

BE AKTUELL BERN

Jahrgang 28 Ausgabe 213
September/Oktober 2017

Die Schweizerische Vereinigung BERN AKTIV schreibt, was andere über Bern und die Schweiz nicht berichten (dürfen).



AZB / pp. 3001 Bern

Seit 28 Jahren für SIE im Einsatz!

NEWS aus Bundesbern und der ganzen Schweiz

Verkehrspolitik

Wie Ideologie das Auto systematisch verdrängt

Von Entente Bernoise
www.ententebernoise.ch

Aktuelle Herausforderungen

Der dichte Verkehr in der Stadt Bern stellt eine grosse Herausforderung für die Regierung dar. Die Verkehrsplanung sollte daher objektiv gestaltet werden und darauf abzielen, dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sich sicher und ohne Behinderungen durch die Stadt bewegen können. Der Handels- und Industrieverein des Kantons Bern hat im Jahre 2013 einen Flyer veröffentlicht, in dem ein Gesamtverkehrskonzept verlangt wird, welches die Mobilität von allen Verkehrsteilnehmern gewährleisten soll. Es wird u.a. gefordert, dass für den motorisierten Individualverkehr (MIV) die Kapazität zu erhalten, bzw. sogar zu steigern sei. Der MIV stellt demnach eine relevante Gruppe in der Verkehrsplanung dar.

Doch die Verkehrspolitik des Berner Gemeinderats scheint ziemlich undemokratisch gestaltet zu sein und verfolgt lediglich linke und grüne Ideologien. Im Strategiepapier «Bern 2020», welches 2009 veröffentlicht wurde, wird mitgeteilt, dass «in einem demokratischen Rechtsstaat eine Regierung nie allein handeln sollte, sondern stets als Teil des Ganzen». Hier wird jedoch am Volk vorbei politisiert. Es wird eine Haltung eingenommen, welche Pro-Velo, Contra-Auto und vor allem Contra-Wirtschaft ist. Bei der Lösung der Verkehrsprobleme sollte der Gemeinderat eine Generation vorausdenken können und nachhaltige Wege einschlagen wollen. Stattdessen werden phantasielose Lösungsvorschläge präsentiert, welche lediglich den kurzfristigen Wahlüberlegungen dienen. Politische und volkswirtschaftliche Zusammenhänge werden nicht erkannt, vielleicht auch nicht verstanden, weshalb entsprechende Lösungen nicht präsentiert werden können.

In einer demokratischen und vor allem nachhaltigen Politik, in der Verkehrsprobleme objektiv betrachtet werden, sollten z.B. Taxis in der Verkehrsplanung als öV mit berücksichtigt werden. Ebenfalls müssen die Bedürfnisse des hand-

werklichen Gewerbes bezüglich Verkehrspolitik erkannt werden. Im Langsamverkehr muss der Fokus auf die Fussgänger gerichtet sein und nicht auf die Velofahrer. Bei der Problematik der überfüllten öffentlichen Verkehrsmittel (öV) muss man vorausdenken können, um nachhaltige Massnahmen vornehmen zu können. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) darf nicht verdrängt werden, sondern muss als relevante Verkehrsgruppe erkannt werden, und mithilfe von innovativen Lösungsansätzen kann auch die Lärm- und Abgasproblematik gesteuert werden. In den nächsten Abschnitten werden die Überlegungen der Entente Bernoise (EB) zu den einzelnen Punkten erläutert sowie auf ältere Studien der EB hingewiesen, welche diese Themen bereits detaillierter aufgegriffen haben.

Förderung von Teilverkehrsmitteln

Wie bereits erwähnt, trifft die Verkehrspolitik der Stadt Bern vermehrt Massnahmen, welche den Langsamverkehr fördern sollen. Dabei wird der Fokus auf die Erhöhung des Anteils der Velofahrer gelegt. Projekte, wie z. B. die Sanierung der Achse Thunplatz-Burgernziel-Ostring oder die Aufhebung einer Autospur auf der Lorrainebrücke sollen den Verkehr für Velofahrer optimieren. Die Frage stellt sich nun, ob die Förderung dieser Verkehrsgruppe bezüglich Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit Sinn macht. Die Entente Bernoise hat in ihrer Studie «Wieviel Veloverkehr erträgt die Stadt Bern noch?» (2015) festgestellt, dass Velofahrer den kleinsten Anteil am Gesamtverkehr (11%) ausmachen und das angestrebte Wachstum auf 20% ein reiner Irrläufer ist. Dieses Verkehrsmittel wird ausserdem vorwiegend bei schönem Wetter eingesetzt; bei Regen ist nur noch die Hälfte mit dem Velo unterwegs und bei Schnee praktisch niemand mehr. Bei vereisten Strassen stellt es ausserdem ein enormes Sicherheitsrisiko dar. Velofahrer steigen deshalb auf öV und Auto um oder gehen zu Fuss. Für den Berufsverkehr ist die Förderung des Velos daher sinnlos, da es nur 6 bis 8 Monate im Jahr als Verkehrsmittel geeignet ist. Ältere und handicapierte Personen können zu-

dem nicht direkt von diesem Verkehrsmittel profitieren. Das Velo taugt also nicht als vielseitiges Verkehrsinstrument und ist somit für die Verkehrsplanung nicht prioritär. Weiter wird in der erwähnten Studie auf die Einhaltung der Verkehrsregeln eingegangen, die offensichtlich von diesen Verkehrsteilnehmern nicht allzu ernst genommen wird und dies meist ohne strafrechtliche Folgen. Eine vernünftige Verkehrsplanung setzt einen gesunden Mix der Verkehrsteilnehmer voraus, und die Priorisierung sollte aufgrund der tatsächlichen Relevanz der einzelnen Verkehrsgruppen und ihrer Tauglichkeit als Ganzjahres-Verkehrsmittel durchgeführt werden.

Stattdessen versucht die rot-grün zusammengesetzte Regierung zwanghaft ein Verkehrsmittel zu promoten, welches für die Verkehrsplanung wenig Wertschöpfung aufweist, von der Finanzierung durch den MIV aber gerne profitiert. Nicht nur, dass der MIV zugunsten des Velos verdrängt werden soll, der öV soll sich in Zukunft ebenfalls dem Velo anpassen, indem z. B. velofreundliche Tramschienen erstellt werden. Und das alles nur, um der IG-Velo (Pro Velo) zu gefallen. Die Bedürfnisse der Fussgänger und des öV, die eine wesentlich wichtigere Verkehrsgruppe darstellen, werden im Vergleich zu den Bedürfnissen der Velofahrer in der Verkehrspolitik nur marginal erwähnt.

Verdrängung des MIV

Die Pro-Velo-Massnahmen gehen mit der Verdrängung des MIV einher. An bestimmten

INHALT

- 1 Wie Ideologie das Auto systematisch verdrängt
- 3 Was wusste der Westen im Kalten Krieg?
- 4 Packende Story über alte Eisen im Sportfieber
- 5 Pikom News
- 6 Man gönnt sich ja sonst nichts
Deutschland: Verfolgte Türken beantragen Asyl
- 7 Steuersenkung ade...
Altersreform: Weitsicht statt Kurzschluss
- 8 Stadt Bern: Nein zum weiteren leichtsinnigen Umgang mit Steuergeldern!

Schlüsselstellen werden Projekte geplant, die den MIV konsequent und schikanös benachteiligen. Ein Beispiel ist die Neugestaltung des Eigerplatzes. Autofahrer sind nach dessen Sanierung stark eingeschränkt. Ziel ist es, den MIV auf den vier Hauptachsen Eigerstrasse, Schwarzenburgstrasse, Seftigenstrasse und Zieglerstrasse nur noch auf je eine Fahrspur zu bündeln. Als Argument wird eine bessere Entflechtung aller Verkehrsteilnehmenden gebracht. Dass Massnahmen in der Verkehrsplanung nicht vollständig durchdacht werden, zeigt auch die Aufstellung der Poller in der Länggasse. Ziel war es, das Quartier zu entlasten, indem die Durchfahrt für Autos nicht mehr möglich ist. Das Problem wurde jedoch verlagert und nicht gelöst. Autofahrer benutzen Schleichwege um ans Ziel zu kommen und belasten dadurch andere Quartiere. Zwar wurde der Neufeldtunnel als Ausweichmöglichkeit eröffnet, jedoch bestehen Probleme für Servicefahrzeuge bzw. für die Feuerwehr. Die Feuerwehr weicht hier lieber aus, damit sie ihren Dienst erfüllen kann anstatt darauf zu warten, dass die Poller unten sind (BZ, 21.03.2016, Länggasse: Weniger Autos, mehr Ärger).

Eines der prominentesten Beispiele ist der Bahnhofplatz. In der Studie «Die Zukunft des Bahnhofplatzes in der Hand linker Ideologen?» (2008) kritisiert die EB die linken Bestrebungen, den Bahnhofplatz autofrei zu erklären. Schon damals hat die EB darauf hingewiesen, dass ein verkehrsfreier Bahnhofplatz eine Illusion ist und eine objektive Überprüfung des MIV-Bedürfnisses durchgeführt werden muss. Lösungen sollen von Fachleuten und nicht von Ideologen in der Berner Stadtplanung entwickelt werden. In dieser Studie macht die EB verschiedene Vorschläge, wie der Bahnhofplatz entlastet werden kann, weist aber gleichzeitig darauf hin, dass für den Versorgungs-, Service- und Zubringerverkehr der Bahnhofplatz trotzdem zugänglich sein muss. In der Studie «Verkehrskollaps auf dem Bahnhofplatz» (2004) wurde deutlich gemacht, dass eine Reduktion des MIV am Bahnhofplatz nur funktioniert, wenn es entsprechende Ausweichmöglichkeiten für den MIV gibt. Als Beispiele wurden damals in dieser Studie der Schanzentunnel oder der Bollwerkentunnel erwähnt.

Trotz des Abstimmungsresultates (2009) bezüglich autofreiem Bahnhofplatz in Bern, werden vom Gemeinderat weiterhin Bestrebungen geführt, den MIV am Bahnhofplatz zu reduzieren, bzw. auf öV und Velo umzulagern. Die Frage über die Erstellung des Schanzentunnels kam wieder zur Sprache. Jedoch wird diese Option von der Regierung mit grosser Vorsicht betrachtet. Mit der Studie «Road Pricing» (2007) hat die EB eine interessante Massnahme präsentiert und kam zur Schlussfolgerung, dass die Einführung von Road Pricing an bestimmten Schlüsselstellen durchaus Sinn macht. Der Bahnhofplatz wäre ideal für die Einführung dieses Verfahrens. Da bei der Durchfahrt über den Bahnhofplatz auch tatsächlich ein Mehrwert für den MIV besteht, macht die Einführung des Road Pricing an dieser Stelle Sinn. Es gewährleistet eine rasche Durchfahrt, und die Preisgestaltung wird von der Nachfrage bestimmt.

Vernachlässigung des öV

Weiter sollte der Fokus der Berner Verkehrspolitik vermehrt auf den öV gerichtet sein. Ein grosses Manko ist z.B. die Qualität des öV. Die Busse der Stadt Bern sind klein und z. T. in die Jahre gekommen. Investitionen in die Renovation und laufende Erneuerung des öV wären eine wünschenswerte Massnahme der Berner Verkehrspolitik. Ein weiteres Problem stellt die Überlastung der Innenstadt durch den öV dar. In ihrer Studie «Verkehr in der Region Bern» (2013) hat die EB auf die Problematik der überfüllten öV zu Spitzenzeiten aufmerksam gemacht. Obwohl Tram- und Busnetz von Bernmobil grösser geworden sind und die Kapazität erhöht wurde, besteht das Problem weiterhin. In der Publikation «Berner Innenstadt: öV-Hochleistungs-Trasse oder eine Fussgängerzone im UNESCO-Welterbe?» (2009), in der die EB ebenfalls auf die zunehmende Überlastung des öV hinweist, wird auch die Inbetriebnahme des Trams Bern West und das Projekt Tram Köniz-Ostermündigen thematisiert sowie die damit verbundenen zusätzlichen Tramfrequenzen. Weiter wird die Problematik bezüglich Überlastung der Achse Spitalgasse-Marktgassee erläutert, nämlich dass in der Innenstadt eine «Tramwand» entsteht, welche die Fussgänger behindert. Ausweichmöglichkeiten in der Innenstadt sind begrenzt, weshalb auch hierfür eine langfristige und nachhaltige Lösung notwendig ist. Als Lösungsvorschlag präsentiert die EB in dieser Studie die Tieferlegung des Tramverkehrs. Die Innenstadt wird vom Tramverkehr massiv entlastet, und im Bereich Bubenbergrplatz / Trambahnhof entsteht ein öV-Knoten der Bernmobil, RBS, SBB und S-Bahn zusammenführt. In der Doppel-Studie «Berner Innenstadt: Die Zukunft fordert eine mutige Entscheidung!» (2010) wird das Projekt umfassend beschrieben, und in der darauffolgenden Studie «Die Berner Metro» (2011) werden die finanziellen Aspekte dieser Idee behandelt.

Taxis als öV anerkennen


Eine weitere Gruppe, welche vernachlässigt wird, sind die Taxis in der Stadt Bern. Die Verdrängung des MIV stellt für Taxis vor allem ein finanzielles Problem dar. Angenommen, ein Taxifahrer aus der Innenstadt muss via Bahnhofplatz einen Kunden beim Insepsital abholen, dann müsste er den deutlich längeren Weg über die Autobahn zurücklegen, um ans Ziel zu kommen. Der volkswirtschaftliche Wert von Taxis wird vom Gemeinderat offensichtlich nicht erkannt, daher gehen diese in der Verkehrsplanung verloren. Taxis sind eine zentrale Ergänzung des öV und sollten deshalb Privilegien gegenüber dem MIV haben. Stecken Taxis in Staus fest, verliert der Kunde Zeit und muss auch noch mehr für den Transport bezahlen. Die EB forderte in ihrer Studie «Berner Taxis» (2009) u.a., dass Taxis die Busspuren konsequent mitbenützen dürfen und Fahr- und Abbiegeverbote für Taxis auf ein absolutes Minimum reduziert werden sollen. Mit diesen Lösungen kann die Servicequalität von Taxis gewährleistet, bzw. gesteigert werden.

Gewerblicher Verkehr

Ebenfalls von der Verkehrspolitik vernachlässigt

sind die gewerblichen Unternehmen. Im bereits erwähnten Strategiepapier des Gemeinderates steht unter anderem, dass der Gemeinderat «Bern als attraktive und moderne Wohn-, Verwaltungs- und Wirtschaftsstadt ausbauen möchte». Eine gesunde Stadt hält auch einen gesunden Mix an Arbeitsplätzen, also sollte der Standort für gewerbliche Unternehmen in der Stadt sichergestellt sein. Diese Unternehmen benötigen für ihre Servicefahrzeuge genügend Parkplätze und müssen ohne Behinderung durch die Stadt fahren können, um Aufträge auszuführen. Die Massnahmen des Gemeinderates ignorieren diese Bedürfnisse. Auch hier kann das Beispiel mit der Fahrt von der Innenstadt via Bahnhofplatz bis zum Insepsital wieder aufgegriffen werden: Angenommen ein Handwerker müsste eine Dienstleistung im Insepsital ausführen. Für diesen Auftrag müsste er über die Autobahn die deutlich längere Strecke zurücklegen, wenn die Innenstadt komplett autofrei wäre. Solche Umwege belasten die Umwelt und führen zu höheren Betriebskosten, welche zu einem grossen Teil durch die Mieter von Wohnliegenschaften gedeckt werden müssen. Die höheren Kosten der Hauseigentümer werden entsprechend auf die Mieter überwälzt. Dies macht die Stadt Bern nicht mehr zu einer attraktiven und modernen Wohnstadt. Diese Prognose deckt sich nun mal nicht mit dem Ziel des Gemeinderates: «Bern soll eine Stadt mit höchster Lebensqualität und mit sicheren Arbeitsplätzen sein».





Entente Bernoise

Postfach 728, 3000 Bern 7
Telefon 031 326 76 70 Fax 031 326 76 71 Web: www.ententebernoise.ch

Die Bilanz der Entente Bernoise

- Die Regierung der Stadt Bern betreibt eine reine Verdrängungspolitik gegen den MIV.
- Das Velo wird in der Verkehrsplanung bevorzugt, obwohl es den kleinsten Anteil am Gesamtverkehr ausmacht.
- Die Qualität des öV leidet.
- Taxis gehen in der Berner Verkehrsplanung völlig unter.
- Die Bedürfnisse des gewerblichen Verkehrs werden ignoriert.

Die Entente Bernoise fordert die Stadt Bern auf, folgende Massnahmen zu ergreifen:

- Objektive Analyse der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, unabhängig von linken und grünen Ideologien.
- öV müssen politisch gefördert, bzw. saniert werden.
- Taxis müssen als öV anerkannt werden und die entsprechenden Fahrspuren mitbenützen dürfen.
- Für den gewerblichen Verkehr müssen Parkplätze und Durchfahrsmöglichkeiten geschaffen werden.

Was wusste der Westen im Kalten Krieg?

Von Dr.iur. Friedrich-Wilhelm Schlomann,
D-Königswinter/Bonn

Manche «Experten» behaupten, westliche Nachrichtendienste hätten damals vom Sowjetblock «nichts gewusst», und die deutsche Wiedervereinigung sei «völlig überraschend» erfolgt. Genau das Gegenteil ist der Fall, und bleiben nach rund 50 Jahren auch viele Akten verschlossen, so darf man heute doch grössere Spionagefälle darlegen. Waren technische Möglichkeiten damals begrenzt, so konnten CIA und MI 6 vom Teufelsberg in Berlin alle sowjetischen Telefongespräche bis nach Moskau abhören. Dem DGSE gelang dies wiederholt bei Sitzungen des Politbüros des ZK der SED, und während der seinerzeitigen Streitigkeiten Moskaus mit Peking betrieb der BND mit Billigung chinesischer Stellen intensive Fernmeldeaufklärung gegen die UdSSR. Beste Nachrichten gewinnt man indes durch «Quellen» auf der Gegenseite: Nur sie können deren Gedankenwelt und Pläne erkennen. Motive, für die westliche Spionage unter Gefahr des Lebens tätig zu sein, waren vielfältig: Geld allein dürfte kaum jenes Risiko überwogen haben, eigentlich ist immer eine innere Überzeugung zu finden. Prominente Russen waren oft voller Verachtung, Hass gegen ihr Sowjetsystem. Bei vielen DDR-Deutschen und manchen Polen dominierte patriotisches Pflichtgefühl, den Westen vor der Aufrüstung des Kremls und der Gefahr eines III. Weltkriegs zu warnen.

Die Central Intelligence Agency (CIA)

Stellvertretender Generalsekretär der UNO in New York und damit höchster Sowjetbeamter dort war Arka Schewtschenko, der 1970 persönlicher Berater des sowjetischen Aussenministers wurde und bald mit Breschnew sowie anderen Politbüro-Mitgliedern am Tisch sass. «Ihre Heuchelei und Korruption bis in die letzten Winkel ihres Lebens» liessen ihn zum Mitarbeiter des US-Nachrichtendienstes werden, der er ebenso Interna aus dem Kreml lieferte. Als Gefahr drohte, bat er um Asyl in den USA. Rund zehn Jahre leitete Oleg Kalugin das KGB-Büro der Sowjet-Botschaft in Washington. Seine «Nebentätigkeit» ist nicht direkt erwiesen, doch später nahmen die USA den KGB-General allzu gerne auf, und allzu schnell wurde er US-Staatsbürger...

In der DDR übergab der GRU-Oberstleutnant Popov der CIA die vertrauliche Rede des Marschall Schukow über Moskaus neue Militärstrategie sowie vieles über die neuen Atom-Unterseeboote. Sieben Jahre später wurde er hingerichtet. Wichtigster Fall war Professor Frucht: Durch einen DDR-General erfuhr er von einem neuen sowjetischen Kälte-Kampfstoff, der die Radar-Beobachtungsbasen in Alaska stundenlang lahmlegen und somit Sowjetflugzeuge ungehindert in die USA eindringen konnten! Anfangs zeigte die CIA direktes Nicht-Interesse, erst später verstand sie die grosse Gefahr. Nach fünf Jahren Spionage wurde Frucht von seinem

Gärtner verraten; nach zehn Jahren Haft wurde er gegen ein Mitglied des ZK der KP Chiles ausgetauscht, wobei die Heirat der Tochter Honeckers mit einem Chilenen eine entscheidende Rolle spielte. Gut informiert war der US-Dienst über die Wiesmut AG, die atomwaffenfähiges Uran für die UdSSR förderte; sein Helfershelfer erhielt «Lebenslänglich». Anna Kubiak, Haushälterin des Leiters der militärischen DDR-Spionage, floh als längjährige CIA-Agentin mit all dessen Geheim-Unterlagen in den Westen. In der Spionage Ost-Berlins gegen die Bundesrepublik arbeitete 32 Jahre lang ein CIA-Informant, der BND erfuhr davon erst nach DDR-Ende. Er war keineswegs deren einziger Spion dort!

Etliche «Quellen» sassen in hohen Positionen der politischen Spionage. Oberst Ryszard Kuklinski, der zum innersten Zirkel des Warschauer Paktes gehörte, spielte ab 1970 Washington 40'265 Seiten Geheimdokumente zu. Herbst 1981 wurden er und seine Familie abenteuerlich im Postwagen der US-Botschaft in Warschau nach West-Berlin geschleust. In den USA erhielten sie neue Identitäten.

Zu den erstaunlich vielen Helfershelfern in der sowjetischen Spionage gehört GRU-Oberst Penkowskij, dessen seine rund 10'000 Seiten geheimen Militär-Unterlagen die CIA anfangs für Fälschungen erachtete. Seine Nachrichten führten dann aber zur harten Haltung der USA zur Kuba-Krise! Die Weigerung Moskauer Behörden, für sein todkrankes Kind ein Medikament in den USA zu kaufen, trieb den GRU-Generalmajor Poljakov in die Armee der US-Spionage – er wurde zur besten «Quelle» im Sowjetmilitär. Nach ganzen 25 Jahren konnte er enttarnt werden; bei seiner Erschiessung blieb er ohne Reue.

Der Secret Intelligence Service (SIS/ MI 6)

Sein Hauptziel war stets die UdSSR. Bekannt wurde die Anwerbung des Sohnes des Mitglieds des KPdSU-Politbüros, der 1991 die Briten über den versuchten Staatsstreich gegen Gorbatschow informierte. 20 Jahre spionierte ein hoher Funktionär im dortigen Aussenministerium für London. Der wohl grösste Fall war KGB-Oberst Oleg Gordiewsky: Der junge KGB-Offizier als «Diplomat» an der Sowjet-Botschaft in Kopenhagen wurde von der damaligen Invasion der CSSR in seinem Weltbild erschüttert und nahm 1970 Kontakt zur dänischen Abwehr auf, die ihn «umdrehte»; vier Jahre später warb der SIS ihn an. Als er nach London kam, war der KGB-General Gek der Spionage Resident, durch einige vom SIS gestellte Fallen hatte er bald das Land zu verlassen. Gleiches geschah seinem Nachfolger; Der SIS hatte sein Ziel erreicht: Sein Agent erhielt die Leitung der gesamten Sowjetspionage auf dem Inselreich! Wohl aufgrund des Verrats eines KGB-Spions in den USA musste er 1985 nach Moskau, wo er verhört und überwacht wurde – dennoch Kontakt zur dortigen britischen Botschaft aufnehmen konnte. «Zufällig» fuhr eine Angestellte täglich



nach Finnland zur «Speziellen ärztlichen Behandlung»; an der stark bewachten Grenze warf sie unter dem Gelächter der Sowjetsoldaten den Wachhunden stets Würstchen zu. Nach einem vergeblichen Treffen sprang dann der Gesuchte an einer nicht einsehbaren Stelle im Gorki-Park in das fahrende Auto, und an der Grenze warf die Britin besonders viele Würstchen den Hunden zu und brachte sie so zum Schweigen. An jenem 20. Juli, 15:30 Uhr, erreichten beide Finnland. Tags darauf mussten 31 Sowjetspione Grossbritannien verlassen, damit war das gesamte Agentennetz zerschlagen! Erstaunlicherweise erlaubte der Kreml später die Ausreise seiner Familie. Welcher Preis in welcher Art dafür gezahlt wurde, ist heute unbekannt...

Direction Générale de la Sécurité Extérieure (DGSE)

Stolz (wenn auch eingeschränkt) ist der französische Nachrichtendienst auf seinen Spion «Farewell». Er hatte sich selber über einen Pariser Geschäftsmann angeboten, zudem hatte man aus aussenpolitischen Gründen zunächst kein Interesse, einen «Maulwurf» im Herzen des Sowjetgeheimdienstes zu haben. Motiv dieses Wladimir Wetrow war die Liebe zu Frankreich, zu dessen freien Leben im Gegensatz zum Sowjetsystem. 1980 wurde er von der Sowjet-Botschaft in Paris nach Moskau in das neue Direktorat T des KGB versetzt. In dessen Zentrale arbeiteten zirka 1'000 Techniker und Analytiker an der Hauptaufgabe, wissenschaftlich-technische Neuerungen aus dem Westen zu beschaffen; primär waren es Computer-Technologie, Mikroelektronik sowie Informatik. «Farewell» lieferte 4'000 Dokumente, darunter 3'000 streng geheime, und er nannte 200 Offiziere sowie 100 Spione im Westen; allein Frankreich wies 47 Russen aus, darunter den KGB-Chef. Es ist keine Übertreibung: Er hat das Direktorat T «nicht nur gelähmt, sondern praktisch zerstört»! Seine

Verhaftung ist wahrscheinlich auf einen Direktor im französischen Aussenministerium zurückzuführen, der in seinem Zorn leichtsinnig einen Vertreter der sowjetischen Botschaft für nur wenige Minuten Fotokopien von Dokumenten des Direktorats T überliess. Danach war es anhand der Kennziffern nicht schwer, «Farewell» zu identifizieren und hinzurichten.

Dem DST-Obersten Bernard Nut von der Abwehr gelang eine Infiltration des streng geheimen KGB-Direktorats S (Einschleusung von Spionen in den Westen), er wurde von anonymem Seite erschossen.

Der Bundesnachrichtendienst (BND)

Sein Vorläufer, die Organisation Gehlen (OG) verfügte in den ersten Nachkriegsjahren über sehr gute «Quellen» in der DDR: Man denke an Werner Gramsch, der als Verkehrsminister vorgesehen war und ständig Einblick in das Transportsystem der Sowjettruppen hatte, oder an Elli Barczahn, die persönliche Chefsekretärin des Ministerpräsidenten Grotwohl sowie an den einstigen Wehrmächts-Generalleutnant Vincenz Müller, Vizepräsident der Volkskammer und zeitweise Stellvertreter des Verteidigungsministers, der angesichts seiner inneren Zerrissenheit später Selbstmord beging. Dem stell-

vertretenden Ministerpräsidenten Dr. Hermann Kastner bot der sowjetische Hochkommissar in Ost-Berlin am 13. Juni 1953 den Posten des zukünftigen Ministerpräsidenten an – anstelle Walter Ulbrichts. Ob der Kreml dies letztlich bejaht hätte, erscheint zweifelhaft. Der Volksaufstand vom 17. Juni jedenfalls zwang Moskau, Härte zu zeigen – Ulbricht war gerettet! 1956 wurde Kastner in den Westen geschleust, hatte er doch acht Jahre für die OG sein Leben eingesetzt! Damals wurde sie zum Bundesnachrichtendienst (BND) umbenannt, Standort blieb Pullach. Es gelang, den Chefdolmetscher der Sowjet-Botschaft in Ost-Berlin für sich zu gewinnen, der Bau der Berliner Mauer wurde monatelang zuvor angekündigt. Angesichts der Untätigkeit des Westens damals war es lange schwierig, Mitarbeiter in höheren DDR-Positionen anzuwerben. Dennoch besass der BND stets ein sehr umfassendes Bild über die militärische Situation im anderen Teil Deutschlands.

Anfang 1989 waren ihm alle Namen und Adressen des Staatssicherheitsdienstes bekannt, wie Pullach selbst dort einige Informanten hatte. Spätsommer 1988 war die Anwerbung eines Mitglieds des ZK der SED gelungen, der über sehr gute Verbindungen zu Honecker sowie zu Mielke verfügte und bei jedem Treffen mit

BND-Vertretern über die Stimmung und Pläne der Machthaber berichtete, und das bis zuletzt! Obwohl die Staatssicherheit auf seine Spur kam, überlebte er das System. Sein Name ist noch heute geheim.

Der Einmarsch der Truppen des Warschauer Paktes in die CSSR (1968) wurde drei Monate zuvor erkannt, wie auch eine gutinformierte «Quelle» in Moskau bestätigte. Ein BND-Abgesandter warnte Dubcek damals persönlich, was er – wie ohnehin der Westen – aber nicht glauben wollte.

In der Sowjetunion besass Pullach ab 1988 einen hochrangigen Mitarbeiter im Aussenministerium, der laufend über die Deutschland-Politik Moskaus berichtete. Ein ehemaliger Informant war «Victor» (wahrer Name: Leonid Kutergin), der 1967 beim westdeutschen Konsulat in Salzburg um Kontakte zum BND bat. Jahre später, als Oberst in der Deutschland-Abteilung der KGB-Hauptzentrale in Jasenewo bei Moskau, übergab er dem deutschen Nachrichtendienst die Namen von rund 100 Sowjetspionen in der Bundesrepublik. Bei einem Einbruch stiessen Kriminelle 1983 auf sein Geheimtinten-Papier. Um drohender Verhaftung zu entgehen, flüchtete er mit seinem Sonderausweis nach Pullach. Seine Angehörigen indes hat er nie wiedergesehen...

Packende Story über alte Eisen im Sportfieber

Mit «Aktiv ins Alter» kommt im Herbst ein echtes Meisterwerk der Schweizer Filmszene in die Kinos. Der Film portraitiert ältere Menschen, die entschieden haben entgegen den Erwartungen der Gesellschaft zu leben. Dabei entsteht eine Geschichte von Triumpfen, Herausforderungen, Niederlagen und Katastrophen. Ab dem 7. September 2017 ist «Aktiv ins Alter» in den Schweizer Kinos zu sehen.

Die Hürden des Jüngsten

Es gibt unzählige junge Sportler, die durch ihre Aktivität Rekorde oder Knochen brechen und für einen kurzen Moment Helden in Stadien oder Internet sind. Doch Manuel Schweizer hat eine andere Inspirationsquelle für seinen Film gefunden. «Ich schwamm mit einem 80-jährigen Mann über einen See und hatte Mühe mitzuhalten, ich rannte mit einer 86-jährigen Frau durch den Wald, und das lauteste Schnaufen auf der Kamera war meines», so der 29-jährige Regisseur. So ganz einfach waren die Drehtage für den jungen Sportler nicht: «Ich weiss was es heisst, sich auf einen Wettkampf vorzubereiten. Ich hielt mich daher bewusst im Hintergrund, versuchte die Protagonisten nicht in ihrer Routine einzuschränken oder zu stören. Ich wollte ungestörte Szenen aus ihrem normalen Leben einfangen.» Das Ergebnis ist ein beeindruckender Film von willensstarken Menschen in ihrem Element.

Es ist nie zu spät

So lernen wir zum Beispiel Peter Roseney kennen. Der Schweizermeister im Turmspringen lernte mit 66 Jahren das Gleitschirmfliegen – und hat heute schon über 200 Flüge absolviert.

Aber auch von Türmen und Klippen springt der 70-jährige bis heute. Sollte es für eine Show am Züri Fäscht sein, kann das durchaus einmal brennend vom 10m Turm geschehen.

Mehr Ausdauer legt die 86-jährige Orientierungsläuferin Verena Harzenmoser an den Tag. An 25 bis 30 Läufen nimmt sie jedes Jahr teil. «Manchmal denke ich schon, jetzt wäre es an der Zeit aufzuhören. Dann packt es mich aber doch wieder», erzählt sie etwas verlegen. Warum sollte sie auch? Ein Mann grinst in die Kamera. «Man kann in jedem Alter seinen Körper umbauen, man kann in jedem Alter etwas Neues lernen», erklärt Charles Eugster, 97 Jahre alt. Wer soll das besser wissen als jemand, der erst vor zwei Jahren mit dem Sprinten angefangen hat? So vielseitig die Geschichten der Protagonisten auch sind, eines ist klar: Der Spass an der Bewegung überwiegt die Vernunft.

Inspiration für Jedermann

«Aktiv ins Alter»: Ein inspirierender Film über jene Menschen, die auch im Alter wahrhaftig leben, die Regeln brechen, aus Statistiken fallen und Unglaubliches vollbringen. Eine Geschichte von Menschen, die trotz fortgeschrittenen Alters keine Lust haben, im Schaukelstuhl zu sitzen. Ein Beispiel dafür, dass das Feuer in einem Menschen nichts mit dem Alter zu tun hat. Wegweisend für die Jugend und inspirierend für alle.



PIKOM

PARTEIUNABHÄNGIGES INFORMATIONSKOMITEE

NEWS

das Land für die Flüchtlinge zuständig ist, indem sich ein Flüchtling zuerst gemeldet hat. Italien will deshalb die Flüchtlinge einfach in die nördlichen Länder weiterziehen lassen.

Man darf gespannt sein

Die jungen Grünen haben Anzeige wegen Rassismus erstattet. Erich Hess, Nationalrat und Berner Stadtrat, hat das Wort «Neger» verwendet. In der Schweizer Alltagssprache ist das Wort «Neger» nie beleidigend verwendet worden, war immer Teil der Alltagssprache.

38 Prozent der Schweizer fühlen sich von den im Land lebenden Muslimen bedroht

Zu diesem Schluss kommt eine Umfrage des Instituts Opinionplus bei 1003 Personen. Die Angst habe sich damit in den letzten 13 Jahren verdoppelt. Insbesondere wünschen sich die Befragten eine stärkere Aufsicht über Imame.

Acht Millionen Menschen im Kongo von Hunger bedroht

Wegen andauernder Gewalt sind gemäss UNO 7,7 Millionen Menschen (Vorjahr 5,9 Millionen), mehr als ein Zehntel der ländlichen Bevölkerung, von Hunger bedroht.

Schweiz beherbergt rund 75'000 Illegale

Im Aargau sind in den letzten zehn Jahren durchschnittlich 530 abgewiesene Asylsuchende untergetaucht, 2016 waren es rund 1'000. Angesichts dieser Zahlen beginnen Kantone, im Einverständnis mit dem Migrationsamt, Abgewiesene und vorläufig Aufgenommene zu legalisieren. Bereits letztes Jahr hat der Kanton Genf 1'000 Sans-Papier's mit dem Geburtsdatum 1.1. legalisiert.

Mehr als eine halbe Million Cholera-Fälle im Jemen

Die Cholera-Epidemie im Bürgerkriegs-Land hat die Marke von 500'000 Fällen überschritten. Rund 2'000 Menschen seien bereits an der gefährlichen Magen-Darm-Erkrankung gestorben, berichtet die Weltgesundheitsorganisation (WHO). Immer noch infizieren sich rund 5'000 Menschen pro Tag.

Ohne Deutsch kein Job

Markus Blocher, Chef des Industrieunternehmens Dotti-kon ES, weist ein Nettoumsatzwachstum von 56 Prozent aus und dies trotz Frankenschock. Gleichzeitig hatte er 120 Stellen geschaffen und hat über 50 weitere zu vergeben. Angestellt wird aber nur, wer Deutsch spricht, wie er betont: «man muss sich untereinander verstehen können, und hier sprechen wir Deutsch!»

Scheinbar geht es uns gut, wir üben uns immer noch in Gleichgültigkeit

Offensichtlich kümmert die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger die Geldverschleuderung in den Gemeinden, im Kanton und beim Bund wenig oder nicht. Das zeigen auch Abstimmungen, weit mehr als 60 Prozent glänzen immer durch Abwesenheit. Die Ausgaben im Sozial- und Asylwesen müssten alle interessieren. Würde der Staat diese Ausgaben so überprüfen wie unsere Steuererklärung, würde es uns echt besser gehen.

Doppelbürger dürfen nicht ins Parlament

Australien einmal mehr als Vorbild!! Jeder Kandidat für das Amt eines Abgeordneten auf Bundesebene unterzeichnet vor seinem Amtsbeginn eine Erklärung, wonach er ausschliesslich die australische Staatsbürgerschaft besitze. 28 Prozent der 24 Millionen Australierinnen und Australier sind in einem Drittland geboren oder stammen von im Ausland geborenen Eltern ab.

Im Aargauer Erstaufnahmезentrum, der Casa Torfeld in Buchs, rechnet man mit einem Anstieg

Man rechnet im Herbst mit einer Zunahme der Asylgesuche, gemäss Verteilschlüssel des Bundes werden dem Aargau 7,7% der Asylbeantragenden zugeteilt, hinter Zürich mit 17%, Bern 13,5% und Waadt 8,4%. Während Österreich mit der Schliessung des Brenners droht, zögert die Schweiz noch mit Prognosen. Italien leidet zunehmend unter dem Dublin-Abkommen, weil



Bild: zvg

Vortrag von Div aD Peter Regli



zum aktuellen Thema

«Unsere nationale Sicherheit: ist sie im neuen Jahr noch gewährleistet?»

PRO LIBERTATE



**Bern: Donnerstag, 5. Oktober 2017,
Kaserne Bern, Auditorium, Papiermühlestrasse 13
(Navigationsystem: Kasernenstrasse 27)
18.45 Uhr Apéro, 19.30 Uhr Referat**

Man gönnt sich ja sonst nichts

Von This Hagmann, Büro Ha, Hirschenthal/AG

Die Weltwoche hat eine Aufschlüsselung der Reisevergütungen im Departement Doris Leuthard veröffentlicht. Das Dokument liest sich wie ein schlechter Witz. Die Mehrheit (80%) der (reisefreudigen) Beamten von Doris' Gnaden reisen mehrheitlich in der Businessklasse, die in der Regel bis zu acht Mal teurer ist. 17 Mal flogen die Spitzen-Beamten nach Nairobi. Dort ist der Hauptsitz der UNO für das Umweltprogramm! Ausgerechnet dort! 41 Mal machten die Beamten ein «Reisli» mit einem Businessflug



Bild: zvg

nach Montreal, da dort die internationale Zivilluftfahrtorganisation die GV hatte. Da muss man natürlich dabei sein! (O-Ton): «die vorbereitenden Arbeiten und die Teilnahme hätten zu einer erhöhten Reisetätigkeit geführt!» Tolle Worthülse für Geld verprassen. Das sind also die Umweltvögte, die uns laufend mit Auflagen und Gesetzen knechten. Aber von Führung und haushälterischem Umgang mit Geld, war im Departement Leuthard noch nie die Rede. Und jetzt der Hammer: die Bundesreisezentrale verbuchte 2016 Reiseleistungen für über 33 Mio. Franken. Darin eingeschlossen sind 1673 Flüge nach Brüssel, 928 Flüge nach Wien und 1391 Flüge nach Paris. Auch hier das gleiche Bild: fast immer feudale Polsterklasse. Im gleichen Budget sind auch die Tickets der kontrollierten Ausreisen von abgewiesenen Asyls (also die Rückschaffungen) enthalten. Hier ist jedes dritte Ticket wohl bezahlt worden, aber annulliert worden! Hier ein Vorschlag: «Staatsdiener» dienen dem Staat am meisten, wenn sie in der Holzklasse reisen oder besser die Arbeit im Büro erledigen. Ausnahmsweise kann in Europa eine Reise mit Flixbus stattfinden und alle Grünschnorrer und Rotschnäbel nehmen das Rad. Klimaverträglich nennt sich das. Hinweis: Ein Ticket mit Flixbus nach Paris kostet nur ca. 50.– Franken. Und mit dem TGV ist man in 4 Stunden ebenfalls dort. Aber das ist nur für das normale «Gesinde», nicht aber für die abgehobenen Verschwender zu Bern.

Leserbrief

Fehlentwicklung und Komfortabbau fördern das Messiedasein!

Wissen Sie was ein Devalvoir war? Ein Devalvoir wurde in den 1950er bis 1970er Jahren in vielen mehrstöckigen Wohnhäusern eingebaut, um die Haushaltarbeit, sprich Abfallentsorgung zu erleichtern. Auf jedem Stockwerk gab es im Hausgang einen Schacht mit einem Türchen, durch welches die Hausbewohner ihre Abfallsäcke und Kehrichtbehältnisse entsorgen konnten. Der Hauswart musste dann jeweils zweimal pro Woche die grossen Abfallkübel, die unten standen, meist in einem separaten Kämmerchen im Veloraum, an den Strassenrand stellen zur Leerung durch die Müllabfuhr.

Anfang der 1980er Jahre wurde dann mit fadenscheinigen Argumenten von Seiten des Tiefbauamtes behauptet, es würden jetzt neue Kehrichtabfuhrfahrzeuge angeschafft, die mit den gewohnten Abfallkübeln nicht mehr kompatibel seien, um mechanisch geleert zu werden. Dass dies ein empfindlicher Komfortabbau darstellte, wurde natürlich verschleiert und nicht als solcher kommuniziert.

Tatsache ist, dass die Leute den Abfallsack zum Teil 50 Meter weit im Container entsorgen müssen, das ist zwar nicht weit, aber für einen mobilitätseingeschränkten Mitmenschen zählt jeder Meter. Die damals Verantwortlichen des Tiefbauamtes hatten offensichtlich gar nicht soweit in die Zukunft gedacht. Der seinerzeitige Druck der Kehrichtabfuhr auf die Hauseigentümer, die Abfallschächte in ihren Wohnhäusern alternativlos zuzumauern und für diesen Blödsinn noch Geld auszugeben, erweist sich heute als dummer Fehler!

Ich will nicht behaupten, die Zunahme von Messies, die eben auch Abfälle horten, sei auf das alleinige Fehlen von den besagten Abfallschächten in Mehrfamilienhäusern zurückzuführen, aber es dürfte ein wichtiger Mosaikstein dafür sein. Auch die unter dem Asphalt eingelassenen (unsichtbaren) Abfallcontainer sind keine befriedigende Alternative!

Marcus Stoercklé jun., 4052 Basel

Deutschland: Verfolgte Türken beantragen Asyl

Von Dr.iur. Friedrich-Wilhelm Schlomann,
D-Königswinter/Bonn

Seit Sommer vergangenen Jahres haben über 6'700 Türken in gehobenen Positionen Deutschland um Schutz vor Verfolgung gebeten. Darunter befinden sich etliche Personen mit Diplomatensstatus sowie rund 500 Offiziere der türkischen Armee. Ebenso zählen dazu ein führender Beamter des Istihbarat (der türkischen National-

polizei) sowie der türkische Verbindungsbeamte zum deutschen Bundeskriminalamt. Wieviele Türken inzwischen heimlich Unterschlupf bei ihren bereits in Deutschland lebenden Angehörigen oder befreundeten Familien gefunden haben und dort illegal leben, ist deutschen Sicherheitsstellen unbekannt und nur schwer abzuschätzen. Man darf gespannt sein, wie sich diese Lage auf die Schweiz auswirkt.

100 Jahre
1917–2017
S+samariter
Samaritervereinigung der Stadt Bern
und Umgebung

Für eine **Pauschale** (Fr. 100.– bis Fr. 125.–) stellen wir Ihnen einen Mietbus für einen **ganzen Tag** zur Verfügung (exkl. Kosten für Diesel). Der Bus bietet Platz für Rollstühle und verfügt je nach Modell über 9 bis 15 Plätze. Es gibt **keine Kilometerbegrenzung**. Wegen der grossen Nachfrage bitte frühzeitig reservieren!

Infos und Reservationen:
Tel. 079 302 10 09 (Samariterfahrdienst)
www.bernersamariter.ch

Ihr Mietbus ab
100 Franken pro Tag!



Steuersenkung ade...



Von Janosch Weyermann,
Präsident Junge
SVP Stadt Bern,
Bern

Eigentlich ist der Fall klar: Vor rund zwei Jahren hätten die Steuern in der Stadt Bern gesenkt werden müssen. Denn seit zwei Jahren hat die Stadt Bern mehr als 100 Millionen Franken Eigenkapital, was gemäss einer vor fast fünf Jahren überwiesenen Motion zu einer modera-

ten Steuersenkung führen müsste. Doch seither dreht und windet sich nicht nur der rot-grün dominierte Gemeinderat, den Auftrag des Parlaments endlich umzusetzen. Nein, auch die Meinung im Stadtrat ist mittlerweile gekippt, und die Linksparteien haben angekündigt, die Motion ein für alle Mal abschreiben zu wollen und eine Steuersenkung somit definitiv auf den Sankt Nimmerleinstag zu verschieben. In der Finanzkommission des Stadtrats haben sie sich nun offenbar durchgesetzt. Diese beantragt dem Stadtrat nämlich eine Abschreibung der Motion, weil eine Steuersenkung angesichts der anstehenden Projekte und Investitionen in die Infrastruktur in Bern-West die Stabilität des Haushaltes gefährden würde.

Einerseits ist es ja lobenswert, dass der Gemeinderat beabsichtigt, in die Infrastruktur im sonst

immer vernachlässigten Stadtteil Bern-West zu investieren. Doch andererseits machen nicht alle Projekte und Investitionen auch immer Sinn. Besten Anschauungsunterricht liefert ein aktuelles Projekt in Bern-West: Der Kinderspielplatz an der Looslistrasse 9 im Untermattquartier. Vor acht Jahren für über 190'000.– Franken erstellt, in dieser Zeit kaum benutzt und in einer Zone liegend, welche vorwiegend gewerblich genutzt wird. Nun wurde dieser Spielplatz bereits wieder aufgehoben, weil die Burgergemeinde der Stadt Bern als Landeigentümerin das Mietverhältnis gekündigt hatte. Laut Gemeinderat konnte nun jedoch ein Teil der Nachbarparzelle an der Looslistrasse 15 angemietet werden, um dort einen Ersatzspielplatz mit Gesamtkosten in Höhe von 150'000.– Franken zu schaffen. Dem neuen Spielplatz sollten rund ein Dutzend bestens genutzte Parkplätze zum Opfer fallen. Doch dazu kam es erst gar nicht. Denn kurz nachdem der alte Spielplatz dem Erdboden gleichgemacht worden war und der Aufbau des Ersatzspielplatzes begonnen hatte, musste auch dieser bereits wieder weggeräumt werden. Der peinliche Grund: Die Stadt Bern hatte gar keine Bewilligung für den Bau eines Ersatzspielplatzes. Mittlerweile befindet sich an dieser Stelle wieder ein Parkplatz. Die Junge SVP Stadt Bern will nun mit Hilfe von politischen Anfragen durch Stadtrat und Nationalrat Erich Hess herauszufinden, wie hoch die Kosten für den Auf- und Abbau des Ersatzspielplatzes waren, und ob der Mietvertrag für das neue Grundstück aufgrund der nun hergehenden Nichtnutzung bereits wieder gekündigt wurde. Es bleibt nun zu hoffen, dass Berns Bevölkerung doch noch zu ihrer lang ersehnten Steuersenkung kommt und der Gemeinderat dem Steuerzahler zuliebe künftig auf solche Pseudo-Projekte in Bern-West verzichten wird. Die Junge SVP Stadt Bern bleibt am Ball.

Altersreform: Weitsicht statt Kurzschluss



Von
Saskia Iten,
5242 Birr-Lupfig AG

Die Pension steht für einen neuen Lebensabschnitt. Nach jahrelanger Tätigkeit in der Arbeitswelt stehen plötzlich neue Türen offen. Es bleibt Zeit für Reisen, Familie, Hobbies und andere lang ersehnte Aktivitäten. Ganz nach dem Motto Weitsicht gewährt Aussicht sollten Pensionäre in der Schweiz finanziell über die Runden kommen. Das drei Säulen-Prinzip, bestehend aus AHV, Pensionskasse und freiwilliger Vorsorge, hat sich in unserem Land bewährt. Doch die demografische Entwicklung macht dem Rentensystem zu schaffen. Die Menschen werden älter, das selbe Alterskapital muss länger hinhalten. Ein Dorn im Auge ist auch die hohe Geburtenrate zwischen 1946 und 1964, die dazu führt, dass sich Rentenbezüger und Beitragszahler künftig nicht mehr decken. Kurzum: AHV und Pensionskasse geraten aus dem Gleichgewicht.

Umfassend – und unverständlich

Mit der Initiative «Altersvorsorge 2020» steht am 24. September eine wichtige Abstimmung bevor, die sich dieser Entwicklung annimmt. Die Maxime der Initiative scheint «Erhöhung» zu sein. Mehrwertsteuer, Frauen-Rentalter und AHV-Rente steigen an. Die Initiative birgt zahlreiche weitere Anpassungen. Wer sich re-

alitätsnah und aus erster Hand über das neue Gesetz informieren will, muss sich durch einen 60-seitigen Gesetzestext kämpfen. Was die «Altersreform 2020» unmissverständlich zeigt? Interesse an wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen im eigenen Land reichen nicht mehr aus, um die Zukunft mitzugestalten. Die Abstimmungsvorlage ist vielschichtig und kompliziert. Selbst Fachleute sind sich nicht einig, welche Auswirkungen die Vorlage haben wird.

Gesicherte Rente für alle

Als Hilfe für die Meinungsbildung bleibt also lediglich der eigene Verstand: Wem glaube ich – und wem nicht? Wer auf die simple Milchbuch-Rechnung vertraut, für den ist die 70 Franken Erhöhung der AHV-Rente schlicht ein Mysterium. Warum soll die AHV ausgebaut werden, wenn schon jetzt ein finanzielles Defizit in der Kasse klafft? Etwas klarer und verständlicher ist die Warnung von Bundesrat Alain Berset. In einem Interview mit dem Tages-Anzeiger richtete er sich an die unter 45-jährigen: «Wenn ihr Nein stimmt, könnt ihr nicht sicher sein, dass ihr noch eine AHV-Rente bekommt. Denn die Kassen werden sich langsam, aber unerbittlich leeren.» Wahre Worte oder leere Drohung? Die Angstmaske zieht. Demoralisierung und Entmutigung einer nachfolgenden Generation ist jedoch äusserst gefährlich – denn der Mensch lebt bekanntlich von seiner Hoffnung. Damit alle Generationen von einem schönen Rentenalltag profitieren können, sind Lösungen gefragt. Lösungen mit Weitsicht. Lösungen, die es nicht nötig haben, durch Angstmacherei zu überzeugen. Weitsicht gewährt Aussicht. Die «Altersreform 2020» hat gute Ansätze – trotzdem liefert sie nicht, was von ihr erwartet wird: Eine finanziell gesicherte Pension für alle!

Spenden in WIR

Sie können Spenden
an **BERNAKTUELL**
auch in WIR tätigen.

Spenden in WIR bitte BA an
BERNAKTUELL, Postfach 6803,
3001 Bern

BERNAKTUELL dankt herzlich für
Ihre Unterstützung.



IMPRESSUM

Herausgeberin

Vereinigung **BERNAKTIV**, Postfach 8631, 3001 Bern
Telefon 031 398 42 04, Telefax 031 981 39 82
Postcheck 30-22011-6
E-Mail: redaktion@bernaktuell.ch – www.bernaktuell.ch

Verantwortliche Redaktion

a/Nationalrat und Grossrat Thomas Fuchs; a/Nationalrat Bernhard Hess; Nationalrat und Stadtrat Erich J. Hess; Stadtrat Lukas Lanzrein; Rechtsanwalt, Grossrat und Stadtrat Dr. iur. Patrick Freudiger

6–10 Ausgaben pro Jahr – Auflage 5'000 bis 25'000 Expl.

Layout: Peter Hofstetter, Lurtigen

Druck: DZB, Druckzentrum Bern AG

Stadt Bern: Nein zum weiteren leichtsinnigen Umgang mit Steuergeldern!

Wenn die Stadt über zu viel Steuereinnahmen verfügt, muss sie es ausgeben, um eine Steuersenkung zu verhindern. Der zuviel geschöpfte Steuerzahler darf nicht entlastet werden. Steuersenkungen werden von RGM um jeden Preis verhindert.



Von
Alexander Feuz
Fürsprecher / Stadt-
rat, Fraktionspräsi-
dent SVP Fraktion

Im folgenden Artikel zeigt der Verfasser anhand einiger weniger Beispiele auf, wie leichtfertig und verantwortungslos die Stadt Bern mit dem Steuergeld umgeht! Die Aufstellung ist – leider – beileibe nicht vollständig.

Kirchenfeldschulhaus

Die Leser von Bern Aktuell erinnern sich, dass der Gemeinderat beschloss, das Bauprojekt Volksschule Kirchenfeldschulhaus zu verändern. Aus einer 17 Mio Vorlage konnte dank dem neu vorgesehenen Einbau zweier unterirdischer Turnhallen ein 46 Mio Projekt gemacht werden. Die unlängst für gegen 1 Mio renovierte Turnhalle wird abgerissen, der städtische Souverän stimmt dem Geschäft bekanntlich zu. Neu für den Leser ist, dass die Stadt Bern seither **Fr. 160'000.–** für die Miete des ehemaligen Kirchengemeindehauses Calvinhaus als Ersatzlösung ausgegeben hat und pro Monat bis 2019 weitere Fr. 16'000.– Miete zahlen wird. Die als Provisorium vorgesehene Lösung kann aber voraussichtlich gar nicht bezogen werden, da der Umbau wie befürchtet angesichts der komplexen Rechtsfragen durch Einsprachen blockiert wurde. Zusätzlich zu diesen Kosten werden, sollte der gigantische Schulhausumbau von den zuständigen Instanzen letztlich doch bewilligt werden, weitere Kosten hinzukommen. Der Gemeinderat plant für die betroffenen Kinder eine Verlegung in die Länggasse, wo sie in den zwangsweisen Genuss einer Tagesschule kommen sollen. Diese soll dort wohl für die Stadt getestet werden... Für die Mehrkosten (Transport, Mittagsverpflegung/-betreuung) wird sicher auch hier der Steuerzahler aufkommen.

Der Verfasser wies bereits vor Monaten auf diese unmögliche Situation hin; am 31.8.2017 wurden die von ihm und Mitunterzeichnern aus anderen Fraktionen eingereichten Vorstösse erfreulicherweise vom Ratsbüro sogar als dringlich erklärt.

Geschenke an das städtische Personal

Kurz vor dem Ausscheiden hatte der Gemeinderat – noch in seiner alten Zusammensetzung mit Stadtpräsident Alexander Tschäppät (SP) und Finanzdirektor Alexandre Schmidt (FDP) – die Prämie beschlossen, kurz nachdem das Parlament einen einmaligen Lohnzuschuss von 2'500

Franken pro Stadtangestellten abgelehnt hatte. Und andererseits hatte derselbe Gemeinderat in einem ersten Anlauf behauptet, die Gesamtkosten für die beschlossene Prämie betrage 3,2 Mio Franken. Als genauer gerechnet wurde, erhöhte sich der aufgelegte Betrag aber auf 4,2 Millionen Franken. Ein solches Vorgehen ist höchst unprofessionell!

Zusätzlich will der Gemeinderat nun jährlich das gesamte Personal über die Legislaturrichtlinien informieren. Dazu werden sämtliche 3'900 Angestellten für eine Veranstaltung eingeladen. Die Kosten belaufen sich auf mindestens Fr. 150'000.–. Für die Orientierung des Personals und Vorstellung der Legislaturrichtlinien stehen andere effizientere günstigere Massnahmen zur Verfügung (z.B. Videobotschaft per Mail etc.). Auch kann der persönliche Kontakt in einer Grossveranstaltung bei 3'900 Angestellten nicht sichergestellt werden. Es wäre sinnvoller, Anlässe der einzelnen Abteilungen zu besuchen; dort ist eine persönliche Kontaktaufnahme eher möglich. Aber für die RGM Wahlpropaganda lässt sich ein gemeinamer Anlass natürlich besser nutzen. Wie hiess es doch im alten Rom: «panem et circenses» (Brot und Spiele)...

Während jeder Gewerbler Quartierparkkarten nur auf das Geschäft eingelöste Fahrzeuge beziehen kann, darf ein Teil der Mitarbeiter der städtischen Entsorgung ihre Wagen gratis bei der ehemaligen Quartierhofsammelstelle Egelsee abstellen.

Velooffensive/Verkehrsmassnahmen

Für die ideologisch motivierte Velooffensive sind immer genug Geldmittel vorhanden. So wird bereits kurz nach dem Erlass des entsprechenden Reglements für 2017 schon ein **Nachkredit** von Fr. 700'000.– fällig. Zudem sollen die jährlichen Kredite verdoppelt werden. Auch werden wir zusätzlich von einer aufwändigen Velokampagne beglückt. Selbst die Fraktionsprecherin der Grünen musste im Rat einräumen, dass die Planung des Gemeinderats etwas unseriös sei. Gleichwohl wurden die Ausgaben vom Rat klar angenommen. Die Velobrücke für 20 Mio Franken kostet zusätzlich, aber hier gibt es auch noch Bundesmittel und kantonale Mittel, die angezapft werden sollen... Für die Sanierung des Eigerplatzes und des «Breitsch» wurden zig Millionen Franken ausgegeben, aber die Auto-spuren und weitere Parkplätze können dabei, wie von RGM gewünscht, aufgehoben werden...

Reithalle

Am 27.4.2017 beschloss der Stadtrat mit 53 zu 7 Stimmen einen Sanierungskredit von gegen 3 Millionen Franken für die Berner Reitschule. Nach dem Willen des Stadtrates soll der Steuerzahler u.a. Akustikvorhänge, einen aufrollbaren Tanzbodenbelag sowie eine maschinelle

Rauch- und Wärmeabsauganlage berappen. In der Küche des Restaurants «Sous le Pont» wird vom Steuerzahler der Öl und Fettabscheider «zwangsfianziert». Der Stadtrat setzte in seinem Entscheid wieder einmal über sämtliche rechtliche Bedenken hinweg und zementierte und vergoldete den rechtsfreien Raum Reithalle ein weiteres Mal mit Steuergeldern.

Dank des erfolgreich ergriffenen Referendums von Nationalrat und Stadtrat Erich Hess und der Jungen SVP Stadt Bern unter der Leitung von Janosch Weyermann wird der städtische Stimmbürger nun darüber entscheiden können.

Nein zum Luxustram für 1/4 Milliarde

Auch das Tram Bern–Ostermundigen stellt eine unnötige Vernichtung von Steuergeldern dar. Es handelt sich m.E. um ein rotgrünes Prestigeprojekt der Damen B. Egger und U. Wyss, die nach dem Scheitern des ersten Projektes ihr Tram durchsetzen wollen.

Es fehlt an einer Gesamtplanung. Insbesondere sind die Auswirkungen der 2013 neu erstellten S-Bahn nicht berücksichtigt. Auch werden Synergien mit der geplanten Tramlinie Länggasse-Wyler gar nicht geprüft.

Wieso soll ein Tram für eine Viertelmilliarde gebaut werden, wenn selbst eine vom Kanton (!) – Kant. Amt für Öffentlichen Verkehr – bestellte Studie zum Schluss kommt:

«Im Zeithorizont 2025/2030 können durch den S-Bahnausbau im Korridor Ostermundigen Entlastungswirkungen erwartet werden, die im kapazitätskritischen Querschnitt zu einer gedämpften Nachfrageentwicklung bzw. einer Stagnation auf der Linie 10 (Ostermundigen) führen werden» **Infras 2015, S. 5.**

Der Grosse Rat hat das Projekt leider auch abgesegnet. Ein Antrag von Grossrat Stefan Hofer (SVP) auf freiwillige Unterstellung der kantonalen Ausgaben von 101 Mio Franken unter das Referendum wurde vom Grossen Rat leider verworfen. Eine überparteiliche Gruppe hat gegen den Entscheid das Referendum ergriffen. Es braucht noch Unterschriften.

Im Kanton Bern wohnende Leser sind dringend gebeten, sofort das Referendum zu unterzeichnen. Die Bögen sind bis 20.9.2018 an das Komitee zurück zu senden.

Herzlichen Dank für die Unterstützung!

<http://www.tram-ostermundigen.ch/>

Bei erfolgreichem Referendum und gewonnener Abstimmung könnte das Projekt neu überdacht werden und in der Region eine sinnvolle Verkehrsführung verwirklicht werden.