



Protokoll Nr. 29

Sitzung von Donnerstag, 21. August 1997, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident: Martin Frick

Anwesend:

Ernst Aebersold
Silvia Aepli
Thomas Balmer
Oskar Balsiger
Sven Baumann
Adrian Berthoud
Arnold Bertschy
Peter Blaser
Markus Blatter
Konrad Bossart
Michael Burkard
Michael Burri
Walter Christen
Marie-Louise Durrer
Marcel Fankhauser
Heidi Flückiger Ehrenzeller
Jean-Daniel Flückiger
Thomas Fuchs
Barbara Geiser
Hans Ulrich Gränicher
Simone Gretler
Adrian Haas
Rolf Häberli
Ursula Hirt

Andreas Hofmann
Stephan Hügli
Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Andreas Krummen
Lilo Lauterburg
Annemarie Lehmann
Leslie Lehmann
Peter Linder
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Edith Madl Kubik
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Kurt Mäusli
Heinz Megert
Elsi Meyer
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Edith Olibet

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

Entschuldigt:

Raymond Anliker
Marcel Eyer
Bernhard Hess

Edith Lörtscher
Hans Peter Riesen

Katharina Suter
René Zimmermann

Vertretung des Gemeinderats:

Ursula Begert
Alfred Neukomm
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Claudia Omar

Traktanden

1. Einbürgerungsgesuche vom 1. Juli 1997 168
2. Untersuchung von Massnahmen für eine umweltgerechte Beschaffung und..... 56
Anwendung von Verbrauchsmaterialien in der Stadtverwaltung; Kreditabrechnung
(Stauffer/Begert)
3. Ausrüstung des Polizeistützpunktes Park and Ride Neufeld; Kreditabrechnung..... 58
(Christen/Wasserfallen)
4. Erneuerung der LSA Inselplatz und Einrichtung einer LSA beim Parkhaus Insel..... 57
mit speziellen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Zweirad-
verkehr (Velostreifen) auf der Laupen- und Murtenstrasse; Kreditrechnung
(Fuchs/Wasserfallen)
5. Verkehrskompromiss; Grundlagen für eine modifizierte Ausrichtung der 285
Verkehrspolitik in der Stadt Bern (ohne Abstimmungsbotschaft)
(Meyer/Wasserfallen)
6. Motionen GPK (Hans-Rudolf Thomet) vom 10. November 1988: Klare 118
Kompetenzdelegation für den Erlass ortspolizeilicher Vorschriften / Konsequenzen
aus dem Untersuchungsbericht zur Tschernobyl-Demonstration und Erarbeitung
von Rechtsgrundlagen für die Stadtpolizei; Fristverlängerung
(Wasserfallen)

Protokollgenehmigung

Die Protokolle Nrn. 25 und 26 vom 3. Juli 1997 werden mit einer Korrektur im Votum Ursula Rudin-Vonwil (LdU) auf S. 597 im Protokoll Nr. 26: Es sollte in der 12. Zeile heissen: Durch die einzubauenden *Dampfsperren* ... anstelle von Bausperren, mit bestem Dank an die Verfasserin genehmigt.

Ordentliche Traktanden

1 Einbürgerungsgesuche vom 1. Juli 1997

Antrag Nr. 168

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

Die Abstimmung ergibt folgendes Resultat:

Ausgeteilte Stimmzettel	61
eingelangte Stimmzettel	61
davon leer oder ungültig	0
In Berechnung fallende Stimmzettel	61

Aus Datenschutzgründen dürfen die Namen der Bewerbenden nicht eingesehen werden.

- Die Traktanden Nrn. 2, 3 und 4 werden gemeinsam behandelt. -

2 Untersuchung von Massnahmen für eine umweltgerechte Beschaffung und Anwendung von Verbrauchsmaterialien in der Stadtverwaltung; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 56

Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung über die Untersuchung von Massnahmen für eine umweltgerechte Beschaffung und Anwendung von Verbrauchsmaterialien in der Stadtverwaltung.

Bewilligter Kredit (GRB Nr. 3119 vom 13.11.91/SRB Nr. 38 vom 13.02.92)	Fr.	190 000.00
Effektive Kosten	Fr.	189 730.00
Kreditunterschreitung	Fr.	270.00

3 Ausrüstung des Polizeistützpunktes P + R Neufeld; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 58

1. Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Ausrüstung des Polizeistützpunktes P + R Neufeld.

Bewilligter Kredit vom 30.1.1992	Fr.	1 250 000.00
Effektive Kosten	Fr.	1 224 579.55
Kreditunterschreitung	Fr.	25 420.45

4 Erneuerung der LSA Inselplatz und Einrichtung einer LSA beim Parkhaus Insel mit speziellen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Zweiradverkehr (Velostreifen) auf der Laupen- und Murtenstrasse; Kreditabrechnung

Antrag Nr. 57

1. Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend Erneuerung der LSA Inselplatz und Einrichtung einer LSA beim Parkhaus Insel.

Bewilligter Kredit vom 25.8.1994 (Erneuerung LSA Inselplatz und Einrichtung einer LSA beim Parkhaus Insel)	Fr.	513 000.00
Effektive Kosten	Fr.	512 414.95
Kreditunterschreitung	Fr.	585.05

2. Der Stadtrat genehmigt die vom Gemeinderat vorgelegte Kreditabrechnung betreffend spezielle Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Zweiradverkehr (Velostreifen) auf der Laupen- und Murtenstrasse.

Bewilligter Kredit vom 25.8.1994 (spezielle Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Zweiradverkehr (Velostreifen) auf der Laupen- und Murtenstrasse)	Fr.	90 000.00
Effektive Kosten	Fr.	90 723.10
Kreditüberschreitung	Fr.	723.10

3. Für die nicht teuerungsbedingte Kreditüberschreitung von Fr. 723.10 wird gemäss Art. 18 Abs. 1 Ziff. 15 lit. d der Gemeindeordnung ein Nachkredit bewilligt.

Die FIKO empfiehlt dem Stadtrat einstimmig, die drei Kreditabrechnungen zu genehmigen.

Beschluss

Der Stadtrat stimmt diesen drei Kreditabrechnungen (Vorträge 56, 58 und 57) stillschweigend zu.

5 Verkehrskompromiss; Grundlagen für eine modifizierte Ausrichtung der Verkehrspolitik in der Stadt Bern (ohne Abstimmungsbotschaft)

Ergänzung der Gemeindeordnung Art. 18 Abs. 1 Ziff. 5 a, Bst. q (neu) und Teilrevision der Bauordnung Art. 61 - 61 c

Antrag Nr. 285_1

Antrag 1

1. Der Stadtrat empfiehlt der Gemeinde mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen folgenden Beschluss zur Annahme:
Die Einwohnergemeinde Bern beschliesst eine Ergänzung des Art. 18 Abs. 1 Ziff. 5 Bst. q (neu) "Grundsätze für Verkehrsmassnahmen" in der Gemeindeordnung.

Antrag 2

2. Der Stadtrat empfiehlt der Gemeinde mit .. Ja- gegen .. Nein-Stimmen folgenden Beschluss zur Annahme:
Die Einwohnergemeinde Bern beschliesst die Teilrevision Art. 61 - 61 c der Bauordnung.
3. Der Stadtrat genehmigt die Botschaft an die Gemeinde.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diese Vorlage der Gemeinde zu unterbreiten, sofern die beiden Initiativen "Bärn zum Läbe" und "Mehr Bern - weniger Verkehr" zurückgezogen werden.

Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen

Antrag Nr. 285_2

1. Der Stadtrat genehmigt das Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen.
2. Das Reglement tritt in Kraft unter dem Vorbehalt, dass die Gemeinde der Ergänzung von Art. 18 Abs. 1 Ziff. 5 Bst. q neu "Grundsätze für Verkehrsmassnahmen" in der Gemeindeordnung zustimmt.

Für die PVK referiert deren Präsidentin *Elsi Meyer* (SP): Die heutige Vorlage gehört sicher zu den bedeutendsten dieser Legislatur. Sie ist Spiegelbild der politischen Kultur und gibt Auskunft über die Problemlösungsfähigkeit. Wir haben es heute in der Hand, eine reife Frucht zu ernten, die in der PVK einen langen Wachstumsprozess durchlaufen hat. Es geht heute darum, den Wunsch nach einer fussgängerfreundlichen Innenstadt Richtung Realisierung voranzutreiben. Dieser Wunsch ist in allen politischen Lagern vorhanden. Es sollen aber auch im ganzen Gemeindegebiet gegenüber der kantonalen Parkplatzverordnung reduzierte Normen gelten. Ausgenommen davon sind nur Verkaufsgeschäfte in den Quartieren. Wie bei allen Vorlagen mit hohem Symbolwert für die Betroffenen ist das Ziel nicht ohne Kompromiss zu erreichen. Das bedeutet: Für alle Beteiligten sind Abstriche an den Maximalforderungen zu machen. Sorgen wir dafür, dass die Vorlage nicht ins Wasser fällt oder im Bekennungs- oder Abgrenzungsverkehr stecken bleibt. Als Referentin beschränkt sich Elsi Meyer auf die Darstellung des Geschäfts auf grundsätzlicher Ebene. Allenfalls wird sie oder andere Kommissionsmitglieder sich in der Detailberatung melden.

Zur Vorgeschichte der Vorlage: Bekanntlich ist die Auseinandersetzung über die Verkehrspolitik in der Stadt Bern - aber auch in andern Städten - seit Jahren kontrovers. Dies zeigt sich hier im Parlament, aber auch in den Einwohner- und Einwohnerinnen-Befragungen. Den einen geht die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs zuwenig weit, den andern zu weit. Unbestritten un-

ter Fachleuten ist, dass Anzahl, Verteilung und Bewirtschaftung der Parkplätze ein wichtiges Element zur Verkehrsbeeinflussung sind. Auf der politischen Bühne geht es seit Ende der achtziger Jahre stark darum, den Pendlerverkehr einzuschränken. Sollte die Stadt Bern auch künftig noch Wohnstadt bleiben, muss ein möglichst grosser Teil der Pendlerbewegungen - und dazu gehört auch das Pendeln innerhalb der Stadt - eingeschränkt werden. Die Initiative "Stopp den Autopendlern" - an der Elsi Meyer mitgewirkt hat - wurde vom Volk am 26.11.1989 angenommen. Die darin neu formulierten Bestimmungen von Art. 61 - 61 d der Bauordnung sind bis vor das Bundesgericht angefochten worden. Seit dem 21.9.1993 sind sie geltendes Recht. Als Reaktion auf die Annahme dieser Initiative wurde 1990 die Initiative "Mehr Bern - weniger Verkehr" eingereicht. Sie will im wesentlichen die Parkplatzherstellungspflicht den kantonalen Vorschriften angleichen, d.h. wichtige Teile der Initiative "Stopp den Autopendlern" rückgängig machen. Die 1991 angenommene Initiative 2 "Bärn zum Läbe" wurde vom Regierungsrat 1 für ungültig erklärt. Diese Abstimmung müsste wiederholt werden. Sie will ebenfalls eine Fussgängerzone in der Innenstadt und ein Reglement über Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen. Die Initiative "Läbige Stadt" wurde von der Vereinigung "Bern autofrei" BAF 1994 eingereicht. Sie fordert eine einschneidende Reduktion des MIV. Sie ist jedoch in Übereinstimmung mit dem Initiativkomitee heute nicht Gegenstand der Verhandlungen. Ebenfalls von 1994 datiert die kantonale Verordnung über lufthygienische Massnahmenplangebiete (PPV). Selbstverständlich gehört die Stadt Bern zu diesem Massnahmenplangebiet.

Dieser Ausgangslage und der Erkenntnis wegen, dass eine Blockierung der Verkehrsfrage durch gegensätzliche Initiativen wenig kreative Lösungsansätze beinhaltet, hat der Gemeinderat unter Federführung der Polizeidirektion mit den verschiedenen betroffenen Gruppen und Initiativkomitees verhandelt. Nach einer Verhandlungszeit vom November 1994 bis August 1995 wurde eine Vernehmlassung durchgeführt. Sie erbrachte die bekannten kontroversen Standpunkte, die auch in der heutigen Diskussion zu hören sein werden. Die öffentliche Auflage fand im Juli 1996 statt. Nach der Vernehmlassung hat der Gemeinderat gewisse Veränderungen vorgenommen und das Geschäft im Januar 1997 an die PVK überwiesen. Die Kommission hat sich damit in der Zeit vom 30. Januar bis 3. Juli 1997 befasst. Bestandteile der Vorlage sind das Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen, die Teilrevision BO Art. 61 - 61 c und das Reglement (in Gemeinderatskompetenz) über die Zufahrtsberechtigung in der Berner Innenstadt. Dem Stadtrat liegt eine schriftliche Gegenüberstellung der Fassungen Gemeinderat und PVK vor.

Zum Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen: Wie im Antrag zum Vortrag 285_1 ersichtlich, schlägt der Gemeinderat für die Zuständigkeit eine Änderung von Art. 18 Abs. 1 Ziff. 5 der Gemeindeordnung vor. Damit wird die Kompetenz zum Erlass dem Stadtrat zugewiesen. Nach heutiger Regelung liegt sie beim Gemeinderat. Die abgelehnte Initiative 1 "Bärn zum Läbe" wollte eine Volkskompetenz. Die PVK stimmte der Kompetenzregelung gemäss Vorschlag Gemeinderat zu. Der Inhalt des Reglements stimmt mit den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats und den STEK-Verkehrszielen überein. Es deckt sich auf Reglementsebene in der Tendenz mit der Initiative 2 "Bärn zum Läbe". Das Reglement enthält Aussagen zum öffentlichen Verkehr, zum Fussgänger- und Veloverkehr, zum MIV und zur Parkierung. Der ominöse Art. 4 regelt die Grundsätze zur Innenstadt, über die bei den Kompromissverhandlungen und auch in der PVK am kontroversesten diskutiert worden ist. Als eigentliches *Pièce de résistance* gilt Art. 4 lit. b zur Aufhebung oberirdischer Parkplätze und ihre Ersetzung in der Oberen Altstadt. Ebenfalls war die Frist von 36 Monaten zur Realisierung umstritten. Nach der Verabschiedung des Verkehrskompromisses in der PVK haben noch verschiedene Verhandlungen über diesen Punkt stattgefunden. Es ist erkannt worden, dass der Verkehrskompromiss eine grössere Chance hat, wenn die Formulierung von Art. 4 abgeändert wird. Die Referentin hat deshalb in der heutigen PVK-Sitzung ein Zurückkommen auf diesen Artikel beantragt. Die PVK hat mit 7 : 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen folgender Formulierung zugestimmt:

Art. 4 lit b des Reglements über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen:
Für die Schaffung der fussgängerfreundlichen Zone in der Oberen Altstadt werden innert 36 Monaten seit Inkrafttreten dieses Reglements 154 Parkfelder aufgehoben **und durch unterirdische ersetzt**.

Die Zustimmung erfolgte unter dem Vorbehalt, dass an der Fassung der PVK für das Reglement und Art. 61 bis 61 c BO nichts Wesentliches mehr geändert wird. Mit dieser Frist kann das Baubewilligungsverfahren vom Reglement nicht direkt gesteuert werden. An diesem Artikel wird sich deshalb das Vertrauen oder das nicht vorhandene Vertrauen auszeichnen. Die PVK-Minderheit hat wie die Innenstadtgeschäfte Angst, dass der unterirdische Ersatz für die aufgehobenen Parkplätze nicht rechtzeitig feststeht. Die PVK-Mehrheit hat einige Ergänzungen und Verstärkungen in der ökologischen Zielsetzung angebracht. Das Reglement wurde von der PVK mit 7 : 4 Stimmen verabschiedet.

Zur Teilrevision der Bauordnung: Die heute gültigen Bestimmungen zur Errichtung von selbständigen Parkieranlagen sind im Revisionsvorschlag enthalten. Selbständige Parkieranlagen

dürfen nur am Siedlungsrand, an Autobahnausfahrten und mit guter Erschliessung durch den öV erstellt werden. In der Innenstadt dürfen die zu ersetzenden Parkplätze gemäss PVK-Antrag zu Art. 61 b in bestehenden oder zu erweiternden Parkgaragen ersetzt werden. Die PVK hat nach langen Diskussionen einen Perimeter bis zum Münsterplatz in der Unteren Altstadt bezeichnet. Darin können die Parkplätze entweder in Parkhäusern der Unteren oder Oberen Altstadt ersetzt werden. Für die Berechnung der Abstellplätze bei Bauvorhaben wird generell auf die kantonalen Bestimmungen der PPV verwiesen. Ausgenommen sind die Normen für Verkaufsgeschäfte in den Quartieren. Der Reduktionsfaktor wird im Anhang 2 zu Art. 61 b BO festgelegt. Im Gegensatz zum Gemeinderat will die PVK-Mehrheit alle Nutzungen nach PPV dem Reduktionsfaktor unterstellen. Dazu gehören z.B. auch Sportanlagen und Spitäler. Dieser Entscheid wurde nach ausführlicher Diskussion gefällt - auch in Anbetracht dessen, dass für die Parkplatzbemessung wie in vielen Fällen im übrigen Baurecht ein Besitzstandsrecht gilt. Die Auswirkungen der Parkplatzbemessung lassen sich nicht genau beziffern. Sie hängen von der Art des Bauvorhabens, der Nutzung und der öV-Erschliessung ab. Im Durchschnitt liegen sie zwischen den Werten der gültigen BO und der kantonalen PPV. In den von der BO nicht erfassten Nutzungen wie z.B. Sportanlagen sind sie gemäss PVK-Antrag strenger. Die PVK schlägt zudem als Norm für Wohnungen in der Güteklasse A 0,5 - max. 0,7 Parkplatz pro Wohnung vor (gegenüber max. 0,5 der Pendlerinitiative im Radius von 300 m Entfernung von öV-Haltestelle). Bei der Güteklasse B und weitere sind 0,5 bis max. 1 Parkplatz pro Wohnung vorgesehen. Die PVK-Minderheit hätte für Güteklasse A bis 0,8 Parkplatz pro Wohnung vorgezogen, die Gemeinderatsfassung enthält den Wert von bis max. 0,6 Parkplatz pro Wohnung. Dies wäre auch nach Wunsch der PVK-Mehrheit gewesen. Im Rahmen der Konsensfindung hat sie sich jedoch mit max. 0,7 in der Güteklasse A abgefunden. Zusätzlich zum Vorschlag Gemeinderat hat die PVK-Mehrheit in Art. 61 c Abs. 4 festgehalten, dass die Normen für Abstellplätze in der Regel auch für Zonen mit Planungspflicht und für Überbauungsordnungen gelten. Ebenso enthält die PVK-Fassung neu eine Velonorm für die Wohnnutzung (1 Platz pro 35 m² BGF). Bei andern Nutzungsarten wird die Velonorm der PPV übernommen.

Bemerkungen zur Kommissionsarbeit: Die Dokumentation war in der ersten Phase eher mager. Im Laufe der total 7 Sitzungen wurde sie zusehends besser. Eine Verzögerung hat sich durch unterschiedliche Interpretation der Verwaltung bei den Parkplatzberechnungsnormen ergeben. Als Präsidentin der PVK kann die Referentin die heutige Fassung nach seriöser Diskussion aller Punkte dem Stadtrat mit gutem Gewissen unterbreiten. Es war Aufgabe der Kommission, trotz vorheriger Verhandlungen zwischen Gemeinderat und den Komitees, eine eigenständige parlamentarische Behandlung durchzuführen. Die Diskussion zeigte den Willen der Mitglieder, einen Beitrag zum Konsens zu erbringen. Die Referentin dankt insbesondere denjenigen Kommissionsmitgliedern, die eigentliche Profibeträge geleistet haben. Die PVK Minderheit besteht aus 4 neuen Kommissionsmitgliedern. Das machte das Finden eines Kompromisses nicht immer leicht. Generell kann gesagt werden, dass die Minderheit eher eine MIV-freundliche Haltung eingenommen hat. Sie hatte mehr Verständnis für die Ängste der Geschäftsinhaberinnen/Geschäftsinhaber nach dem fehlenden Ersatz der aufzuhebenden oberirdischen Parkplätze. Die PVK-Mehrheit setzte die Akzente Richtung Verstärkung der ökologischen Zielsetzungen, war jedoch in einzelnen Punkten bereit, wirtschaftspolitische Gegebenheiten zu anerkennen. So trägt sie die grosszügigeren Normen für die Verkaufsgeschäfte in den Quartieren mit.

Im Beschluss soll gemäss PVK verankert werden, dass die heutige Vorlage innert 6 Monaten dem Volk unterbreitet werden soll. Damit soll dokumentiert werden, dass niemand parlamentarische Sandkastenspiele veranstalten will.

Eine definitive Kompromisslösung wird stark vom Gemeinderat beeinflusst. Er ist gemäss Kompetenzordnung für vieles zuständig und hat seine Vertretungen in den Parkhausgesellschaften. In der Beratung in der PVK haben sich der federführende Polizeidirektor und der Stadtpräsident bereit erklärt, ihren Beitrag zur Problemlösung zu leisten. Klare Worte heute im Stadtrat können das Vertrauen auf eine baldige Realisierung der fussgängerfreundlichen Innenstadt verstärken. Die Referentin hofft, dass der Stadtrat heute beim wichtigsten Streitpunkt - Art. 4 des Reglements - eine Lösung findet. Sie wird von uns erwartet und sollte von den Initiativkomitees mit einer Absichtserklärung zum Rückzug ihrer Initiativen gekrönt werden. Springen wir über den Schatten und dokumentieren wir mit einem deutlichen Resultat in der Schlussabstimmung, dass wir zukunftsgerichtet und lösungsorientiert politisieren!

Nico Lutz (JA!) wiederholt, dass sich die PVK sehr detailliert mit dem Verkehrskompromiss auseinandergesetzt und in vielen Punkten Verbesserungen und Klärungen gegenüber der Gemeinderatsvariante angebracht habe. In einem Punkt ist keine Einigung zustande gekommen, und zwar in der Frage, wer in Verkehrsfragen das Sagen haben soll. Verkehrsfragen brennen den Bürgerinnen und Bürgern unter den Nägeln, was auch Befragungen gezeigt haben. Die Fraktion GB/JA! stellte deshalb den Antrag, das Reglement sei dem Volk zu unterbreiten. Wenn eine GO-Änderung

beschlossen und die Grundzüge über Verkehrsfragen in die abschliessende Kompetenz des Stadtrats verschoben wird, ist auch der umgekehrte Weg nicht mehr möglich, d.h. es kann keine Einzelinitiative eingereicht werden, ohne diese Kompetenzzuteilung in Frage zu stellen. Es ist nicht einsichtig, weshalb das Verfahren geändert werden soll. Der Inhalt des Reglements entspricht im wesentlichen dem Inhalt der Initiative "Bärn zum Läbe". Das Reglement über die Zufahrtsberechtigungen in der Innenstadt - heute in Gemeinderatskompetenz - soll unserer Meinung nach in die Kompetenz des Stadtrats gegeben werden. Die Zufahrtsberechtigungen sind durchaus ein Gegenstand von öffentlichem Interesse. Unser Antrag besteht darin, dass die Kompetenzen nach oben verschoben werden. Das Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen soll vom Volk, dasjenige über die Zufahrtsberechtigung in der Berner Innenstadt vom Stadtrat verabschiedet werden. Dieser Antrag bedingt Änderungen im Beschluss in der Botschaft, in der BO und im Reglement. Die Anträge der PVK-Minderheit/Fraktion GB/JA! lauten wie folgt:

Botschaft des Stadtrats an die Gemeinde:

Seite 12, Beschluss 1 ersetzen durch:

1. **Das Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen wird genehmigt.**
2. **Das Reglement** tritt mit der Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung in Kraft.

Teilrevision Bauordnung: Parkierung in der Innenstadt:

Artikel 61 b Abs. 3 (Fassung PVK):

- 3) Der Stadtrat legt im Reglement über die **Zufahrtsberechtigung in der Berner Innenstadt** die fussgängerfreundlichen Zonen fest und umschreibt sie.

Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen:

Artikel 4 Innenstadt:

- a) Die Altstadtgassen zwischen Bollwerk und Nydeggbücke sind (*streichen von: gemäss Anhang*) als fussgängerfreundliche Zonen auszugestalten.
- d) **Der Stadtrat** bestimmt in einem Reglement, wer die fussgängerfreundlichen Zonen befahren darf.

Der *Vorsitzende* schlägt dem Rat, da es sich um eine grundsätzliche Frage der Verschiebung der Kompetenzen handelt, vor, über diese Grundsatzfrage bei der Bereinigung des Antrags 1, Seite 8 des Vortrags 285_1, abzustimmen.

Fraktionserklärungen

Für die FDP-Fraktion spricht *Christoph Müller*. Unsere Fraktion steht dem Verkehrskompromiss grundsätzlich positiv gegenüber und begrüsst die zentrale Zielsetzung, mit fussgängerfreundlichen Zonen die Innenstadt attraktiver zu gestalten. Wir müssen nun endlich die langen Auseinandersetzungen zu einem positiven Abschluss bringen, damit die Berner und Bernerinnen endlich die Früchte des Verkehrskompromisses ernten können. Die Errichtung von fussgängerfreundlichen Zonen in der Innenstadt ist nicht ohne Aufhebung oberirdischer Parkplätze möglich. Die Parkplatzsituation ist jedoch nicht so gut, dass diese Beseitigung ersatzlos erfolgen könnte - auch nicht während einer Übergangszeit. Im Gegenteil: Es herrscht ein akuter Mangel an Parkplätzen, die für die Existenz der gewerblichen und Dienstleistungsunternehmen absolut notwendig sind. Sogar nach Pendlerinitiative fehlen in der Altstadt ca. 1500 Parkplätze. Dass genügend Parkplätze für eine erfolgreiche Standortkonkurrenz einer Stadt generell von enormer Bedeutung sind, belegt der Grundlagenbericht "Konkurrenzanalyse und Standortmarketing für die Stadt Bern" vom Februar 1996. Es liegt im Interesse der ganzen Stadt Bern, dass auf die berechtigten Bedürfnisse derjenigen Rücksicht genommen wird, die massgeblich daran mitarbeiten, das Steuersubstrat zu erwirtschaften. Dies gilt insbesondere auch in Anbetracht der anhaltend schlechten Wirtschaftslage, der erschreckenden Abnahme der Handelsumsätze in der Stadt usw. Die Abwanderung von Betrieben muss gestoppt werden, Einkaufszentren auf der grünen Wiese darf nicht länger in die Hand gearbeitet werden. Die Erfolgschancen der entsprechenden Ziele der Legislaturrichtlinien des Gemeinderats sind untrennbar mit genü-

gend Parkplätzen verbunden. Wenn die FDP einem Verkehrskompromiss zustimmt, heisst dies nicht, dass sie die damit festgelegten Parkplatzzahlen als genügend erachtet. Mit unserer Zustimmung zum Kompromiss wollen wir einen Beitrag dazu leisten, dass endlich gehandelt werden kann. Auf einen garantierten und gleichzeitigen unterirdischen Ersatz oberirdisch aufgehobener Parkplätze können wir auf keinen Fall verzichten. Erfreulicherweise hat die in der PVK entwickelte fruchtbare Diskussionskultur den Weg zu konstruktiven Lösungsansätzen geebnet, wie z.B. die Ausweitung des Teils des VK, der sich auf die Innenstadt bezieht, auf die Untere Altstadt und den Grundsatz des

1 : 1-Ersatzes aller oberirdischen Parkplätze.

Zu Art. 61 b Abs. 1 und 2 BO Parkierung in der Innenstadt: Der durch die PVK gegenüber dem ursprünglichen Kompromiss zusätzlich eingebaute Ausschluss unselbständiger Parkplätze ist unserer Ansicht nach unglücklich, denn er stellt eine weitergehende Rechtseinschränkung für die Einwohnerinnen/Einwohner der Innenstadt dar.

Art. 61 c Abs. 2 BO: Mit einer derart grossen Einschränkung von dem Wohnen zugeordneten Quellparkplätzen wird der Besitz von Autos kaum beeinflusst werden können, man wird damit jedoch vermehrt steuerkräftige Einwohner aus der Stadt vertreiben und vor allem keine in die Stadt zurückholen können, was aber ein erklärtes Ziel der Legislaturrichtlinien wäre. Ein Höchstwert von 0,6 Parkplatz/Wohnung in der Güteklasse A ist für uns inakzeptabel. Die SP hat beschlossen, den von der PVK vorgeschlagenen Höchstansatz von 0,7 Parkplatz/Wohnung nicht zu bekämpfen. Als Entgegenkommen verzichtet die FDP auf einen Erhöhungsantrag auf 0,8 Parkplatz/Wohnung. Sollte der Erhöhungsantrag jedoch von einer andern Partei gestellt werden, werden wir ihn unterstützen, da er unserer Überzeugung entspricht.

Art. 61 c Abs. 4 BO: Diese Bestimmung widerspricht dem gesetzgeberischen Sinn von ZPPs und Überbauungsordnungen. Wir beantragen deshalb Streichung dieses Absatzes.

Art. 4 Bst. b des Reglements: Wir begrüssen eine speditive, verzögerungsfreie Umsetzung des VK. Gewisse Umstände sind jedoch nicht vollständig beeinflussbar, z.B. Einsprachen gegen die Erstellung oder Aufhebung von Parkplätzen, neue archäologische Funde bei Parkhauserweiterungen usw. Eine Bestimmung, welche die Aufhebung oberirdischer Parkplätze vor einem unterirdischen Ersatz ermöglichen könnten, ist für uns inakzeptabel. Wir stimmen der heute von der PVK verabschiedeten Formulierung von Art. 4 b) des Reglements zu. In diesem Sinne empfiehlt die FDP-Fraktion grossmehrheitlich die Annahme der Vorlage.

Peter Blaser hebt hervor, die SP-Fraktion könne den Verkehrskompromiss mit den von der PVK beantragten Änderungen unterstützen. Es ist uns allen bekannt, dass die Bernerinnen und Berner eine fussgängerfreundliche Innenstadt wünschen. Sie verstehen nicht, weshalb die Fussgängerzone nicht endlich realisiert wird. Dies bedeutet für uns eine Verpflichtung. Es würde nicht verstanden, wenn der VK heute nicht verabschiedet werden kann. Ein VK ist ein Kompromiss und nicht eine Vorlage. Beide Seiten müssen etwas geben. Die SP-Fraktion hat schon sehr viele Zugeständnisse gemacht, wie dies von der PVK-Referentin geschildert worden ist. Wir müssen den VK jedoch auch bei unserer Basis vertreten können. Mit unseren Zugeständnissen ermöglichen wir z.B. mehr Parkplätze bei Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, auch wenn sie innerhalb des 300m-Radius liegen, und dass die Parkplatzpolitik für Verkaufsgeschäfte ausserhalb der Innenstadt aufgehoben wird. Dies alles, damit unsere Bevölkerung endlich eine fussgängerfreundliche Innenstadt erhält. Wir erwarten jedoch, dass den PVK-Anträgen zugestimmt wird und dass auch die bürgerliche Seite Zugeständnisse macht. Die fussgängerfreundliche Zone muss rasch realisiert werden. Die Bestimmung in Art. 4 b) des Reglements, wonach 154 Parkfelder innert 36 Monaten seit Inkrafttreten des Reglements aufgehoben werden, ist für uns sehr wichtig. Wir verstehen jedoch auch das gewisse Misstrauen und stimmen deshalb der heute von der PVK beschlossenen Formulierung zu. Auch Abs. 4 von Art. 61 c ist für uns sehr wichtig. Er darf nicht gestrichen werden. Ein Zugeständnis bedeuten nämlich schon die Worte "in der Regel". Auch dürfen unserer Meinung nach für Freizeitnutzungen nicht weniger restriktive Vorschriften gelten als für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen, denn auch sie verursachen Verkehr. Auch dieser Punkt ist für uns sehr wichtig. Ferner fordern wir, dass durchgesetzt wird, dass die Parkplätze denjenigen zur Verfügung gestellt werden, für die sie geschaffen worden sind, was heute nicht immer der Fall ist. Gemäss diesen Ausführungen stimmt die SP-Fraktion dem Verkehrskompromiss mit den PVK-Anträgen zu, obwohl wir viele Zugeständnisse machen mussten, und werden ihn dem Volk zur Annahme empfehlen. Die Anträge der Fraktion Grüne und Junge, Kompetenzverschiebung, und die Anträge von Luzius Theiler werden wir ablehnen.

Für die SD-Fraktion spricht *Ernst Stauffer*. Dieser Verkehrskompromiss befriedigt uns nicht in allen Teilen, was verständlich ist, da so viele Forderungen unter einen Hut gebracht werden müssen. Tendenzen ändern von Generation zu Generation, von Zeitepoche zu Zeitepoche. Ein Ersetzen der oberirdisch aufzuhebenden Parkplätze durch unterirdische ist für uns zwingend, damit die Chancen

der Verkaufsgeschäfte der Innenstadt nicht weiter zugunsten der Einkaufszentren im Grünen verschlechtert werden und dadurch die Finanzlage der Stadt negativ beeinflusst wird. Der vorliegende VK darf keine weiteren Verschlechterungen zuungunsten der Parkierungsmöglichkeiten erfahren. Die 154 oberirdischen Parkplätze dürfen erst aufgehoben werden, wenn sie unterirdisch zur Verfügung stehen. Dies darf durch die Bestimmung in Art. 4 b) des Reglements nicht in Frage gestellt werden. In Art. 4 c) wird eine Bewirtschaftung der Parkplätze verlangt. Wir sind der Meinung, für das Kurzparkieren genüge eine Signalisierung. Wenn auch für jedes Kurzparkieren bezahlt werden muss, schadet dies wiederum den Geschäften in der Innenstadt. Die Anlieferzeiten sollen beschränkt werden, was für Lebensmittelbetriebe hinderlich sein kann. Wir hoffen, dass ihnen tatsächlich Ausnahmegewilligungen erteilt werden. Wir sind für eine humane und wirtschaftsfreundliche Lösung. Wir lehnen weitere Verschärfungsvorschläge ab. Sollte Art. 4 b) des Reglements, Fassung PVK, aufgenommen werden, können wir der Vorlage nicht zustimmen.

Ueli Stückelberger für die Fraktion GFL: Wir sind froh, dass der Stadtrat endlich den Verkehrskompromiss diskutieren kann. Eine Verabschiedung dieses VK ist für uns wichtig. Wir müssen zeigen, dass wir, unabhängig von den hängigen Initiativen, fähig sind, eine Lösung zu finden. Der Inhalt des VK ist ein Mittelweg zwischen zwei Initiativen. Es werden jedoch nicht alle Initianten damit einverstanden sein. Wir Parlamentarier/Parlamentarierinnen müssen nun eine Lösung finden. Das Klima in der PVK war gut, wir haben mehrere Male verhandelt, und dies hat sich gelohnt. Die Kommission hat folgendes erreicht: Eine Ausdehnung des Parkplatzregimes auch auf die Untere Altstadt, der Parkplatzbestand wird in der ganzen Innenstadt eingefroren, eine klarere Formulierung bezüglich Parkplatzbewirtschaftung, eine verständlichere Umformulierung einzelner Artikel. Die PVK kam auch der Kommissionsminderheit in verschiedenen Punkten entgegen, wie dies die Referentin und Peter Blaser erwähnt haben.

Unsere Fraktion kann mit diesem ausgehandelten Verkehrskompromiss leben. Die PVK-Anträge unterstützen wir bis auf einen. Wir akzeptieren, dass Parkplätze Zug um Zug aufgehoben werden sollen. Wir wollen dass endlich etwas geht. Die vorgesehene Parkplatzbewirtschaftung finden wir gut. Klarheit besteht nun auch bezüglich Parkplatzvorschriften zu Überbauungsordnungen. Wir sind auch einverstanden mit den Parkplatzwerten in bezug auf die verkehrsreduzierende Wirkung, da wir wollen, dass die Pendlerinitiative betreffend Pendlerparkplätze nicht grundsätzlich abgeschwächt wird. Wir erwarten nun weniger Auseinandersetzungen und mehr Umsetzung. Wir setzen betreffend Umsetzung sehr hohe Erwartungen in den Gemeinderat. Wir erwarten eine klare Absichtserklärung des Gemeinderats, dass er bereit ist, wirklich vorwärts zu machen mit der Fussgängerzone und dass er bereit ist, sich beim Casino-Parking dafür einzusetzen, dass das Baugesuch abgeändert bzw. abgeklärt wird, dass neu nur noch so viele Parkplätze gebaut werden, wie nach VK möglich ist. Diese Antworten sind für uns sehr relevant. Ueli Stückelberger gefällt der gedruckte PVK-Antrag für Art. 4 b) des Reglements zwar besser, der Sache zuliebe stimmt er jedoch der heute abgeänderten Fassung zu. Er fordert jedoch eine Zusicherung der Bürgerlichen, dass sie dem VK zustimmen können, wenn sämtliche PVK-Anträge gutgeheissen und kein zusätzlicher Antrag beschlossen wird. Falls dieses Artikels wegen ein Sitzungsunterbruch verlangt werden sollte, ist Ueli Stückelberger bereit, noch allfällige andere Formulierungen für diesen Schicksalsartikel zu suchen. Die GFL-Fraktion unterstützt den VK und hofft, dass er im Rat eine grosse Mehrheit findet.

Für die Fraktion GB/JA! spricht *Nico Lutz* (JA!). Unsere Fraktion ist bereit, die von der PVK abgeänderte Fassung des VK mitzutragen. Zentral ist für uns, dass es in Sachen fussgängerfreundliche Zonen in der Innenstadt endlich vorwärts geht. Klar ist, dass die heute vorliegende Vorlage einen Kompromiss darstellt. Unsere Fraktion hat Zugeständnisse gemacht, die bis an die Schmerzgrenze reichen. Ebenso klar ist, dass wer heute an den Eckwerten rüttelt, das ganze Projekt in Frage stellt. Wenn die FDP einem Antrag auf Erhöhung der Quellparkplätze für das Wohnen in der Güteklasse A (Art. 61 c Abs. 2) von max. 0,7 auf 0,8 zustimmt, spielt sie mit dem Feuer, denn max. 0,7 ist ein Kompromiss, und wir werden uns dann auch nicht mehr an alles gebunden fühlen, was wir an Zugeständnissen gemacht haben. Eines unser Zugeständnisse ist, dass wir darauf verzichten, eine Reduktion von Parkplätzen in der Berner Innenstadt zu verlangen, obwohl in sämtlichen verkehrspolitischen Konzepten der Stadt Bern die Parkplatzbewirtschaftung als eines der zentralen Instrumente bezeichnet wird. Zugeständnis der Bürgerlichen muss jedoch sein: keine zusätzlichen Parkplätze in der Innenstadt. Die PVK-Formulierung ist klar, man weiss, was gilt. Wir wehren uns deshalb auch nicht mehr dagegen, dass städtische Parkhäuser ausgebaut werden können, obwohl wir von dieser Notwendigkeit nicht überzeugt sind. Wir verlangen jedoch, dass sämtliche Parkplätze, die unterirdisch geschaffen werden, oberirdisch aufgehoben werden. Die Umsetzung der fussgängerfreundlichen Zone muss innert einer gewissen Zeit realisiert werden. Länger als 36 Monate (Art. 4 b) Reglement) darf dies nicht dauern. Nico Lutz hat in Sachen neues Baugesuch für die Casino-Parking-Erweiterung ein Postulat eingereicht. Die von ihm vorgeschlagene Lösung ermöglicht eine rasche, sau-

bere Lösung. Das Initiativkomitee "Bärn zum Läbe" wird über einen Rückzug dieser Initiative nach Bekanntsein der Ergebnisse der heutigen Stadtratsdebatte entscheiden. Ein zentraler Punkt ist auch für sie eine zentrale Perspektive bei der Einführung der fussgängerfreundlichen Zone. Das Initiativkomitee könnte sich vorstellen, die Initiative zurückzuziehen, falls auch die Gegenseite ihre Initiative zurückzieht.

Für die SVP-Fraktion spricht *Erika Siegenthaler*. Unsere Fraktion unterstützt mehrheitlich die Vorlage des Gemeinderats, vor allem sein Fernziel einer wirtschaftlichen Ökostadt. Wir gehen mit dem Gemeinderat auch einig, dass die Verkehrspolitik alle Bewegungsarten umfassen muss und werden uns gegen eine einseitige Verkehrspolitik zur Wehr setzen. Die Anträge der PVK, welche bewohner-, wirtschafts-, tourismus- und bernfeindlich sind, lehnen wir ab. Zu den einzelnen Anträgen werden wir in der Detailberatung Stellung nehmen. Wir erwarten und verlangen vom Rat, dass ein Verkehrskompromiss so ausformuliert wird, dass wir uns für die Zukunft nichts verbauen. Wir unterstützen und befürworten die Idee einer verkehrsfreien Innenstadt, werden uns jedoch vehement dagegen wehren, dass in der Oberen Altstadt 154 Parkplätze aufgehoben werden, ohne dass der unterirdische Ersatz zur Verfügung steht. Es muss weiterhin die Möglichkeit bestehen, dass zusätzliche selbständige und unselbständige Parkplätze nach Bedarf jederzeit geschaffen werden können. Dies zum Wohl einer gesunden Wohn-, Wirtschafts-, Tourismus- und Freizeitstadt Bern. Erika Siegenthaler zeigt anhand von drei Beispielen die wirtschaftliche Bedeutung eines Parkplatzes auf: Umsatz pro Parkplatz/Jahr in der Stadt Zürich = Fr. 575'500.-, in der Stadt Freiburg = rund Fr.112'000.-, in Rapperswil = Fr. 93'500.-, d.h. no parking = no business. Der Stadtrat trägt nicht nur die Verantwortung für Belange der Gemeinden, sondern auch für ihre Einwohnerinnen und Einwohner, wozu auch gehört, dass wir uns dafür einsetzen, Arbeitsplätze zu schaffen und dafür zu sorgen, dass die Gemeinde Bern wieder attraktiv wird. Ohne gesunde Wirtschaft keine Ökologie; ohne Parkplätze keine Wirtschaft.

Peter Stucki (EVP) für die Fraktion EVP/LdU: Unsere Fraktion begrüsst die Bemühungen des Gemeinderats, mit den beteiligten Initiativkomitees einen Kompromiss zu erreichen. Es ist höchste Zeit, dass dieser Kompromiss dem Rat und dem Volk unterbreitet wird, da die Verkehrssituation in der Innenstadt dringend einer Korrektur bedarf. In den Verhandlungen ist eine Lösung gefunden worden, die unsere Fraktion akzeptieren kann. Wir begrüssen die Abänderungsanträge der PVK, auch ihr Entgegenkommen bezüglich Quellparkplätze. Die Erhöhung von 0,5 bis max. 0,7 Parkplatz/Wohnung scheint uns verkraftbar, eine weitere Erhöhung auf max. 0,8 lehnen wir jedoch vehement ab, denn damit wird der Kompromiss in Frage gestellt. Eine Überdachung von Veloabstellplätzen scheint uns sinnvoll. Den Abänderungsantrag der PVK zu Art. 4 b) des Reglements bedauern wir, wenn die Bürgerlichen dadurch jedoch dazu bewegt werden können, dem nun vorliegenden Verkehrskompromiss zuzustimmen, unterstützen wir auch diesen Antrag. Wir erwarten gleichzeitig, dass der Gemeinderat seinen Einfluss ausübt, damit das Bauvorhaben, womit die oberirdisch aufzuhebenden Parkplätze unterirdisch ersetzt werden können, wirklich zügig vorangetrieben werden kann. Wir hoffen, dass all diejenigen, welche die oberirdischen Parkplätze so schnell wie möglich aufheben wollen, nicht unnötig Einsprache gegen den Bau unterirdischer Parkplätze erheben werden. Auch wir möchten, dass der VK innert 6 Monaten dem Volk zur Abstimmung unterbreitet wird, auch wenn eine der beiden Initiativen nicht zurückgezogen wird.

Einzelvoten

Adrian Haas (FDP) gibt sein Einzelvotum als Sekretär des Initiativkomitees "Mehr Bern - Weniger Verkehr" und als Vertreter des City-Verbandes ab. Es gibt kaum eine Vorlage, die uns über Jahre hinweg an unzähligen Sitzungen und Gesprächen dermassen beschäftigt hat wie der Verkehrskompromiss. Was lange währt, wird endlich gut, ist man zu sagen geneigt. Er ist froh - und hier dankt er den Kolleginnen Edith Olibet und Irène Marti Anliker dafür -, dass man sich schliesslich auf eine tragfähige Lösung einigen konnte. Insbesondere denkt er hier an die Art. 61 c Abs. 2 BO und an Art. 4 b) des Reglements, worin nun klar festgehalten wird, dass der Ersatz der oberirdisch aufzuhebenden Parkplätze Zug um Zug erfolgen muss, d.h. es kann kein oberirdischer Parkplatz aufgehoben werden, wenn nicht der unterirdische Ersatz bereit steht. Der Verkehrskompromiss ist zwar nicht das Gelbe vom Ei, er beinhaltet jedoch immerhin gewisse Fortschritte gegenüber dem heutigen Zustand: Schaffung einer fussgängerfreundlichen Zone, Ersatz von aufzuhebenden Parkplätzen und Integration dieser Parkplätze in das Parkleitsystem, leichte Verbesserung der Parkplatzansätze zum Wohnen, Angleichung der Parkplatzansätze für Verkaufsgeschäfte an die in der Region geltenden Bestimmungen und damit gleich lange Spiesse mit der Region. Der VK enthält aber auch Nachteile, oder Probleme, die noch nicht gelöst worden sind: Parkplatzmanko in der Innenstadt generell. Immer

noch zu restriktiv sind die Parkplatzansätze bei den Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben (noch immer sehr grosse Differenz zwischen Stadt und den umliegenden Gemeinden). Ein grosses Manko besteht auch noch bei den Anwohnerparkplätzen in der Innenstadt. Solche sind mit dem VK schwieriger zu realisieren. Das Prinzip, wonach der Parkplatzbedarf grundsätzlich in den Gebieten zu decken ist, in denen er entsteht, wird nach wie vor verletzt. Die Anwendung der Tabelle im Anhang 1 gemäss PVK-Antrag ist nach Ansicht von Adrian Haas nicht zweckmässig, und es stellt sich die Frage, ob diese Regelung überhaupt genehmigungsfähig ist, denn sie führt zu einem massiven Standortnachteil für stadtbernerische Hotels, Restaurants und Sportstätten. Die Möglichkeiten eines Rückzugs der Initiative "Mehr Bern - weniger Verkehr" sind bis jetzt intakt, und Adrian Haas wird, sofern die andere Seite heute mitmacht, dem Initiativkomitee den Rückzug der Initiative "Mehr Bern - Weniger Verkehr" empfehlen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass entsprechende Äusserungen des Initiativkomitees "Bärn zum Läbe" gemacht werden.

Luzius Theiler (GPB): Wo bleibt der Kompromiss? Mit dieser Vorlage wird eine vom Volk beschlossene einschränkende Regelung, die den Ausbau von Parkhäusern und neue Parkplätze in bereits gut erschlossenen Gebieten in den letzten Jahren verhindert hat, zum Teil aufgehoben und zum Teil verwässert. Als Gegenleistung können 154 Parkplätze in der Oberen Altstadt aufgehoben, müssen jedoch unterirdisch ersetzt werden. Garantiert die Annahme dieser Vorlage, dass der Bundesplatz endlich autofrei wird und als Marktplatz, als nationaler Treffpunkt, als Forum der Meinungsäusserung, als Platz vor dem Bundeshaus genutzt werden kann? Auf S. 6 der Botschaft steht "Warum ein Verkehrskompromiss und nicht Visionen?" und unter dem Titel "Fussgängerfreundliche Innenstadt": "Die künftige Realisierung von reinen Fussgängerzonen scheitert an den notwendigen Planungszeiträumen sowie an den begrenzten finanziellen Möglichkeiten der Stadt Bern ...". Die meisten Bernerinnen und Berner wünschen jedoch echte Fussgängerzonen, wie in vielen andern Städten Europas. Luzius Theiler hofft, dass die Option für echte Fussgängerzonen offengehalten wird. Ob Luzius Theiler dem VK schliesslich zustimmen kann, hängt von den Beschlüssen zu den einzelnen Anträgen ab.

Für *Andreas Hofmann (SP)* gibt es zwei Kompromisse, die beide einseitig sind: die Gemeinderatsvorlage und die von der PVK verabschiedete Vorlage. Er ist jedoch bereit, der PVK-Fassung zuzustimmen, damit endlich etwas geht. Auch Andreas Hofmann führt auf, welche Seite was gegeben und genommen hat, denn viele erinnern sich nicht mehr an die ursprüngliche Situation, sondern betrachten die Gemeinderatsvorlage als Kompromissgrundlage. Die Verkehrsmassnahmen der Vorlage gleichen wie ein Ei dem andern dem damaligen Gegenvorschlag zur Initiative "Bärn zum Läbe". Dieser Gegenvorschlag ist vom Volk damals jedoch mit 53,5 % abgelehnt worden. Der heutige VK trägt somit einer Minderheit der Bevölkerung zulasten der Mehrheit Rechnung. Gegenleistungen = Null. Die Pendlerinitiative ist heutiges Recht. Auch sie wird in wichtigen Teilen zugunsten des VK geopfert. Das Erstellungsverbot von Parkplätzen in der Innenstadt z.B. wird stark relativiert. Die strengen Parkplatzbestimmungen der Pendlerinitiative gelten gemäss VK praktisch nur noch auf der Hälfte der darin genannten Fläche, und zwar für alle Nutzungen. Gegenleistung = keine, es wird uns von den Bürgerlichen nichts angeboten, höchstens die Aussicht, dass die Initiative "Mehr Bern - Weniger Verkehr" zurückgezogen wird. Unser Entgegenkommen ist eigentlich als Schwäche interpretiert worden, denn es sind weitere Forderungen gestellt worden. Der Parkplatzbedarf für das Wohnen ist vom Gemeinderat willkürlich von 0,5 auf max. 0,6 und von der PVK schliesslich auf max. 0,7 erhöht worden, das bedeutet 40% mehr Parkplätze beim Wohnen als mit der Pendlerinitiative möglich. Weitere Zugeständnisse unsererseits sind von der PVK-Referentin aufgezählt worden. Weshalb hat unsere Seite eigentlich so viele Zugeständnisse gemacht, wenn die Gegenseite praktisch nichts bietet? Wir wollen, dass die fussgängerfreundlichen Zonen rasch realisiert werden und einen jahrelang dauernden Rechtsstreit verhindern.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Die Berner Bevölkerung will eine fussgängerfreundliche Innenstadt, was sich vor allem auch nach der Sanierung der Marktgasse zeigte, als diese von der Bevölkerung ohne Verkehr benützt werden konnte. Sie hat das "Weltkulturgut Bern" begeistert "konsumiert". Die Bernerinnen und Berner wollen jedoch auch bequem einkaufen, das Geschäftszentrum Berner Innenstadt erreichen können. Ohne genügend Parkplätze verliert das Geschäftszentrum Bern massiv an Attraktivität. Auch der öffentliche Verkehr durch die Altstadtgassen kann störend sein. Ob der heute zur Diskussion stehende VK als fussgängerfreundlich bezeichnet werden kann, bezweifelt Hans Ulrich Gränicher, denn Busse, Tramwagen und Velos gehören nicht in eine fussgängerfreundliche Zone. Es handelt sich beim vorliegenden um einen naiven Kompromiss. Er ist zukunftsfeindlich, insbesondere auch für Anwohner. Für Hotels, das Gewerbe usw. muss, sofern man ein Wachstum akzeptieren will, eine genügende Anzahl Parkplätze gebaut werden können. Das Parkplatzdefizit in der Innenstadt muss deshalb mittelfristig behoben werden können. Längerfristig sollte auch geprüft

werden, wie der öV in der Innenstadt so geführt werden kann, dass echte Fussgängerzonen realisiert werden können. Die Achse Spitalgasse - Marktgasse ist heute eine Hochleistungsstrasse des öV. Wollen wir nicht, dass die Berner Innenstadt mit dem Privatauto erreicht werden kann, wird sie als Geschäftszentrum nicht weiterbestehen können.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* dankt der PVK-Referentin für ihre Darstellung der Vorlage und die Wiedergabe der Stimmung in der PVK sowie für die gute Aufnahme des Verkehrskompromisses im Stadtrat. Wir stehen heute am Ende einer mehr als fünfjährigen Phase intensivsten Verhandels, mit vielen Diskussionen vor und hinter den Kulissen. Es ist angeregt debattiert worden, oft jedoch überschattet von einem gegenseitigen Misstrauen. Letztlich konnte jedoch mit den Initiativkomitees ein Kompromiss ausgehandelt werden, der sich im Gemeinderatsantrag ungefähr widerspiegelt. Es hat sich bewährt, dass sämtliche Details ausgelotet worden sind. Die Verhandlungen in der PVK waren hart aber fair, konstruktiv jedoch auch abwartend - unter hervorragender Leitung der PVK-Präsidentin. Die PVK hat in ihren Verhandlungen einen entscheidenden Durchbruch in Sachen fussgängerfreundliche Zone und Ersatz der oberirdisch aufzuhebenden Parkplätze geschafft. Sie schuf jedoch auch ein Problem, und zwar mit der zeitlichen Vorgabe in Art. 4 b) des Reglements. Der Polizeidirektor hofft, dass der Stadtrat dem heute von der PVK verabschiedeten geänderten Antrag zustimmen wird. Nach der Verabschiedung des VK im Stadtrat sollte es möglich sein, dass die beiden Initiativkomitees ihre Initiative zurückziehen können. Ansonst stehen wir vor einem Scherbenhaufen.

Der VK ist für die Stadt Bern von grosser Bedeutung. Die Bevölkerung zählt auf den Stadtrat und die Initiativkomitees. Der VK ist eingebettet in das STEK und in das Verkehrskonzept 95, und wird vom Volk akzeptiert werden, denn im Einspracheverfahren ist nur eine Einsprache eingegangen, die 1996 zurückgezogen worden ist. Der VK enthält - wie heute abend mehrmals erwähnt - zwei Kernpunkte: die Parkplatzerstellungspflicht und die fussgängerfreundliche Innenstadt. Nicht weniger wichtig sind die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen. Die Parkplatzerstellungspflicht soll gegenüber heute gelockert werden. Die fussgängerfreundliche Innenstadt mit einem neuen Verkehrsregime und neuen Anlieferzeiten soll das werden, was ausländische Städte schon lange besitzen, nämlich ein Zentrum zum Verweilen, um Geschäfte zu tätigen, zum Geniessen, zum Flanieren, zum Einkaufen, d.h. ein Treffpunkt für alle, der mit allen Verkehrsmitteln bequem erreichbar ist. Die fussgängerfreundliche Innenstadt ist für Bern eine Chance, ein Schritt in die Zukunft. Beenden wir heute gemeinsam die langen Jahre des Ringens, legen wir Grosszügigkeit und gegenseitigen Respekt an den Tag und unterbreiten wir der Bevölkerung eine attraktive Vorlage! Denken wir daran, dass die beiden Initiativen zurückgezogen werden müssen, damit die Vorlage ein echter Kompromiss ist. Der Polizeidirektor bittet den Rat, dem Verkehrskompromiss zuzustimmen. Der Gemeinderat wird alles daran setzen, dass die oberirdisch aufzuhebenden Parkplätze rasch ersetzt werden können. Die Parkgaragen sind gewillt auszubauen, und die erforderlichen Finanzen sind vorhanden. Bezüglich Abänderung des Baugesuchs für das Casino-Parking verweist der Polizeidirektor auf einen Gemeinderatsbeschluss vom 2. Juli 1997, worin steht: "Er beauftragt eine direktionsübergreifende Arbeitsgruppe mit folgender Aufgabe: Vorbereitung und Koordination aller für die Realisierung der Erweiterung des Parkhauses Casinoplatz nötigen Entscheide zuhanden der Direktionen und des Gemeinderats. Diese Arbeiten haben die Ergebnisse des Verkehrskompromisses zu berücksichtigen."

Eintreten ist nicht bestritten.

Der *Polizeidirektor* verweist in bezug auf den Antrag Nico Lutz/PVK-Minderheit: Das Reglement dem Volk unterbreiten anstelle einer GO-Änderung, darauf, dass aufgrund der Stassenpolizeiverordnung dafür eigentlich die Ortspolizeibehörde und damit der Gemeinderat zuständig wäre. Eine Stadtratskompetenz kann aber daraus abgeleitet werden, denn die Vorlage beinhaltet auch ein planerisches Element. Das Reglement dem Volk zu unterbreiten geht jedoch kompetenzmässig zu weit. Er bittet den Rat, diesen Antrag abzulehnen.

Beschlüsse

1. Der Antrag Nico Lutz zur Botschaft, Seite 12, Beschluss 1 wird mit 59 : 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt.
2. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 1, Seite 8 des Vortrags an den Stadtrat, mit 58 : 12 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.
1. **Der Stadtrat empfiehlt der Gemeinde mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen folgenden Beschluss zur Annahme:**

Die Einwohnergemeinde Bern beschliesst eine Ergänzung des Art. 18 Abs. 1 Ziff. 5 Bst. q (neu) "Grundsätze für Verkehrsmassnahmen" in der Gemeindeordnung.

Detailberatung Teilrevision der Bauordnung Art. 61 - 61 c

Die PVK reichte folgende Anträge ein:

Artikel 61 Grundsatz

2) Abstellplätze, die dem Parkplatzpflichtbedarf einer bestimmten Überbauung oder Anlage zugeordnet sind, gelten als unselbständig. Alle übrigen Parkierungsanlagen sind selbständige Parkierungsanlagen.

Artikel 61 b Parkierung in der Innenstadt (GR Art. 61 a Abs. 2)

1) Obere Altstadt

Die zur Schaffung von fussgängerfreundlichen Zonen aufzuhebenden oberirdischen Parkfelder **und andere oberirdische Parkfelder** dürfen im Verhältnis 1 : 1 durch unterirdische Parkplätze in bestehenden und zu erweiternden Parkgaragen der Innenstadt ersetzt werden. **Darüber hinaus dürfen gemäss kantonalem Baugesetz Art. 18 lit. a keine weiteren Parkierungsmöglichkeiten erstellt werden.**

Für diesen Ersatz ist der Nachweis einer Reduktion der Luftschadstoffe von mindestens 20 Prozent zu erbringen.

2) Untere Altstadt

Die zur Schaffung von fussgängerfreundlichen Zonen aufzuhebenden oberirdischen Parkfelder und andere oberirdische Parkfelder dürfen im Verhältnis 1 : 1 durch unterirdische Parkplätze in bestehenden und zu erweiternden Parkgaragen der Unteren Innenstadt ersetzt werden. Aufzuhebende Parkplätze im Sektor Zytglogge - Münsterplatz (vgl. Anhang 1) dürfen auch in bestehenden oder zu erweiternden Parkgaragen der Oberen Altstadt ersetzt werden. **Darüber hinaus dürfen gemäss kantonalem Baugesetz Art. 18 lit. a keine weiteren Parkierungsmöglichkeiten erstellt werden.**

Für diesen Ersatz ist der Nachweis einer Reduktion der Luftschadstoffe von mindestens 20 Prozent zu erbringen.

3) Der Stadtrat legt im Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen die fussgängerfreundlichen Zonen fest und umschreibt sie.

Artikel 61 c Abweichung von den kantonalen Parkplatznormen bei unselbständigen Parkierungsanlagen (GR Art. 61 b)

1) Bei guter Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel wird der in der PPV vom **29.6.1994** festgelegte Normbedarf ... in Anhang 2 aufgeführt.

2) Für das Wohnen (Quellparkplätze) gilt aufgrund der Güteklasse der öffentlichen Verkehrser-schliessung

Güteklasse A	mindestens 0,5 bis maximal 0,7 Parkplatz/Wohnung
Güteklasse B und weitere	mindestens 0,5 bis maximal 1,0 Parkplatz/Wohnung

3) Bei den Dienstleistungsbetrieben (Zielparkplätze) müssen ... gemäss Tabelle im Anhang 2.

4) Die Bestimmungen von Art. 61 c Abs. 1 bis 3 gelten in der Regel auch für die Berechnung der Abstellplätze für Motorfahrzeuge in Zonen mit Planungspflicht (ZPP) und für Überbauungsordnungen.

Artikel 61 d Velonorm

Für die Wohnnutzung ist mindestens pro 35 m² BGF ein Abstellplatz für Zweiradfahrzeuge vorzusehen.

Artikel 61 e Ersatzabgabe (GR Art. 61 c)

Bauherren, welche den Parkplatzbedarf nicht erfüllen, haben eine Ersatzabgabe zu leisten.

Artikel 61 f Zweckentfremdung

Abstellplätze dürfen nicht der mit einem Bauvorhaben verbundenen Zweckbestimmung entzogen werden.

Beschlüsse

1. Der Stadtrat stimmt diesen PVK-Anträgen stillschweigend zu, mit einer Ausnahme: Art. 61 c Abs. 4 wird mit 45 : 25 Stimmen bei 1 Enthaltung gutgeheissen.
2. Der Stadtrat stimmt **Antrag 2, Ziff. 2**, Seite 8 des Vortrags an den Stadtrat, mit 69 : 1 Stimme bei 2 Enthaltungen zu (mit den oben beschlossenen Änderungen).

Antrag PVK auf **Ersetzen der Ziff. 4 des Antrags 2** durch:

4. Der Gemeinderat wird beauftragt, **diese Vorlage innert ca. 6 Monaten der Gemeinde zu unterbreiten.**

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* versichert, dass der Gemeinderat bereit sei, dieses Geschäft der Gemeinde möglichst schnell zu unterbreiten. Die Initiativen müssen jedoch vorher zurückgezogen werden. Er bittet den Rat, diesen PVK-Antrag abzulehnen.

Elsi Meyer (SP) verweist auf das PVK-Protokoll vom 24. April 1997. Der Polizeidirektor hat in dieser Sitzung gesagt, es sei denkbar, dass der nun vorliegende Verkehrskompromiss auch als Gegenvorschlag zu einer allfällig nicht zurückgezogenen Initiative dienen könnte. Das Volk soll so rasch als möglich über den Verkehrskompromiss abstimmen können.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr unterbrochen.

Im Namen des Stadtrats:

Der Präsident: *Martin Frick*

Die Protokollführerin: *Jeannette Steiner*