zukunft, die Zukunft unserer Kinder und Grosskinder, denn unsere Gesellschaft ist völlig mobilitätssüchtig geworden. Auch Ursula Rudin-Vonwil ist gerne unterwegs und geniesst es, wenn etwas los ist. Gerade in diesem Punkt müssen wir selbstkritisch werden, nicht nur im Freizeitbereich. Wir müssen einsehen, dass die Mobilitätssteigerung einmal ein Ende haben muss. Der Bereich des Flugverkehrs darf nicht mehr mehr ausgebaut werden, bis er uns entgleitet. Der Gemeinderat muss sich für die gesamte Bevölkerung einsetzen und nicht für Partikularinteressen, d.h. nicht einseitig für die Flugwirtschaft, sondern für den gesamten öffentlichen Verkehr. Von der Wirtschaft alleine kann man nicht leben, zum Leben braucht es eine Lebensgrundlage. Die Lärmbelästigung durch die Fliegerei stellt nur eine der vielen Beeinträchtigungen unserer Lebensgrundlage dar – dies aber ist unbestritten. Das Misstrauen und die ablehnende Haltung der betroffenen Bevölkerung gegenüber dem Flugverkehr hat drei Gründe. 1. Revision des Luftfahrtgesetzes und Beschneidung der Einsprachemöglichkeit. 2. Das Vorgehen des Flughafens Bern-Belp im Bereich des Flugverkehrs lässt auf eine Salamtaktik schliessen. 3. Die Messungen des Fluglärms sind nur schwer kontrollierbar, Zweifel an deren Neutralität sind gross. - Zu Punkt 1 ist nichts mehr anzufügen, dafür existiert der Verein Fluglärmbekämpfung. - Zu Punkt 2: Gerade am Dienstag abend (10.2.1998) berichtete Tele Bärn von der Eröffnung zweier neuer Fluglinien im Frühling. Die Meldungen werden von den Medien häppchenweise dargeboten. Im Oktober 1997 war die Überschrift eines Artikels zum Thema Belpmoos im Bund: „Nachts immer noch weniger Fluglärm als andere“. Es darf nicht zu einem landesweiten, flächendeckenden Lärmpegel kommen. Lärmgeplagte Leute müssen Ausweichmöglichkeiten haben, deswegen muss eine echte Diskussion über eine allfällige Verlängerung der Betriebszeiten geführt werden. Der Direktor der Air Engadina meint: „Das ist für uns lebenswichtig“ (BZ). Der Gemeinderat muss sich zwischen Partikularinteressen und dem Interesse der Bevölkerung entscheiden. Schlussendlich stellt sich die Frage nach dem weiteren Vorgehen. Bis jetzt konnte kein Konzept erkannt werden. Es ist verständlich, dass die Angst der Bevölkerung und eine negative Haltung vorhanden sind. Der Gemeinderat verspricht ein Leitbild, welches eine gute Grundlage für weitere Diskussionen darstellt. Die Lärmbelastung ist nur eines der vielen Probleme, die der Flugverkehr verursacht.

Luzius Theiler (GPB) bemerkt, dass sobald die Verfahren um Betriebszeitverlängerung oder um den Ausbau des Flughafens abgeschlossen und die Beschwerdeverfahren erledigt sind, die nächsten Begehren kommen. Das ist nun wirklich eine Salamtaktik par excellence. Die ganze Entwicklung läuft in die Richtung, einen Flughafen mit einer längeren Piste und mit praktisch unbegrenzten Betriebszeiten zu haben. Im Grossen Rat wurde gesagt, dies sei durch Europa – d.h. fremdbestimmt und es gebe nur die Möglichkeit, dem Druck nachzugeben, den Flughafen auszubauen oder ihn zu schliessen. Hat der Flugplatz

Belpmoos als Passagierflughafen für europäische Destinationen im mittleren Bereich eine Existenzberechtigung oder nicht? Grossrat und Verwaltungsrat der Alpar AG, Portmann, hat klar die Verlängerung der Piste gefordert. Wer garantiert jedoch, dass die Piste und die Betriebszeiten nicht kurz darauf wieder verlängert werden müssen, da die getätigten Investitionen rentieren müssen? Wie schon erwähnt, hat das Volk zu Beginn der achtziger Jahre bereits dreimal Nein gestimmt und dies nicht nur zur Pistenverlängerung, sondern auch zu der damals ausgeschütteten kantonalen Subvention. Luzius Theiler hat bei der Organisation des Referendums gegen die städtischen Subventionen selbst mitgeholfen. Jede Befragung des Volkes ergab, dass die Interessen der Wohnqualität vor den Interessen der Fluglobby standen. Soll die Politik geändert werden, so darf man das nicht so schleichend machen, sondern muss festgestellt werden, ob überhaupt ein Bedürfnis besteht. Dann muss wie in den fünfziger und sechziger Jahren die Grundsatzfrage gestellt werden, ob der Platz in dem dichtbesiedelten Gebiet des Aare- und Gürbetals, dieser Geländewanne, zumutbar und verantwortbar ist und weiter ausgebaut werden sollte. Weder in der Schweiz noch in Mitteleuropa gibt es einen anderen Flugplatz, bei dem die Flugzeuge in solch geringer Höhe über Wohnquartiere und die Stadt fliegen. Sie berühren ja beinahe die Spitze des Münsterturms. Es handelt sich zweifelsohne um ein Sicherheitsrisiko. Bei der Besichtigung der Alpar AG wurde dieses Thema scheinbar nicht erwähnt. Was geschieht, sollte sich einmal ein Unfall ereignen? Denn je geringer die Flughöhe ist, desto höher ist das Risiko. Niemand ist darauf vorbereitet und deswegen ist es nicht verantwortbar. Wir müssen einen Grundsatzentscheid fassen, ob wir auf diese Weise weiterfahren wollen, und zwar mit allen Konsequenzen oder ob wir den Flugplatz für den kommerziellen Verkehr irgendwann schliessen wollen. Die Wirtschaft und der Tourismus propagieren, man solle wegen der Wohnqualität nach Bern kommen. Deswegen kann die Einsicht, dass es nicht mehr so weitergehen kann, auch etwas mit Wirtschaft zu tun haben. Luzius Theiler wird den Aufschrei der Wirtschaft lieber hören, wenn Bern wieder eine internationale Zugverbindung mit direktem Anschluss verlieren sollte. Denn auch das bietet Arbeitsplätze und bringt Touristen. Dort sollte sich der Gemeinderat einmal einsetzen.

Arnold Bertschy (CVP) bedauert, dass Luzius Theiler nicht an der Führung der Alpar anwesend war. An der Führung sprach Herr Riesen über das Problem eines Unfalls. Dass er nicht eintrifft, wird von der Flugsicherung sichergestellt. Die zuständigen Leute sind sicher bereit, darüber zu orientieren. Der Flugplatz ist für den Wirtschaftsstandort wichtig, und gerade Andreas Hofmann betont immer wieder, er sei nicht gegen die Wirtschaft. Seine Argumentation erinnert jedoch stark an die beim Ausbau der BEA und Neubau des Wankdorfs geführte Diskussion. Die Abstimmungsresultate zeigten damals klar, wie der Grossteil der Bevölkerung dachte. Arnold Bertschy wohnt in einem Haus direkt unter der Anflugschneise, trotzdem hat er noch nie schlecht geschlafen. Der Lärm eines Spitalhelikopters ist viel lauter und stört mehr, muss aber leider sein. Auf die Frage, was Wirtschaft sei, soll nicht näher eingegangen werden, zumal dies Ursula Rudin-Vonwil ausführlich erklärt hat. An Andreas Hofmann sind zwei Fragen: Was ist wirtschaftlicher: Wenn international tätige Berner Geschäftsleute die Möglichkeit haben, am Morgen an eine Sitzung und am gleichen Tag zurück zu fliegen oder wenn sie zwei Tage fehlen, da sie noch übernachten müssen? 2. Konkurrenzierung der Bahn: Bei der Lancierung der Zeitung „Hauptstadt“, der Andreas Hofmann nahe steht, gab es einen Wettbewerb mit Flugreisen ab Bern-Belp zu gewinnen.

Stephan Hügli (FDP) war zusammen mit zirka 22 Personen anwesend, als es darum ging, die Frühflugbewilligung zu erteilen. Hauptgast war die kantonale Baudirektorin Dori Schaefer. Die kantonale Koordinationsstelle für Umweltschutz hatte drei Messstationen (Belp, Bern, Elfenau) aufgestellt, die die Wirkungen der Verbesserungen testen sollten. Beispielsweise wird das Flugzeug auf die Piste gezogen, statt selber zu fahren. Parallel wurden die Lärmwerte gemessen. Die Messresultate der Stationen wurden per Funk übermittelt und konnten verglichen werden. Der Flugversuch wurde zweimal durchgeführt und die mit Funk verbundenen Stationen sollten Auskunft über die Lärmentwicklung geben. Fazit der Messungen: Das Starten der Maschine wurde in der Elfenau mit dem Ruf eines Reihers verwechselt.

selt, ein anderes Mal mit dem Zug Bern-Thun, und zuguter Letzt konnte das Grundrauschen der nahe gelegenen Autobahn zugeordnet werden. Der Flugzeuflärm hingegen war ausser mit dem Messpunkt direkt neben der Piste nicht messbar. Es ist weiter zwischen den Linien- und den Privatflügen zu unterscheiden. Störend sind die Sonntagsflieger. Der Linienverkehr macht 30-40 Bewegungen am Tag aus und stört wesentlich weniger. Erlaubt es zudem das Wetter, so wird die Piste nicht über Bern angefliegen, sondern über die kleineren Dörfer. Die Linienverbindungen Berns sind ein Anliegen der Wirtschaft. Ein anderes Thema ist die Erweiterung des Angebots und die Verlängerung der Piste. Hier müssen wir jedoch mitmachen können. In der Stadt gibt es zahlreiche andere Lärmquellen, als Beispiel sei die Lorraine genannt, wo die Toleranzwerte von der Bahn noch und noch überschritten werden. Andere Beispiele gibt es zuhauf (Busstation, Autobahn, Vibrationen des Trams etc.). Die absolute Stille ist in einer Stadt nicht möglich, sie entspricht einem ländlichen, idyllischen Bild und steht mit dem städtischen Treiben nicht in Einklang. Wird eine solche Stille gewünscht, muss alles abgerissen werden und in eine Landwirtschaftszone umgezont werden. Irgendwo wird ein Vergnügungspark zugelassen, in dem sonntags zwischen 14.00 Uhr und 18.00 Uhr gelärmt werden darf. So könnte vielleicht das ländliche Idyll hervorgezaubert werden.

Ernst Stauffer (SD) erinnert den Rat daran, dass er wissen sollte, was der grosse Teil der Bevölkerung wünscht. Zum Flugplatzausbau und der Pistenverlängerung wurde Nein gesagt. Diesen Entscheid gilt es zu akzeptieren, auch wenn es schwerfällt. Der Votant vertritt keine Geschäftsinteressen und sieht deswegen die ganze Sache weniger positiv. Die Anflugschneise befindet sich über dem Nordquartier, ein Flugzeug fällt also dort hinunter und nicht in Bümpliz. Obwohl es den Anschein macht, Kurt W. Weyermann sei Flugspezialist, kann Ernst Stauffer ihm nicht alles glauben. Ob tatsächlich 400 Personen dort ihre Arbeit haben, möchte der Votant mit eigenen Augen sehen. Als er den Flugplatz besuchte, konnte er nicht so viele Leute ausmachen. Mit dem Flugplatz verhält es sich genauso, wovor der Votant schon vor Jahren gewarnt hatte. Nämlich, dass die Diskussion nicht erlischt. Gewässerschutz ist heute eine Selbstverständlichkeit, und andere müssen sich auch an die Auflagen halten. Um die gleiche Menge Dreck wie die Flugzeuge zu verursachen, können noch viele Autos herumfahren.

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner*: Der Gemeinderat will wissen, wie die Zukunft des Flughafens aussieht. Man soll ehrlich sagen können, ob man ihn will oder nicht. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass er für den heutigen Zweck bestehen bleiben soll und nicht für mehr, d.h. sollten Ergänzungen gemacht werden, so muss darauf geachtet werden, dass sein heutiger Zweck, nämlich europäische Destinationen anzufliiegen, bleibt. Ein Ausbau sollte auch nicht erfolgen, um die Möglichkeit grösserer Flugzeuge zu erhalten. Die heute im Einsatz stehenden sind ausreichend. Sollten die Massnahmen zu besseren Auslastungen führen, würde dies begrüsst. Soweit wir den Prozess beeinflussen können, entscheiden wir über die Grenzen. Damit könnten die immer sehr langen Diskussionen vermieden werden.

Zu den einzelnen Punkten:

- Einsatz der Bahn: Werbung für Tourismus wird gemacht und ausgeschöpft (TGV, ICE, Pendolino).
- Nichteinhalten der Regelung (Landung eines Flugzeugs nach 23.00 Uhr): leider sind Bundesflüge nebst den Rettungsflügen zeitlich unbeschränkt. Die beeinflussbaren Flüge, die in der Mehrzahl sind, halten sich an die Auflagen. Das Vorgehen beim Anflug wurde geändert. Die Crossair, und in Zukunft auch die Air Engadina, hat lärmmindernde Massnahmen eingeführt. Lärmtests und Gutachten sind vorhanden.
- Kurzstreckenflüge: es wird nicht nach Genf oder Zürich geflogen, zudem ist kein direkter Flug nach Mailand vorhanden, um die Bahn nicht zu konkurrenzieren. Wegen den Anschlüssen der Crossair wird Basel angefliegen. Der Gemeinderat setzt sich gegen einen Passagierflug der Air Engadina nach Genf ein, dies wird nun auch nicht gemacht. Im Gegensatz zu anderen Orten wurde die Auflage gemacht, die allgemeine Luftfahrt (Taxi,

Schul- und Sportflüge) zu beschränken. Der Flugplatz Grenchen erzielt mit erheblich weniger Passagieren, jedoch mit kleinen Flugzeugen im allgemeinen Luftverkehr, das gleiche Resultat wie Belp. Die Behörden legen auch weiterhin die gleiche Zurückhaltung an den Tag.

- Wirtschaftliche Bedeutung: Faktor Zeit: in 1 ¾ Stunden ist es von Bern aus möglich in Frankfurt, Paris oder London zu sein und nicht erst in Basel oder Zürich. Für die Wirtschaft ein nicht unbedeutender Faktor. Und es ist ein Argument, ob Arbeitsplätze nach Bern verlegt oder ob sie aufgehoben werden, gerade auch in modernen Sektoren wie z.B. der Telematik. Würde man sich nun für eine Schliessung des Flughafens entscheiden, so wären momentan 400 Arbeitsplätze betroffen. Bei der Hallwag sind 200 Arbeitsplätze in Frage gestellt, netto 130. Welche Erschütterung, welcher Schock! Es handelt sich nicht nur um die 400 gegenwärtigen Stellen, sondern auch noch um die zukünftigen. In der heutigen Zeit ist dies ein wichtiges Kriterium, welches es sorgfältig abzuwägen gilt. Auch sind noch andere Kriterien vorhanden, welche die Notwendigkeit des Flughafens zeigen.

- Zum bereits erwähnten Volksentscheid: das Volk sprach sich gegen eine weitere finanzielle Zuwendung zum Ausbau des Flughafens aus. Heute funktioniert der Flughafen ohne Subventionen, die Erträge für das zur Verfügung gestellte Land stimmen mit den Marktwerten überein.

Vorsicht ist bei der Argumentation 'im Namen der Bevölkerung' geboten, es gibt unterschiedliche Interessen und Einzelinteressen. Wir müssen nüchtern abwägen und die Kriterien im Auge behalten, um zu entscheiden, ob wir den Flugplatz wollen oder nicht. Der Gemeinderat wünscht aus diesem Grund auch Auskunft über das Kommende, und der Entscheid ist zu akzeptieren.

Andreas Hofmann (SP) erinnert sich noch klar an die geführte Argumentation während der Abstimmung. Die Befürworter des Flughafens sagten damals, dass die Verweigerung des Kredits den Tod für den Flughafen bedeuten würde. Darauf erfolgte ein starkes Volksnein. Würde nun die Argumentation der damaligen Flughafenbefürworter wieder aufgenommen, so müsste die Interpretation lauten: die Bevölkerung wolle, dass der Flughafen verschwindet. Dies käme nicht von denjenigen, die Nein stimmen, sondern denen, die Ja sagen. - Die Begründung Kurt W. Weyermanns mit dem St. Florians-Prinzip zeigt, dass er kein grosser Lärmexperte ist. Fahren zwei Motorräder vorbei, so erzeugen sie 83 Dezibel Lärm. Fährt ein Motorrad vorbei, erzeugt es 80 Dezibel. Wird Lärm produziert, so muss dies konzentriert geschehen. Dies auch die Philosophie des städtischen Verkehrskonzepts mit dem Basisnetz. Spricht man nur vom Lärm, so ist klar, dass der Lärm eingeschränkt und die Fläche der Lärmteppiche verkleinert werden muss. Weiter sind seine Kanäle zu verkleinern, auch wenn es in der verbleibenden Fläche bedauerlicherweise mehr Lärm geben sollte. Es ist unsachgemäss von einem St. Florians-Prinzip zu sprechen, gerade wenn man bedenkt, wie dicht die Schweiz mit Flugplätzen erschlossen ist. Kurt W. Weyermann ärgerte sich besonders über das Argument, dass sich Zehntausende durch einer Handvoll zu bequemer Personen belästigt fühlen. Er argumentierte mit ihrer exzellenten Qualität und ihrem Können. Dies erinnert stark an das Ancien Régime. Die Adeligen hätten damals genau gleich argumentiert: Wir sind adelig und demzufolge dürfen wir die Menschen belästigen, zudem sind wir viel mehr wert - ein nicht sehr demokratisches Vorgehen. 200 Jahre nach der Französischen Revolution sollten die Ancien Régime Relikte verschwunden sein. - Ist die Wirtschaft für die Menschen da, oder sind die Menschen für die Wirtschaft da? Im Rat ist offenbar sind viele der Meinung, die Menschen seien für die Wirtschaft da. Andreas Hofmann ist nicht ein Gegner der Wirtschaft, er ist lediglich der Meinung, die Wirtschaft solle den Menschen dienen.

Der Interpellant ist von der Antwort des Gemeinderats nicht befriedigt.

- Die Traktanden 4, 5 und 6 werden gemeinsam behandelt. -

4 Dringliche Interpellation Luzius Theiler (GPB): Aktion „Citro“: Auf welche Rechtsgrundlage stützt sich der Gemeinderat?

Antrag Nr. 10

Seit einer Woche läuft in Bern eine Jagd auf Menschen, die "wie Ausländer und insbesondere Schwarzafrikaner, Albaner und Ex-Jugoslawen" aussehen. Vom Ergebnis her ist die Aktion "Citro" ein teurer Flop. Von den nach einer Woche Grosseinsatz festgenommenen 260 Personen fanden sich nur in einem einzigen Fall genügend Gründe für eine Verhaftung und nur gerade mickrige 50 Gramm Heroin und 20 Gramm Kokain wurden gefunden. Der Gemeinderat wird angefragt:

1. Auf welche gesetzlichen Grundlagen ganz allgemein stützt sich die Aktion "Citro"?
2. Welche Rechtsgrundlagen gibt es für eine Festnahme und Abschiebung von Personen allein aufgrund ihres "nicht schweizerischen" Aussehens? Ist die Verweigerung von Freiheitsrechten gegenüber Personen allein aufgrund ihrer Herkunft mit dem Rassen-diskriminierungsartikel (Art. 261 bis StGB) vereinbar?
3. Welche Rechtsgrundlagen existieren für die "Rückführung" von Asylbewerbern an ihren Wohnort? Wo ist vorgeschrieben, dass Asylbewerber ihren Wohnort nicht verlassen dürfen?
4. Gilt das in der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) festgeschriebene Recht auf Bewegungsfreiheit und auf persönliche Unversehrtheit für Asylbewerber nicht?
5. Welche Rechtsgrundlagen erlauben die "Ausgrenzung", d.h. den Stadt- oder Kantonsverweis für AusländerInnen, denen kein strafbares Handeln nachgewiesen werden kann? Wie beurteilt der Gemeinderat in diesem Zusammenhang das vor einigen Wochen bekanntgewordene Urteil des bernischen Verwaltungsgerichtes in dieser Sache, welches eine Ausgrenzung aufhob und die "völlig unbegründete" Massnahme der Stadt kritisierte?
6. Oder ist für den Gemeinderat die Respektierung rechtsstaatlicher Prinzipien zweitrangig, wenn es um "abschreckende Wirkung" geht? Vertraut der Gemeinderat darauf, dass kaum ein Asylsuchender oder sonst ein Ausländer ohne geregelte Aufenthaltsbewilligung in der Lage ist, sich mit den zur Verfügung stehenden Rechtsmitteln zu wehren?
7. Auf Grund welcher Rechtsgrundlage werden vom Volk zweckbestimmt beschlossene Budgetmittel "umgeschichtet" und zur Finanzierung von "Citro" zweckentfremdet?
8. Wie kann es der Gemeinderat verantworten, angesichts von jährlich 2000 Verkehrsunfällen im Stadtgebiet "wesentlich weniger intensive Verkehrskontrollen" durchzuführen und damit besonders die schwächeren Verkehrsteilnehmer zusätzlich zu gefährden?
9. Zu den (auf Druck der Innenstadt-Geschäftsleute auch beabsichtigten?) Wirkungen von "Citro" gehört die Verlagerung des Drogenhandels in die Quartiere. Zugleich wurden aber die Öffnungszeiten der Quartier-Polizeiwachen massiv reduziert, um Personal und finanzielle Mittel für die Aktion "Citro" freizustellen. Wie rechtfertigt der Gemeinderat diesen gezielten Abbau der öffentlichen Sicherheit in den Wohnquartieren?
10. Wieviel hat inkl. Personalaufwand die Aktion "Citro" bis zum Tage der Beantwortung dieses Vorstosses gekostet ? Welchen Betrag macht das bezogen auf die Zahl der dem Untersuchungsrichter überführten mutmasslichen Straftäter aus ?

Bern, 15. Januar 1998

5 Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Michael Burkard, JF): Wie können die Anfangserfolge der Aktion „Citro“ längerfristig sichergestellt werden?

Antrag Nr. 14

Breite Kreise der Stadtberner Bevölkerung haben die spürbaren ersten Auswirkungen der "Aktion Citro" mit Erleichterung und Genugtuung aufgenommen.

Doch bereits in diesem frühen Stadium zeigen sich Probleme, welche eine nachhaltig positive Wirkung der "Aktion Citro" gefährden könnten.

Erstens betrifft dies die personelle Situation. Bekanntlich leisten die Beamtinnen und Beamten der Stadtpolizei einen Sondereffort, welcher andere Polizeiarbeiten beeinträchtigen könnte. Gravierend wäre dies insbesondere bei der Sachbearbeitung im Rahmen von gerichtspolizeilichen Ermittlungsverfahren.

Zweitens müssen Massnahmen ergriffen werden, welche verhindern, dass mutmassliche, nicht in Bern angemeldete Drogendealer nach einer Rückführung nicht mit dem nächsten Zug wiederum nach Bern zurückreisen.

Drittens sind Massnahmen zu treffen, damit sich die Drogenszene nicht einfach verlagert, sondern auch nachfrageseitig spürbar auf Personen verkleinert, welche in der Stadt Bern angemeldet sind.

Aufgrund dieser Überlegungen stellt die FDP-Fraktion dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wie gedenkt der Gemeinderat die "Aktion Citro" längerfristig personell zu gewährleisten?
2. Welche Massnahmen gedenkt der Gemeinderat zu ergreifen, um mutmassliche, nicht in Bern angemeldete Drogendealer dauerhaft aus der Stadt Bern fernzuhalten?
3. Welche konkreten fürsorglichen und medizinischen Massnahmen gedenkt der Gemeinderat zu ergreifen, damit sich auch nachfrageseitig die Drogenszene zumindest auf Personen verkleinert, welche in der Stadt Bern Wohnsitz haben?

Bern, 15. Januar 1998

6 Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA! (Annemarie Sancar / Regula Keller, GB): Zur einseitigen Ausrichtung der Task Force-Massnahmen: Aktion „Citro“

Antrag Nr. 11

Quasi als Neujahrsgeschenk erreichen uns die ersten Meldungen über die Aktion der Task Force Drogenpolitik "Citro", weitere Überraschungen lassen nicht auf sich warten: einzelne Quartierwachen sind geschlossen, die Polizeipräsenz in der Stadt ist schon fast irritierend und Meinungen über Asylsuchende aus Kosovo und Schwarzafrika sind grimmiger und aggressiver denn je. Was ist neu und was haben wir noch zu erwarten?

Die Operation "Citro" sei Bestandteil einer umfassenden Drogenpolitik. Wir stellen aber fest, dass das ganze Gewicht auf die Säule der Repression abgestützt wird, während die drei anderen Säulen Prävention, Überlebenshilfe und Therapie nicht zum Tragen kommen. "Citro" richtet sich in erster Linie gegen Nicht-SchweizerInnen, v.a. Asylsuchende. Weder sind drogenpolitische Massnahmen dazu da, Asylpolitik zu betreiben, noch sollen asylpolitische Massnahmen für Drogenpolitik zweckentfremdet werden. Die Vermischung der beiden staatspolitischen Aufträge - in der Rede über die Aktion und im Vollzug - verzerrt den Blick auf soziale Spannungsfelder und suggeriert Lösungen, die gar keine sind. Sie bewirkt zudem, dass die Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht nicht mehr die Ausnahme, sondern die Regel werden - was nie der Sinn der Sache war. Es kommen auch Zweifel auf, ob das in der Abstimmungsbotschaft zum Polizeigesetz gepriesene Prinzip der massvollen Anwendung noch ernstgenommen wird. Die auch von Medien aufgeworfene Frage, ob mit "Citro" die Regeln der Rechtmässigkeit und Verhältnismässigkeit noch eingehalten werden, verlangt nach einer offenen Diskussion.

Es kann nicht Folge einer Drogenpolitik sein, gesellschaftliche Probleme zu verlagern, vertreiben und privatisieren und sie damit als gelöst zu betrachten.

Wir fragen den Gemeinderat folgendes:

1. Wieviele Personen wurden bisher insgesamt in die Zivilschutzanlage geführt? Wieviele davon sind "AusländerInnen", welchen Status besitzen diese, wieviele Asylsuchende im laufenden Verfahren waren unter ihnen? Woher kommen die "Auswärtigen" (Gemeinden/Kantone)? Wieviele Haftbefehle, Rückführungen, Wegweisungen und Überführungen in Ausschaffungsgefängnisse gibt es bisher? Wie oft kam dabei das Betäubungsmittelgesetz zur Anwendung?
2. Wird das Problem nicht einfach verschoben in private Räume und/oder andere Gemeinden?
3. In welcher Art werden auch die nahe an der Gasse arbeitenden "Freiwilligen" in die Drogenpolitik einbezogen?
4. Auf welche Artikel der Ausländer- und Polizeirechtsgebung stützt sich "Citro" und insbesondere die Rückführung bzw. Ausgrenzung von Asylsuchenden? Auf welche Rechtsgrundlagen stützt sich ein Entscheid, ob eine Person ausgegrenzt wird oder nicht?
5. Ist der Gemeinderat bereit, unbeteiligte Dritte in der Zivilschutzanlage als BeobachterInnen der Polizeiarbeit zuzulassen, um eine möglichst grosse Transparenz zu erreichen?
6. Ist die durch die Schliessung von Quartierwachen bewirkte Vernachlässigung anderer Polizeiaufgaben der Bevölkerung gegenüber zu vertreten?

Bern, 15. Januar 1998

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner* hat das Wort für die allgemeine Stellungnahme des Gemeinderats. Polizeidirektor Kurt Wasserfallen beantwortet die Einzelfragen, da sie vor allem den polizeilichen Einsatz betreffen. Den Vorstoss der FDP-Fraktion wird Gesundheits- und Fürsorgedirektorin Ursula Begert beantworten.

Die Drogenpolitik der Stadt Bern beruht auf vier Säulen (von Kanton und Bund entwickelt), nämlich:

1. Prävention
2. Drogenhilfe mit dem Ziel der Abstinenz
3. Überlebenshilfe
4. Bekämpfung des Drogenhandels

Diese vier Säulen, ergänzt mit Leitsätzen und Massnahmen, sind im Strategiepapier des Gemeinderats vom Mai 1991 enthalten: sie dienen dem Gemeinderat bald sieben Jahre und haben nach wie vor volle Gültigkeit. Die Ende Oktober 1997 vom Gemeinderat eingesetzte Task-Force Drogenpolitik hat den Auftrag, sich schwergewichtig mit folgenden Bereichen zu befassen:

- Auffanginstitutionen für Drogenabhängige
- Einsatz gegen Dealer
- Einsatz gegen Schwerpunkte der Drogenszene in der Innenstadt
- Schaffung einer Vermittlungs- und Rückführungsstelle
- Koordination und Information nach innen und aussen
- Kontakte zu Regionsgemeinden, Bezirks-, Kantons-, Justiz- und Bundesbehörden sowie zu Parteien und Verbänden

Als übergeordnete Zielsetzungen wurden festgelegt:

- Verbindlichkeit schaffen, Regeln durchsetzen z.B. kein Fixen in der Öffentlichkeit
- Sicherheit und Sauberkeit herstellen
- Zusätzliche betreute Räume und Angebote für Drogenabhängige schaffen
- Kommunikation und Zusammenarbeit aufbauen

Um in der Bekämpfung der Drogensucht und ihrer Folgen einigermaßen Erfolg zu haben, bedarf es verschiedenster aufeinander abgestimmter Massnahmen. Das bedeutet: alle betroffenen Kreise - Fürsorge, Polizei, Medizin, Justiz, Politik - müssen zusammenarbeiten.

Und es bedeutet vor allem: es gibt keine Radikallösung, kein Patentrezept für die Lösung des Drogenproblems. Nötig ist vielmehr eine breite Palette von Massnahmen und Angeboten, und zwar in allen vier Bereichen: Prävention, Drogenhilfe bzw. Therapie, Überlebenshilfe und Bekämpfung des Drogenhandels. Die einzelnen Massnahmen kommen erst dann voll zum Tragen, wenn sie aus einer Gesamtschau heraus konzipiert, aufeinander abgestimmt und realisiert werden.

Die Task-Force Drogenpolitik hat vor drei Monaten ein solches Gesamtpaket von kurz- und mittelfristigen Massnahmen erstellt: von den kurzfristigen Massnahmen ist ein Grossteil inzwischen realisiert worden. Dazu gehören Projekte der Fürsorge und der Stiftung Contact Bern ebenso wie solche der Polizei - nach dem Grundsatz eben, dass nicht eine Radikallösung in einem Bereich, sondern nur eine Vielzahl von Einzelmassnahmen uns bei der Bewältigung dieser schwierigen Aufgabe weiterhelfen kann. Die Interfraktionelle Arbeitsgruppe Drogenpolitik des Stadtrats ist kürzlich vom Projektausschuss der Task Force eingehend über diese Massnahmen orientiert worden.

Eine dieser Massnahmen bildet die Aktion „Citro“ der Stadtpolizei. Ihr Konzept entspricht dem Auftrag des Gemeinderats, den professionell organisierten Drogenhandel zu bekämpfen. Wenn die Sogwirkung eines blühenden Dealens auf Berns Strassen gebrochen und eingedämmt werden soll, bedarf es einer grossangelegten Aktion. Der Erfolg eines solchen Einsatzes lässt sich nicht nur an der Anzahl Wegweisungen oder an der Zahl der Anzeigen messen: viel wichtiger als diese statistischen Angaben ist die mittel- oder langfristige Wirkung einer derartigen Aktion auf die Drogenszene. Und in diesem Punkt hat sich bereits kurzfristig eine eindeutige Verbesserung ergeben.

Dass sich diese Aktion vorab gegen Asylsuchende aus bestimmten Gebieten richtet, ist eine Tatsache. Aber es ist eben auch eine Tatsache, dass der Grossteil der professionell organisierten Drogenhändler in den Strassen gegenwärtig aus dem Kreis von Asylsuchenden aus bestimmten Gebieten stammt. Angehalten werden diese Personen auf Grund von polizeilichen Beobachtungen, und zwar wenn sie sich regelmässig an bekannten Orten der Dealerszene aufhalten.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass nur ein Bruchteil von Asylsuchenden, die in der Stadt Bern leben, von der Aktion „Citro“ betroffen sind. Bei der städtischen Fremdenpolizei waren Ende 1997 2'312 Personen registriert. In den bisherigen Einsätzen wurden 82 Personen aus der Stadt Bern kontrolliert. Effektiv liegt der Prozentsatz tiefer, nämlich bei rund 2,5 Prozent, weil verschiedene Personen mehr als einmal festgenommen wurden.

Wer toleriert, dass Leute den Asylstatus für kriminelle Handlungen missbrauchen, darf sich nicht wundern, wenn die Bereitschaft der Schweizer Bevölkerung, Asylsuchende aufzunehmen, sich vermindern sollte.

Der Gemeinderat ist sich der Schwierigkeiten bewusst, die sich aus dieser speziellen Situation ergeben. Er achtet denn auch darauf, dass die Gebote der Verhältnismässigkeit und der Menschenwürde sowie die Menschenrechte eingehalten werden. Rücksichtnahme, Fingerspitzengefühl und Respektierung der Menschenwürde werden auch im Befehl des Kommandanten der Stadtpolizei an das Corps der Stadtpolizei zur Aktion „Citro“ ausdrücklich gefordert.

Festzustellen ist schliesslich, dass die Drogenpolitik gegenwärtig nicht nur von der Stadtpolizei besondere Anstrengungen erfordert. Gleiches lässt sich auch vom Jugendamt der Fürsorge- und Gesundheitsdirektion sagen, das zeitraubende zusätzliche Aufgaben im Sozial- und im Fürsorgebereich sowie in der Betreuung von Drogenabhängigen übernehmen musste. All diese Aufgaben verlangen einen zusätzlichen Einsatz und machen Überstunden notwendig.

Antwort auf die Dringliche Interpellation Theiler (GPB)

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Die von den Interpellantinnen und Interpellanten gestellten Fragen können wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1:

Die Aktion „Citro“ stützt sich auf Artikel 27 und 29 des kantonalen Polizeigesetzes sowie auf Artikel 171 f des bernischen Strafverfahrens.

Zu Frage 2:

Festnahme und Rückführung von Personen hängen nicht vom „nichtschweizerischen Aussehen“ ab, sondern vom Umstand des wiederholten Aufenthalts in der Drogenszene gemäss polizeilichen Beobachtungen. Tatsache ist, dass über 90% der von der Polizei erfassten Strassendealer (Ebene des Drogenhandels vor den Konsumentinnen/Konsumenten und Kleindealerinnen/Kleindealer) Asylsuchende sind. Mit Rassendiskriminierung hat die Aktion „Citro“ nichts zu tun. Als Rechtsgrundlagen gelten die obengenannten Artikel.

Zu Frage 3:

Gemäss Artikel 29 des kantonalen Polizeigesetzes kann die Polizei Personen, bei denen begründeter Verdacht besteht, dass sie oder andere, die der gleichen Ansammlung zuzurechnen sind, die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährden oder stören, von einem Ort vorübergehend wegweisen oder fernhalten. Die auswärtigen Asylsuchenden werden nicht an ihren Wohnort zurückgeführt, sondern lediglich auf den Zug begleitet und damit vorübergehend weggewiesen bzw. von der Stadt Bern ferngehalten. Dass Asylsuchende ihren Wohnort nicht verlassen dürfen, kann allenfalls von der zuständigen Fremdenpolizeibehörde angeordnet werden.

Zu Frage 4:

Die von der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) festgeschriebenen Menschenrechte gelten für alle sich in der Schweiz befindlichen Personen, auch für Asylsuchende. Den Menschenrechten wird im Rahmen der Aktion „Citro“ gestützt auf unsere Rechtsordnung besondere Beachtung geschenkt.

Zu Frage 5:

Das Vorgehen im Zusammenhang mit verfügbaren Ein- und Ausgrenzungen richtet sich nach Artikel 13 lit. e Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht vom 18. März 1994. Demzufolge kann die zuständige Behörde einer Person, die keine Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung besitzt und die die öffentliche Sicherheit und Ordnung stört oder gefährdet, insbesondere zur Bekämpfung des widerrechtlichen Betäubungsmittelhandels die Auflage machen, ein ihr zugewiesenes Gebiet nicht zu verlassen oder ein bestimmtes Gebiet nicht zu betreten.

Das Verwaltungsgericht des Kantons Bern hiess die Beschwerde gegen eine Ausgrenzungsverfügung gut, nachdem erst im Beschwerdeverfahren neue relevante Tatsachen die Aufhebung der Ausgrenzungsverfügung rechtfertigten. Zum Zeitpunkt der Ausgrenzung war die angefochtene Massnahme jedoch begründet.

Zu Frage 6:

Der Gemeinderat hält die rechtsstaatlichen Prinzipien hoch und respektiert sie. Die Aktion „Citro“ wird im Rahmen der Rechts- und Verhältnismässigkeit durchgeführt. In unserem Rechtsstaat stehen jeder Bürgerin und jedem Bürger, jeder und jedem Asylsuchenden, die entsprechenden Rechtsmittel zur Verfügung, um sich wehren. Massnahmen zur Verbesserung der Wahrnehmung dieser Rechte durch Ausländerinnen und Ausländer werden im Rahmen eines Leitbildes zur Intergrationspolitik geprüft.

Zu Frage 7:

Mit der Aktion „Citro“ werden keine Budgetmittel „umgeschichtet“ und zur Finanzierung dieser Aktion zweckentfremdet. Der Auftrag an die Strafverfolgungsbehörden - die Stadtpolizei ist bekanntlich ein Teil der Strafverfolgungsbehörden - sowie an die Ortspolizeibehörden ist gesetzlich geregelt. Solange Budgetmittel diesem Auftrag entsprechen, kann von einer Zweckentfremdung keine Rede sein.

Zu Frage 8:

Die knappen Personalbestände der Polizei erlauben schon generell keine flächendeckenden Einsätze im Verkehrsbereich: es sind auch hier nur Einsätze nach Prioritäten möglich. Wenn sich die Aufgabenerfüllung der Polizei nicht nach dem Giesskannenprinzip richten soll, sind die polizeilichen Kräfte nach Schwerpunkten prioritär einzusetzen. Zu den ein-

deutigen Schwerpunkten zählt gegenwärtig die Verringerung der Drogen- und die Bekämpfung der Dealerszene, um die objektive Sicherheit auf dem Gebiet der Gemeinde Bern nachhaltig zu verbessern. Die Bürgerin und der Bürger haben Anspruch darauf, dass die für die Sicherheit zuständigen Behörden diesen Auftrag auch erfüllen.

Zu Frage 9:

Mit der Aktion „Citro“ ist nicht ausgeschlossen, dass sich Verlagerungen in die Quartiere ergeben: dies ist aber sicher kein Ziel der Aktion. Auf solche Auswirkungen wird flexibel, innert Stunden, reagiert, so dass die Quartiere nicht an die Stelle der Innenstadt treten.

Durch die Reduktion der Öffnungszeiten der Polizeiwachen in den Quartieren erfolgt kein Abbau der öffentlichen Sicherheit, weil die polizeiliche Grundversorgung gewährleistet bleibt. Einzig die Vorsprachemöglichkeiten der Bevölkerung sind reduziert.

Zu Frage 10:

Diese Zahlen beruhen auf dem Stand 10. Februar 1998 (bis und mit Dienstag abend).

Aufgewendete Stunden ¹	14'475	
Miete Zivilschutzanlage		Fr. ca. 10'600.00
Verpflegung		Fr. 23'940.00
Bahnbillette		Fr. 3'792.00

¹ umgerechnet mit dem Gebührenreglement der Stadtpolizei ergeben sich Personalkosten in der Höhe von

Anzeigen wegen Missachtung Ausgrenzung	99	Fr. 1,3 Mio.
Anzeigen wegen Betäubungsmittelhandels	76	

Dazu ist zu sagen, dass die Besoldungskosten für das Polizeipersonal ohnehin anfallen und im Budget enthalten sind. Mehraufwendungen ergeben sich somit nur für die Nebenkosten wie Miete, Verpflegung und Bahntransport.

Antwort auf die Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA!

Zu Frage 1:

Diese Zahlen beruhen auf dem Stand 10. Februar 1998 (bis und mit Dienstagabend).

Festgenommene Personen	774
Status N-Ausweis (Asylsuchende)	715
Zugewiesene Gemeinde Bern	86
Zugewiesene Kanton Bern	318
Zugewiesene übrige Kantone	370
Rückführungen	494
Zuführungen Fremdenpolizei	31
Vorbereitungs-/Ausschaffungshaft	20
Polizeihaft	53
Anzeigen wegen Missachtung Ausgrenzung	101
Anzeigen wegen Betäubungsmittelhandels	81

Zu Frage 2:

Der Gemeinderat hat die Task Force Drogenpolitik beauftragt, nebst verschiedenen fürsorglichen und medizinischen Massnahmen zugunsten von Drogenabhängigen den Kampf gegen die Dealerszene zu verstärken. Der Platz Bern soll und darf für die Dealer nicht attraktiver sein als andere Standorte in der Schweiz. Diesem Ziel dient die konzentrierte Aktion „Citro“, die damit auch einen - gewollten - Verdrängungseffekt hat.

Zu Frage 3:

Das Amt für Drogenfragen der evangelisch-reformierten Kirchen Bern-Jura hat der Stadt im Auftrag verschiedener gassennaher Organisationen ein Angebot zum Gespräch und zur Kooperation unterbreitet. Ende Januar hat die Task Force Drogenpolitik diese Gruppen zu einem Gespräch eingeladen. Dabei stellte sich leider heraus, dass nur ein Teil davon bereit war, mit den StadtvertreterInnen zu diskutieren. Mit den dialogwilligen Gruppen geht das Gespräch im Hinblick auf eine Zusammenarbeit weiter.

Da durch das kirchliche Amt für Drogenfragen angeboten, fand auch eine Aussprache mit Vertreterinnen und Vertretern von stadtbernischen Kirchgemeinden statt.

Zu Frage 4:

Die Aktion „Citro“ stützt sich auf die Artikel 27 und 29 des kantonalen Polizeigesetzes sowie auf Artikel 171 f des bernischen Strafverfahrens. Das Vorgehen im Zusammenhang mit verfügbaren Ein- und Ausgrenzungen richtet sich nach Artikel 13 lit. e Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht vom 18. März 1994. Demzufolge kann die zuständige Behörde einer Person, die keine Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung besitzt und die die öffentliche Sicherheit und Ordnung stört oder gefährdet, insbesondere zur Bekämpfung des widerrechtlichen Betäubungsmittelhandels die Auflage machen, ein ihr zugewiesenes Gebiet nicht zu verlassen oder ein bestimmtes Gebiet nicht zu betreten.

Zu Frage 5:

Die einschlägigen Rechtsbestimmungen betreffend das Amtsgeheimnis und den Datenschutz erlauben keine Zulassung von unbeteiligten Drittpersonen in der Zivilschutzanlage, um die Arbeit der Polizei zu beobachten. Hingegen ist der Gemeinderat bereit, für eine Delegation des Stadtrats eine Besichtigung zu organisieren und dabei die Arbeit der Polizei zu erläutern. Bereits stattgefunden haben übrigens Besuche von Gemeinderatsmitgliedern (z.B. Stadtpräsident) in der Zivilschutzanlage Allmend.

Zu Frage 6:

Durch die Reduktion der Öffnungszeiten der Polizeiwachen in den Quartieren erfolgt kein Abbau der öffentlichen Sicherheit, weil die polizeiliche Grundversorgung gewährleistet bleibt. Einzig die Vorsprachemöglichkeiten sind reduziert.

Antwort auf die Dringliche Interpellation Fraktion FDP:

Zu Frage 1:

Die Aktion „Citro“ ist als Konzept in bezug auf Einsatzzeiten und Personalbedarf flexibel gestaltet. In der Anfangsphase ist vor allem der Personalbedarf sehr hoch. Im Laufe der Zeit, wenn die Aktion gefestigt ist und sich die Wirkungen auf die Dealer voll entfaltet haben werden, kann ein Pool aus den verschiedenen Dienstgruppen gebildet werden, der es erlaubt, sich kurzfristig der Situation auf der Strasse anzupassen. Damit wird längerfristig der jeweilige Personalbedarf gesenkt werden können.

Zu Frage 2:

Der Gemeinderat wird weiterhin gegen Personen, die mit Drogen handeln bzw. sich im Drogenumfeld aufhalten, die geltenden Rechtsnormen des Bundesgesetzes über die Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht ausschöpfen.

Fürsorge- und Gesundheitsdirektorin *Ursula Begert*: Im Fürsorgebereich bestand bereits bisher ein umfangreiches Angebot im Therapie- und Abstinenzbereich. Zusätzlich hat die Task Force Drogenpolitik die folgenden kurzfristigen Massnahmen eingeleitet oder bereits realisiert:

- Behandlungszuführung für Drogenabhängige: diese erfolgt vorerst durch kurzfristige Vermittlungs- und Rückführungsaktionen, die seit Dezember 1997 laufen, später durch die ambulante Vermittlungs- und Rückführungsstelle, über deren Schaffung der Stadtrat am 26. Februar zu entscheiden hat - Rückführungen fanden schon vorher statt, allerdings nicht in Aktionen, wie wir sie heute haben

- ab 17. Februar gelten für die Anlaufstelle Nägeligasse erweiterte Öffnungszeiten (ab 14.00 Uhr)
- seit Oktober 1997 ist in der Nacht ein Shuttlebus zur Notschlafstelle Stauffacherstrasse in Betrieb

Als mittelfristige Massnahme werden vorbereitet:

- Eröffnung einer zweiten Anlaufstelle und Verschiebung der Notschlafstelle an die Hodlerstrasse
- Ausweitung der ärztlich kontrollierten Heroinverschreibung: vom Februar an stehen sechs neue Plätze zur Verfügung - die Stadt unterstützt den dringenden Bundesbeschluss des Bundesrats
- Schaffung einer spezialisierten Fachstelle für Drogenprobleme in den Sozialdiensten der Fürsorge- und Gesundheitsdirektion

- Der Rat beschliesst Diskussion -

Luzius Theiler (GPB) ist von der Antwort des Gemeinderats nicht befriedigt. Zu den gemachten rechtlichen Erläuterungen: die Befürchtungen derjenigen, die den hier mehrmals zitierten Artikel 13 lit. e (Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht) und 1997 das neue Polizeigesetz des Kantons Bern, welches in den entscheidenden Artikeln sehr wesentlich von Polizeidirektor Kurt Wasserfallen als Grossrat beeinflusst wurde, bekämpften, bestätigen sich. Die beiden Revisionen unseres Rechts bewirken nicht mehr Recht, sondern mehr Rechtsunsicherheit, da die Formulierungen verschieden interpretierbar sind und willkürlich anwendbar sind. Der Interpellant behauptet, dass auch die bewusst repressiven Bestimmungen überinterpretiert werden und dass dies in vielen Fällen nicht im Rahmen des neu geschaffenen Rechts geschieht, sondern darüber hinaus. Luzius Theiler ist nur ein einziger Fall bekannt, in dem ein Aufenthaltler aus Afrika ohne Papiere auf das Verwaltungsgericht gegangen ist. Unvorstellbar, dass man sagt, das Verwaltungsgericht und der ganze Rechtsweg stehe allen offen. Man stelle sich nun einen Asylbewerber ohne Mittel, Freunde oder Bekannte vor, der sich nicht zurecht findet und erst noch aus einem anderen Kulturkreis kommt. Nun, in dem besagten Fall, in dem der Beschwerdeführer ausgegrenzt und weggewiesen worden war, obwohl seine Freundin und das gemeinsame Kind in Bern waren, gab ihm das Verwaltungsgericht vollständig recht. Wird nun gesagt, bei seiner Festnahme seien die Umstände anders gewesen, so ist dies eine lausige Begründung. Der Mann hielt sich im Bahnhof auf, um sich zu erkundigen, wann er heimfahren könne. Die Stadt Bern muss ihre Niederlage zugeben und den Entscheid nicht nur akzeptieren, sondern auch bei der Handhabung der weiteren Wegweisungen berücksichtigen. Sie darf nicht sagen, der Entscheid gehe sie nichts an. Sowohl das Polizeigesetz wie auch der Artikel 13 sagen nicht aus, dass irgendjemand, der sich gerade in der Aarberggasse, im Bahnhof oder auf der Bundesterrasse aufhält, weggewiesen werden muss. Es muss dazu ein begründeter Verdacht, ein Verstoß gegen die Ordnung bzw. gegen die gesetzlichen Bestimmungen bestehen - ohne ist es nicht zulässig. Wird die Anzahl der in die Zivilschutzanlage Allmend geführten Personen und der tatsächlich dem Richter zugeführten mit der Anzahl aus der Stadt Bern Ausgewiesener (nach Polizeigesetz oder Zwangsmassnahmen) verglichen, so beträgt das Verhältnis etwa 1 : 10. Mit anderen Worten: zum Teil werden gravierende freiheitseinschränkende Massnahmen gegenüber Leuten ergriffen, denen man trotz langem Durchsuchen und Befragen nichts nachweisen kann. Ein nicht rechtmässiges Vorgehen, das nur durchgeführt werden kann, weil sich die Leute bei der Justiz zu wenig wehren können. Dass diese Massnahmen hauptsächlich gegen Leute aus Afrika oder andere nicht wie Schweizer aussehende Personen ergriffen werden, wie selbst an der Pressekonzferenz gesagt wurde, hat einen rassistischen Aspekt, auch wenn es oft nicht so gemeint ist. Sagt man 90 Prozent der Dealer seien Asylbewerber, so muss Luzius Theiler aus eigener Erfahrung feststellen, dass man immer auf die Gleichen (Leute aus Ex-Jugoslawien, Leute dunkler Hautfarbe) losgeht und somit ist es ein Leichtes, eine solche Statistik zu machen, wobei die Stadtpolizei die Statistik auch aus psychologischen Gründen

erstellt. Ein solches Vorgehen ist zu verurteilen. Die freiheitseinschränkende, leider beschlossene, gesetzlichen Grundlagen werden in einer Art und Weise angewendet, die über den Sinn der Bestimmungen hinausgeht. Im übrigen haben sich die Parteien, die im Gemeinderat mehrheitlich vertreten sind, zugegebenermassen gehört der Polizeidirektor nicht dazu, sowohl gegen Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht als auch gegen das neue Polizeigesetz in der Referendumsabstimmung eingesetzt. Nun sind es die Gleichen, die diese in einer besonders harten Art anwenden, was ein Widerspruch ist. Die Taktik, die Ausgaben mittels der Budgetkompetenz des Stadtrats zu rechtfertigen, ist ein weiterer Streitpunkt. Wir bräuchten also gar kein detailliertes Budget und die Bürgerlichen müssten nicht ständig nach einer Budgetabstimmung rufen. Man müsste also der Polizei einen bestimmten Betrag für die allgemeine Sicherheit zubilligen, was sie damit macht, wäre egal. Nun, im Budget ist jeder Posten ganz genau verzeichnet und darf nicht für etwas anderes aufgewendet werden. Die Reaktion der Polizisten der Quartierwachen möchte Luzius Theiler gerne sehen, wenn sie hören müssen, dass nur die Öffnungszeiten betroffen seien und nichts anderes. Die Quartierwachen haben seines Wissens sehr wichtige und umfassendere andere Aufgaben zu erfüllen, wie sich der Interpellant bei einer GPK-Führung selber überzeugen konnte. Entweder haben sie nun jahrelang Arbeit für nichts geleistet oder die Aussagen des Polizeidirektors sind nicht korrekt. Die Probleme werden nun in die Quartiere verdrängt und die Sicherheit wird zugleich abgebaut, was in allen stadtnahen Quartieren zu bemerken ist, dies ein weiterer Widerspruch. Momentan besteht eine verhängnisvolle Tendenz, nicht nur in der Stadt Bern, dass man meint, man könne alle gesellschaftlichen Probleme mit mehr Polizei und Justiz bekämpfen, wesentlich dabei sei einzig das Erfolgsprinzip. Die Begründung, alles was Erfolg bringt, ist erlaubt, kann mit den Zahlen der Aktion „Citro“ nicht belegt werden. Weiter handelt es sich um eine bedenkliche Geringschätzung der Menschenrechte und Grundrechte der Bürgerinnen und Bürger, die nun abgebaut werden, obwohl die Schweiz die Menschenrechtskonvention auch unterzeichnet hat. Deswegen kann nicht nur das Erfolgsprinzip zählen. Es handelt sich um dasselbe wie in Deutschland (Lauschangriff begründet mit Drogenhandel).

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats:

Die Präsidentin: *Lilo Lauterburg*

Die Protokollführerin: *Tina Stämpfli*