



- Traktandum 8 und 9 werden gemeinsam behandelt. -

2016.TVS.000118

8 Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI): Massnahmenpaket Untere Altstadt; Realisierungskredit (Krediterhöhung) in Stadtratskompetenz

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Umsetzung des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI): Massnahmenpaket Untere Altstadt; Realisierungskredit (Krediterhöhung) in Stadtratskompetenz.
2. Für die Umsetzung des neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregimes Untere Altstadt erhöht der Stadtrat den vom Gemeinderat mit Beschluss vom 24. Januar 2018 (GRB Nr. 2018-61) bewilligten Projektierungskredit von Fr. 110 000.00 um Fr. 468 000.00 auf insgesamt Fr. 578 000.00 zulasten der Investitionsrechnung Konto Nr. I5800139 (Kostenstelle 580200).
3. Er nimmt zur Kenntnis, dass die prognostizierten Mindereinnahmen (Kurzzeitparkierung und Parkierungsbewilligungen) in der aktuellen Finanzplanung nicht eingestellt sind und für nicht kompensierbare Mindereinnahmen zu gegebener Zeit allenfalls entsprechende Nachkredite zum Globalkredit beantragt werden müssen.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. Er bestimmt den Zeitpunkt der Umsetzung des Massnahmenpakets unter Berücksichtigung und in Abhängigkeit der übrigen Beschlüsse und allfälliger Rechtsmittelverfahren betreffend das Teilprojekt Untere Altstadt.

Bern, 16. September 2020

Anträge

1.	SVP	Rückweisungsantrag: Das Geschäft ist zu sistieren, bis die Finanzen der Stadt Bern wieder ausgeglichen sind.
2.	SVP	Rückweisungsantrag: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage zu untersuchen, zu welchem Mehrverkehr und zu welchen Zusatzimmissionen die Neuregelung der Parkierung für die untere Altstadt führt.
3.	SVP	Rückweisungsantrag: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage genau zu untersuchen und mit den Betroffenen abzuklären, zu welcher Mehrbelastung für die Anwohner und Gewerbeverkehrs und zu welchen Zusatzimmissionen die Neuregelung führt.
4.	SVP	Rückweisungsantrag: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage detailliert abzuklären, welchen rechtlichen Folgen (Enteignungsansprüche)

		mögliche Kostenfolgen und Prozessrisiken die Neureglung betr. Laubenparkierung zur Folge haben kann.
5.	PVS	Mit dem neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregime sollen sowohl der ruhende als auch der rollende Verkehr in den Gassen der unteren Altstadt um 50% reduziert werden. Sollte die Erfolgs- und Wirkungskontrolle zeigen, dass dieses Ziel bis zwei Jahre nach Inkrafttreten des neuen Regimes nicht erreicht wurde, sind weitere Massnahmen zu treffen, um den ruhenden und rollenden Verkehr zu reduzieren.
6.	SVP	Die weissen Parkfelder im Perimeter sind von 62 um 80 auf 142 Felder zu erhöhen.
7.	SVP	Die 30min-Regel für weisse Parkplätze ist zu erhöhen auf 60min.
8.	SVP	Die Behindertenparkplätze sind um mehr als nur einen Platz zu erhöhen.
9.	SVP	Den Freiwilligen der Rot-Kreuz-Fahrdienste ist das Parkieren resp. das Warten auf den weissen Parkplätzen und den Behindertenparkplätzen explizit zu gestatten.
10.	SVP	Es sei auf den Abbau der 187 Parkplätze (PP auf Parkverbotslinie) zu verzichten.
11.	SVP	Eventualantrag zu Antrag Nr. 10 Es seien höchstens 10 Parkplätze (PP auf Parkverbotslinie) abzubauen.
12.	SVP	Es sei auf eine Neureglung betr. Laubenparkierung zu verzichten.
13.	SVP	Es sei die Dauer der Parkierung für Anwohner von 30 Minuten generell auf 12 Stunden zu erhöhen.
14.	SVP	Eventualantrag 1 zu Antrag 13 Es sei die Dauer der Parkierung für Anwohner von 30 Minuten generell auf 6 Stunden zu erhöhen.
15.	SVP	Eventualantrag 2 zu Antrag 14 Es sei die Dauer der Parkierung für Anwohner von 30 Minuten generell auf 3 Stunden zu erhöhen.
16.	SVP	Eventualantrag 3 zu Antrag 15 Es sei die Dauer der Parkierung für Anwohner von 30 Minuten generell auf 1 Stunde zu erhöhen.
17.	SVP/FDP	Es sei sicher zu stellen, dass die Anwohner und die Gewerbetreibenden auch nach der Übergangsfrist in den Genuss wesentlich vergünstigter Parktarife kommen.

Kommissionssprecherin *Laura Binz* (SP): Es geht um den Realisierungskredit zum Massnahmenpaket Untere Altstadt im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI). Die PVS hat bereits am 19. November 2020 über dieses Projekt diskutiert. Zur Ausgangslage: Im Januar 2018 hat der Gemeinderat das VWI zustimmend zur Kenntnis genommen. Bei der Erarbeitung des Verkehrskonzepts waren in der Kerngruppe BERNcity, der Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV), der Gewerbeverband KMU der Stadt Bern und der Gewerkschaftsbund Stadt Bern und Umgebung vertreten. Die Grundsätze des Verkehrskonzepts waren die bleibende Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsträger, die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Innenstadt und die Verbesserung der Verträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs mit den vielfältigen, anderen Nutzungen im öffentlichen Raum – die in der Innenstadt auch stattfinden. Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) wurde mit der Umsetzung beauftragt. Definiert wurden vier Teilprojekte, wobei es heute um das Teilprojekt

Untere Altstadt geht. Angestrebt wurde ein breiter Konsens, der flexibel ausgestaltet sein sollte. Für das Teilprojekt Untere Altstadt wurden neben der Kerngruppe des VWI auch die VAL, der Rathausgass-Brunngass-Leist (RBL) und punktuell auch der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Pro Velo, der Verein «Läbigi Stadt» und die Behindertenkonferenz beigezogen. Das uns vorliegende Konzept besteht aus mehreren Elementen. Bei diesem Geschäft geht es um einen Kredit für die Signalisations- und Markierungsmassnahmen sowie das Monitoring dieser geplanten Verkehrsmassnahmen. Anschliessend werden wir auch noch über die Teilrevision des Gebührenreglements diskutieren. Über die Teilrevision der Parkierungsverordnung Untere Altstadt, die Parkkartenverordnung und den Leistungsvertrag mit dem Rathausparking sowie die Durchsetzung des Verbots der Laubenparkierung hat der Gemeinderat bereits befunden und es handelt sich dabei entsprechend nicht um Elemente dieser Vorlage. Ich konzentriere mich im Folgenden auf die Elemente, über die wir heute effektiv befinden werden. Das Ziel des Massnahmenpakets ist, die Langzeitparkierung der Anwohnerschaft ins Rathausparking zu verschieben. Es soll eine spürbare Reduktion der Parkierungsmöglichkeiten in den Gassen erreicht werden, das Parkierungs- und Fahrregime vereinfacht sowie ein Beitrag an die Erreichung der Ziele der Energie- und Klimastrategie 2025 geleistet werden. Auch mit dem neuen Konzept bleibt ein dreiteiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst sowie eine Begegnungszone mit Tempo 20 bestehen. Kurzzeitiges Parkieren wird für maximal 30 Minuten auf den 62 weissmarkierten Parkfeldern möglich bleiben und auf den aktuell markierten Parkverbotsflächen werden insgesamt 190 Parkplätze abgebaut. Gleichzeitig werden ein zusätzlicher Behindertenparkplatz und 190 Veloparkplätze geschaffen. Für den Güterumschlag gibt es eine Flexibilisierung: Überall dort, wo kein Halteverbot markiert ist, darf Güterumschlag betrieben werden, dies aber nur zeitverzugslos. Halteverbote wird es nur noch an wirklich wichtigen Stellen geben – damit beispielsweise die Durchfahrt des Busses gewährleistet werden kann – und es gibt künftig mehr Platz für den Güterumschlag. Weiterhin wird es Ausnahmegewilligungen für Parkierungen von mehr als 30 Minuten für Handwerker:innen, Marktfahrende, Ärztinnen und Ärzte sowie die Spitex und Umzugstätigkeiten geben. Längerfristig wird es die Ausnahmegewilligung mit der sogenannten 48-Stunden-Parkkarte für die Anwohnenden nicht mehr geben. Sie können während drei Jahren vergünstigt im Rathausparking parkieren. Durch die neue Signalisation und Markierungen werden die Änderungen in den Strassen sichtbar gemacht. Es werden entsprechend Signale ersetzt, 900 Meter Parkverbotslinien entfernt sowie neue Halteverbote und Aussenbestuhlungsflächen für die Gastronomie markiert. Unten an der Gerechtigkeitsgasse wird zusätzlich ein Parkleitsignal in Richtung der Parkhäuser angebracht.

Wir befinden heute zudem über das Monitoring. Das Ziel der Massnahme ist unter anderem eine spürbare Entlastung der Altstadtgassen von ruhendem und rollendem Verkehr. Mit dem Monitoring sollen die Parkierung und die Aneignung des öffentlichen Raums betrachtet werden und es soll eine Zählung des Verkehrs durch die Gassen erfolgen. Die Kosten für die Signalisation, die Markierungen sowie das Monitoring belaufen sich auf 578 000 Franken. Darin eingeschlossen ist der Projektierungskredit über 110 000 Franken, den der Gemeinderat bereits gesprochen hat. Die Ausgaben sind im Rahmen des Finanzierungs- und Investitionsprogramms (FIT) II bereits betrachtet worden und die Investition wurde als sinnvoll und notwendig identifiziert. Die Umsetzung der Signalisation und der Markierung war für April 2021 geplant. Durch die späte Traktandierung im Stadtrat ist man im Verzug. Aufgrund der neuen Massnahmen wird mit insgesamt 185 000 Franken Mindereinnahmen aus Parkierungs- und Bewilligungsgebühren gerechnet. Parallel zur Diskussion des Geschäfts in der PVS und der Traktandierung im Stadtrat ist eine Gruppierung von Anwohnenden auf die Stadratsmitglieder und Medien zugegangen und hat Kritik am mangelnden Einbezug und am Geschäft an sich geäussert. Ende 2020 und Anfang 2021 haben weitere Gespräche zwischen den Anwohnenden und der TVS stattgefunden. Die PVS wurde im November 2020 darüber informiert. Falls der Stadtrat dem Geschäft zustimmt, wird der Gemeinderat als Übergangsregelung für Familien mit Kleinkindern und

Unternehmer:innen mit Wohnung und Geschäft in der Unteren Altstadt für maximal drei Jahre weiterhin Anwohnerparkkarten zur Verfügung stellen. Da diese Übergangsbestimmung in der Kompetenz des Gemeinderats liegt, ändert sich die Vorlage im Stadtrat nicht. Es liegt ein Antrag der PVS vor: Im Vortrag wird erwähnt, dass eine spürbare Entlastung der Unteren Altstadt vom stehenden und rollenden Verkehr angestrebt wird. Der Antrag konkretisiert, dass der Verkehr um 50% reduziert werden muss und, falls das Monitoring zeigt, dass dieses Ziel nicht erreicht werden konnte, weitere Massnahmen zu definieren sind. Die PVS empfiehlt dem Stadtrat mit 6 Ja- zu 4 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung das neue Parkierungskonzept Untere Altstadt zur Annahme.

Zur Teilrevision des Reglements vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung der Stadtverwaltung, 1. Lesung: Das Geschäft steht in direktem Zusammenhang mit dem eben besprochenen Massnahmenpaket. Durch die Teilrevision des Gebührenreglements sollen obsolet gewordene Gebührentatbestände gestrichen sowie weitere Elemente bereinigt werden. Eine Erhöhung oder Ausdehnung der Parkgebühr ist im Rahmen des vorliegenden Geschäfts nicht vorgesehen. Die Tarife für die Parkierung im öffentlichen Raum werden in einem separaten Geschäft diskutiert. Im Gebührenreglement unter der Ziffer 4.10 waren bisher verschiedene Ausnahmegewilligungen aufgeführt, diese sollen gestrichen werden, weil sie mit dem Massnahmenpaket obsolet werden. Beispielsweise handelt es sich hierbei um die zeitlich beschränkten und unbeschränkten Zufahrten für die 48-Stunden Parkbewilligungen für Anwohnende – spätestens nach der Übergangszeit – und weiteren Ausnahmegewilligungen. Es gibt ausserdem Präzisierungen in verschiedenen Ziffern wie beispielsweise, dass mit einer Ausnahmegewilligung ausdrücklich auch ausserhalb der gekennzeichneten Flächen in der Bewegungszone parkiert werden kann. So muss nicht jede Begegnungszone aus formellen Gründen mit einem Zusatzsignal «Parkverbot ausserhalb der markierten Fläche» ergänzt werden. Da die Teilrevision die Massnahmen des vorgängig besprochenen Geschäfts zum Massnahmenpaket im Gebührenreglement umsetzt, sollte es unbedingt angenommen werden, wenn das Massnahmenpaket angenommen wird. Die PVS empfiehlt dem Stadtrat die Annahme der Teilrevision mit 8 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Alexander Feuz (SVP) für die Antragstellenden: Der Rückweisungsantrag 1 ist einfach: Wir finden, dass das System gut funktioniert, und mit der angespannten Situation betreffend die städtischen Finanzen ist es nicht sinnvoll, an dieser Stelle für eine Änderung viel Geld auszugeben. Die Geschäfte sollten sistiert werden, bis die Stadtfinanzen wieder ausgeglichen sind. Zum Rückweisungsantrag 2: Der Gemeinderat soll untersuchen, zu wie viel Mehrverkehr und Zusatzimmissionen die Neuregelung der Parkierung in der Unteren Altstadt führen wird. Wenn das Geschäft wie vorliegend angenommen wird, können die Leute in der Altstadt kaum ankommen und die Koffer ausladen, bevor sie bereits wieder ins Auto steigen müssen, um dieses am richtigen Ort zu parkieren. Wenn dieselben Leute zwei Stunden später erneut das Auto brauchen, weil das Kind oder die Grossmutter wieder weitermüssen, hat dies einen grossen Mehrverkehr zur Folge. Früher gab es einen Straftatbestand «Unnötiges Herumfahren», genau das wird hier von den Altstadtbewohnern und Gewerbetreibenden verlangt. Das geht in die falsche Richtung. Sie wollen immer das Klima schützen, zwingen die Automobilisten aber zu möglichst vielen Umwegen. Das ist klimaschädigend. Der Rückweisungsantrag 3 betrifft die Mehrbelastung und die Zusatzimmissionen, mit denen die Leute zu rechnen haben. Dieses Hin und Her vom Parkhaus in die Gasse ist jenseits von Gut und Böse. Ich habe den Antrag der FDP gesehen, der einen Lift einführen will. Ein interessanter Ansatz, wobei die bauliche Umsetzung fraglich ist, vielleicht wäre es in Form eines Schrägliftes machbar. Wenn Sie die Konsequenzen beachten, die diese Wege verursachen, – zum Casinoparkhaus beispielsweise – handelt sich um reine Schikane. Ich bitte Sie! Die Elektrobikes sollen dann wiederum überall abgestellt werden können. Den Anwohnern wird das Leben schwer gemacht. Zum Antrag 4: Rechtlich zeigt sich hier

eine komplexe Situation. Das Laubenparkieren – auch der Stadtpräsident hat zu Wahlkampfzeiten mit seinem Fahrzeug davon Gebrauch gemacht – soll nicht mehr möglich sein. Rechtlich gesehen handelt es sich um wohlerworbene Rechte und keine neue Erfindung. Früher standen dort Kutschen. Dies wird Probleme und rechtliche Abklärungen geben. Das muss sauber abgeklärt werden, bevor wir uns in Prozesse begeben müssen, wie beispielsweise beim Kirchenfeldschulhaus, wo es nun in der zweiten Runde bereits vor Bundesgericht geht. Dasselbe Schicksal wäre uns beim Wyssloch-Schulhaus widerfahren, wenn dieses Projekt nicht zurückgezogen worden wäre. Seien Sie schlau und verpassen Sie die Steuergelder nicht für unnötige Prozesse. Klären Sie lieber vorher ab, was möglich ist. Ansonsten wird von Seiten der Stadt grobfahrlässig mit den Steuergeldern umgegangen. Zum Antrag 6: Die Parkplätze im Perimeter Altstadt sollen um 62 auf 142 Parkplätze erhöht werden. Es müssen genügend Parkplätze bestehen bleiben. Auch die 30 Minuten-Regel ist absurd: Das reicht nicht einmal für ein Mittagessen oder einen Einkauf. Diese Zeit muss auf 60 Minuten erhöht werden. Auch für Arztbesuche und ähnliches sind 30 Minuten unzureichend. Es ist schikanös, was hier verlangt wird. Es geht darum, dass keine bösen Autos da sind. Dafür wird es zu viel mehr Verkehr kommen. Weiter sind wir der Meinung, dass die Behindertenparkplätze um mehr als nur einen Platz erhöht werden sollten. Ausgerechnet diese Menschen haben keine andere Möglichkeit oder nur erschwert andere Optionen, in die Stadt zu gelangen. Für diese Personen muss mehr gemacht werden. Ebenfalls sollte man den Freiwilligen des Rotkreuz-Fahrdienstes das Parkieren respektive das Warten auf den weissen Parkplätzen und den Behindertenparkplätzen explizit gestatten. In Antrag 10 verlangen wir den Verzicht auf den Abbau der 187 Parkplätze auf den Parkverbotslinien. Wir stellen dazu einen Eventualantrag, in dem wir verlangen, dass höchstens 10 Parkplätze abgebaut werden dürfen. Mit Antrag 12 verlangen wir den Verzicht auf die Neuregelung betreffend Laubenparkierung. Die paar wenigen Parkplätze an der Junkerngasse werden niemanden schmerzen. Der Stadtpräsident muss vielleicht beim nächsten Wahlkampf sein Fahrzeug wieder hervorholen, da die Wahl unter Umständen spannender und enger werden könnte und er seinen Parkplatz wieder benötigt. Mir geht es aber primär um die Anwohner, sie sollten nicht schikaniert werden. Sie sollen weiterhin die Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge dort abzustellen. Alles andere ist eine reine Schikane. Ich bitte Sie – nicht nur dem Stadtpräsidenten – den Anwohnern diese Möglichkeit zu lassen. Zu den weiteren Anträgen: Die Parkierungsdauer für Anwohner von 30 Minuten soll auf 12 Stunden erhöht werden. So kann eine Person ihr Auto eine Weile stehen lassen und hat weniger Stress. Hierzu stellen wir die Eventualanträge mit 6 und 3 Stunden. Mit der Mindestdauer von 60 Minuten ist es immerhin möglich, nach dem Koffertragen kurz auf die Toilette oder unter die Dusche zu gehen. Wie bereits erwähnt: Rot-grün ist eine Stadt der Verbote und der Einschränkungen. Zum letzten Antrag: Es sei sicherzustellen, dass die Anwohner und die Gewerbetreibenden auch nach der Übergangsfrist in den Genuss von wesentlich günstigeren Parktarifen kommen. Das ist ein gemeinsamer Antrag. Mir erscheint wichtig, dass diesen Leuten nicht ein Zückerchen gegeben wird und kurz darauf die Tarife wieder erhöht werden und die Stadt abkassiert, wenn die Sache in Kraft tritt.

Ursula Stöckli (FDP) für die Antragstellenden: Ich bitte um Entschuldigung für unsere heutige, späte Eingabe der Anträge. Wir haben noch einige Korrekturen anzufügen: Antrag 4 ziehen wir zurück. Dieser ist gemäss Aussage von Gemeinderätin Marieke Kruit bereits erfüllt. Antrag 6 ist ebenfalls zurückgezogen und wir wandeln ihn in ein Postulat um. Die restlichen Anträge stellen wir erst für die zweite Lesung, da sie ins Reglement gehören. Somit begründe ich keine weiteren Anträge.

Fraktionserklärungen

Katharina Gallizzi (GB) für die Fraktion GB/JA!: Für unsere Fraktion ist klar, dass Autos nicht in die Altstadt gehören, dies weder fahrend, noch stehend. Der Platz in den Gassen ist beschränkt und sollte zum Flanieren oder Verweilen genutzt werden können und sicherlich nicht mit Autos verstellt werden. Zudem eignet sich kein Ort in der Stadt besser, um autofrei zu leben, als die Altstadt. Jede nur erdenkliche Infrastruktur wie Läden, Restaurants, Arztpraxen und Kulturlokale liegen in Gehdistanz. Sogar der Hauptbahnhof ist in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar. Wir setzen uns deshalb seit Jahren für eine autofreie Innenstadt ein. Die Vorlage ist ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings ist der Schritt kleiner, als wir uns erhofft haben. Das Parkierungsregime in der Altstadt war bis anhin unbrauchbar. Auch nach mehrmaligem Lesen des Vortrags habe ich nicht verstanden, wer, wo und zu welcher Zeit sein Auto parkieren darf. Das hat dazu geführt, dass das Parkieren sehr schlecht kontrolliert werden konnte und jede und jeder sein Auto dort parkiert hat, wo es ihm oder ihr gerade passte. Dass das System nun vereinheitlicht und vereinfacht werden soll, begrüssen wir sehr. Wir kritisieren, dass das Konzept sehr wirtschaftslastig daherkommt. Man merkt, dass in der Kerngruppe BERNcity, der Handels- und Industrieverein (HIV) Kanton Bern und der Gewerbeverband KMU Stadt Bern vertreten waren. Fürs Gewerbe ändert sich nicht viel. Es wird sogar noch einfacher, in der Altstadt zu parkieren, weil es mit der Ausnahmegewilligung überall dort möglich wird, wo kein Halteverbot gilt. Die Anwohnenden werden hingegen ihre Autos nicht mehr in den Strassen parkieren können, sondern ins Rathausparking und in die angrenzenden Parkzonen ausweichen müssen. Das wird dazu führen, dass in der Altstadt weniger Platz durch herumstehende Autos blockiert sein wird und hoffentlich der Verkehr reduziert wird. Obwohl der Gemeinderat in den Klimazielen vorsieht, die Anzahl der Parkplätze in der Stadt stark zu reduzieren, passiert dies mit dieser Vorlage eigentlich nicht. Die Anzahl der weissmarkierten Parkplätze wird nicht reduziert. Durch die Aufhebung der Möglichkeit, mit der Parkkarte im Halteverbot zu parkieren, werden zwar 190 Autos weniger in den Gassen herumstehen, aber die Parkplätze verschwinden nicht, sondern werden ins momentan weitreichend leerstehende Untergeschoss des Rathausparkings verschoben. Der CO₂-Ausstoss in der Stadt wird mit dieser Vorlage nicht signifikant verändert.

Das Parkierungsregime wird vereinfacht, wobei es nicht viel einfacher wird. Die Vorgabe, dass nur unmittelbarer Warenumsatz zulässig ist, erscheint uns in der Praxis als nicht kontrollierbar. Die Durchsetzung des Laubenparkierungsverbot wird viele und aufwändige Kontrollen nötig machen. Mit der neuen Regelung laufen wir Gefahr, dass die Parkierung bis zu einem gewissen Grad chaotisch und unkontrollierbar bleiben wird. Das Ziel der Vorlage ist, den ruhenden und rollenden Verkehr um 50% zu reduzieren. Ob das Ziel mit den vorgegebenen Massnahmen erreicht werden kann, ist für uns fraglich. Aus diesem Grund ist es sehr wichtig, dass es ein Monitoring gibt, das die Wirksamkeit der Massnahmen überprüft. Erweisen sich diese als ungenügend, muss zwingend nachgebessert werden. Aus diesem Grund nehmen wir den Antrag der PVS an. Sehr grosse Vorbehalte hegen wir gegenüber den Übergangsbestimmungen, die der Gemeinderat ausgehandelt hat. Er hat uns das im November 2020 zugeschickt. Für uns ist nicht nachvollziehbar, warum Familien mit kleinen Kindern eine dreijährige Übergangsfrist gewährt werden soll, um ein Leben zu organisieren mit einem Parkplatz, der nicht mehr direkt vor dem Haus liegt. Zu behaupten, als Familie sei man auf ein Auto angewiesen und dieses müsse unbedingt vor dem Haus stehen, ist Unsinn. Ich wohne in einer autofreien Siedlung. In 80 Wohnungen leben mehr als 60 Kinder. Das ist für mich mehr als Beweis dafür, dass ein Leben mit Kindern und ohne Auto sehr gut möglich ist. Gerade für Familien mit kleinen Kindern wäre es ein enormer Vorteil, wenn die Altstadt autofrei wäre. Somit könnten die Kinder ohne Risiko draussen spielen. Des Weiteren ist uns nicht klar, warum Personen, die in der Altstadt wohnen und ihr Geschäft dort haben, gegenüber ihren Nachbarn privilegiert behandelt werden sollten. Warum sie mehr Anrecht auf einen Parkplatz haben sollen, als jemand, der nur dort lebt, aber nicht dort arbeitet, erschliesst sich uns nicht. Leider haben wir keinen Einfluss auf die

Übergangsbestimmungen, da diese gänzlich in der Kompetenz des Gemeinderats liegen. Die Mitte-Fraktion will mit ihren Anträgen zum Reglement die Übergangsregelungen für alle Ewigkeit zementieren und sogar ausweiten. Das Parkierungsreglement soll nicht mehr gelten für Eltern, Kinder, Rentnerinnen und Rentner, für Unternehmerinnen und Unternehmer. Faktisch würde dieses Reglement faktisch nur noch für DINKs (double income, no kids) und Single-Personen gelten. Anstatt das Reglement so zu verwässern, sollte das Reglement von der Mitte-Fraktion abgelehnt werden, was zumindest ehrlich wäre. Die GB/JA!-Fraktion wird die Anträge ablehnen.

Die Vorlage stellt für uns einen Schritt in die richtige Richtung dar. Mit ihren Anträgen versucht die SVP-Fraktion, die Vorlage zu verwässern. Deshalb lehnen wir alle Anträge der SVP ab. Den beiden Geschäften stimmen wir zu und zu den Anträgen der FDP werden wir uns in der zweiten Lesung äussern.

Lukas Gutzwiler (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Die Fraktion GFL/EVP setzt sich seit mehr als zehn Jahren und dem damaligen Verkehrskompromiss dafür ein, dass die Untere Altstadt vom rollenden und stehenden Verkehr entlastet wird. Wir bedanken uns beim Gemeinderat, dass er eine breit abgestützte Massnahme ergreift und das Parkierungsregime vereinheitlicht und vereinfacht sowie das Laubensparkieren konsequent ahndet. Nur so kann die Lebensqualität in der Unteren Altstadt endlich verbessert werden, sowohl für die Anwohnenden wie auch für die Besuchenden. Im Gegensatz zu meiner Vorrednerin denken wir nicht, dass es sich um eine rein wirtschaftsfreundliche Vorlage handelt, auch wenn der Titel richtigerweise vom Wirtschaftsstandort spricht. Für uns ist es konsequent, wenn die Anwohner, aber nicht das Gewerbe, neu im Parkhaus parkieren sollen und müssen. Wir stimmen dem PVS-Antrag zu, der die Reduktion des rollenden Verkehrs um 50% verlangt, sofern gemäss Monitoring das Ziel des Gemeinderats nicht mit den bestehenden Massnahmen erreicht werden kann. Zum Antrag der Mitte: Mit den Ausnahmegewilligungen im Gebührenreglement werden wir uns erst im Rahmen der zweiten Lesung äussern, um den Kommissionsentscheid nicht vorwegzunehmen. Dasselbe gilt für die Anträge der FDP.

Michael Ruefer (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Die GLP/JGLP-Fraktion steht hinter dem Verkehrskompromiss in der Altstadt. Heute gibt die Untere Altstadt nicht immer ein schönes Bild ab, daran ändert beispielsweise die stolze Beflaggung oder eine Verbesserung betreffend die Bespielung der Laubengeschosse nichts. In den letzten Jahren sind die Autos im UNESCO-Perimeter deutlich präsenter geworden. Wir sind alle so stolz auf die Altstadt, dass wir sie mit einem Managementplan absichern wollen. Wir sind der Meinung, dass es in einer historischen Altstadt keinen Anspruch auf öffentliche Parkplätze gibt, ebenso wenig auf gelbe Markierungen oder Parkmöglichkeiten in Laubengängen. Die Fussmärsche vom Parkhaus zur Wohnung sind für die Anwohner zumutbar. Ein Beispiel hierfür muss nicht weit ausserhalb der Altstadtmauern gesucht werden: Bereits heute müssen die meisten Autofahrer:innen in anderen Stadtteilen üblicherweise 100 oder mehr Meter von ihren Anwohnerparkplätzen bis nach Hause zu Fuss zurücklegen. Im Haus im Breitenrain, wo ich wohne, findet das der Hausabwart zwar störend, es gibt ihm aber jeweils die Gelegenheit, einen Schwatz mit den Nachbarn zu halten. Ursprünglich wollte die Politik eine autofreie Altstadt. Das hat Reaktionen ausgelöst und die Stadt ging auf die verschiedenen Interessensvertretungen und -organisationen ein. So entstand in langen Sitzungen und Verhandlungsrunden gemeinsam das Verkehrskonzept Wirtschaftsverkehr Altstadt. Das vorliegende Geschäft ist das Ergebnis dieses Prozesses. Man kann in diesem Fall – gleich wie im Frühling bei der Sauberkeitscharta – mit Fug und Recht von Partizipation sprechen. Die vielen Beteiligten konnten sich zu Genüge Gehör verschaffen. Der Einbezug der Interessengruppen kostet viel Geld und sollte deshalb nachhaltiger Natur sein. Verschiedene Gruppen aus der Unteren Altstadt haben in den letzten Monaten versucht, diesen

Verhandlungserfolg zu torpedieren. Diesen Sommer, als das Geschäft das erste Mal zur Beratung bereit gewesen wäre, habe ich im Café des Pyrénées ein Exemplar der lesenswerten BrunneZyting zu Gesicht bekommen. Darin ist der Protest prominent beschrieben worden, nebst einer sehr guten Übersicht zum neuen Verkehrskonzept. Wenn gewisse Gruppen aus der Altstadt diesen aufwändigen Kompromiss torpedieren wollen, bitte sehr, aber ohne uns! Ich konnte mit einem Mitglied des Vorstands der VAL sprechen. Die Person hat gesagt, dass sie einige Kröten schlucken mussten, aber es seien Verhandlungen auf Augenhöhe gewesen und man stehe nach wie vor hinter dem Kompromiss. Dazu gab es eine Umfrage der VAL, die zum selben Ergebnis kam. Wir stimmen dem neuen Verkehrskonzept zu. Sämtliche Rückweisungsanträge 1 bis 4 lehnen wir ab. Bei Antrag 5 verhalten wir uns wie der Gemeinderat und die Anträge 6 bis 17 lehnen wir ebenfalls ab, da sie nicht zum Kompromiss passen. Die Anträge zu Traktandum 9 beziehen sich auf die zweite Lesung und sind deshalb heute noch nicht relevant. Wir äussern uns im Rahmen der zweiten Lesung dazu.

Diego Bigger (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Nach langjährigen Vorbereitungen und zähem Ringen mit diversen Stakeholdern ist das Massnahmenpaket Untere Altstadt endlich da. Die Anpassung des heutigen Regimes ist überfällig. Das Flickwerk an Regelungen ist für die betroffenen Personen aufgrund der Komplexität fast undurchschaubar. In gut schweizerischer Kompromissmanier hat man seit 2005 schrittweise versucht, alle gegensätzlichen Interessen mit gut gemeinten Regelungen unter einen Hut zu bringen. Das ist heute für niemanden mehr in Ordnung. Die heutigen Regelungen sind nicht nur komplex, sondern in vielerlei Hinsicht unbefriedigend und entsprechen nicht mehr einer modernen Stadt mit hoher Lebensqualität. Ich habe lange Zeit in der Altstadt an der Münstergasse gewohnt und konnte täglich beobachten, wie unzählige Autofahrer:innen die Regelungen bewusst ausgenutzt haben, weil das Regime nur schwer kontrollier- und durchsetzbar ist. Kürzlich sass ich in der Rathausgasse vor einem Café und stellte fest, wie gemütlich die Stadt Bern ist. Gleichzeitig wurde mir aber der ungemütliche Kompromiss vor Augen geführt, da rund drei Viertel des Strassenraums durch parkierte oder durchfahrende Autos eingenommen wird. Nach einer Abwägung der Interessen gibt es keinen triftigen Grund, warum der begrenzte Lebensraum der Innenstadt durch parkierte Fahrzeuge konkurrenziert werden soll. Eigentlich wäre es unserer schönen UNESCO-Altstadt würdig, komplett frei von privatem, motorisiertem Verkehr zu sein. Die SP/JUSO-Fraktion anerkennt dennoch, dass die verschiedenen Interessen und insbesondere die der Bewohnerinnen und Bewohnern und dem ansässigen Gewerbe berücksichtigt werden müssen und sollen. Genau das ist dem Gemeinderat mit dem vorliegenden Massnahmenpaket gut gelungen und die SP/JUSO-Fraktion begrüsst die geplante Lösung, die ein Resultat vorbildlicher Partizipation und Einbezug von allen betroffenen Stakeholdern darstellt. Von den VAL, über den VCS bis hin zu diversen Wirtschaftsverbänden und Gewerkschaften wurden alle an den Tisch geholt. Alle konnten ihre Interessen vertreten und einbringen. Die Berücksichtigung der Interessen ging sogar noch weiter. Eine kleinere Gruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern wurde scheinbar von den VAL nicht optimal abgeholt und hat sich vor rund einem Jahr öffentlich gegen das Massnahmenpaket gewehrt. Auch in diesem Fall handelte der Gemeinderat vorbildlich und ging aktiv auf die Gruppe zu, um ihre Anliegen ernst zu nehmen. Mit einer neuen Übergangsregelung wird sichergestellt, dass Familien mit kleinen Kindern und Unternehmer:innen, die zugleich in der Altstadt wohnen, eine Schonfrist von drei Jahren erhalten, damit sie sich in Ruhe umorganisieren und den Regelungen anpassen können. Insgesamt ist das Ergebnis immer noch ein gutschweizerischer Kompromiss und es liegt in dessen Natur, dass nie alle Interessen gleichzeitig berücksichtigt werden können. Aber der vorliegende neue Kompromiss wird einer lebendigen Stadt, die zum Flanieren einlädt, viel mehr gerecht als das bisherige Flickwerk. Zusammengefasst heisst das, dass Anwohner:innen, die ihre Wocheneinkäufe ausladen wollen, Gewerbetreibende, die ihre Werkzeugkisten in ein Haus schleppen müssen und Kundinnen und

Kunden, die ihren neuen Perserteppich abholen wollen, weiterhin mit ihrem Fahrzeug vorfahren können. Die Güterumschlagsregelungen werden im Gegensatz zu heute sogar flexibilisiert und somit vereinfacht. Wer aber sein Auto über längere Zeit im Stadtzentrum parkieren möchte, soll dies in einem Parkhaus oder einer Parkzone ausserhalb der Altstadt machen. Nichts logischer als das! Den Anwohnerinnen und Anwohnern wird ermöglicht, ihr Fahrzeug zu einem attraktiven Preis im witterungsgeschützten und überwachten Rathausparking abzustellen. Ein solch günstiger, gedeckter Garagenplatz an zentraler Lage ist einmalig. Die Fussgängerinnen und Fussgänger, Besucherinnen und Besucher von Bern sowie das Gastgewerbe erhalten eine noch attraktivere Flaniermeile mit höherer Aufenthaltsqualität, als es heute der Fall ist. Ein Mehrwert für das Gewebe der Unteren und Oberen Altstadt! Alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer können sich an einem einfachen, einheitlichen und gut kontrollierbaren Fahr- und Parkierungsregime orientieren. Auch die Sonderbewilligungen bleiben in begründeten Fällen möglich, beispielsweise für die Spitex oder für Handwerker:innen. Aus diesen Gründen hat sich die SP/JUSO-Fraktion bereits vor Jahren für eine neue Lösung eingesetzt und begrüsst das Massnahmenpaket ausdrücklich und bedankt sich beim Gemeinderat für die gute Arbeit in dieser Sache. Für uns ist es ein grosser Schritt in die richtige Richtung. Entsprechend werden wir der Krediterhöhung sowie der nötigen Anpassung des Gebührenreglements zustimmen, die die Umsetzung des Massnahmenpakets sicherstellt.

Zu den Anträgen: Das übergeordnete Ziel dieses Massnahmenpakets ist eine spürbare Entlastung der Gassen vom ruhenden und rollenden Verkehr für mehr Lebens- und Flanierqualität in der Unteren Altstadt. Deshalb ist es wichtig, dass mit einer Erfolgskontrolle überprüft wird, ob das Ziel auch wirklich erreicht wird und ob es allenfalls weitere Anpassungen braucht. Aus diesem Grund wird die SP/JUSO-Fraktion dem Antrag der PVS zustimmen. Die anderen Anträge zu diesem Geschäft lehnen wir alle ab, da sie darauf abzielen, den Status quo beizubehalten. Das kann nicht das Ziel dieser Übung sein. Alle Interessen sind abgeholt, abgewogen und im Sinne eines Kompromisses – wenn möglich und sinnvoll – berücksichtigt worden. Wenn jetzt wiederum einzelne Partikularinteressen bevorzugt werden, gerät der Kompromiss aus dem Gleichgewicht und wir kommen gegenüber heute keinen Schritt vorwärts. In Bezug auf die Anträge der SVP, FDP und Mitte sehen wir nicht ein, warum die Übergangsbestimmung für die Anwohner:innen zu einer dauerhaften Regelung umgemünzt werden sollten. Es bleibt dabei: Parkierte Autos in der Flaniermeile sind störend. Die Betroffenen erhalten grosszügige drei Jahre Zeit, um sich neu zu organisieren. Das muss reichen. Ansonsten landen wir wiederum im Jahr 2005 und zahllosen Ausnahmegewilligungen. Die heute eingegangenen FDP-Anträge beziehen sich auf das Reglement und wir werden uns in der zweiten Lesung dazu äussern.

Alexander Feuz (SVP) für die Fraktion SVP: Vorgängig wurde der Begriff «Läbige Stadt» erwähnt. Es gibt einen entsprechenden Verein. Dieser Verein hat es verspielt. Die Leute, die ein Auto besitzen, können nicht mehr frei wählen, wo sie hinfahren und leben wollen. Es werden immer grössere Einschränkungen gemacht. Anderswo werden 550 Parkplätze aufgehoben und hier verlangen Sie, dass die Anwohner in der Altstadt ihr Auto lediglich noch 30 Minuten vor dem Haus haben dürfen und danach ins Casino- oder Rathausparking fahren müssen. Stellen Sie sich den normalen Ablauf einmal vor, wenn etwas ausgeladen werden soll. Wenn Sie beispielsweise vom Sport kommen und kurz duschen möchten, da Sie danach noch eine weitere Verabredung haben, wird das mit 30 Minuten sehr knapp. Das ist ein riesiger Aufwand und macht das Leben in der Altstadt unattraktiv. Genau das wollen Sie! Ich habe die Ohren und Augen weit offen. Sie wollen keine Autos mehr in der Altstadt, die Leute sollen kein Auto mehr haben, wenn sie in der Altstadt wohnen. Das ist Ihre Verbotskultur! Sie wollen nur noch diejenigen Leute in der Stadt, die Ihre Lebensphilosophie als gut erachten. Es gibt Situationen, in denen ein Auto nötig ist. Dass nun den anderen vorgeschrieben wird, wie sie zu leben haben, hat nichts mehr mit Liberalismus zu tun. Das ist eine rot-grüne Verbotskultur. Es hat auch nichts

mit dem Klima zu tun. Wenn das Auto lediglich 30 Minuten vor dem Haus stehen darf, bevor es im Parkhaus abgestellt werden muss, um es kurz darauf wieder zu holen, erfüllt das den früheren Straftatbestand des unnötigen Herumfahrens. Das wird nun von der Stadt aus verfügt. Betreffend Klimaschutz geht das in die falsche Richtung. Die Laubenparkierung ist ein weiterer Punkt, den ich Sie bitten möchtenochmals zu bedenken. Ähnlich wie damals bei der Neubrück, als ich davor gewarnt habe, eine Zone für alternatives Wohnen im Naturschutzgebiet zu bewilligen, und der Stadtpräsident mir nicht glauben wollte, wird es bezüglich der Laubenparkierung zu teuren Prozessen kommen, die die Stadt verlieren wird. Auch im Riedbach besteht eine weitere Baustelle, auch dort wird es wohl niemals funktionieren und nur viel Geld kosten. Bitte analysieren Sie die Dinge! Früher wurden die Kutschen in den Lauben parkiert. Jetzt gilt scheinbar die Regel, dass nur ein aufgehobener Parkplatz ein guter Parkplatz ist. Das ist der Fehler. Lasst das Zusammenleben in der Altstadt bestehen. Die Altstadt ist schön, aber es wird technisch mühsam und schikanös. Sie wollen, dass die Leute gar nicht mehr mit dem Auto in die Altstadt fahren. Bedenken Sie des Weiteren, dass wenn Sie beispielsweise mit dem Auto vom Skifahren kommen, es seine Zeit dauert, bis Sie Ihre Kinder sowie die gesamte Ausrüstung ausgeladen haben. Es geht in die falsche Richtung.

Bisher hat es gut funktioniert, wir haben keine Probleme in der Altstadt. Es geht einzig um ideologische Aspekte. An herumstehenden Velos haben Sie sich noch nie gestört. Auch irgendwelche roten Stühle oder neue Parkbänke und Parklets, die von Alt-Gemeinderätin Ursula Wyss angeschafft wurden, waren niemals ein Stein des Anstosses. Wenn aber ein Auto abgestellt werden soll, wird dieses bekämpft. Hier greifen Sie in die Freiheit der Menschen ein, die in der Altstadt leben. Gerne hätten Sie Ihren Musterbürger, der ein Lastenvelo fährt und dieses in den Laubengängen parkieren dürfte. Den kleinen Stadtwagen aber wollen Sie verbieten. Unsere Anträge haben eine geringe Chance, angenommen zu werden. Trotzdem bitte ich Sie darum, zu entscheiden, ob Sie für die Freiheit einstehen wollen oder aber den Bürgern der Stadt Ihren Stempel aufdrücken wollen. Die Nachteile werden Mehrverkehr und Inkonvenienzen für die Anwohner sein. Einigen Anträgen der FDP stimmen wir zu. Es wird ein Postulat geben betreffend den Lift, der aber baulich noch weitere Abklärungen verlangt, da es aus meiner Sicht einen Schräglift braucht, gegebenenfalls mit einem Ausstieg am Rathausplatz.

Wollen Sie eine bestehende, friedliche Lösung, die bisher keinerlei Probleme verursacht hat, aufheben? Oder wollen Sie sich mit Ihrer ideologischen Haltung durchsetzen? Es wurde mehrfach erwähnt, welche Interessengruppen einbezogen worden sind. Gemäss meinen Informationen wurden weder der Hauseigentümer- noch der Mieterverband einbezogen. Meistens werden in solchen Fällen nur diejenigen Personen begrüsst, die ihre Zustimmung zum Vorhaben geben, nicht aber die kritischen Stimmen. Vor dem Rathaus haben heute Anwohner Flyer verteilt. Es gibt entsprechend viele Anwohner, die sich dagegen wehren werden. Wiederum wird es die Stadt Bern viel Geld kosten, solche Prozesse zu führen. Überlegen Sie sich das und unterstützen Sie unsere Anträge. Lehnen Sie die Vorlage ab.

Ursula Stöckli (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Die Untere Altstadt ist seit jeher ein lebendiges Quartier mit Platz zum Wohnen, Arbeiten und für den Strassenverkehr. Das Arbeiten beinhaltete zu früheren Zeiten noch vermehrt Lärm und Gestank, das Handwerk gehörte zum Leben dazu und war präsent auf den Gassen. Ein Merkmal der Altstadt sind die grossen Unterschiede zwischen den Gassen. Die einen Gassen sind breit und nobel, die anderen eng und waren früher Handwerker-gassen. An diesen Gassen sind die Wohnungen teilweise noch günstig. Es ist nicht so, dass in der Altstadt nur reiche Leute leben. Im auf dem Luftbild klein wirkenden Raum der Unteren Altstadt sind die Bedürfnisse sehr verschieden. Was in der einen Gasse stört, ist in der anderen kein Problem. Das Verkehrsregime von 2005 mit der Begegnungszone hat im Prinzip bestens funktioniert und war ein guter Kompromiss. Parkierungsprobleme bestehen nicht wegen der Anwohnerinnen und Anwohnern, sondern wegen der Fremdparkierer. Die

Verursacher der Probleme rund um die Autos, an denen Sie sich stören, sind diejenigen, die meinen, dass sie mit dem Auto vor die Bar fahren müssten, um dort etwas trinken zu gehen. Das stört nicht nur Sie, sondern auch mich. Im Lockdown war ersichtlich, dass es sich nicht um ein Anwohnerproblem handelt, die Gassen war praktisch leer und autofrei.

Die Mitwirkung des Gewerbes war in diesem Geschäft vorbildlich. Die Anwohnenden sind aber definitiv zu kurz gekommen. Man wollte eine gute Lösung für das Gewerbe finden, was lobenswert ist. Zudem wird es für das Gewerbe Verbesserungen geben. Man darf aber die Anwohner nicht vergessen, da sie seit Jahren für eine lebendige Stadt sorgen und eine Kulisse ermöglichen, die nicht tot ist und in der Sie sich als Besuchende gerne aufhalten. Man konnte erkennen, dass die Anwohnenden zu wenig beachtet wurden, als sie begannen, Unterschriften zu sammeln. Mit der vorliegenden Lösung konnte ein guter Kompromiss gefunden werden, damit die bestehenden Parkkarten auch im Rathausparking ihre Gültigkeit behalten. Wir begrüssen dies. Trotzdem bleibt ein bitterer Beigeschmack in Form der Beschränkung der Sicherheit auf lediglich drei Jahre. Was passiert nach den drei Jahren? Werden die Tarife im Rathausparking dann verdoppelt? In der Altstadt leben aber nicht nur Leute mit einem grossen Portemonnaie. Bitte veräppeln Sie die Bewohner, Anwohner, Pfleger und Erhalter dieser Altstadt nicht. Sie bieten Hand für eine Lösung, damit die Autos ins Rathausparking verschoben werden können und die Altstadt für Sie als Besucher eine schöne Erscheinung hergibt. Dafür sollten Sie die Grösse haben, von Ihren ideologischen Prinzipien abzusehen und den Anwohnerinnen und Anwohnern entgegenzukommen und ihnen ein gewisses Verständnis entgegenzubringen. Alles andere wäre eine Demonstration der Arroganz der Macht. Ich schätze Sie nicht so ein. Es ist nun gesunder Menschenverstand gefragt. Vielen Dank.

Der Krediterhöhung stimmen wir zu, die Rückweisungsanträge lehnen wir ab und alle Anträge, die eine Verbesserung für die Anwohnerinnen und Anwohner oder den Rotkreuz-Fahrdienst bedeuten, nehmen wir an.

Einzelvotum

Michael Sutter (SP): Der Handlungsbedarf ist gross. Die Altstadt ist heute ein Hotspot für illegales Parkieren. Die Kontrollen sind ungenügend und deshalb ist es gut, dass in diesem Bereich endlich etwas gemacht wird. Ich bin aber sehr irritiert über die hier geführte Diskussion sowie über gewisse Anträge von rechter Seite. Ich möchte etwas klarstellen: Es handelt sich hierbei sicherlich nicht um eine rot-grüne Vorlage. Wäre dies der Fall, würden wir heute über eine Altstadt sprechen, die weitgehend autofrei ist, mit wenigen Ausnahmen, wie dies in zahlreichen Städten absolut normal und breit akzeptiert ist. Heute vorliegend haben wir den Versuch, das Parkierungsregime und die Kontrolle zu vereinfachen. Die Altstadt soll nicht mehr primär als Lager für herumstehende Autos dienen, sondern als Lebens- und Wirtschaftsraum. Des Weiteren soll in der Altstadt dasselbe gelten, was in den Quartieren Breitenrain oder im Mattenhof gilt: Es gibt kein Menschenrecht auf einen Parkplatz direkt vor der eigenen Haustür. Die Urheber dieses Konzepts sind bürgerliche Wirtschaftsverbände, die gemeinsam mit der Stadtverwaltung einen Kompromiss gesucht haben. Auf Druck der Leiste und einzelner Anwohnenden wurde das Konzept nochmals aufgeweicht und mit grosszügigen Ausnahmen ergänzt. Die Verkehrsverbände wurden zwar angehört, ihre Anliegen haben aber kaum Eingang in das Konzept gefunden. Eine rot-grüne Handschrift kann ich beim besten Willen nicht erkennen. Es erfolgt beispielsweise eine grosszügige Liberalisierung des Kurzzeitparkierens für den Güterumschlag. Ein grosser Teil der Halteverbote wird mit diesem Konzept aufgehoben. Im Gegenzug soll die Langzeitparkierung der Anwohnenden in die Parkhäuser verschoben werden. Nun kann noch betrachtet werden, wer hinter dem Konzept steht und wer dieses unterstützt und uns aufgefordert hat, dem Geschäft zuzustimmen: KMU Stadt Bern beispielsweise, der HIV und BERNcity. Allesamt nicht sehr rot-grün angehauchte Verbände, wie auch die Leiste nicht. Ob damit die

verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt erreicht werden können, ist fraglich. Eine Wirkungskontrolle ist deshalb zentral und es wird allenfalls Anpassungen beim Regime brauchen, wenn es zukünftig mehr anstatt weniger Autos in der Altstadt haben wird. Es handelt sich um ein Experiment mit offenem Ausgang und entscheidend wird die Kontrolle sein, namentlich die Kontrolle durch die Kantonspolizei. Ich bin nur mässig zuversichtlich, dass es zu einer grossen Verbesserung kommen wird, aber lasst es uns wenigstens probieren. Ich bin wenig euphorisch, was das neue Parkierungsregime betrifft. Im Moment funktioniert es aber dermassen schlecht, dass jede Anpassung ein Versuch wert ist. Worüber wir heute abstimmen, ist höchstens ein Schritt in die richtige Richtung. Wenn die Bürgerlichen den von bürgerlichen Organisationen geprägten Vorschlag verhindern, dann muss stattdessen eine konsequent rot-grüne Vorlage kommen. Dann wird es nicht mehr darum gehen, ob die Parkgebühren ein wenig höher ausfallen, sondern wie eine möglichst autofreie Altstadt ausgestaltet werden soll.

Direktorin TVS *Marieke Kruit*: Ich danke PVS-Referentin Laura Binz für die guten Ausführungen zu diesem komplexen Geschäft und Ihnen für die engagierte Diskussion im Stadtrat. Das Massnahmenpaket für die Untere Altstadt zur Umsetzung vom Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt hat bereits eine längere Geschichte. Wir haben einige Runden gedreht und viele Gespräche geführt. Sei es mit der Kommission, der Gewerkschaft oder dem Leist und dem Quartier. Man muss klar darauf hinweisen, dass das vorliegende Paket ein Kompromiss ist. Wie es Kompromisse so an sich haben, konnten dabei nicht alle Forderungen und Wünsche umgesetzt werden. Die Diskussionen, die ich führen durfte, waren gut. Es liegt eine Lösung mit vielen Vorteilen vor. Wir erhalten ein zeitgemässes Parkierungskonzept für die Untere Altstadt. Konkret heisst dies, dass komplizierte Regeln für Zufahrt und Parkierung in der Unteren Altstadt durch ein einfaches, verständliches und gut kontrollierbares System abgelöst werden. Der Güterumschlag soll einfach werden, es wird Fläche freigespielt für das Flanieren, «Lädälä» oder um etwas trinken zu gehen. Der ÖV muss weniger häufig Slalomfahrten um parkierte Autos machen. Die Anwohnenden können zwar nicht mehr länger direkt vor der Haustüre parkieren, was für einige schwierig sein wird. Sie können aber verbilligt im Rathausparkhaus ihr Auto abstellen. Der Einbezug der Anwohnerschaft gelang zu Beginn nur unzureichend. Dies wurde nachgeholt und wir haben daraufhin nochmals kleinere Anpassungen vorgenommen. So sollen während einer Übergangsfrist von maximal drei Jahren ab in Kraft treten der Teilrevision weiterhin folgende Personengruppen eine 48-Stunden-Parkkarte beziehen können: Eltern mit Kindern unter sieben Jahren, die in der Altstadt wohnen und Unternehmende, die in der Altstadt wohnen und eine Geschäftsniederlassung in der Unteren Altstadt haben. Der Gemeinderat hat Sie darüber schriftlich informiert, damit Sie über alle nötigen Informationen verfügen. Von den längeren Übergangsfristen würden schätzungsweise 25 Familien sowie 30 Unternehmerinnen und Unternehmer mit einer Geschäftsniederlassung in der Unteren Altstadt profitieren. Die Änderungen befinden sich in einem vertretbaren Bereich. Es gibt den Betroffenen aber mehr Zeit, sich auf die neue Situation einzustellen. Wir werden die Änderungen, die in der Kompetenz des Gemeinderats liegen, so anpassen, sobald der Stadtrat das Geschäft nach der zweiten Lesung verabschiedet hat.

Zu den Rückweisungsanträgen: Beim vorliegenden Geschäft stehen die Kosten in einem guten Verhältnis zum Nutzen für die Stadtbevölkerung. Es besteht aus unserer Sicht kein Grund zur Annahme, dass es zu Mehrverkehr kommen sollte. Wenn die maximale Parkdauer reduziert wird, sollte es mehr freie Parkplätze geben. Zudem werden wir ein Monitoring durchführen, wie es auch der PVS-Antrag vorsieht, mit dem wir die Wirkung der neuen Regelung überprüfen können. Warten wir doch erstmals die Resultate des Monitorings über die Bewährung der Änderungen ab. Justierungen können bei Bedarf im Anschluss vorgenommen werden.

Zu den Anträgen der SVP betreffend den Kredit: Ich habe den Eindruck, dass ein Teil davon ins Reglement gehört. Betreffend die Behindertenparkplätze ist wichtig zu wissen, dass

Gehbehinderte von Gesetzes wegen in Begegnungszonen bis zu zwei Stunden ausserhalb von Parkfeldern parkieren dürfen, somit also auch in der Unteren Altstadt. Ausgenommen davon ist einzig das Halteverbot. Ausserdem können Personen im Besitz einer Parkierungserleichterung auf allen Parkplätzen für eine unbeschränkte Dauer und gratis parkieren.

Der Gemeinderat empfiehlt, dem Realisierungskredit zuzustimmen. Wir sind froh über Ihre Zustimmung, damit es endlich vorwärts gehen kann. Zu den Anträgen betreffend das Reglement nehmen wir im Rahmen der zweiten Lesung Stellung.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 1 SVP ab. (8 Ja, 63 Nein) *Abst.Nr. 011*
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 2 SVP ab. (8 Ja, 64 Nein) *Abst.Nr. 012*
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 4 SVP ab. (8 Ja, 64 Nein) *Abst.Nr. 013*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag 5 PVS zu. (42 Ja, 26 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 014*
5. Der Stadtrat lehnt den Antrag 6 SVP ab. (8 Ja, 64 Nein) *Abst.Nr. 015*
6. Der Stadtrat lehnt den Antrag 7 SVP ab. (16 Ja, 56 Nein) *Abst.Nr. 016*
7. Der Stadtrat lehnt den Antrag 8 SVP ab. (17 Ja, 50 Nein, 3 Enthalten) *Abst.Nr. 017*
8. Der Stadtrat lehnt den Antrag 9 SVP ab. (19 Ja, 51 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 018*
9. Der Stadtrat lehnt den Antrag 10 SVP ab. (8 Ja, 63 Nein) *Abst.Nr. 019*
10. Der Stadtrat lehnt den Antrag 11 SVP ab. (8 Ja, 62 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 020*
11. Der Stadtrat lehnt den Antrag 12 SVP ab. (8 Ja, 64 Nein) *Abst.Nr. 021*
12. Der Stadtrat lehnt den Antrag 13 SVP ab. (14 Ja, 58 Nein) *Abst.Nr. 022*
13. Der Stadtrat lehnt den Antrag 14 SVP ab. (15 Ja, 57 Nein) *Abst.Nr. 023*
14. Der Stadtrat lehnt den Antrag 15 SVP ab. (15 Ja, 57 Nein) *Abst.Nr. 024*
15. Der Stadtrat lehnt den Antrag 16 SVP ab. (15 Ja, 55 Nein, 2 Enthalten) *Abst.Nr. 025*
16. Der Stadtrat lehnt den Antrag 17 SVP/FDP ab. (16 Ja, 56 Nein) *Abst.Nr. 026*
17. Der Stadtrat stimmt dem so bereinigten Realisierungskredit zu. (64 Ja, 8 Nein) *Abst.Nr. 027*

2016.TVS.000118

9 Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt: Massnahmenpaket Untere Altstadt: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11), Anhang III; Teilrevision; 1. Lesung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt: Massnahmenpaket Untere Altstadt: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11), Anhang III; Teilrevision.
2. Er beschliesst die Teilrevision des Gebührenreglements gemäss beiliegendem Änderungserlass.
3. Die Änderungen der Ziffern 4.10.1.2, 4.10.2, 4.10.2.2 und 4.10.3 stehen unter dem Vorbehalt der Rechtskraft der vom Gemeinderat beschlossenen Teilrevision der Verordnung vom 6. Juni 2001 über die Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierverordnung Untere Altstadt; PVUA; 761.212). Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Rechtsänderungen unter Berücksichtigung und in Abhängigkeit der übrigen Beschlüsse und allfälliger Rechtsmittelverfahren betreffend das Teilprojekt Untere Altstadt.

Bern, 16. September 2020

Anträge

1.	Mitte	<p>Zu Ziffer 4.10.1.2 von Anhang III zum GebR (Gebühren für Ausnahmegewilligungen gemäss PVUA): Antrag GR: Ausnahmegewilligungen für das Parkieren ausserhalb der Fahrverbotszonen während längstens 48 Stunden (Nach einer Übergangsfrist) Antrag Mitte: Ziffer 4.10.1.2 (neu) Ausnahmegewilligungen für die zeitlich unbeschränkte Zufahrt sowie für Parkieren während längstens 48 Stunden, für in der unteren Altstadt wohnhafte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eltern von Kindern unter sieben Jahren; • Unternehmerinnen und Unternehmer mit einer Geschäftsniederlassung in der unteren Altstadt; • Personen ab Erreichen des AHV-Rentenalters; • Personen mit ärztlichem Attest für Mobilitätseinschränkungen. <p style="margin-left: 20px;">a. Pro Monat (Mindestdauer 3 Monate) b. Pro Jahr</p>
2.	Mitte	<p>Antrag (mit Richtlinienfunktion): Der Stadtrat beauftragt den Gemeinderat, ihm im Hinblick auf die zweite Lesung einen Vorschlag zur Abstimmung zu unterbreiten, mit welchen den folgenden drei Personenkategorien weiterhin eine 48h-Parkkarte zur Verfügung gestellt werden kann:</p> <p>a) in der Unteren Altstadt wohnhafte Eltern von Kindern unter sieben Jahren;</p> <p>b) in der Unteren Altstadt wohnhafte Unternehmerinnen und Unternehmer mit einer Geschäftsniederlassung in der Unteren Altstadt.</p> <p>c) in der Unteren Altstadt wohnhafte Personen ab AHV-Alter oder mit ärztlichem Attest für Mobilitätseinschränkungen.</p>
3.	FDP/JF	<p>Antrag (mit Richtlinienfunktion): Der Gemeinderat wird beauftragt, eine Karte einzuführen, um Anwohnern oder ihren persönlichen Gästen 4x pro Monat eine Parkdauer von 48 Stunden zu ermöglichen.</p>
4.	FDP/JF	<p>Eventualantrag (mit Richtlinienfunktion): Der Gemeinderat wird beauftragt, eine Karte einzuführen, um Anwohnern 4x pro Monat eine Parkdauer von 48 Stunden zu ermöglichen.</p>
5.	FDP/JF	<p>Antrag (mit Richtlinienfunktion): Es ist für Anwohnende und Berechtigte die aktuelle Parkkarte zu ersetzen mit einer Kombi-Parkkarte, mit welcher nicht nur wie bisher beschränkt auf der Gasse auf vorhanden Parkfeldern parkiert werden kann, sondern auch unbeschränkt im Rathaus Parking.</p>
6.	FDP/JF	<p>Antrag (mit Richtlinienfunktion): Es ist sicherzustellen, dass auch während (Gross-) Anlässen genügend Anwohner Parkplätze zur Verfügung stehen und reserviert sind.</p>
7.	FDP/JF	<p>Antrag (mit Richtlinienfunktion): Der Stadtrat beauftragt den Gemeinderat, die Anzahl der Elektro-Ladestationen im Rathaus Parking massiv zu erhöhen, um so den Umstieg auf Elektromobilität zu fördern.</p>

- | | | |
|----|--------|--|
| 8. | FDP/JF | Antrag (mit Richtlinienfunktion):
Der Stadtrat beauftragt den Gemeinderat, mit der Rathaus Parking AG eine Lösung zu finden so dass die Altstadtbewohner auch längerfristig zu vergünstigten Konditionen im Rathaus Parking parkieren können. |
|----|--------|--|

Diskussion siehe Traktandum 8.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt: Massnahmenpaket Untere Altstadt: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11), Anhang III; Teilrevision
2. Der Stadtrat verabschiedet die Vorlage zuhanden einer 2. Lesung.

Die Sitzung wird um 19.10 Uhr unterbrochen.