



Protokoll Nr. 22

Sitzung von Donnerstag, 30. April 1998, 20.30 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin Lilo Lauterburg

Anwesend:

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

Andreas Hofmann
Stephan Hügli
Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Andreas Krummen
Annemarie Lehmann
Leslie Lehmann
Peter Linder
Edith Lörtscher
Liselotte Lüscher
Irène Marti Anliker
Kurt Mäusli
Heinz Megert
Elsi Meyer
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Edith Olibet
Bernhard Pulver
Maria Regli Schmucki
Hans Peter Riesen

Heinz Rub
Ursula Rudin-Vonwil
Kurt Rüegsegger
Annemarie Sancar
Beat Schori
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:

Arnold Bertschy
Michael Burkard
Barbara Geiser
Simone Gretler

Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Nico Lutz
Edith Madl Kubik

Anton Maillard
Ruth Rauch
Rudolph Schweizer

Vertretung des Gemeinderats:

Ursula Begert
Alfred Neukomm

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Claudia Omar
Kurt Wasserfallen

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

13 Interpellation Fraktion SP (Irène Marti Anliker): Alterspolitik wohin?

Antrag Nr. 82

Anlässlich der Diskussion im Stadtrat zum Bericht „Konzepte für die ambulanten Dienste“ vom 18.2.93 wurde von verschiedenen Fraktionen auf die Notwendigkeit hingewiesen, ein Altersamt in der Stadt Bern zu schaffen. Schon der OPTA-Bericht forderte eine solche Einrichtung. Die demokratische Veränderung der Bevölkerung zeigt auch in der Stadt Bern: der Anteil der über 65jährigen Menschen beträgt mehr als 20%. Nimmt man noch jene Personen dazu, die bereits mit 60 Jahren (freiwillig oder gezwungenermassen) frühzeitig pensioniert werden, so erhöht sich der Anteil von Menschen in der dritten und vierten Lebensphase markant. Auch im Entwurf der "Sozialplanerischen Leitlinien und Strategien" (FGD 1997), wird darauf hingewiesen, dass in 10 bis 15 Jahren auch in Bern-West diese demografische Verschiebung stattfinden wird (also im bevölkerungsreichsten Stadtteil). Der steigende Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung bedeutet für die Gesellschaft und die öffentliche Hand eine Herausforderung und auch eine Chance. Alterspolitik ist ein komplexes Thema, welches nicht ohne Zusammenhang zu anderen Bereichen, wie z.B. zu Planungs- und Baufragen, bearbeitet werden darf. Viele Fragen sind heute offen, z.B. wie ein neuer Generationenvertrag aussehen soll. Viele Probleme sind ungelöst, z.B. die Bewältigung der Pflege- und Betreuungsaufgaben bei Menschen in der vierten Lebensphase. Dies ist schon lange Grund genug, dass sich eine spezialisierte Verwaltungseinheit, eben das Altersamt, um Fragen, Probleme und Lösungen im Altersbereich kümmert. Gemäss Auskunft der Fürsorge- und Gesundheitsdirektion will der Gemeinderat nun aus finanziellen Gründen auf die Schaffung eines eigenständigen Altersamtes verzichten. Der Bereich Alter soll in das Versicherungsamt integriert werden. Es scheint uns, dass dieses Vorhaben einer umfassenden und bedürfnisgerechten Alterspolitik zuwiderläuft.

Wir bitten deshalb den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist die vorgesehene Integration des Bereiches Alter in das Versicherungsamt, welche aus reinen finanziellen Überlegungen stattfinden soll, eine problemadäquate Lösung?
2. Nach welchem politischen Auftrag und nach welchem Konzept wird das Versicherungsamt die neue Aufgabe wahrnehmen?
3. Welche Schwerpunkte in der Alterspolitik werden kurz-, mittel- und langfristig gesetzt?
4. Wird das Versicherungsamt personell, fachlich und finanziell in der Lage sein, die u.a. auch im Entwurf der „Sozialplanerischen Leitlinien und Strategien“ der FGD postulierten präventiven Massnahmen im Altersbereich zu ergreifen und die damit verbundenen Forderungen umzusetzen?

Antwort des Gemeinderats

Im Juni 1989 löste der Gemeinderat das OPTA-Projekt „Altersamt“ aus. Konkret wurden folgende Vorgaben gemacht:

- Bildung eines Altersamtes inklusive Altersheime und Spitex
- Klärung der Zusammenarbeit mit den subventionierten Institutionen
- Klärung der Aufgaben der Kommissionen

In der Folge analysierte im Mai 1990 eine Projektgruppe unter Beizug einer externen Beratungsstelle die Situation wie folgt:

- Starkes Wachstum der Aufgaben
- Lücken in der städtischen Alterspolitik
- Unklare Zuständigkeiten in Verwaltung
- Überlastung des Fürsorgeamtes
- Komplizierte Strukturen im Altersbereich

- Ungenügende Führungsvorgaben
- Zu wenig professionelles Management
- Arbeitsintensive Administration
- Unbefriedigendes Aufnahmewesen
- Wachsende Personalprobleme
- Altersarbeit ist kein politisches Thema

Aus der vorstehend zusammengefassten Situationsanalyse wurden verschiedene Vorschläge für eine Reorganisation abgeleitet:

- Bildung eines Altersamtes
- Straffung und Professionalisierung der Strukturen bei den subventionierten Trägerschaften
- Einführung von Leistungsverträgen mit den subventionierten Institutionen anstelle der Defizitgarantien
- Gründung einer Fachkommission „Alter“

Im Juli 1990 nahm der Gemeinderat von den Vorschlägen Kenntnis und stimmte der Schaffung eines Altersamtes zu. Es wurde von einem zusätzlichen Bedarf von 600 Stellenprozenten ausgegangen. Im Dezember 1992 erfolgt die Bestätigung dieses Beschlusses im Rahmen der Verabschiedung des Spitexkonzeptes. Der Mehrbedarf an Stellen wurde auf 400% reduziert. Das Vorhaben fand Aufnahme in die Legislaturziele 1993 bis 1996. Im August 1996 erwähnte der Gemeinderat in seinem Evaluationsbericht, das Legislaturziel sei wegen fehlender finanzieller Mittel nicht erreicht worden. Es wurde auf die nächste Legislatur verschoben. Im Jahre 1997 liess die Fürsorge- und Gesundheitsdirektorin die Situation im Altersbereich überprüfen. Dabei konnte einerseits festgestellt werden, dass hauptsächlich durch

- die Zusammenlegung von Gemeindekrankenpflegevereinen, Hauspflege und Gemeindekrankenpflege im Rahmen des Spitexkonzeptes von 1992,
- die Verbesserung der Strukturen im Bereich stationäre Alterseinrichtungen mit der Schaffung einer neuen Trägerschaft (Stationäre Alterseinrichtungen Bern),
- den Abschluss von Leistungsverträgen mit 2 Heimen im Rahmen eines Pilotversuches
- und die Überführung des Heimes "Schöneegg" von der Stadt zu den SAB

zahlreiche der 1990 festgestellten Mängel inzwischen behoben oder doch zumindest erheblich verbessert werden konnten. Andererseits waren durch veränderte Rahmenbedingungen und Entwicklungen auch neue Herausforderungen entstanden. Zusammenfassend präsentierten sich die aktuellen Schwachstellen und Herausforderungen folgendermassen:

- Noch immer befassen sich verschiedene Stellen der FGD mit Altersfragen: Fürsorgeamt, Direktionssekretariat, Zentrale Dienste, Versicherungsamt
- Die Belastung des Fürsorgeamtes ist weiterhin hoch und wird aufgrund der Trends auf dem Arbeitsmarkt insbesondere bei den Sozialdiensten zunehmen. Die Anforderungen werden sowohl im Führungsbereich wie auch im operativen Bereich zunehmen. Es geht nicht nur darum, mit einem Mengenproblem fertig zu werden. Vielmehr muss versucht werden, bei der behördlichen Hilfe an Einzelpersonen (Sozialhilfe) mit veränderten Methoden und neuen Modellen den Integrationszielen (Vermeidung und Überwindung der Hilfsbedürftigkeit) auf neue Art gerecht zu werden.
- Die Bedürfnisse von Betagten verändern sich. Die bestehenden Planungsgrundlagen müssen aktualisiert werden, und es sind die richtigen Schlussfolgerungen für die mittel- und langfristige Alterspolitik zu ziehen.
- Der Systemwechsel von der Subventionierung mit Defizitgarantie zu Leistungsverträgen wird zurzeit mit zwei vielversprechend verlaufenden Pilotversuchen im stationären Bereich erprobt. Diese müssen sorgfältig ausgewertet werden und die Erkenntnisse in die Ausgestaltung der künftigen Verträge einfließen.
- Auf kantonaler Ebene vollzieht sich zurzeit unter dem Titel "Neue Finanzierungssysteme" ein Wechsel von der Objekt- zur Subjektfinanzierung. In den laufenden Reformprojekten der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern zeichnet sich die Einführung eines automatisierten Zuschusses ab. Darunter wird folgendes verstanden: Die Heimbewohnerinnen und Heimbewohner bezahlen grundsätzlich die effektiven Kosten. Verfügen sie nicht über ausreichende finanzielle Mittel, werden nicht nur Ergänzungsleistungen,

sondern bis zu einer vom Kanton festgelegten Kostenobergrenze (Normkosten) "automatisch" auch Zuschüsse ausgerichtet. Dieses Modell weist auf eine künftig enge Verknüpfung der Finanzierung von subventionierten Heimen mit einer der wichtigsten Tätigkeiten des Versicherungsamtes (Vermittlung von Ergänzungsleistungen und Ausrichtung der Zuschüsse) hin.

- Die neue kantonale Gesetzgebung über die Spitalversorgung sieht die Übertragung der Krankenhäuser in die Fürsorgegesetzgebung vor. Es muss damit gerechnet werden, dass verschiedene Krankenhäuser nicht mehr direkt vom Kanton subventioniert werden, sondern wie die Pflegeheime über die Gemeinden.
- Der wachsende Anteil von pflegebedürftigen und verwirrten Betagten verändert den Betriebsalltag in den Pflegeheimen. Die bestehenden Pflegekonzepte müssen den neuen Bedürfnissen der Gerontopsychiatrie angepasst werden.
- Die künftig in Pflegeheime eintretenden, einer anderen Generation angehörenden Betagten werden teilweise Bedürfnisse haben, welche von denjenigen der heute in Pflegeheimen lebenden Personen abweichen.

Eine verwaltungsinterne Projektgruppe überprüfte, welcher Stellenbedarf für die Beseitigung der noch vorhandenen Schwachstellen und die Bewältigung der künftigen Herausforderungen erforderlich ist und welche organisatorische Lösung den Verhältnissen am ehesten gerecht wird. Der Stellenbedarf wurde auf 360% bis 380% geschätzt. Die Schaffung eines eigenständigen Altersamtes wurde deshalb nicht in Betracht gezogen. Nach heutigen Erkenntnissen und allgemeiner Praxis kann ein Amt mit lediglich 3 bis 4 Stellen nicht mehr gerechtfertigt werden. Von den geprüften Varianten erschien dem Projektteam und dem Gemeinderat die Integration des Bereiches "Alter" ins Versicherungsamt (neu: Alters- und Versicherungsamt) den aktuellen Gegebenheiten und Entwicklungen am optimalsten Rechnung zu tragen. Dies aus folgenden Gründen:

- Mit Blick auf den geplanten Wechsel des Finanzierungssystems (Subjekt- anstelle Objektfinanzierung) mit einem schon bisher beim Versicherungsamt angesiedelten, neu "automatisierten" Zuschuss-System stellt die Zusammenlegung von Aufgaben-, Entscheid- und Finanzierungsverantwortung eine zukunftsgerichtete Lösung dar. Diese besticht durch klare Zuständigkeiten und ein erhebliches Synergiepotential.
- Das Ergebnis einer in diesem Zusammenhang ausgelösten Reorganisation des Alters- und Versicherungsamtes wird es dem Amtsleiter erlauben, ca. 40% seiner angestammten Aufgaben an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu delegieren. Seine frei werdenden Kapazitäten sollen in erster Linie in die Alterspolitik fliessen, welche damit nachhaltig gestärkt wird.
- Durch die Überführung des Bereiches "Alter" vom Fürsorge- ins Versicherungsamt wird ein Beitrag an die notwendige Entlastung des Fürsorgeamtes geleistet. Dieses hat damit denjenigen "freien Kopf", den es braucht, um den künftigen Anforderungen im Kerngeschäft des städtischen Sozialwesens gerecht zu werden.
- Der Gemeinderat erblickt in der gewählten Lösung einen optimalen Ressourceneinsatz.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergeben sich die folgenden Antworten auf die in der Interpellation gestellten Fragen.

Zu Frage 1:

Die Integration des Bereiches Alter in das Versicherungsamt erfolgte höchstens am Rande aus finanziellen Überlegungen. Es handelt sich vielmehr um die Lösung, welche nach einer vertieften Überprüfung aus verschiedenen sich anbietenden Varianten ausgewählt wurde, weil sie der künftigen Entwicklung optimal Rechnung trägt. Es handelt sich dabei um eine in jeder Beziehung problemadäquate Lösung.

Zu Frage 2:

Der politische Auftrag bzw. das Konzept ergeben sich aus der beschriebenen Situationsanalyse, welche verschiedene zu behebende Schwachstellen und neue Herausforderungen aufzeigt. Zudem wird das Alters- und Versicherungsamt umgehend alles Notwendige zur Schaffung einer Fachkommission für Altersfragen vornehmen. Es hat die Absicht, in Zusammenarbeit mit diesem Gremium und auf der Basis der sozialplanerischen Leitlinien und Strategien sowie weiterer konzeptioneller Grundlagen ein Altersleitbild / Alterskonzept zu erarbeiten. Damit werden folgende Ziele angestrebt:

- Transparenz der Zuständigkeiten (Abgrenzung Aufgaben Bund/Kanton/Gemeinden)

- Definition der kommunalen Alterspolitik
- Politische Abstützung der Arbeit des Alters- und Versicherungsamtes im Bereich Alter
- Grundlage für die Bestimmung der operativen Ziele

Zu Frage 3:

Die aktuellen Herausforderungen, die sich in der Alterspolitik stellen, sind im einleitenden Text dargestellt. Das Setzen von strategischen Schwerpunkten wird zudem Gegenstand des bereits erwähnten Alterskonzeptes / Altersleitbildes sein. Mit Blick auf die sich abzeichnenden tiefgreifenden Änderungen im Gesundheitswesen und der sozialen Sicherheit ist überdies festzuhalten, dass auch in der Alterspolitik eine rollende Planung notwendig ist.

Zu Frage 4:

Der Gemeinderat sieht keinen direkten Zusammenhang zwischen der organisatorischen Einbettung des Bereiches „Alter“ und der Umsetzung präventiver Massnahmen. Das dazu notwendige Fachwissen ist selbstverständlich, wie schon bisher, vorhanden. Der Gemeinderat erklärt sich bereit, die für eine erfolgreiche Alterspolitik notwendigen, personellen und finanziellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. In diesem Sinne hat er auch bereits eine Stelle für die Altersplanung aus dem Gemeinderatspool bewilligt.

- Auf Antrag der Interpellantin beschliesst der Rat Diskussion. -

Irène Marti Anliker (SP) ist von der Antwort des Gemeinderats nicht befriedigt. Sie kann sie zwar nachvollziehen, mit den Schlüssen ist sie jedoch nicht einverstanden. Das Alter ist nicht mit Versicherung gleichzusetzen. Die AHV und neue Finanzierungsmodelle sind in diesem Bereich zwar wichtig, die Stadt hat jedoch noch ganz andere Aufgaben. Sie muss wissen, worauf sie die Alterspolitik aufbauen will, welche Haltung in der Stadt Bern zum Thema Alter herrscht. Die Stadt hat ihre Hausaufgaben nicht erfüllt, obwohl es für unsere Stadt eine Herausforderung bedeutet, dass der Anteil der Leute im Pensionsalter und der 80- bis 90-Jährigen ansteigt. Die Privatisierung der Pflege- und Altersheime, die unter der Trägerschaft der SAB läuft, wird in der Antwort des Gemeinderats als Verbesserung aufgeführt. Die Interpellantin ist nicht mehr sicher, ob diese Privatisierung der richtige Weg ist, denn sie wird den Eindruck nicht los, dass in diesen städtischen Alterseinrichtungen eine einseitige Ausrichtung auf die Wirtschaftlichkeit ohne Konzept über die Alterspolitik herrscht. Wie sonst ist es zu erklären, dass in zwei Pflegeheimen die Pflegedienstleistungsstellen nicht mehr ersetzt werden sollen? Auf den Seiten 2 und 3 der Antwort werden Schwachstellen der Alterspolitik aufgelistet. Es braucht für die Pflege und Betreuung alter, und vor allem auch verwirrter alter Menschen qualitativ sehr gut ausgebildetes Personal. Dieses Personal muss auch von einer Pflegedienstleitung angeleitet werden. Eine Qualitätssicherung in diesem Bereich ist dringend nötig. Wo bleiben Konzepte zur Alterspolitik? Die Antwort zur Frage 3 ist absolut unbefriedigend. Wie kann es sich die Stadt Bern leisten, kein eigenständiges Altersamt zu gründen, wie dies im OPTA vorgesehen war? Die aufgeführten Gründe sind fadenscheinig und finanzpolitisch begründet. Die SP-Fraktion bedauert dies sehr, denn die konzeptionelle Arbeit, worauf eine sinnvolle und zielgerichtete Alterspolitik abgestützt werden kann, sollte endlich an die Hand genommen werden.

Fraktionserklärungen

Peter Sigerist (GB) unterstützt die Ausführungen der Vorrednerin im Namen der Fraktion GB/JA!. In den Legislaturrichtlinien sind Versprechungen zur Alterspolitik abgegeben worden, die nicht eingehalten werden. Der Begriff Alters- und Versicherungsamt bedeutet im Vergleich mit einem reinen Altersamt eine Einschränkung, die dazu führt, dass Altersfragen primär zu Versicherungsfragen werden. Es ist jedoch eine Tatsache, dass es nur dank den Sozialversicherungen möglich geworden ist, ein höheres und angenehmeres Alter zu erleben. Die Alterspolitik darf aber nicht auf Sozialversicherungsfragen reduziert werden. Wie es in unserer Stadt ein Jugendamt gibt, braucht es auch die Schaffung eines reinen Altersamts. Es wird heute zu Recht nicht mehr von einem Drei-, sondern von einem Vier-Generationen-Lebenszyklus gesprochen: Alter = dritte (nachberufliches Lebensalter) und vierte Generation (zunehmende Behinderungen, die zusätzliche Abhängigkeiten zur Folge haben). In der dritten und vierten Generation ist die Sozialversicherungsfrage zwar eine Voraussetzung dafür,

dass dieser Lebensabschnitt individuell und unabhängig gestaltet werden kann, jedoch keine Antwort darauf, wie dieser Lebensabschnitt mit den neuen Bedürfnissen gestaltet werden kann. Bei der dritten Generation kommen neue Komponenten dazu, was sich in der sehr rasanten Zunahme neuer Rentnerinnen- und Rentnergruppen, die zuerst als Selbsthilfegruppen funktionieren, jedoch immer mehr auch sozialpolitische und politische Stossrichtungen aufnehmen, zeigt. Peter Sigerist erinnert an die Alterssession vom 22. Oktober 1997. Die dritte Generation ist sehr aktiv und beginnt, in das gesellschaftliche Leben einzugreifen. Von dieser Generation wird der Begriff Ruhestand noch nicht gelebt, denn sie ist regsam und leistet freiwillig sehr viele konkrete Beiträge an die gesellschaftliche Entwicklung. Wir würdigen, dass der Gemeinderat konkrete Massnahmen ergriffen hat, es müssen jedoch trotz der desolaten Finanzlage der Stadt Bern weitere Schritte eingeleitet werden. Die Differenz zwischen der Zielsetzung in den Legislaturzielen und dem Realisierten ist zu gross. Sobald sich die finanzpolitische Situation verbessert, müssen im Altersbereich rasch Schritte eingeleitet und muss im Rat über das Altersleitbild diskutiert werden. Auch wir sind von der Antwort des Gemeinderats nur teilweise befriedigt.

Katharina Suter-Friedli (FDP) war vor sechs Jahren überzeugt, dass die Schaffung eines Altersamts unumgänglich sei, um die komplizierten Strukturen im Altersbereich zu verändern. In der Zwischenzeit hat sich jedoch sehr viel bewegt. Sie ist erfreut, dass der Gemeinderat in seiner Antwort feststellt, dass sich im Altersbereich in den letzten Jahren viel verbessert hat, dass viele Mängel behoben und dass gerade im Spitex-Bereich laufend in guter Zusammenarbeit mit der FGD und den privaten Organisationen grosse Schritte in Richtung Professionalisierung gemacht worden sind. Eine grosse, Zeit sparende Vereinfachung für die Verwaltung hat die Reduktion von X Verhandlungspartnern auf einen Partner Heime und einen Partner Spitex bewirkt. Sobald die Leistungsaufträge mit SAB und Spitex funktionieren, kann sich die Stadt von diesen Aufgaben ganz zurückziehen. Sie soll die Institutionen in die Selbständigkeit führen und ihnen die Verantwortung übergeben. Der Verwaltung bleibt damit Spielraum für die neuen erforderlichen Projekte. Die FDP-Fraktion nimmt mit Befriedigung davon Kenntnis, dass der Stellenbedarf für die Beseitigung der vorhandenen und die Bewältigung der künftigen Herausforderungen durch eine verwaltungsinterne Gruppe überprüft worden ist und dass die Schaffung eines eigenständigen Altersamts mit lediglich drei bis vier Stellen nicht als gerechtfertigt betrachtet wird und deshalb darauf verzichtet werden kann. Dieser Entscheid ist im heutigen Zeitpunkt richtig.

Fürsorge- und Gesundheitsdirektorin *Ursula Begert* empfindet es als Unterstellung, wenn der FGD vorgeworfen wird, sie reduziere die Altersfragen auf reine Versicherungsfragen. Sie weist den Vorwurf, die FGD tue nichts, was zur Qualitätssicherung und Weiterbildung des Personals diene und es seien keine Leitbilder vorhanden, zurück. Die Stadt hat vor dem Kanton ein Altersleitbild erarbeitet, das dann dem Leitbild des Kantons angeglichen worden ist. Wir haben den Bereich Alter dem Versicherungsamt angegliedert, weil dieses sich sehr viel mit Altersfragen beschäftigt, denn ein grosser Teil der vom Versicherungsamt betreuten Personen sind Betagte, und weil der Leiter des Versicherungsamts sein Amt sehr gut reorganisiert und freie Kapazitäten hatte, die für den Altersbereich verwendet werden können. In einer Zeit mit einer solch desolaten Finanzlage noch mehr Stellen zu fordern, ist absurd. Die Stadt Bern leistet seit Jahren sehr gute Altersarbeit. Die Heime werden immer wieder den neuen Bedingungen angepasst. Für den Zusammenschluss Spitex/Altersbereich ist von den Beamtinnen und Beamten sehr grosse Arbeit geleistet worden. Neu angestellt worden sind ein Altersplaner und ein Alterskoordinator (sehr gut ausgebildete Leute). In den Leistungsverträgen sind sehr wohl Qualitätsmerkmale festgelegt worden. Gemeinderätin Begert bittet Irène Marti Anliker, die von ihr geschilderten zwei Beispiele mit ihr zu diskutieren, damit sie Abklärungen veranlassen kann. Gerade mit den SAB können Verbesserungen erwirkt werden. Sie stimmt mit der Interpellantin überein, dass es im Altersbereich gut ausgebildete Leute braucht. Wie in jedem Spital braucht es jedoch auch Schwesternhilfen. Jedes Jahr absolvieren auch etliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Altersheimen berufsbegleitende Weiterbildungen. Die geistig und körperlich regsamen älteren Menschen sollen möglichst so leben können, wie sie dies für richtig finden. Es soll ihnen soviel Eigenverantwortlichkeit zubilligt werden, wie sie wünschen und nur die nötigen Einrichtungen zur Verfügung gestellt

werden. Auf dem Platz Bern gibt es auch im Altersbereich viele private Institutionen, die gute Arbeit leisten. Es ist nicht einzusehen, weshalb die Stadt Bern alles selber machen soll, wenn sie mit solchen Institutionen zusammenarbeiten kann. Dasselbe gilt für die Psychiatrie und die Geriatrieabteilung z.B. im Zieglerspital. Synergien sollen genutzt werden. Der OPTA-Bericht ist in einer Zeit erstellt worden, in der die finanzielle Lage der Stadt Bern besser war. Nach Meinung der Fürsorgedirektorin sollte die Stadt die beiden grossen Institutionen SAB und Spitex begleiten und kontrollieren. Das Altersleitbild wird überarbeitet und dem Stadtrat unterbreitet werden. Die Alterspolitik in der Stadt Bern ist wohl noch verbesserungswürdig, die Stadt Bern betreibt jedoch seit langer Zeit eine sehr gute und qualifizierte Alterspolitik.

Peter Sigerist (GB) versteht die Heftigkeit der Reaktion der Fürsorgedirektorin nicht, denn die Interpellantin und er selber hätten nicht gesagt, die bisherige Arbeit sei schlecht und kritikwürdig und hätten auch der Anerkennung Ausdruck gegeben, dass etwas unternommen worden sei. Die Antwort des Gemeinderats stimme jedoch mit den in den Legislaturrichtlinien festgehaltenen Zielsetzungen nicht überein. Hinter den eingesparten Stellenprozenten steht ein konzeptioneller Wechsel, der auf verschiedene Arten begründet werden kann. Es muss zugegeben werden, dass die Bedürfnisse der dritten Generation aus finanziellen Gründen nicht erfüllt werden können. Es geht auch nicht darum, die Renter- und Rentnerinnenvereinigungen zu bevormunden.

14 Motion Fraktion FDP (Peter Bühler) vom 13. September 1990: Konzept für eine Optimierung der SVB-Linienführung sowie Entlastung der Berner Innenstadt; Abschreibung

Antrag Nr. 85

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderates betreffend Abschreibung der Motion Fraktion FDP (Peter Bühler) vom 13.9.1990: Konzept für eine Optimierung der SVB-Linienführung sowie Entlastung der Berner Innenstadt.
2. Er nimmt zur Kenntnis, dass Massnahmen im Sinne der Motion Fraktion FDP (Peter Bühler) ergriffen worden sind, indem die Anzahl der durch die Innenstadt führenden Kurse während der Morgenspitzenstunde seit 1989/90 um rund 14% reduziert worden ist.
3. Die Motion Fraktion FDP (Peter Bühler) wird abgeschrieben.

Für die PVK spricht *Hans Peter Riesen* (SD). Nach der Überweisung dieser Motion durch den Stadtrat gab der Gemeinderat eine Netzoptimierungsstudie (NOPTS) in Auftrag. Es wurde auch geprüft, welche Linien verknüpft werden könnten. Eine Verknüpfung von Linien in der Stadt Bern ist nicht einfach. Im Gegensatz zu andern Schweizer Städten ist Bern eine zentrumsorientierte Stadt. Die Achse des öV ist deshalb primär auf das Stadtzentrum ausgerichtet worden. Als hauptsächliches Hindernis für neue Wunschlinienkombinationen erweist sich die bauliche Situation im Raum Bubenbergrasse und Bahnhofplatz. Die Frage nach einer optimalen Gestaltung künftiger SVB-Liniennetze stellt sich deshalb auch im Zusammenhang mit dem Masterplan Bahnhof Bern. Eine teilweise Auslagerung des Tramverkehrs aus Spital- und Marktgasse in Seitengassen bedingte grosse Investitionen, die in der heutigen Finanzlage der Stadt nicht vertretbar sind. Die PVK findet, dass der öV nicht aus den Hauptgassen verbannt werden darf. Falls einmal eine Tramlinie nach Ostermundigen gebaut wird, muss jedoch geprüft werden, welche Tramlinie aus den Hauptgassen in eine Seitengasse verlegt werden kann. Den einkaufenden Fahrgästen des öV muss jedoch eine nahe Einstiegsmöglichkeit angeboten werden. Die Geschäftseinbussen, welche die Betriebe rund um den Kornhausplatz während dessen Sanierung erlitten haben, zeigen, welche Einbussen die Geschäfte in den Hauptgassen erleiden müssten, wenn der öV aus den Hauptgassen verlegt würde. Es dürfen auch keine Fussgängerzonen geschaffen werden, die nach Ladenschluss leer und verlassen sind. Wir wollen eine lebendige Stadt. Die PVK empfiehlt dem Rat einstimmig, die Motion Bühler abzuschreiben.

Hans-Ulrich Suter (FDP) erklärt sich im Namen der FDP-Fraktion damit einverstanden, dass diese, fast acht Jahre alte Motion abgeschrieben wird. Wir anerkennen die Bemühungen des Gemeinderats zur Erfüllung der Motion. Sie zu erfüllen ist aus heutiger Sicht jedoch nicht unbedingt erstrebenswert. Die Verkehrsströme führen in die Innenstadt, in der fast alle Aktivitäten möglich sind und die meisten Dienstleistungen angeboten werden. Nachdem für die Einführung des Muri-Trams in die Stadt eine für alle Teile befriedigende Lösung realisiert werden konnte und die Marktgasse saniert worden ist, würde es wenig Sinn machen, Lösungen zur Verlegung des öV aus den beiden Hauptgassen zu suchen. Eine Netzoptimierung sehen wir im heutigen Zeitpunkt vor allem in einer Führung von Buslinien als Durchmesser- anstelle von Radiallinien. Mit der Linie 10 ist ein ermutigender Anfang gemacht worden. Andere denkbare SVB-Linienkombinationen z.B. Wyler - Gäbelbach, Blinzern - Bremgarten usw. wären problemlos realisierbar und entlasteten das Stadtzentrum teilweise vom Umsteigeverkehr.

Beschluss

Der Rat stimmt einer Abschreibung der Motion Fraktion FDP mit 57 : 1 Stimme bei 1 Enthaltung zu.

15 Kleine Anfrage Christoph Müller (FDP): Verslumpen die SVB?

Antrag Nr. 60

Mehrfach wurden in der letzten Zeit in Fahrzeugen der SVB Personen in äusserst desolatem Zustand beobachtet. Diese Personen benutzen diese Verkehrsmittel nicht einfach, um sich an einen Bestimmungsort hinfahren zu lassen, sondern sie nisten sich im jeweiligen Fahrzeug förmlich ein und verweilen über mehrere Umgänge im Fahrzeug. Das Betragen ist häufig fleghaft. Sie legen sich der Länge nach über ganze Sitzreihen, schlafen dort und zuweilen verrichten sie ihre Notdurft an Ort und Stelle. Chauffeure, die von Fahrgästen auf den unhaltbaren Zustand hingewiesen worden sind, haben sich zwar vom Zustand distanziert, wollten aber weder selber einschreiten, irgendwelche Massnahmen dagegen in die Wege leiten oder sonst irgendwie in die Sache verwickelt werden. Für die übrigen Passagiere sind solche Zustände eine Zumutung sondergleichen. Zudem bekommen mitfahrende Gäste von auswärts einen enorm schlechten Eindruck unserer Stadt. Verschärft wird die Situation noch dadurch, dass laut Presse sogar Drogenhandel in SVB Fahrzeugen beobachtet worden ist.

Der Gemeinderat wird gefragt:

1. Sind ihm diese Zustände bekannt?
- Ist er nicht auch der Ansicht, dass
2. die SVB als Gastgeber ihren sich regulär verhaltenden Fahrgästen gegenüber verpflichtet ist, für annehmbare Zustände zu sorgen?
3. alle Bediensteten der SVB - auch die Chauffeure - im gegebenen Fall angemessen für Abhilfe zu sorgen haben?
4. Welche Massnahmen hat der Gemeinderat bereits getroffen oder trifft er?

Bern, 5. März 1998

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm* beantwortet die Kleine Anfrage im Namen des Gemeinderats: Die Abklärungen des Gemeinderats bei den SVB haben folgendes ergeben: Die Polizeidirektion der Stadt Bern hat die SVB informiert, dass die uniformierte Polizei seit anfangs März 1998 bis auf weiteres in den SVB-Fahrzeugen vermehrt präsent sein wird. Diese Massnahme ist Bestandteil der seit 7. Januar 1998 laufenden Aktion "Citro" gegen den Drogenkonsum und -handel in der Stadt Bern. Die Polizei hat festgestellt, dass der "Kleindeal" nicht zuletzt auch der Aktion "Citro" wegen vermehrt im öffentlichen Verkehr stattfindet. Dies wurde der Task Force mitgeteilt. Die Polizei hat darauf mit Uniformpräsenz in Tram und Bus - hauptsächlich auf den stark betroffenen Linien - reagiert, sofern Personal-

kräfte verfügbar sind. Von seiten der Bürgerinnen und Bürger gingen dazu positive Reaktionen ein. Grundsätzlich sind die Fahrerinnen und Fahrer der SVB nicht befugt, polizeiliche Aufgaben zu übernehmen, weil sie weder polizeilich vereidigt noch hierfür ausgebildet sind. Es liegt somit in der Kompetenz der Polizei, Massnahmen gegen den Drogenhandel zu ergreifen. Weil die Kundenzufriedenheit bei den SVB oberste Priorität hat, wurde das SVB-Fahrpersonal angewiesen, bei Störungen des Betriebs oder der Sicherheit der Fahrgäste mit Funk über die Leitstelle polizeiliche Hilfe anzufordern. Bezüglich Sauberkeit handeln die SVB konsequent nach dem Grundsatz, dass durch Vandalismus beschädigte sowie verunreinigte Fahrzeuge sofort aus dem Verkehr gezogen und repariert, bzw. gereinigt werden. Mit diesem Vorgehen haben die SVB gute Erfolge erzielt. Nachfragen beim SVB-Wagenreinigungspersonal haben ergeben, dass die in der Kleinen Anfrage geschilderten Verunreinigungen (Notdurft) bis dahin jedoch nicht bekannt sind.

Die SVB messen den Kriterien Sauberkeit und Sicherheit grosse Wichtigkeit bei. In den LINK-Umfragen beurteilt die SVB-Kundschaft regelmässig das erreichte Niveau dieser Kriterien. Die Begriffe Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Verkehr sind stark mit der subjektiven Wahrnehmung verknüpft. In der neusten LINK-Umfrage von 1997 attestieren die Fahrgäste den SVB betreffend Sicherheit und Sauberkeit gute Noten. Auch die Resultate aus der neusten Kundenbefragung betreffend Qualitätsstandards vom 12./13. Januar 1998 (2'400 Fragebogen) ergeben für die SVB ein positives Bild:

- Rund 85 Prozent der Fahrgäste sind mit den SVB insgesamt sehr zufrieden.
- Rund 83 Prozent der Fahrgäste empfinden die SVB-Fahrzeuge als sauber.
- Rund 77 Prozent der Fahrgäste hatten in den SVB-Fahrzeugen noch nie Angst vor Belästigungen oder Überfällen.
- Nur rund 16 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass sich die SVB-Fahrerinnen und -Fahrer bezüglich Ruhe und Ordnung aktiver verhalten sollten.

Wenn Fahrgäste belästigt werden, handeln die SVB-Fahrerinnen und -Fahrer aktiv, indem sie sofort und diskret über Funk die Polizei avisieren. Die SVB legen im Rahmen ihrer Kompetenzmöglichkeit grossen Wert darauf, in solchen Situationen Vertrauen bei den Fahrgästen zu schaffen.

Christoph Müller (FDP) dankt für die Antwort, von der er sich befriedigt erklärt.

16 Interpellation Kurt Rügsegger (FPS): Air Vision-Party auf dem Bundesplatz

Antrag Nr. 281

Von der Air Vision-MEGA-Party vom 21. Juni 1997 konnte der Presse viel erfreuliches entnommen werden. So sollen bei der Polizei trotz Grossbeteiligung nur wenige Reklamationen wegen Lärmbelästigung eingegangen sein und es seien auch keine Betäubungsmittel, also Drogen, im Spiel gewesen. Ich hoffe sehr, dass meine folgenden Fragen auch zu meiner Zufriedenheit beantwortet werden können:

1. Welche Kosten entstanden der Stadt Bern für den Einsatz des Shuttle-Bus von den Städtischen Verkehrsbetrieben SVB?
2. Welche Kosten entstanden der Stadt Bern für Einsätze von Personal für die Abfallbeseitigung?
3. Sind die entgangenen Einnahmen für die bewirtschafteten Parkplätze an der Kochergasse, der Schauplatzgasse, am Münzrain und auf dem Bundesplatz der Stadt Bern durch die Organisatoren vergütet worden?

Ich danke dem Gemeinderat für eine baldige Beantwortung meiner Fragen.

Bern, 3. Juli 1997

Antwort des Gemeinderats

Die durch den Interpellanten in Zusammenhang mit dem erwähnten Anlass aufgeworfenen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1:

Die Organisatoren der Air Vision-Party haben bei den SVB den Einsatz des Shuttle-Busses gegen Rechnung bestellt. Die Kosten für diese Extrafahrt betragen Fr. 4'451.20 (inklusive Mehrwertsteuer). Die Organisatoren der Air Vision-Party haben am 13. Juni 1997 eine Anzahlung von Fr. 2'225.60 geleistet. Der Restbetrag von Fr. 2'225.60 wurde den Organisatoren in Rechnung gestellt. Für den Einsatz des Shuttle-Busses entstehen der Stadt Bern daher keine Kosten.

Zu Frage 2:

Die Aufwendungen für die Reinigung des Bundesplatzes und der angrenzenden Strassenflächen nach dem Anlass wurden dem Veranstalter durch das zuständige Strasseninspektorat verrechnet. Die entsprechenden Aufwendungen für Strassenreiniger, Reinigungsmaschine, Transporte und Entsorgungsgebühren beliefen sich inkl. MWSt. auf Fr. 2'552.55. Auf nachträgliches Gesuch der Organisatoren der Air Vision-Party hat der Gemeinderat beschlossen, diese Kosten in Anbetracht der besonderen Umstände (u.a. Schlechtwetter) zu erlassen. Weitere Leistungen des Strasseninspektorates (für zusätzlichen Signalisationsaufwand) wurden den Organisatoren in Rechnung gestellt.

Zu Frage 3:

Gemäss Reglement über die Gebühren der Stadtpolizei vom 9. März 1993, teilrevidiert am 7. September 1995, werden am Samstag keine Gebühren erhoben für die Benützung von Parkplätzen zu anderen Zwecken. Deshalb ist den Organisatoren auch keine Rechnung gestellt worden.

Der Gemeinderat hält fest, dass die Aufwendungen der Stadtverwaltung im Rahmen der Möglichkeiten korrekt verrechnet wurden.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Kurt Rügsegger (FPS) dankt dem Gemeinderat für die ausführliche Antwort. Wurde die Rechnung über Fr. 2'225.60 (Restbetrag) für den Shuttle-Bus inzwischen bezahlt? Handelt es sich bei den Organisatoren um eine Gruppe, die mit städtischen Geldern subventioniert wird? Den Erlass für die Reinigungskosten des schlechten Wetters wegen erachtet der Interpellant als grosszügige Geste der Stadt. Dasselbe gilt für den Verzicht auf eine Verrechnung der Parkplatzgebühren. Hoffentlich werden alle Organisationen gleich behandelt.

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm* antwortet dem Interpellanten, die Rechnung für den zusätzlichen Signalisationsaufwand des SIB und der Restbetrag für den Shuttle-Bus seien beglichen worden. Die letzte Frage des Interpellanten wird Gemeinderat Neukomm abklären und Kurt Rügsegger bei nächster Gelegenheit beantworten.

Barbara Spörri (JA!) ist erstaunt über die Interpellation, denn für jede Veranstaltung auf dem Bundesplatz wird automatisch mit den Organisatorinnen/Organisatoren abgerechnet. Es geht dem Interpellanten wahrscheinlich darum, einen Haken beim Thema Jugendkultur zu finden. Bei der Air Vision-Party ging es nicht nur um Musik, sondern sie war eine Veranstaltung zu zwei Volksinitiativen. Sie hatte somit einen politischen Hintergrund. Die angrenzenden Restaurationsbetriebe ziehen immer einen Nutzen aus solchen Veranstaltungen. Es entstehen somit nicht nur Kosten und Umtriebe. Die Unterstützung des dahinsiechenden SCB kostet einiges mehr als die hier erlassenen Kosten für die Strassenreinigung.

Kurt Rügsegger (FPS) erklärt sich von der Antwort des Gemeinderats befriedigt.

**17 Interpellation Hans-Ulrich Suter (FDP):
Trolleybusbeschaffung für die SVB**

Antrag Nr. 75

Die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) haben letzte Woche im Hinblick auf weitere Trolleybusbeschaffungen zwei neue Typen im Kursbetrieb auf der Linie 14 (Gäbelbach) getestet. Es handelte sich dabei um Niederflurgelenktrolleybusse der Firma Neoplan (Basler Verkehrsbetriebe) und Van Hool (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve). Begründet wurden die Tests von den SVB damit, bis ins Jahr 2000 zwölf neue Trolleybusse als Ersatz für in die Jahre gekommene Fahrzeuge zu beschaffen. Ohne den Ergebnissen der Versuchsfahrten vorzugreifen, gilt es folgendes festzuhalten: Am 26. November 1995 hatten die Berner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger den Kredit für acht Niederflurtrolleybusse des Typs „Swisstrolley“ mit grossem Mehr gutgeheissen. Jetzt sind erst vier Fahrzeuge abgeliefert und schon werden wieder andere Typen erprobt. Kleine Fahrzeugserien sind heute extrem teuer. Zu ersetzen wären in den nächsten Jahren nicht nur zwölf, sondern grundsätzlich die gesamte, 1974/75 in Dienst gestellte Gelenktrolleybusserie 30-55 (26 Fahrzeuge, alle mit einer Fahrleistung von über 1 Mio. Kilometern).

Ich bitte den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie sind die Erfahrungen mit dem Swisstrolley? Ist sichergestellt, dass dieser Fahrzeugtyp weiterhin produziert wird? Müssten die Mehrkosten des Swisstrolleys gegenüber dem damals von den SVB beantragten billigeren MAN-Trolley wiederum von der Stadt übernommen werden?
2. Weshalb soll erneut nur eine kleine, im Stückpreis wesentlich teurere Fahrzeugserie beschafft werden, wenn doch in den nächsten Jahren grundsätzlich 26 Gelenktrolleys ersetzt werden müssen?
3. Ist der Gemeinderat nicht auch der Absicht, eine Typenvielfalt im Wagenpark laufe den anzustrebenden Rationalisierungs- und Wirtschaftsbestrebungen zuwider?
4. Wie lauten die Vergabekriterien des Kantons Bern, der nunmehr über neues SVB-Rollmaterial entscheidet?

Bern, 20. November 1997

Antwort des Gemeinderats

Seit dem 1. Januar 1996 ist im Kanton Bern das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) in Kraft. Gemäss GöV leistet der Kanton nicht nur die Abgeltung des Defizits für die einzelnen Transportunternehmen, sondern er stellt jedem Transportunternehmen einen Plafond mit Investitionsmitteln zur Verfügung. Dieser Plafond zwingt die SVB, die Investitionsprojekte auf mehrere Jahre zu verteilen. Jede Investition muss - gemäss kantonaler Submissionsverordnung - neu ausgeschrieben werden. Die SVB verfügen also nicht über Rahmenkredite. Dies wirkt sich nachteilig auf die Bestellung von grösseren Serien und damit auf eine einheitliche Fahrzeugbeschaffung aus. Mit anderen Worten: Eine neue Ausschreibung kann gemäss Submissionsverordnung dazu führen, dass ein anderer Hersteller das wirtschaftlich günstigste Angebot unterbreitet. Bevor weitere Trolleybusse beschafft werden, haben die SVB bei den Kundinnen und Kunden eine Umfrage gemacht betr. Zufriedenheit mit den bisherigen Fahrzeugen. Das Untersuchungsergebnis zeigt auf, dass die Kundschaft der SVB grossen Wert auf einheitliche Fahrzeuge legt. Diese Tatsache wird bei der Evaluation des Fahrzeugtypen berücksichtigt.

Weil die anstehende Neubeschaffung gemäss Submissionsvorschriften durchgeführt wird, mussten alle offerierten Fahrzeuge auch im praktischen Einsatz getestet werden. Dazu kommt, dass es bereits eine neue technische Entwicklung im Bereich der Gelenktrolleybusse gibt: Die Radnabenmotoren stehen vor dem Durchbruch, doch ist schwer abzuschätzen, wie lange es bis zu deren serienmässigem Einsatz noch dauern wird. In diversen europäischen Städten sind Testversuche mit Radnabenmotoren-Prototypen im Gang. Setzt sich die neue Technologie durch, beabsichtigen die SVB bei den weiteren Beschaffungen eben-

falls Trolleybusse mit Radnabenmotoren zu erwerben. Tatsache ist aber, dass die SVB kurzfristig neue Trolleybusse benötigen.

1. *Erfahrung mit dem Swisstrolley*

Die Niederflurgelenktrolleybusse "Swisstrolley" sind auf das SVB-Netz abgestimmt worden; die notwendigen Anpassungs- und Einstellarbeiten sind abgeschlossen. Die acht Trolleybusse sind seit dem 13. Februar 1998 in Betrieb und kommen bei der Kundschaft, beim Fahrpersonal und bei den Unterhaltsarbeitern gut an. Während der Inbetriebsetzung konnte eine grosse Verfügbarkeit der Fahrzeuge festgestellt werden. Die Frühausfälle von Elektronikschaltelementen sind sehr tief. Probleme traten allerdings bei den sehr kurzen und sehr langen Streckentrennern auf. Die Fahrzeuge begannen zu rucken. Dieses Problem konnte mittels einer Softwareänderung in der Fahrdrachtspannungsüberwachung gelöst werden.

- *Weitere Produktion des Fahrzeugtypen*

An der Herstellung des Swisstrolleys sind drei Unternehmen beteiligt. Die Firma Kiepe liefert den elektronischen Teil für die Mehrheit, der heute auf dem Markt angebotenen Trolleybusse. Mit der Evobus AG, einer Tochterfirma von Mercedes, konstruiert eine Unternehmung mit einem starken Mutterhaus im Rücken den Antrieb der Trolleybusse. Die schweizerische Firma Hess AG schliesslich baut den Karosserieteil. Die wesentlichen Komponenten des Swisstrolleys werden also von gesunden, zukunftsorientierten Unternehmen geliefert. Die Hersteller des Swisstrolleys sind trotz dem Aufkommen neuer Technologie bestrebt, bei entsprechender Nachfrage diesen Fahrzeugtyp weiterhin anzubieten.

- *Eventuelle Übernahme der Mehrkosten durch die Stadt Bern*

Aufgrund des GÖV ist für die Fahrzeugbeschaffung die kantonale Submissionsverordnung ausschlaggebend. Grundsätzlich muss das wirtschaftlich günstigste Angebot berücksichtigt werden. Bevorzugung eines Anbieters - aus nationalem Denken heraus - entspricht nicht den geltenden Rechtsgrundsätzen der kantonalen Submissionsverordnung und dem übergeordneten Gatt-Abkommen. Der Kauf eines teureren Fahrzeuges und Bezahlung des Mehrpreises durch die Stadt ist nicht mehr möglich.

2. *Beschaffung in Tranchen*

Wie einleitend aufgezeigt, sind die SVB gezwungen, die Fahrzeuge in Tranchen zu beschaffen. Die SVB besitzen eine Option für die Bestellung weiterer Swisstrolleys. Wird diese Option ausgeübt, so sinkt der Stückpreis im Vergleich zur letzten Bestellung. Bei der letzten Bestellung konnte mit den Verkehrsbetrieben Biel ein Partner für die Beschaffung gefunden werden. Gesamthaft wurden somit 16 Trolleybusse (je 8 Fahrzeuge pro Verkehrsbetrieb) bestellt. Mit dieser Zusammenarbeit und dem Optionsangebot kann auch bei der Beschaffung in Tranchen der Stückpreis tief gehalten werden.

3. *Typenvielfalt im Wagenpark als Widerspruch zu den Rationalisierungs- und Wirtschaftlichkeitsbestrebungen*

Die Typenvielfalt erhöht die Lebenskosten eines Trolleybusses. Rationalisierungen können beim Unterhalt, bei der Ausbildung etc. erzielt werden. Bei der Selektion der neuen Trolleybusse sind aus diesem Grund die Lebenskosten und nicht nur die Anschaffungskosten relevant. Mit einer Wirtschaftlichkeitsberechnung der gesamten Lebenskosten gemäss Submissionsverordnung wird das wirtschaftlich günstigste Angebot evaluiert.

4. *Vergebungskriterien des Kantons Bern*

Gemäss Artikel 14 der kantonalen Submissionsverordnung ist das wirtschaftlich günstigste Angebot anzunehmen. Als solches gilt dasjenige, das die Kriterien nach Artikel 6a der Submissionsverordnung am besten erfüllt. Diese Kriterien sind:

- a objektive Kriterien für die Eignung der Teilnehmenden, wie die wirtschaftliche, finanzielle und technische Leistungsfähigkeit (Eignungskriterien);
- b Zuschlagskriterien, wie den Termin, die Qualität, den Preis, die Wirtschaftlichkeit, die Betriebskosten, den Kundendienst, die Zweckmässigkeit der Leistung, die Ästhetik, die besonderen ökologischen Anforderungen, den technischen Wert.

Die SVB haben die eingegangenen Offerten gemäss folgendem Punkteschema bewertet:

50% Marketing (Fahrgastanforderungen)

25% Wirtschaftlichkeit

20% Anforderungen an den Fahrerplatz

5% Ökologische Anforderungen

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Hans-Ulrich Suter (FDP) dankt für die sachliche, fundierte Antwort, die einige überraschende Informationen enthalte. Er musste zur Kenntnis nehmen, dass die SVB mangels Rahmenkrediten in Zukunft keine grossen Fahrzeugserien mehr beschaffen kann und dass die Ausschreibungspflicht aufgrund der Vergabekriterien dazu führen können, dass die nächste Bestellung einem andern Hersteller in Auftrag gegeben wird als die letzte. Für die Ratsmitglieder ernüchternd ist der Bescheid, dass die Bevorzugung eines hiesigen Produkts selbst dann unstatthaft sei, wenn die Stadt bereit wäre, den Mehrpreis für einen inländischen Fahrzeugtyp zu übernehmen. Über diese Konsequenzen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr war man sich bei dessen Erlass wohl kaum bewusst. Der Interpellant erklärt sich von der gemeinderätlichen Antwort befriedigt, möchte aber noch wissen, ob noch weitere Swisstrolleys beschafft werden könnten.

René Zimmermann (SP): Unsere Fraktion findet die Situation, dass Fahrzeuge in Tranchen beschafft werden müssen, nicht befriedigend. Die Vor- und Nachteile sollten gegenüber dem Kanton klar aufgeführt, und eine gewisse Härte gezeigt werden: Die SVB führten diese Transporte gerne aus, möchten jedoch bei der Beschaffung der Fahrzeuge mitreden können. Wir finden, dass in den Lebenskosten eines Trolleybusses die Aspekte Ausbildung des Personals und Ersatzteillager stärker gewichtet werden sollten. Die Typenvielfalt führt zu einer Fahrzeugschau auf unseren öV-Linien und ist nicht sehr kundenfreundlich. Wir bitten die Verantwortlichen, bei der Busbeschaffung daran zu denken, dass die Breite der Busse nicht mehr als 2,5 m betragen sollte.

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm*: Die beiden Vorredner haben mit Recht darauf hingewiesen, dass bei der Beschaffung von Rollmaterial nicht nur der Anschaffungspreis entscheidend sein kann, sondern dass verschiedene Kriterien berücksichtigt werden müssen. Sehr wichtig ist auch die Qualität, wozu auch die Lebensdauer der Fahrzeuge, die Ersatzteilkhaltung und die Schulung der Chauffeure/Chauffeusen gehören. Deshalb haben wir mit dem Kanton auch Verhandlungen über den Swisstrolley geführt. Eine Auseinandersetzung wird immer stattfinden, weil der Kanton versucht, im Rahmen der Sparanstrengungen immer wieder Auflagen zu machen. Andererseits ist es Aufgabe der Stadt Bern und der SVB, optimale Bedingungen zu erwirken.

18 Postulat FDP-Fraktion (Hans-Ulrich Suter): Gegen die Unterlaufung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr

Antrag Nr. 317

Am 1. Januar 1996 ist das neue kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr integral in Kraft getreten. Seither bestellt der Kanton Bern auch das Angebot und die Investitionen für städtische Verkehrsbetriebe, sofern die Voraussetzungen dafür (u.a. Mindestkostendeckungsgrad von 20 Prozent) erfüllt sind. Sinn und Zweck des neuen öV-Gesetzes ist es, regionale öffentliche Verkehrsangebote zu definieren und dabei einen möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel zu erreichen. Schaffen nun die Gemeinden neben dem vom Kanton bestellten Angebot selber zu finanzierende Zusatzangebote, wird das neue System letztlich unterlaufen. Der Systemwechsel darf deshalb nicht dazu führen, dass die mit dem neuen Gesetz für die Stadt Bern eingetretene finanzielle Entlastung für die Einführung fragwürdiger neuer städtischer Verkehrsangebote (wie z.B. das Frauentaxi) eingesetzt wird. Angesichts der schlechten Finanzlage der Stadt ersuchen wir den Gemeinderat, bei der Einführung neuer öV-Projekte im städtischen Kompetenzbereich grösste Zurückhaltung zu üben und dem Stadtrat Bericht über allfällige neue öV-Projekte zu erstatten.

Bern, 3. Juli 1997

Stellungnahme des Gemeinderats

Zurzeit wird von der Stadt folgendes öV-Projekt, das als Zusatzangebot einzustufen ist, bearbeitet:

- Schaffung eines Frauentransportdienstes (Vorlage in Arbeit)

Im Rahmen der übergeordneten Planungen ESP Wankdorf (Stadion) und NOPTS-B werden zusammen mit dem Kanton und der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) folgende öV-Projekte geprüft:

- Verlängerung der Linie 20 bis zum Stadion Wankdorf
- Anpassung der Linie 28 (Ostermundigen-Wankdorf-Eigerplatz-Ausserholligen)

Der Entscheid über die Bestellung von Zusatzangeboten liegt beim jeweils finanzkompetenten Organ: Da die Kosten für die Zusatzangebote die Finanzkompetenzen des Gemeinderats regelmässig überschreiten dürften, wird es ohnehin der Stadtrat sein, der darüber zu entscheiden hat, ob er einem zur Diskussion stehenden Zusatzangebot zustimmen will. Damit sind die im Postulat geäusserten Anliegen bereits erfüllt. Der Gemeinderat wird auch in Zukunft bei Zusatzangeboten Zurückhaltung üben.

Antrag

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

René Zimmermann (SP) lehnt dieses Postulat im Namen seiner Fraktion aus zwei Gründen ab. Dieser Text ist weder ein Postulat noch ein Vorstoss, sondern eine vorsorgliche Meinungsäusserung der FDP-Fraktion gegen eine kommende Vorlage, nämlich das Frauentaxi. Die Anforderungen an ein Postulat sind in Art.58 des Ratsreglements umschrieben. Dieser Vorstoss ist eigentlich eine Petition im Sinne von Art.85 und Art.86 des Reglements über die politischen Rechte. Ferner möchten wir heute keine Signale zu einem kommenden Geschäft aussenden. Es geht nicht an, dazu heute schon eine Diskussion zu führen. Wird ein Postulat dennoch überwiesen, bittet René Zimmermann den Rat, die Stellungnahme des Gemeinderats als Prüfungsbericht zu akzeptieren.

Auch *Ueli Stückelberger* und die Fraktion GFL haben Mühe mit diesem Postulat, vorab des Titels wegen. In diesem Gesetz steht, dass die Gemeinden Zusatzangebote unterbreiten können, wenn sie diese selber finanzieren. Wenn die Stadt einzelne solche Projekte unterbreitet, wird das Gesetz nicht unterlaufen, sondern es wird ein Zusatzangebot bestellt, das der Kanton nicht bezahlt. Es ist nicht richtig, solche Zusatzangebote nur mit grösster Zurückhaltung anzugehen, denn ein solches Zusatzangebot kann durchaus sinnvoll sein. Der Stadtrat sollte bei der Behandlung einer entsprechenden Vorlage entscheiden, ob er ein Zusatzangebot als sinnvoll erachtet oder nicht.

Hans-Ulrich Suter (FDP) dankt dem Gemeinderat für seine Stellungnahme. Hintergrund dieses Vorstosses sind das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr und die Sorge um die städtische Finanzlage. Mit diesem neuen kantonalen Gesetz wollten die Gesetzgeber u.a. auch einen Finanzausgleich schaffen, d.h. besonders belastete Gemeinden entlasten. Es war nicht die Absicht der Gesetzgeber, dass die so entlasteten Gemeinden ihre freiwerdenden Mittel in lokale öV-Projekte stecken. Hans-Ulrich Suter wundert sich auch darüber, dass der Gemeinderat bereit scheint, die SBB-Familienkarten für den Bereich SVB anzuerkennen. Kosten dafür mindestens 400'000 Franken pro Jahr. Die andern Partnerunternehmungen des Tarifverbunds Bäre-Abi sind nicht in der Lage, für das von ihnen erschlossene Gebiet den gleichen Service anzubieten. Der Rat möge das Postulat überweisen. Die FDP-Fraktion ist bereit, die Stellungnahme des Gemeinderats als Prüfungsbericht zu akzeptieren.

René Zimmermann (SP) erklärt sich mit dem Vorgehen: Postulat überweisen und Stellungnahme des Gemeinderats als Prüfungsbericht akzeptieren, einverstanden.

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm* dankt Hans-Ulrich Suter für sein Einverständnis, dass keine weitere Stellungnahme des Gemeinderats ausgearbeitet werden muss. Der Ge-

meinderat hat gestern über eine Anerkennung der SBB-Familienkarten abgestützt auf Abklärungen der Direktion Stadtbetriebe diskutiert. Eine Familienvergünstigung für das Bäre-Abi wäre zwar wünschbar, es würde dafür jedoch kein Kantonsbeitrag ausgerichtet und die andern Transportunternehmen machten nicht mit. Die Stadt Bern allein müsste somit jährlich 400'000 Franken bezahlen. Angesichts der aktuellen Finanzlage hat der Gemeinderat beschlossen, diese Sache im Moment nicht weiterzuverfolgen.

Beschluss

Das Postulat FDP-Fraktion wird stillschweigend überwiesen. Die Stellungnahme des Gemeinderats wird als Prüfungsbericht akzeptiert.

19 Postulat Michael Burri (GFL): KundInnenfreundlichere Öffnungszeiten der städtischen Entsorgungshöfe

Antrag Nr. 269

Die heutigen Öffnungszeiten der Städtischen Entsorgungshöfe unter der Woche (07.30 bis 11.00 Uhr sowie 13.30 bis 16.30 Uhr, freitags nur bis 15.30 Uhr) sind unbefriedigend, insbesondere für Alleinerziehende und für Alleinstehende, die 100%ig erwerbstätig sind. Hinzu kommt, dass Samstagvormittags nur ein Teil der Entsorgungshöfe geöffnet ist. Nachdem die privaten Rüstabfälle seit diesem Frühjahr nur noch in den Entsorgungshöfen abgegeben werden können (sofern nicht dezentral kompostiert wird, was aber nicht überall möglich ist), hat sich dieser Mangel noch verschärft.

Wir möchten deshalb eine Ausdehnung der Öffnungszeiten zumindest an einem, vorzugsweise an zwei Wochentagen anregen (abends bis mindestens 19.00 Uhr, evtl. auch über den Mittag), des weitern die Öffnung sämtlicher Entsorgungshöfe am Samstagvormittag. Diese Ausdehnung der Öffnungszeiten könnte nötigenfalls kompensiert werden durch die Schliessung der Entsorgungshöfe an zwei oder drei Halbtagen unter der Woche, so dass unter dem Strich kein (Personal-)Mehraufwand entstünde.

Bern, 14. August 1997

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzliches

Der Bevölkerungsrückgang in der Stadt Bern, von 136'338 Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahre 1990 auf heute rund 129'000 Personen, führte zu einer durchschnittlichen Belegung von lediglich 1,9 Personen pro Wohneinheit oder Wohnung. Dies bedeutet, dass in einem grossen Teil der Wohnungen alleinstehende Bewohnerinnen und Bewohner leben, die erwerbstätig sind und dadurch wenig Zeit für die Belange der Entsorgung haben. Unter diesem Gesichtspunkt ist eine Überprüfung der Öffnungszeiten sicher zweckmässig.

Standorte und bisherige Öffnungszeiten

Die Stadt Bern verfügt zurzeit über folgende Entsorgungshöfe:

- Fellerstrasse 13A (Fellergut)
- Murtenstrasse 94 (Altes Forsthaus)
- Muristrasse 21 E (Egelsee)
- Lorrainestrasse 15 (Lorraine)
- Brunngasshalde 17 (Rathaus)

Diese Entsorgungshöfe sind werktags von 07.30 bis 11.00 Uhr und 13.30 bis 16.30 Uhr, freitags bis 15.30 Uhr und samstags von 08.00 bis 11.30 Uhr geöffnet. Der Entsorgungshof Altes Forsthaus an der Murtenstrasse ist mit Ausnahme des Samstages zu denselben Zeiten geöffnet. An Samstagen blieb er geschlossen, da kaum Anlieferungen an diesen Standort erfolgten.

Zusätzliche Standorte

Im Interesse einer zukünftigen Vereinfachung der Haus-zu-Haus-Abfuhr und eines flächendeckenden Angebotes von Entsorgungshöfen sollte jedes Quartier über eine Entsorgungsmöglichkeit in Form eines Entsorgungshofes verfügen. Konkret sind zurzeit folgende zusätzliche Höfe geplant:

- Bernstrasse 75 (Bienzgut)
- Schanzenstrasse (Grosse Schanze)
- Jubiläumsplatz 20 (Friedlihof)
- Ostermundigenstrasse (Baumgarten)

Neue Öffnungszeiten

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der grösste Teil der Anlieferungen zwischen 07.00 bis 09.00 Uhr, 11.00 bis 11.45 Uhr und 13.15 bis 15.00 Uhr erfolgt, die Zwischenzeiten im Gegensatz dazu eher ruhig verlaufen, werden die Öffnungszeiten ab 1. Januar 1998 wie folgt modifiziert:

Montag-Freitag: 07.00 - 11.45 Uhr
15.00 - 16.45 Uhr, Mittwoch bis 19.00 Uhr
Samstag: 08.00 - 11.00 Uhr

Der Entsorgungshof Murtenstrasse 94 (Altes Forsthaus) bleibt an Samstagen weiterhin geschlossen. Die Erweiterung der Öffnungszeiten bedeutet allerdings, dass das Personal dieser Höfe pro Woche 48 Std. anstelle der üblichen 42 Std./Woche leisten muss. Bei einem Bestand von 9 Entsorgungshöfen muss der Personalbestand durch interne Versetzungen innerhalb des Strasseninspektorates um 2 Einheiten erhöht werden.

Die durch den Postulanten als Kompensation angeregte Schliessung der Entsorgungshöfe an zwei oder drei Halbtagen pro Woche würde dagegen erhebliche Probleme bezüglich unkontrollierte Ablagerungen vor den Höfen aufwerfen.

Antrag

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

Urs Jaberg (FDP) bestreitet dieses Postulat. Er hat gestern abend während einer Stunde auf dem Entsorgungsareal Egelsee folgende Feststellungen gemacht: Der Entsorgungshof wird sehr sauber geführt. Das Personal ist den Kunden bei der Deponie ihres Materials behilflich. Das Depotgut wird sehr sorgfältig getrennt und deponiert. Die Öffnungszeiten sind bereits geändert worden. Das Postulat Burri zielt in die richtige Richtung, eine Verlängerung der Öffnungszeit z.B. am Mittwoch abend bis 19.00 Uhr entspricht einem Bedürfnis. Die Anpassung der Betriebszeiten - nicht eine weitere Ausdehnung (heute 46 1/2 Std. früher 35 Std.) - befürworten wir, lehnen jedoch eine Ausweitung der Gesamtstundenzahl ab. Die Transportdistanz vom Wohnort zu den Entsorgungshöfen ist nicht besonders relevant, zumal diese Fahrten nur sporadisch ausgeführt werden. Die Zielrichtung des Postulats der FDP mit dem Titel "Überprüfung des Konzeptes bezüglich Entsorgungshöfe", das sie am 12.3.1998 eingereicht hat, ist richtig. Wir verlangen eine reduzierte Anzahl Entsorgungshöfe. Da der vorliegende Prüfungsbericht neue zusätzliche Entsorgungshöfe anbietet - was vom Postulanten nicht gefordert wird -, verbunden mit einer Aufstockung des Personalsbestands, stimmt die FDP-Fraktion dem Postulat zwar zu, lehnt den Prüfungsbericht des Gemeinderats jedoch ab.

Michael Burri (GFL) verlangt mit seinem Postulat nicht, dass die Öffnungszeiten gesamthaft ausgedehnt werden, sondern längere Öffnungszeiten an gewissen Tagen mit Kompensation an andern Tagen. Eine solche Kompensation wird vom Gemeinderat abgelehnt. Zum gleichen Thema hat Georg Schärer, Direktionsadjunkt Stadtbetriebe, Michael Burri in der GPK geantwortet, Erfahrungen mit einer Schliessung am 2. August hätten unkontrollierte Ablagerungen vor den Höfen zur Folge gehabt. Eine einzige Schliessung an einem 2. August ist nicht unbedingt repräsentativ. Die Prüfung einer Kompensation ist deshalb angezeigt.

Direktor der Stadtbetriebe *Alfred Neukomm* hat kundenfreundliche Öffnungszeiten in den Entsorgungshöfen bereits im Herbst 1997 angeordnet. Es sollen nun abgestützt auf Er-

fahrungen im ersten Halbjahr 1998 im zweiten Halbjahr gewisse Korrekturen für 1999 vorgesehen werden. Wir müssen flexibel sein, und es muss geprüft werden, zu welchen Zeiten die Entsorgungshöfe gut und zu welchen praktisch nicht besucht werden. Entsprechende Anpassungen werden für 1999 vorgenommen. In diesem Sinne nimmt Gemeinderat Neukomm die Wünsche von Urs Jaberg und Michael Burri entgegen. Der Rat möge dem Prüfungsbericht zustimmen.

Urs Jaberg (FDP): Nach diesen Ausführungen von Gemeinderat Neukomm kann die FDP-Fraktion die Antwort des Gemeinderats als Prüfungsbericht akzeptieren.

Beschluss

Das Postulat Michael Burri wird überwiesen. Die Antwort des Gemeinderats wird als Prüfungsbericht akzeptiert.

Eingänge

Es werden eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen eine Motion und eine Interpellation, nämlich:

Motion Fraktion SP (Peter Blaser): Weniger Verkehrslärm an der Brünnenstrasse

Die Anwohnerinnen und Anwohner der Brünnenstrasse sind übermässigem Verkehrslärm ausgesetzt. Der motorisierte Individualverkehr muss in den Abschnitten zwischen Bümpliz- und Heimstrasse um mehr als 65% und zwischen Heim- und Riedbachstrasse um 25 bis 45% reduziert werden, damit die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten sind (Darstellung Handlungsbedarf Lärm, Ausgabe Januar 1997).

Laut Verkehrskonzept des STEK 95 gehört die Brünnenstrasse zum Quartiernetz. Sie soll somit primär den Anwohnerinnen, Besucherinnen und Kundinnen dienen (STEK 95, Verkehrskonzept, Seite 21).

Als Eigentümerin ist die Stadt Bern gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes verpflichtet, bis zum Jahr 2002 die nötigen Lärmschutzmassnahmen zu treffen, damit die Immissionsgrenzwerte an der Brünnenstrasse eingehalten sind.

Mit dem Projekt "Ausbau der BN-Bahnlinie auf Doppelspur" wird die Bahnschranke durch eine Überführung abgelöst, was die Attraktivität der Brünnenstrasse als Durchgangssachse stark erhöht. Die Eröffnung des Coop-Zentrums (zirka 185 Parkplätze) im Herbst 2000 führt zu einer weiteren Verkehrszunahme. Im Falle einer Realisierung der vom Gemeinderat vorgesehenen autogerechten Verkaufs- und Freizeitanlagen in Brünnen wird die Kundschaft aus dem Raum Köniz, Fischermätteli, Wabern und Gürbetal ohne Gegenmassnahmen die Brünnenstrasse benützen.

Damit besteht für die Brünnenstrasse ein dringlicher Handlungsbedarf. Das Aufschieben der Lärmsanierung der Brünnenstrasse auf die Zeit nach dem Jahr 2002 würde den Zustand einer verkehrsorientierten und lärmbelasteten Strasse zementieren und erschwerte die Durchsetzung der Lärmschutzmassnahmen.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat ein Projekt (Kreditvorlage) für die Lärmsanierung der Brünnenstrasse zu unterbreiten.

Das Ziel (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte Lärm) ist gemäss den Grundsätzen des Sanierungskonzeptes "Lärmschutz an Stadtstrassen" zu entwickeln (Reduktion des MIV auf ein quartierverträgliches Mass, Geschwindigkeitsreduktion).

Mögliche Massnahmen zur Lärmabnahme können unter anderen sein (die Aufzählung ist nicht abschliessend):

- neue Verkehrsführung in Bümpliz/Bethlehem auf der Basis eines Zellsystems
- Einführung Tempo 30 und Rechtsvortritt
- Strassenraumgestaltung
- Schaffung einer Zone des ruhigen und sicheren Verkehrs vor dem Schulhaus Stapfenacker
- Lastwagen(durchfahr)verbot
- Verzicht auf den Ausbau der Brünnenstrasse beim Coop-Zentrum

Die Massnahmen sind gemeinsam mit der Quartierkommission Bümpliz/Bethlehem auszuarbeiten.

Bern, 30. April 1998

Fraktion SP (Peter Blaser), Heinz Junker, Andreas Hofmann, Irène Marti Anliker, Simone Gretler, Liselotte Lüscher, Béatrice Stucki, Sylvia Spring Hunziker, Leslie Lehmann, Edith Olibet, Marie-Louise Durrer, Oskar Balsiger, Ruth Rauch, Edith Lörtscher, Esther Kälin Plézer, Raymond Anliker, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Elsi Meyer, Margrit Stucki-Mäder, Marcel Fankhauser

Interpellation Ernst Stauffer (SD): Sanierung der Kornhausbrücke: "Erneut ein Problem"

Persönlich habe ich bei Tramfahrten über die Kornhausbrücke das ungute Gefühl, das Tram verhalte sich nicht stabil. Andererseits glaubte ich, bei der total neu revidierten Kornhausbrücke sei dies unmöglich. Dem "Bund" vom 28. April entnehme ich, dass offenbar nichts unmöglich ist. Die Trams auf der neu sanierten Kornhausbrücke schwanken hin und her. Der Geleiseeinbau sei „enorm schlecht“ herausgekommen sagen die Fahrer. Die Bewegungen seien auf die elastische Unterlage zurückzuführen usw.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Stimmen diese Aussagen und Beobachtungen?
2. Werden und wurden die Aussagen der Tramfahrer zuwenig beachtet?
3. Wieso verlegt man die Geleise ausgerechnet auf der Kornhausbrücke nach einer neuartigen Methode?
4. Die Geleise wurden nicht mehr starr mit der Brücke verbunden, deshalb können sich unter Umständen gewisse Bewegungen ergeben, sagte Stadtingenieur Kieliger. Ergeben sich dabei mit der Zeit nicht zwangsläufig wieder Risse im Belag wie vor der Brückensanierung?
5. Wenn Belagsübermüdung, oder Rissbildung mit nachfolgender Belagsundichtigkeit erwartet werden müssen, bestehen Möglichkeiten, diesen Schäden rechtzeitig mit Gegenmassnahmen entgegen zu wirken bzw. zu begegnen?
6. Das Basler Beratungsbüro Trefzer + Rosa bezeichnet die Aussagen der Tramfahrer als „dummes Geschwätz“. Findet der Gemeinderat nicht auch, derartige Äusserungen seien mit Vorsicht zur Kenntnis zu nehmen, bevor die ganze Angelegenheit überprüft wurde?
7. Erweist sich die Brückensanierung als misslungen (was ich nicht hoffe), wer haftet dann für den Schaden, wer kommt für die Reparaturkosten auf?

Bern, 30. April 1998

Ernst Stauffer (SD), Hans Peter Riesen, Alfred Jordi, Bernhard Hess

Schluss der Sitzung: 21.50 Uhr

Namens des Stadtrats:

Die Präsidentin: *Lilo Lauterburg*

Die Protokollführerin: *Jeannette Steiner*