



Protokoll Nr. 51

Sitzung von Donnerstag, 29. Oktober 1998, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzende:

Präsidentin: Lilo Lauterburg

Anwesend:

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

Stephan Hügli
Urs Jaberg
Alfred Jordi
Michael Jordi
Heinz Junker
Esther Kälin Plézer
Regula Keller
Andreas Krummen
Annemarie Lehmann
Leslie Lehmann
Peter Linder
Edith Lörtscher
Liselotte Lüscher
Nico Lutz
Edith Madl Kubik
Anton Maillard
Irène Marti Anliker
Mario Marti
Kurt Mäusli
Elsi Meyer
Barbara Mühlheim
Christoph Müller
Edith Olibet
Rosmarie Okle Zimmermann
Bernhard Pulver

Ruth Rauch
Maria Regli Schmucki
Heinz Rub
Hans Peter Riesen
Ursula Rudin-Vonwil
Kurt Rüeegsegger
Erich Ryter
Annemarie Sancar
Beat Schori
Rudolph Schweizer
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
Margrit Thomet
Eva von Ballmoos
Kurt W. Weyermann
Hansjörg Wittwen
René Zimmermann

Entschuldigt:

Arnold Bertschy
Katharina Suter
Luzius Theiler

Vertretung des Gemeinderats:

Alfred Neukomm
Claudia Omar
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Adrian Guggisberg
Therese Frösch

Traktanden

1.a	Gemeindeinitiative „Läbigi Stadt“; Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft (Stucki/Wasserfallen)	169
1.b	Postulat Ueli Stüchelberger (GFL): Gegenentwurf zur Initiative „Läbigi Stadt“ (Wasserfallen)	169
2.	Sanierung der Gasanlage Gurtenbühl, Gemeinde Köniz; Kredit (Mühlheim/Neukomm)	229
3.	Anschluss der Siedlung „Rüti“ in der Gemeinde Ostermundigen an das Erdgasnetz; Kreditabrechnung (Sigerist/Neukomm)	118
4.	Erneuerung der Gasdruckreduzierstation Kirche Bümpliz; Kreditabrechnung (Stauffer/Neukomm)	173
5.	11. Rahmenkredit vom 1.2.1990 für die Pflichterneuerung und den Pflichtausbau des allgemeinen Verteilnetzes der Gasversorgung; Kreditabrechnung (Okle/Neukomm)	191
6.	Motion Béatrice Stucki / Peter Blaser (SP): Fusswegverbindungen für alle (Neukomm)	200
7.	Motion Michael Jordi (GB): Umweltmobilitätsplanung für die Stadt Bern (Neukomm)	223
8.	Postulat Fraktion GFL (Ueli Stüchelberger): Erarbeitung einer lokalen AGENDA 21 für Bern (gemäss Umweltgipfel von Rio) (Neukomm)	154
9.	Postulat Ueli Stüchelberger (GFL) / Michael Burkard (JF): Integraler Tarifverbund für die Region Bern (Neukomm)	224
10.	Postulat Peter Stucki (EVP): Familienfreundlicheres BäreAbi (Neukomm)	222
11.	Interpellation Esther Kälin Plézer (SP): Kinder in der Stadt Bern: Familienvergünstigung bei den SVB-Tarifen (Neukomm)	231
12.	Postulat Margrit Stucki (SP): Aufwertung der tangentialen Verbindung: SVB-Bus Nr. 27 und 29 als Durchmesserlinie (Neukomm)	199
13.	Interpellation Hans-Ulrich Suter (FDP): Sicherheit des Tramverkehrs auf der Hirschengrabenkreuzung (Neukomm)	179
14.	Interpellation Marcel Eyer (ARP): Gewalt beim Kontrolldienst der SVB (Neukomm)	152
15.	Interpellation Marcel Eyer (ARP): Depot und Garagen SVB (Neukomm)	156
16.	Kleine Anfrage Kurt Rügsegger (FPS): Neue SVB-Wartehallen (Neukomm)	242
17.	Interpellation Maria Regli Schmucki (GB): Erste Auswirkungen der Stromliberalisierung auf die Stadt Bern (Neukomm)	180
18.	Interpellation Ernst Stauffer (SD): Gasbahn-Trasse in Wabern (Neukomm)	151
19.	Interpellation Christoph Stalder (FDP) / Hans-Ulrich Gränicher (SVP): Grünentsorgung in der Stadt Bern: organische Abfälle gehören nicht in den Haushaltkehrriecht (Neukomm)	197
20.	Interpellation Ernst Stauffer (SD): Kehrriichtsackgebühr und wilde Kehrriichtsackdeponien (Neukomm)	130

Protokollgenehmigung

Die Protokolle Nrn. 45 und 46 vom 17. September 1998 werden mit bestem Dank an die Verfasserin und den Verfasser genehmigt.

Ordentliche Traktanden

1.a Gemeindeinitiative "Läbigi Stadt"; Vortrag sowie Abstimmungsbotschaft

Antrag Nr. 169

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderates betreffend Initiative "Läbigi Stadt".
2. Der Stadtrat lehnt die als einfache Anregung am 20. September 1994 eingereichte Initiative ab.
3. Die Initiative wird den Stimmberechtigten ohne Gegenentwurf mit Antrag auf Ablehnung zum Entscheid unterbreitet.
4. Der Stadtrat genehmigt die Abstimmungsbotschaft.
5. Das Postulat Stückelberger (GFL) von 22. Januar 1998 betreffend "Gegenentwurf zur Initiative 'Läbigi Stadt' " wird erheblich erklärt; der Stadtratsvortrag gilt als Prüfungsbericht.

1.b Postulat Ueli Stückelberger (GFL): Gegenentwurf zur Initiative "Läbigi Stadt"

Antrag Nr. 169

"In einigen Monaten wird dem Stadtrat die Initiative "Läbigi Stadt" von Bern Autofrei (BAF) vorgelegt werden. Ziff. 2.4 des Initiativtextes sieht vor, dass bei Neubauten in der Regel **keine** Parkplätze erstellt werden dürfen. Diese Bestimmung widerspricht dem Verkehrskompromiss, den die Stimmberechtigten am 23. November 1997 deutlich angenommen haben. So sieht die neu geänderte Bauordnung keinen gänzlichen Verzicht für Parkplätze bei Neubauten vor, hingegen sind die Parkplatzwerte neu festgelegt worden.

Die Initiative "Läbigi Stadt" enthält auch andere Elemente wie Parkplatzbewirtschaftung, Zellenlösung, Privilegierung des öV Die Unterzeichnenden des Postulates stehen hinter den letztgenannten Zielen der Initiative, streben aber eine pragmatische Lösung an, die nicht dem Verkehrskompromiss widerspricht. Ein gänzlicher Verzicht auf das Erstellen von Parkplätzen ist bei Neubauten (z.B. Wohnungen) nicht sinnvoll. Dies kann dazu führen, dass Bern als Wohnort an Attraktivität verliert. Weiter zu berücksichtigen ist, dass das Verkehrsverhalten nur unbedeutend über die Parkplatzzahl bei Wohnungen gesteuert wird. Entscheidend ist vielmehr, ob am Arbeitsplatz ein Parkplatz vorhanden ist. Die Werte der erlaubten Arbeitsplätze sind aber schon heute relativ streng. Nach Art. 78 Abs. 2 des Reglementes vom 12. März 1992 über die politischen Rechte kann Initiativen ein Gegenvorschlag gegenübergestellt werden. Die Postulanten sind der Ansicht, dass es sinnvoll ist, der Initiative einen Gegenentwurf gegenüberzustellen, der den Parkplatzwerten des Verkehrskompromisses nicht widerspricht, die andern Elemente der Initiative aber übernimmt."

((Antwort des Gemeinderats vergleiche Vortrag 169))

Für die PVK spricht *Margrit Stucki* (SP). Die Gemeindeinitiative "Läbigi Stadt", mit dem Untertitel: Eine Gemeindeinitiative für weniger Verkehr, wurde 1994 eingereicht. Sie wurde im Einverständnis mit dem Initiativkomitee bis zur Abstimmung über den Verkehrskompromiss sistiert. Der Verkehrskompromiss ist im November 1997 vom Volk angenommen worden. Der Gemeinderat hat beschlossen, dem Stadtrat die Initiative ohne Gegenentwurf zur Ablehnung zu empfehlen. Laut Initiative soll die Stadt das Ziel verfolgen, bis zum Jahr 2015 möglichst frei von motorisiertem Individualverkehr zu sein. Es geht um die grundsätzliche Frage, wie die Stadt mit dem Verkehr umgehen soll. Anstelle punktueller Einzelmassnahmen möchten die Initiantinnen und Initianten eine Gesamtstrategie zur Verminderung des Individualverkehrs verfolgen. Sie stellen jedoch klar, dass weder Versorgung noch Entsorgung (Krankencars, Feuerwehr, Gütertransport, Handwerkerfahrten usw.) zum Individualverkehr gehören. Es geht nicht um die Abschaffung der Autos, sondern um einen massvollen Gebrauch der-

selben. Die PVK hat sich in zwei Sitzungen intensiv mit dieser Vorlage befasst. Sie empfiehlt dem Rat mit 7 : 3 Stimmen, die Initiative abzulehnen und dem schriftlich unterbreiteten Gegenentwurf zuzustimmen. Die Referentin spricht für die PVK-Mehrheit, Christoph Müller wird den Minderheitsstandpunkt erläutern.

Die Initiative ist in der Form einer einfachen Anregung gehalten, wie in Art.70,Abs.4 des Reglements über die politischen Rechte vorgesehen. Sie verlangt, ähnlich wie die Zwischennutzungsinitiative, die Ausarbeitung eines Reglements, das die vorgegebenen Grundzüge aufweist. Lehnt der Stadtrat heute die Initiative ab, muss sie dem Volk in der eingereichten Form zur Abstimmung unterbreitet werden. Die Stimmbürgerinnen/Stimmbürger wüssten nicht, was letztlich möglich wäre, und wie die Möglichkeiten aussehen könnten. Gemäss Art.78 des Reglements über die politischen Rechte kann der Stadtrat einen Gegenentwurf vorlegen. Das Postulat Stüchelberger und der Gegenentwurf der PVK entsprechen diesem Artikel. Stimmt der Stadtrat heute der Initiative zu, verkürzt sich das Verfahren, d.h. es muss innerhalb von 2 Jahren ein Reglement ausgearbeitet werden, das den ordentlichen Weg geht (Gemeinderat - PVK - Stadtrat - Volksabstimmung). Dieses Verfahren böte den Vorteil, dass das Volk wüsste, was vorgesehen ist. Stimmt der Stadtrat heute dem Gegenentwurf der PVK zu, wäre es möglich, dass die Initiative zurückgezogen wird. Der Gemeinderat müsste innerhalb von 2 Jahren eine Vorlage zuhanden des Stadtrats und des Volks ausarbeiten.

Im Vortrag heisst es, die Initiative verlange, dass der Verkehr annähernd eliminiert werde. In der Initiative stehen jedoch keine genauen Vorgaben, wie weit die Stadt vom MIV befreit werden soll. Im Verkehrskonzept STEK steht im Kapitel "Ziele der Verkehrsplanung" auch: *Eine markante Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ist unerlässlich.* Die Anliegen der Initiative entsprechen auch dem verkehrspolitischen Ziel des Verkehrskonzepts: Kanalisieren, Plafonieren, Reduzieren. Die Mehrheit der PVK hat sich positiv zum Ziel, den MIV soweit wie möglich zu reduzieren, geäußert, was nicht heisst, ihn ganz abzuschaffen. Die im Verkehrskonzept vorgesehenen Massnahmen genügen nicht. Es müssen weitere Anstrengungen unternommen werden. Im Vortrag des Gemeinderats werden andere Initiativen erwähnt. In andern Städten sind in den neunziger Jahren verschiedene Abstimmungen mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr total abzuschaffen, durchgeführt worden. Trotzdem diese Initiativen nicht so offen formuliert waren, wie die in der Stadt Bern, gab es doch bis zu 38% Ja-Stimmen.

Massnahme 1: Parkierung auf öffentlichem und privatem Grund nur gegen vollkosten-deckende Gebühren (soweit rechtlich möglich): Im jetzigen Zeitpunkt besteht keine rechtliche Möglichkeit, um von den Benützenden privater Parkplätze Gebühren zu verlangen oder die Eigentümer/Eigentümerinnen zu verpflichten, eine Abgabe vorzusehen. Einzig bei der Bewilligung neuer Einkaufszentren ist es möglich, eine Bewirtschaftungspflicht der Kundenparkplätze als Auflage zur Baubewilligung zu verlangen. Ein Parkplatzreglement, in dem es auch um Gebühren auf öffentlichem Grund geht, ist in Arbeit. Seit mindestens 10 Jahren wird darüber diskutiert, auch Umweltkosten dem Individualverkehr (auch beim Parkieren) anzurechnen. Im Zeitalter der Vollkostenrechnung wäre dies angebracht. Juristisch sind jedoch noch Fragen offen. Auch ein Bundesgerichtsurteil zur Stadt Zürich hat keine Klärung gebracht.

Massnahme 2: Unterbinden der Verbindungen zwischen den Quartieren für den MIV: Damit wollen die Initianten/Initiantinnen die Quartiere vom Durchgangsverkehr befreien. Der direkte Durchgang bliebe dem öV, Velos, Taxis und Handwerkerfahrten vorbehalten. Auch die Notfalldienste und die Feuerwehr müssten einen direkten Durchgang erhalten. In der Innenstadt gibt es bereits solche unterbrochene Verbindungen. In der Länggasse, in Bümpliz und im Nordquartier existieren mehr oder weniger ausgereifte Projekte zu Zellen-, Waben- oder Schlaufenlösungen. Laut Auskunft von Kurt Hoppe liegt das Problem bei der Signalisation. Laut Verkehrsinspektorat funktionieren solche Lösungen erfahrungsgemäss nur, wenn der Verkehr mit baulichen Lösungen unterbunden wird. Bauliche Lösungen träfen jedoch nicht nur den MIV, was nicht überall sinnvoll ist. Für ein allfälliges Reglement müssten deshalb auch andere Lösungen diskutiert werden. Die Verkehrsbelastung und damit auch Lärm und Umweltbelastung sollen der beträchtlichen Umwege wegen laut Gemeinderat noch zunehmen. Diese Aussage ist einseitig, denn die fehlende direkte Verbindung kann auch Anreiz dazu sein, das Velo oder den öV zu benutzen. Studien zeigen auf, dass der Verkehr der fehlenden Verbindungen im Quartier wegen auch abnehmen kann. Ein Unterbrechen von

Quartierdurchfahrten sollte für den Gemeinderat nicht fremd sein, denn im Strategiepapier 1998 zur Energiepolitik der Stadt Bern, worüber der Stadtrat diskutiert hat, hat der Gemeinderat als Massnahme 19 auch das Unterbrechen von Quartierdurchfahrten vorgesehen. Dieses Papier ist verwaltungsanweisend.

Massnahme 3: Einspurigkeit des MIV: Mit der Einspurigkeit des MIV können öV und Veloverkehr privilegiert werden - wie im VK STEK vorgesehen: *Auf dem Basisnetz soll das Tram auf Eigentrassees und der Bus auf Busspuren geführt werden.* In ein paar Strassen ist dies in letzter Zeit verwirklicht worden.

Massnahme 4: Bei Neuüberbauungen werden im Rahmen des kantonalen Rechts grundsätzlich keine privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen: In Deutschland und Holland sind autofreie Überbauungen aktuell. Die Bauherren haben eine Marktlücke entdeckt. Auch in der Agglomeration von Bern ist eine solche Überbauung in Planung. Zum Argument im Vortrag, dies stehe in Widerspruch zum Verkehrskompromiss, muss der Zeithorizont in Betracht gezogen werden. Bis ins Jahr 2015 werden die heute geltenden Parkplatznormen sicher wieder geändert. Die Zahlen der Pendlerinitiative aus dem Jahr 1991 gelten heute bereits nicht mehr. Die kantonale Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1994 wird vom Kanton gegenwärtig überarbeitet. Im Zonenplan Guisanplatz gilt für die Zahl der Parkplätze auch nicht der Verkehrskompromiss. Diese vierte Massnahme ist einzelnen PVK-Mitgliedern rechtlich nicht klar und zu restriktiv formuliert. Einige konnten sich zwar autofreie Überbauungen vorstellen, sie wollten jedoch verhindern, dass alle Neuüberbauungen unter diese Regelung fallen. Das Postulat Stückelberger sieht einen Gegenentwurf ohne diese vierte Massnahme vor. Gerade sie entspricht jedoch einem heutigen Bedürfnis. Solche Überbauungen könnten auch einen Standortvorteil zur Agglomeration, die auf das Auto ausgerichtet ist, darstellen. Dazu sind zwei Vorstösse hängig, wovon einer heute traktandiert ist.

Die Mehrheit der PVK empfiehlt dem Stadtrat deshalb einen Gegenentwurf, der den Inhalt der Initiative übernimmt, die **Ziff. 2.4** jedoch präzisiert:

Neuüberbauungen sind mit dem öffentlichen Verkehr gut zu erschliessen und vom MIV freizuhalten. Bei Neuüberbauungen werden im Rahmen des kantonalen Rechts (Art.18 Bst.a des Baugesetzes) **in bestimmten Gebieten** grundsätzlich keine Parkiermöglichkeiten für **private Motorwagen** geschaffen. **In solchen Gebieten ist auch keine Parkplatzabgabe geschuldet.** In besonderen Fällen, namentlich für Behinderte und für spezielle Bedürfnisse des Gewerbes, können private Parkiermöglichkeiten geschaffen werden.

Die PVK empfiehlt dem Rat mit 7 : 3 Stimmen, die Initiative abzulehnen und mit gleichem Stimmenverhältnis, diesem Gegenentwurf zuzustimmen.

Einige Mitglieder des Initiativkomitees haben signalisiert, dass sie bei einer allfälligen Annahme des PVK-Gegenentwurfs über einen Rückzug der Initiative diskutieren werden.

Diese Initiative ist als einfache Anregung recht offen formuliert. Beim Grundsatz heisst es *soweit wie möglich*, bei den einzelnen Massnahmen, sind offene Formulierungen wie *soweit rechtlich zulässig*, *wenn keine andere Lösung möglich ist* und *im Rahmen des kantonalen Rechts* gewählt worden. Die Initiative enthält viele Grundsätze des STEK. Sie will Möglichkeiten für das nächste Jahrhundert aufzeigen. Es besteht noch viel Handlungsbedarf, um die Ziele der Luftreinhaltung und der Lärmbekämpfung zu erreichen. Gemeinderat und Stadtrat haben es heute in der Hand, zu versuchen, eine koordinierte Verkehrsplanung vorzulegen.

Falls der Stadtrat dem Gegenentwurf der PVK-Mehrheit zustimmt, müssten Ziff.3 und 4 des Antrags S.9 abgeändert werden. Die Botschaft wird heute nur beraten, wenn Initiative und Gegenentwurf der PVK abgelehnt werden, denn die Botschaft ist auf diesen Fall ausgelegt.

Für die PVK-Minderheit spricht *Christoph Müller* (FDP). Basis der städtischen Verkehrspolitik sind das STEK, das Verkehrskonzept 95 und der Verkehrskompromiss. Diese Instrumente erlauben es, das städtische Verkehrsgeschehen nachhaltig zu gestalten, und zwar unter ausgewogener Berücksichtigung aller Bedürfnisse, z.B. der Wohnquartiere, der Umwelt, der Lebensqualität - dazu gehört auch die Mobilität -, der Wirtschaft usw. Diese Instrumente streben bewusst keinen Kahlschlag an. Nicht so die Initiative "Läbige Stadt". Sie zielt explizit darauf ab, *die Stadt möglichst rasch, soweit wie möglich, frei von motorisiertem Individualverkehr* zu machen. Es ist deshalb irreführend, wenn die Initiative statt "Autofreies Bern" den

beschönigenden Namen "Läbige Stadt" trägt. Die Initiative wirkt auf ein Abwürgen eines wichtigen Teils des städtischen Lebens hin. Dass der Verkehr ein wichtiger Bestandteil ist, wurde auch am VCS-Stadtflucht-Vortrag von gestern deutlich beschrieben. Hinter vorgehaltener Hand wurde uns gesagt, die vorgeschlagenen Massnahmen seien nicht so schlimm und entfalteten kaum Wirkung. Auch wenn mit den in der Initiative vorgeschlagenen Massnahmen, die formulierten Ziele vielleicht nicht erreicht werden können, tut dies nichts zur Sache. Die Zielsetzung an sich ist in der Bevölkerung nicht abgestützt. Auch wenn die geforderten Massnahmen als massvoll bezeichnet werden, gehen sie viel zu weit. Für die Realisierung massvoller Massnahmen genügt das bestehende Recht vollauf. Eine Annahme der Initiative setzte ein extremes Signal nach aussen, womit potentielle Zuzüger abgeschreckt werden und steht in Gegensatz zu einer glaubwürdigen Bekämpfung der Stadtflucht. Die Art und Weise wie die PVK-Mehrheit mit der Abstimmungsbotschaft umgegangen ist, ist inakzeptabel und tendenziös. Nach dem Motto: Was nicht sein darf, kann nicht sein, sind alle Sachverhaltsdarlegungen, die einen Widerspruch zur Initiative darstellen, rigoros gestrichen worden. Mit den von der PVK-Mehrheit vorgeschlagenen Änderungen würden dem Volk Informationen vorenthalten, und die ganze Botschaft würde zum Propagandainstrument der Initiative. Die PVK-Minderheit lehnt die Initiative, den PVK-Gegenvorschlag und alle von der PVK vorgeschlagenen Streichungsanträge zur Botschaft ab.

Fraktionserklärungen

Edith Olibet (SP): Die überwiegende Mehrheit der SP-Fraktion muss heute abend nicht über den eigenen Schatten springen. Wir verfolgen das gleiche Ziel wie die Initiantinnen und Initianten. Wir sind der Meinung, dass dieses Ziel u.a. mit den Ziff.2.1 bis 2.3 der Initiative verwirklicht werden kann. Mit Ziff.2.4 sind wir nicht alle einverstanden. Deshalb unterstützen wir den Gegenvorschlag der PVK.

Die SP-Fraktion will die "Läbige Stadt". Wir wollen nicht, dass in der Stadt nur gearbeitet und die Freizeit verbracht wird, sondern dass die Menschen auch hier wohnen. Alle Einwohnerinnen und Einwohner haben Anspruch auf eine gute Lebensqualität. Es lässt sich nicht wegdiskutieren, dass die negativen Auswirkungen des MIV darauf einen entscheidenden Einfluss haben. Für uns gilt das Recht auf ein gutes Wohnen für alle, nicht nur für Ausgewählte. Edith Olibet ist überzeugt, dass heute Abend nicht nur Vertreterinnen und Vertreter von RGM den Gegenentwurf bejahen werden, denn in letzter Zeit sind auch von bürgerlichen Politikern/Politikerinnen und wichtigen Organisationen Aussagen gemacht worden, die genau zur Initiative passen und einzelne Ziele der freisinnigen Wohnpolitik 1998 bis 2005 sind nur mit einer andern Verkehrspolitik, wie sie heute Abend beschlossen werden kann, zu erreichen. Christoph Müller hat letzten Donnerstag im Namen der FDP-Fraktion für das Verkehrssystem-Management geworben. Er sagte, damit könnten wir den Verkehr in Griff bekommen, d.h. doch, dass wir ihn heute nicht im Griff haben. Der Gegenvorschlag der PVK bietet eine vorzügliche Alternative. Heinz Rub möchte den Verkehrskompromiss auf die Aarbergergasse ausweiten. Die Beizer wollen die Strassen beleben. Auch dazu verhilft der Gegenvorschlag. In der Länggasse ist von einer parteiübergreifenden Koalition die Wabenlösung gefordert worden, und die QBB diskutiert ernsthaft darüber. Auch ihnen bringt der Gegenvorschlag das Gewünschte. Der Stadtrat möge die Sorge Nummer 1 der städtischen Bevölkerung ernst nehmen. Umfragen zeigen, dass der Strassenverkehr als stark störend empfunden wird. Abhilfe tut not. Diese Beispiele zeigen, dass mit der Verkehrspolitik etwas nicht stimmt.

Die Initiative ist vernünftigerweise in der Form der allgemeinen Anregung eingereicht worden, damit ein Reglement ausgearbeitet werden kann. Niemand soll die Katze im Sack kaufen. Selbstverständlich muss das übergeordnete Recht respektiert werden. Es ist schade, dass die allgemeine Anregung den Gemeinderat lediglich zu unglaublichen Interpretationen und nicht zu einer Befürwortung der Initiative oder eines Gegenentwurfs à la PVK animiert hat. Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass bei Annahme des Gegenvorschlags die Initiative zurückgezogen wird. Wir wollen einen sachlichen und fairen Abstimmungskampf. Nur die Ausarbeitung eines Reglements verhindert einen polemischen Abstimmungskampf. Was bis jetzt an Podiumsgesprächen, in der Vorlage des Gemeinderats, in der Abstimmungsbotschaft, von der PVK-Minderheit gesagt worden ist, ist mehr als eine Vorspiegelung falscher Tatsachen. Edith Olibet betont, nur mit dem Reglement könne der Bevölkerung aufgezeigt werden,

welche Konsequenzen ein Ja hat. Es wird nichts verschwiegen oder vorenthalten. Wer eine sachliche und faire politische Auseinandersetzung will, stimmt dem Gegenvorschlag der PVK zu.

Für die Fraktion GFL spricht *Ueli Stückelberger*: Wir wissen, dass mit der Initiative "Läbigi Stadt" viele Ängste verbunden sind. Sie kommt von "Bern autofrei". Ziel der Initiative ist jedoch eine Reduktion des MIV, soweit dies möglich ist. Das übergeordnete Recht wird respektiert. Eine zweite Einschränkung stellt auch der Zeithorizont - bis 2015 - dar. Unsere Fraktion interessieren vor allem die einzelnen Massnahmen zur Umsetzung, die wir zum grössten Teil sehr gut finden. Eine Parkplatzbewirtschaftung auch auf privatem Grund finden wir sehr wichtig. Dabei denken wir vorab an Einkaufszentren. Es ist nicht gerechtfertigt, dass die Kunden/Kundinnen für das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen bezahlen müssen, diejenigen eines privaten Einkaufszentrums jedoch nicht. Eine kostendeckende Parkplatzbewirtschaftung bewirkt auch, dass die Kostenwahrheit im Verkehr mehr ins Gleichgewicht gebracht wird. Zellenlösungen in den Quartieren finden wir grundsätzlich gut. Sie führen zu einer Verkehrsberuhigung in den Quartieren. In einem Reglement kann festgelegt werden, wo sie nicht sinnvoll sind. Dass für den MIV pro Fahrtrichtung nur noch eine Spur zur Verfügung stehen soll, finden wir auch richtig. Dadurch können der öV, die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger bevorzugt werden. Dass Neuüberbauungen gut mit dem öV erschlossen werden sollen, ist wichtig, dass bei Neuüberbauungen jedoch grundsätzlich keine Parkplätze mehr erstellt werden sollen, geht uns zu weit. Dieser wichtige und entscheidende Punkt hat Ueli Stückelberger veranlasst, am 22. Januar ein Postulat einzureichen, das verlangt, dass dieser Punkt noch einmal überprüft wird. Da nun mit dem Gegenentwurf der PVK eine Lösung gefunden werden konnte, womit dieser Punkt aufgeweicht wird, unterstützen wir diesen Gegenentwurf. Wir finden es gut, dass einzelne Siedlungen ohne Parkplätze erstellt werden können, es wäre jedoch falsch, wenn solche Pioniersiedlungen flächendeckend über die ganze Stadt erstellt werden müssten. Der Gegenentwurf ist ein Kompromiss, die Initiative wird höchstwahrscheinlich zurückgezogen. Mit dem Rückzug der Initiative wäre der Auftrag an den Gemeinderat verbunden, im Sinne des Gegenentwurfs ein Reglement auszuarbeiten. Die Grundsätze der Initiative wären in den Gegenentwurf zu übernehmen, die einzelnen Detailregelungen kann der Stadtrat jedoch beraten, wenn das Reglement unterbreitet wird. Es wird am Stadtrat sein, zu bestimmen, wo Ausnahmen nötig sind, wo die Einspurigkeit noch nicht hundertprozentig durchgesetzt werden kann usw. Der Gegenentwurf ist ein machbarer Weg in Richtung einer umweltfreundlichen Stadt. Die kleinen Widersprüche zum STEK sind verkraftbar, da der Zeithorizont ein anderer ist. Wir unterstützen deshalb den Gegenentwurf PVK. Sollte dieser Gegenentwurf angenommen werden, wird Ueli Stückelberger sein Postulat zurückziehen, da es mit dem Gegenentwurf erfüllt wird.

Ernst Stauffer für die SD-Fraktion: Diese Initiative hat den falschen Namen und sollte "Tote Stadt" oder "Behinderungsinitiative" heissen. Sie ist ein Schulbeispiel dafür, wie Schikanen und Behinderungen eingeführt werden, fördert die Abwanderung der steuerkräftigen Bevölkerung, lähmt und schikaniert die Wirtschaft. Einspurige Fahrspuren führten zu einer massiven Verschlechterung des Verkehrsflusses, brächten noch mehr Stau, Lärm und Gestank. Das alles wollen wir nicht. Bei Neuüberbauungen keine Parkplätze zu schaffen, ist kontraproduktiv und veranlasste noch mehr Stadtbewohner/Stadtbewohnerinnen in die Agglomeration zu ziehen: ein wenig weiterer Weg, aber weniger Steuern, Vorschriften, Einschränkungen und Ärger. Mit der Annahme des Verkehrskompromisses sind die Massnahmen der städtischen Verkehrspolitik genügend restriktiv. Eine Annahme der Initiative bedeutet einen weiteren Eingriff in die persönlichen Freiheiten. Es riecht langsam nach DDR-Gesetz, wenn sogar private Parkplätze bewirtschaftet werden sollen. Wer die Stadt Bern wirtschaftlich und finanziell vollends ins Verderben manövrieren will, muss der Initiative zustimmen. Wir lassen den gesunden Menschenverstand walten, denken fortschrittlich und zukunftsorientiert und lehnen die Initiative, den Gegenentwurf und das Postulat Stückelberger ab. Für Zellenlösungen in den Quartieren haben wir kein Verständnis, denn deren negative Auswirkungen überwiegen.

Für die FDP-Fraktion spricht *Adrian Haas*. Initiative und Gegenvorschlag unterscheiden sich inhaltlich nicht. Deshalb lehnen wir beide ab. Im Zusammenhang mit dem Verkehrskompromiss hat der Rat mit 63 : 0 Stimmen ein Reglement betreffend die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen erlassen. Dieses enthält Aussagen zum öV, zum Fussgänger- und Veloverkehr, zur Parkierung und zum MIV. Mit dem heutigen Geschäft sollen bereits wieder neue Bestimmungen erlassen werden, die sich von diesem Reglement entfernen. Auch die Parkplatzerstellung soll wieder neu geregelt werden. Das heisst, das verkehrspolitische Kriegsbeil wird wieder ausgegraben.

Die Ziele der Initiative sind völlig utopisch und würden durch ihre Umsetzung auch die Wirtschaft und die letzten guten Steuerzahler aus der Stadt vertreiben. Ferner fehlt der Stadt die Kompetenz, den Verkehr auf allen Strassen zu regeln - Kantons- und Nationalstrassen müssen ausgenommen bleiben. Die Initiative kümmert sich auch nicht um kantonalrechtliche Rahmenbedingungen, namentlich um das kantonale Baugesetz. Dieses verlangt, dass Baugrundstücke in der Regel über eine genügende Zufahrt verfügen müssen. Überdies wird auch die Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund verlangt. Ein Verkehrsregime muss auch dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz entsprechen. Mit den in der Initiative geforderten Massnahmen kann keine Verbesserung der Lebensqualität erreicht werden. Die Möglichkeit, sich individuell mit einem Fahrzeug von A nach B zu verschieben, bedeutet auch Lebensqualität. Vollkostendeckende Parkgebühren sind entgegen dem Initiativtext auf öffentlichem Grund nur dann zulässig, wenn sie das Parkieren als gesteigerten Gemeingebrauch betreffen. Eine Internalisierung externer Kosten via Parkgebühren ist unzulässig. Weder Unfallkosten noch Umweltkosten stehen in einer direkten Abhängigkeit zur gebührenrelevanten Parkierungsdauer. Im Gegenteil, wer lange parkiert, verursacht weniger Unfall- und Umweltkosten. Externe Kosten, wie z.B. Gebäudeschäden entstehen vor allem an privatem Eigentum. Private durch eine öffentlich-rechtliche Regelung zu einer Parkgebührenerhebung zu verpflichten, verstösst auch gegen die Bundesverfassung. Das Verwaltungsgericht beschränkt solche Möglichkeiten auf Einkaufszentren. Den STEK-Entwurf als Grundlage zu nehmen, ist unseriös, weil auf dem entsprechenden Planungsausschnitt nicht das ganze Gemeindegebiet eingezeichnet wird. So lausig kann nicht legiferiert werden. Ferner ist der Begriff Hauptverkehrsstrassennetzutzungsmässig nicht klar definiert. Im Rahmen des Verkehrskompromisses ist dem Volk ein Art.18,Abs.1q GO vorgelegt worden, der bestimmt, dass zum Erlass eines Reglements über die Grundsätze von Verkehrsmassnahmen der Stadtrat allein zuständig ist. Es ist nun widersprüchlich, dem Volk neue Grundsätze vorzulegen und den VK bereits wieder abändern zu wollen. Auch ein genereller Verzicht auf die Parkplatzerstellungspflicht widerspricht dem kantonalen Recht. Mit Art.18,Bst.a wird nur ermöglicht, verkehrsfreie Dorfzentren oder andere verkehrsfreie Gebiete zu schaffen, nicht jedoch eine entsprechende Regelung für sämtliche Neubauten. Als Grundsatz gilt nach wie vor das Erfordernis einer ausreichenden Parkplatzzahl. Den Begriff Neuüberbauungen kennt das bernische Baurecht nicht. Ist darunter eine Überbauung zu verstehen, die gestützt auf eine Überbauungsordnung realisiert wird oder geht es bloss um Neubauten? Wie steht es mit Umbauten und wo bleibt die Rechtsgleichheit? Der Grundsatz der Einigkeit der Materie wird mit der Initiative und dem Gegenvorschlag verletzt. Er verlangt, dass im Interesse einer unverfälschten Willenskundgabe der Stimmbürger nicht verschiedene Materien zur Abstimmungsvorlage verbunden werden. Bei genauer Betrachtung beinhaltet die Initiative eine Reihe von Gegenständen, zu denen eine differenzierte Stellungnahme der Stimmbürger möglich bleiben muss: Kostendeckende Parkgebühren, Internalisierung externer Kosten, Begrenzung des Strassennetzes, Verkehrsregelung auf dem bestehenden Strassennetz, Parkplatzerstellungspflicht bei Neuüberbauungen.

Der Gegenvorschlag ist in Wirklichkeit ein Gaga-Vorschlag, der nur vorgelegt wird, weil eine Initiative, die vom Komitee "Bern autofrei" stammt, beim Volk keine Chance hat. Dieser Gaga-Vorschlag unterscheidet sich von der Initiative nicht. Art.18a Baugesetz sagt, dass Gemeinden in ihren Vorschriften bestimmen können, dass in Gebieten, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten und freizuhalten sind, nur beschränkt oder keine privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden dürfen. Gemäss Kommentar Zaugg können unter solchen Gebieten nur Teile von Siedlungsgebieten verstanden werden. Diese Auffassung wird auch vom Grossen Rat geteilt. Eine Beschränkung auf bestimmte Gebiete ergibt sich somit bereits durch eine baurechtskonforme Auslegung des Initiativtexts. Der Gegenvorschlag ist mit der

Initiative identisch und somit rechtsmissbräuchlich. Dem Volk wird Sand in die Augen gestreut, was eine Verletzung des Stimmrechts bedeutet.

Gemäss Art.78,Abs.5 kann der Stadtrat eine Initiative zur Ablehnung empfehlen und gleichzeitig einen Gegenentwurf *vorlegen*. Der Stadtrat kann sich selbst nichts vorlegen, sondern nur zustimmen oder beschliessen. Hier ist somit das Volk gemeint. Art.80 des Reglements über die politischen Rechte bekräftigt diese Aussage, indem festgehalten wird: *Ein Gegenvorschlag wird mit der Initiative dem Volk unterbreitet*. Ein Gegenvorschlag teilt somit das Schicksal der Initiative, unabhängig davon, ob diese später vielleicht zurückgezogen wird.

Sven Baumann (EVP): Gegen eine "läbige Stadt Bern" hat sicher niemand etwas einzuwenden. Trotzdem lehnt die Fraktion EVP/LdU die Initiative ab. Sie steht für uns schief in der politischen Landschaft, widerspricht dem Verkehrskompromiss und wird beim Berner Volk keine Chance haben. Das haben auch die Initianten/Initiantinnen erkannt und stellen sich positiv zum Gegenentwurf. Zum Gegenentwurf gehen die Meinungen in unserer Fraktion jedoch auseinander. Argumente der Gegner von Initiative und Gegenentwurf: Das vorgeschlagene Massnahmenpaket ist insgesamt des Guten zuviel und zu extrem. Es setzt ein falsches Signal und vertreibt die Leute mit seiner Radikalität aus der Stadt. Die Initiative ist nicht umsetzbar, zu einseitig und steht in Widerspruch zum Geist des Verkehrskompromisses, der von 74% der Stimmberechtigten angenommen worden ist. Es wäre ein Affront, den Weg dieser Mehrheit zu verlassen und auf extreme Lösungen zu wechseln. Allenfalls würde sogar wieder ein Schritt zurück gemacht, indem alte Gräben, die mit dem Verkehrskompromiss mühsam überwunden werden konnten, wieder aufgerissen werden. Argumente der befürwortenden Fraktionsmitglieder: Der Gegenvorschlag stellt nicht zu radikale Forderungen. Eine möglichst MIV-freie Stadt Bern ist eine Selbstverständlichkeit und Notwendigkeit und keine Utopie. Alle leiden unter dem überflüssigen Autoverkehr: Einwohner/Einwohnerinnen, Verkehrsteilnehmer/-teilnehmerinnen und der unvermeidbare Berufsverkehr, der im Stau stecken bleibt. Eine Reduktion des MIV auf das Notwendige hat nichts mit einer toten Stadt zu tun, sondern kommt allen zugute. Der Autoverkehr wird flüssiger, die Fussgänger/Fussgängerinnen und Velofahrenden leben sicherer, und die Einwohner atmen gesünder. Ein Ja der Stadt Bern zum Ziel der möglichst grossen Freiheit vom MIV und entsprechend griffigen Massnahmen ist auch ein Ja zu mehr Lebensqualität und ein Ja zu weniger Stadtflicht. Kompromisse sind gut, RGM muss jedoch für ihr Profil auch ab und zu grüne Pflöcke einschlagen. Sven Baumann wird den Gegenvorschlag unterstützen.

Kurt Rüegsegger (FPS) für die Fraktion CVP/ARP/FPS: Unsere Fraktion lehnt die Initiative aus folgenden Gründen ab: Mit dem Verkehrskompromiss ist für unsere Stadt eine moderate Lösung für unsere Verkehrsfragen gefunden worden. Mit diesem Kompromiss konnten die Anliegen der Befürworter und der Gegner des Individualverkehrs weitgehend befriedigt werden. Damit wurde für uns jedoch die Grenze des Erträglichen und Sinnvollen erreicht. Die Initiative "Läbige Stadt" schiesst weit über das Ziel einer vernünftigen Verkehrspolitik hinaus. Sie gefährdet eine künftige Entwicklung, da sie einschneidende Massnahmen fordert. Sie ist ein erneuter Versuch, den Individualverkehr zum Alleinschuldigen für alle negativen Auswirkungen der notwendigen Mobilität zu machen. Die vorhandenen Planungsinstrumente sind ausreichend und befriedigen die Anforderungen an eine wohnliche Stadt. Sie verhindern jedoch die dringend notwendigen wirtschaftlichen Entwicklungen nicht, wie dies die Annahme der Initiative täte. Privater Motorfahrzeugverkehr ist für unsere ansässigen Gewerbebetriebe und Unternehmen, aber auch für die ganze Bevölkerung unverzichtbar und trägt zu einer "läbigen Stadt" entscheidend bei. Mit der Annahme der Initiative würde unserer Stadt grosser Schaden zugefügt. Der private Motorfahrzeugverkehr ist bereits heute rückläufig. Mit Tempo 30, Blauen Zonen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen sowie einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz wurden bereits ausserordentlich gute Verkehrsbedingungen geschaffen. Weitere Einschnitte, wie sie im Initiativtext vorgesehen sind, erwiesen der Stadt einen Bärendienst. Die Initiative führt nicht in die Zukunft, sondern in eine Sackgasse. Sie ist eine unverantwortbare Zwängerei und berücksichtigt die bereits geleisteten grossen Anstrengungen für eine verkehrsmoderate Stadt nicht. Unsere Fraktion empfiehlt dem Rat, Initiative, Gegenentwurf und die Anträge zur Botschaft abzulehnen.

Nico Lutz (JA!) für die Fraktion GB/JA!: Ihm scheint, als ob gewisse Leute nicht über die eigene Windschutzscheibe hinaus sehen können oder wollen. Der Rat diskutiert heute Abend über eine Initiative in der Form einer allgemeinen Anregung. Im Initiativtext sind Grundsätze enthalten. Adrian Haas möge den Initiativtext richtig lesen, denn es wird z.B. nicht gefordert, dass unbedingt vollkostendeckende Parkiergebühren verlangt werden müssen. Unsere Fraktion unterstützt die Initiative. Falls sie abgelehnt wird, befürworten wir den Gegenvorschlag. Die Initiative verlangt eine möglichst weitgehende Verkehrsreduktion. Im bürgerlichen Verkehrskonzept 83 wurde bereits von Kanalisieren, Plafonieren, Reduzieren gesprochen. Alle sind sich darin einig, dass Parkplätze auf öffentlichem Grund bewirtschaftet werden sollen. RGM ist der Meinung, die Gebühren für oberirdische Parkplätze sollten erhöht werden, denn es mache keinen Sinn, wenn diese billiger sind als die unterirdischen. Damit können die ungedeckten Kosten des Individualverkehrs reduziert werden. Dass in dieser Sache in den letzten zwei Jahren nichts passiert ist, ist vor allem der Trägheit der Polizeidirektion zuzuschreiben, denn der Rat hat vor mehr als zwei Jahren ein Parkgebührenreglement in 1. Lesung gutgeheissen und eine 2. Lesung verlangt. Darauf warten wir noch immer. Die Initiative enthält eine Reihe von zukunftsweisenden Ideen. Eine Wabenlösung entspricht z.B. einer Forderung von Gewerbetreibenden in der Länggasse. Eine Privilegierung des stadtverträglichen Verkehrs, öV, Velos, Fussgängerinnen/Fussgänger, möchten auch alle. Die Schaffung attraktiver Quartiere ohne belastenden MIV ist eine zukunftsweisende, innovative Idee. Es geht bei dieser Initiative jedoch noch um mehr, und zwar um eine grundsätzliche Diskussion, die uns alle interessieren sollte. Diese Diskussion dreht sich um die Fragen, wem der öffentliche Raum gehört, wie wir mit dem öffentlichen Raum umgehen wollen, wie hoch der Anteil Verkehrsfläche und der Anteil allgemein nutzbarer Lebensraum sein soll. Es soll in der Stadt attraktiver Wohnraum geschaffen und dem Wegzug der Stadtbewohner/-bewohnerinnen Einhalt geboten werden. - Auch in Ziff.2.4 der Initiative ist explizit formuliert *im Rahmen des kantonalen Rechts*. Nico Lutz bittet deshalb den Rat, der Initiative oder allenfalls dem Gegenvorschlag der PVK zuzustimmen.

Hans Ulrich Gränicher für die SVP-Fraktion: Der Initiativtitel tönt zwar sympathisch, ist jedoch irreführend. Zu einer "läbigen Stadt" gehören Wohnen, Arbeiten, Freizeitaktivitäten, aber auch eine gewisse individuelle Mobilität. Die Initiative will den sinnvollen Einsatz des privaten Motorfahrzeugs in der Stadt Bern unterbinden. Unsere Fraktion lehnt dies ab. Wir unterstützen den Verkehrskompromiss und die Zielsetzungen des STEK. Es braucht keine zusätzliche Initiative, die den MIV verbieten will. Initiative und Gegenvorschlag der PVK widersprechen unseren politischen Zielsetzungen. Der Gegenvorschlag enthält eine weitere Verschlechterung, indem in den Gebieten, in denen auf die Erstellung von Parkplätzen verzichtet werden soll, auch noch auf das Einfordern der Parkplatzersatzabgabe verzichtet werden soll, d.h. zusätzlich wird die Stadtkasse geschädigt. Der Verkehr ist zwar ein Problem in der Stadt Bern, wenn jedoch Parkplätze in Wohnquartieren verboten werden, wird deren Attraktivität in Frage gestellt und der Abwanderung Vorschub geleistet. Überbauungen wie im Oberen Muri- und Feld sind zu unterstützen (unterirdische Parkplätze). Die SVP-Fraktion lehnt die Initiative und den Gegenvorschlag aus diesen Gründen ab und bittet den Rat, dasselbe zu tun.

Einzelvoten

Thomas Fuchs (JSVP): Die Anliegen der Stimmberechtigten sind ernst zu nehmen. Es wäre unfair, die von über 5000 Personen unterzeichnete Initiative als schwachsinnig zu bezeichnen, auch wenn dies angesichts des politischen Inhalts der Initiative zutreffend sein könnte. Dass es in dieser Stadt viele destruktive rot-grüne Totengräber gibt, ist bekannt. Diese Initiative ist ein Todesstoss für das Gewerbe, missachtet das Privateigentum, verunmöglicht die Erstellung von Neubauten und hält potentielle Investoren ab. Thomas Fuchs fordert Abstimmung unter Namensaufruf, damit in einigen Jahren nachgewiesen werden kann, wer die Stadt Bern ins Mittelalter zurückversetzen wollte. Die Initiative hat ungefähr dasselbe geistige Niveau, wie eine Initiative, die verlangte, dass bei Neubauten grundsätzlich keine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu gestatten sei. Der Gaga-Vorschlag würde dies wahrscheinlich nur für gewisse Teile der Stadt verlangen. Die Initiative ist extrem, ist eine Mogelpackung, hat einen irreführenden Titel, ist hinterhältig und heuchlerisch und ver-

unmöglichst jede Fairness und Sachlichkeit. Ein Nein zur Initiative bedeutet ein Ja zur Zukunft der Stadt Bern, ein Ja zur Entwicklung unserer Stadt. Ein Nein hilft verhindern, dass sich die Bundeshauptstadt Bern vollends zum Gespött macht.

Andreas Hofmann (SP) stellt fest, dass die Initiative Ängste auslöst. Wer Angst hat, schaltet das Denken aus und polemisiert. Von den Gegnern der Initiative und des Gegenvorschlags sind heute nicht viele sachliche Einwände vorgebracht worden. Auch durch Wiederholung wird die Behauptung, die guten Steuerzahler wanderten bei Annahme der Initiative aus der Stadt ab, nicht wahr. Diese Behauptung ist absolut absurd. Die guten Steuerzahler in der Agglomeration wohnen vorzugsweise an sehr verkehrsarmen Lagen, z.B. an Sackgassen. Auch an der Lerberstrasse (Sackgasse) z.B. wohnen sehr gute Steuerzahler. Änderungen in der Verkehrspolitik werden immer bekämpft. Wenn diese Änderungen jedoch einmal eingeführt worden sind, werden sie von den meisten Gegnern im nachhinein gutgeheissen. Adrian Haas hat vor allem juristisch und widersprüchlich argumentiert. In der Initiative wird nichts verlangt, das dem übergeordneten Recht widerspricht, d.h. die Argumente von Adrian Haas sind nicht stichhaltig.

Edith Olibet (SP) meint, genau die Voten von Adrian Haas und Thomas Fuchs zeigten, weshalb ein fairer und sachlicher Abstimmungskampf gefordert werden müsse und wie wichtig das verlangte Reglement sei. Abschätziger als von diesen zwei Votanten können politisch und sachlich Andersdenkende nicht behandelt werden. Edith Olibet ärgert sich über deren despektierliche Ausdrucksweise. Eine derartige Abqualifizierung Andersdenkender fördert keineswegs einen gepflegten Umgang und ein gutes Gesprächsklima. Adrian Haas will den Zeithorizont nicht in Betracht ziehen. Parkplatzerstellung bei Neuüberbauungen: Die Formulierung in Ziff.2.4 enthält die Möglichkeit, bestimmte Gebiete zu bezeichnen. Edith Olibet empfiehlt allen Gegnern einen Ausflug nach Freiburg im Breisgau oder in andere deutsche Städte. Die Folge solcher autofreier Neuüberbauungen ist, dass diese Städte Zuzüger/Zuzügerinnen verzeichnen. Es existiert eine Bundesgerichtsentscheid zu kostendeckenden Parkgebühren (externe Kosten einbeziehen), in dem die Stadt Zürich teilweise Recht erhalten hat. Eine Stadt lebt, wenn Leute in ihr wohnen, nicht wenn viele Autos zirkulieren. 50% der Stadtbewohner/-bewohnerinnen besitzen kein Auto: Wo bleibt deren persönliche Freiheit? Auch wir besitzen gesunden Menschenverstand, denn um leben zu können brauchen wir auch gute Luft und weniger Lärm. Der Rat möge dem Gegenvorschlag der PVK zustimmen.

Adrian Haas (FDP): Durch aufzeigen, welche rechtlichen Rahmenbedingungen bestehen, wird ersichtlich, dass eine Reihe von Vorstellungen der Initiative letztlich nicht umsetzbar sind. Das Wort "Gaga-Vorschlag" war angebracht, weil es beim Gegenvorschlag genau um das Gleiche geht wie in der Initiative. Er verweist noch einmal auf Art.18 des kantonalen Baugesetzes. Unter den darin genannten Siedlungsgebieten sind vor allem Dorfzentren gemeint, d.h. Gebiete, die im Rahmen einer rechtlichen Regelung besonders zu bezeichnen sind. Die Ergänzung in Ziff.2.4 zur Parkplatzerersatzabgabe ist überflüssig, denn für Parkplätze, die aus gesetzlichen Gründen nicht erstellt werden müssen, muss auch keine Parkplatzerersatzabgabe bezahlt werden.

Ernst Stauffer (SD): Freiburg im Breisgau ist bombardiert und wiederaufgebaut worden. Bern ist eine bestehende Stadt. Steuern bezahlt nur die in der Stadt wohnende Bevölkerung. 50% der Stadtbevölkerung besässen kein Auto. Ja, weil viele Autobesitzer in die Agglomeration abgewandert sind.

Nico Lutz (JA!) erinnert daran, dass diese Initiative vom Kanton vorgeprüft worden und nicht abgelehnt worden sei, wie einige bürgerliche Initiativen. Die von Adrian Haas vertretene rechtliche Position ist nicht unbestritten.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* dankt der PVK-Referentin für die Vorstellung des Geschäfts. Die Initiative ist zwar in Form einer einfachen Anregung eingereicht worden und beinhaltet Vorbehalte zugunsten der Rechtsordnung, die von der FDP geäusserten Bedenken

sind jedoch berechtigt. Die Initiative wurde am 20. April 1994 eingereicht. In der Zwischenzeit hat sich in der Verkehrspolitik viel verändert. Das STEK mit Verkehrskonzept 95 ist vom Stadtrat zur Kenntnis genommen worden und bildet die Grundlage für die Verwaltungstätigkeit. Der Verkehrskompromiss ist vom Volk am 23. November 1997 mit 73,76% angenommen worden - nach mehr als sechsjähriger Auseinandersetzung über das Verkehrsgeschehen in der Stadt Bern. Der Stadtrat hat das Reglement über Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen angenommen, und das Volk hat einem Reglement mit einer GO-Änderung im November 1997 mit 73,5% Ja-Stimmen zugestimmt. Damit haben Parlament und Volk vor einem Jahr mit grossem Mehr zu folgendem Ja gesagt:

- Zu einem vernünftigen Parkplatzbedarf für Wohnungen und Arbeitsplätze
- zu einer fussgängerfreundlichen Innenstadt mit einem 1 : 1 Parkplatzersatz (2 der betroffenen Parkhäuser wollen diesen Volkswillen umsetzen und planen einen Ausbau)
- zu Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen (Schutz vor Immissionen, Hebung der Sicherheit, Erleichterung oder Regelung des Verkehrs, Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs, Schutz der Strassen usw.)
- zu einem ungehindert zirkulierenden und sicheren öV
- zu einem sicheren, bequemen und direkten Fussgängerverkehr
- zu einem attraktiven und sicheren Veloverkehr
- zu einer vernünftigen Parkplatzpolitik
- zu einem sinnvollen motorisierten Individualverkehr, der grundsätzlich auf einem Basisnetz zu führen ist und als Fremdverkehr nicht in Gebiete zwischen den Basisnetzen (zusammenhängende Quartiere) fließen soll
- zur Einführung eines Parkleit- und Verkehrsleitsystem (leider durchbrochen durch Ablehnung des VSM).

Die Initiative "Läbige Stadt" sollte "Death Valley" benannt werden. Sie will, dass Bern möglichst autofrei wird, die Parkierung soll erschwert oder sogar verunmöglicht werden, die gewachsenen Quartiere sollen zerschnitten und abgewürgt, das Zirkulieren des MIV soll behindert werden. Der Kommentar auf dem Initiativbogen spricht Bände: *Wer den Regeln des Strassenverkehrs nicht gehorcht, auf den oder die wartet die Todesstrafe.* Einige wollen nun einen Gegenentwurf annehmen, den Ueli Stüchelberger nur 2 Monate nach der Volksabstimmung über den Verkehrskompromiss lancierte. Mit diesem Gegenvorschlag will er genau dasselbe wie die Initiative, aber scheinbar eine gewisse Lockerung bei Neuüberbauungen. Wo sind Neuüberbauungen noch möglich? Unter Neuüberbauungen versteht der Polizeidirektor grössere Gebiete, die neu (erstmal) überbaut werden. Es handelt sich bei diesem Gegenentwurf somit um ein Scheingefecht. Das Volk hat einer pragmatischen und sinnvollen Verkehrspolitik zugestimmt, die alle Verkehrsteilnehmenden einbezieht. Mit der Abtretung der Kompetenz - Reglement über Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen - an den Stadtrat hat das Volk dem Stadtrat sein Vertrauen ausgesprochen, eine solche pragmatische Verkehrspolitik zu betreiben. Der gleiche Stadtrat will nun seine eigenen Grundsätze völlig über Bord werfen. Der Polizeidirektor glaubt, dass das Volk der Initiative nicht zustimmen wird. Auch mit dem Gegenentwurf muss sich die Stadtberner Bevölkerung verschaukelt fühlen. Damit würde auch ein falsches Signal gegen aussen abgegeben. Bleiben wir glaubwürdig! Stehen wir zu den von uns und dem Volk vor knapp einem Jahr gefällten Entscheiden! Der Polizeidirektor bittet den Rat, Initiative und Gegenentwurf abzulehnen. Falls der Stadtrat die Initiative ablehnt und dem Gegenentwurf zustimmt, müssten dem Volk Initiative und Gegenentwurf unterbreitet werden. Falls der Rat so entscheidet, müssten Ziff. 3 und 4 des Beschlussesentwurfs wie folgt abgeändert werden:

3. Den Stimmberechtigten wird ein Gegenentwurf unterbreitet mit Antrag auf Annahme.

4. Der Gemeinderat wird beauftragt, die Abstimmungsbotschaft entsprechend zu überarbeiten und dem Stadtrat anfangs 1999 vorzulegen.

Der Gemeinderat würde aufgrund von Art.83,Abs.2 des Reglements über die politischen Rechte mit einem Gemeinderatsbeschluss festlegen, was, wann zur Abstimmung gelangt. Bis dieser Entscheid gefällt ist, hätten die Initiantinnen/Initianten Gelegenheit, die Initiative zurückzuziehen. Der Gemeinderat würde unmittelbar nach der heutigen Stadtratssitzung mit

dem Initiativkomitee Kontakt aufnehmen. Wird die Initiative innert der genannten Frist zurückgezogen, geht das Geschäft zurück an den Gemeinderat, der innert zweier Jahre ein Reglement und eine Botschaft ausarbeiten lassen und dem Volk zur Abstimmung vorlegen muss. Falls die heute vorliegende Botschaft vom Rat bereinigt wird, lehnt der Gemeinderat sämtliche Anträge der PVK ausser diejenigen zu Seite 5 *Verkehr in den Quartieren* und zu Seite 6, linke Spalte, Absatz *Parkraumbewirtschaftung*, ab.

Andreas Hofmann (SP) ist enttäuscht vom Votum des Polizeidirektors. Er hofft, dass nicht alle Gemeinderatsmitglieder diese Aussagen unterstützen. Es sollte nicht vorkommen, dass ein Gemeinderatsmitglied in einer so unsachlichen Art gegen eine Initiative, die von weit mehr als 5000 Stimmberechtigten unterzeichnet worden ist, Polemik betreibt. Andreas Hofmann verweist noch einmal darauf, dass die Initiative auf eine weite Zukunft zielt. Erst im Jahr 2015 müssten die Forderungen der Initiative erfüllt sein.

Margrit Stucki (SP): Mit dem Gegenentwurf verschwinden keine Kundenparkplätze in der Innenstadt. Es werden auch keine Parkhäuser abgeschafft. Der Rat möge dem Gegenentwurf zustimmen.

Beschlüsse

Die Abstimmungen erfolgen unter Namensaufruf.

1. Der Rat lehnt die Initiative mit 48 : 13 Stimmen bei 15 Enthaltungen ab.

Mit Ja stimmten:

Michael Burri, Ursula Hirt, Andreas Hofmann, Michael Jordi, Regula Keller, Leslie Lehmann, Nico Lutz, Edith Madl Kubik, Maria Regli Schmucki, Annemarie Sancar-Flückiger, Peter Sigerist, Barbara Spörri, Eva von Ballmoos

Mit Nein stimmten:

Ernst Aebersold, Thomas Balmer, Oskar Balsiger, Sven Baumann, Adrian Berthoud, Markus Blatter, Konrad Bossart, Walter Christen, Marcel Eyer, Jean-Daniel Flückiger, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Bernhard Hess, Stephan Hügli, Urs Jaberg, Alfred Jordi, Esther Kälin Plézer, Andreas Krummen, Annemarie Lehmann, Peter Linder, Anton Maillard, Mario Marti, Kurt Mäusli, Elsi Meyer, Barbara Mühlheim, Christoph Müller, Ruth Rauch, Hans Peter Riesen, Heinz Rub, Ursula Rudin-Vonwil, Kurt Rüegsegger, Erich Ryter, Beat Schori, Rudolph Schweizer, Franco Sommaruga, Sylvia Spring Hunziker, Christoph Stalder, Ernst Stauffer, Béatrice Stucki, Peter Stucki, Hans Ulrich Suter, Margrit Thomet, Kurt. W. Weyermann, Hansjörg Wittwen, René Zimmermann.

Enthaltungen:

Raymond Anliker, Margrith Beyeler, Peter Blaser, Marie-Louise Durrer, Marcel Fankhauser, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Heinz Junker, Edith Lörtscher, Liselotte Lüscher, Irène Marti Anliker, Rosmarie Okle Zimmermann, Edith Olibet, Bernhard Pulver, Ueli Stückelberger, Margrit Stucki

2. Dem Gegenentwurf gemäss Antrag PVK wird mit 41 : 33 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt.

Mit Ja stimmten:

Raymond Anliker, Oskar Balsiger, Sven Baumann, Margrith Beyeler, Peter Blaser, Michael Burri, Walter Christen, Marie-Louise Durrer, Marcel Fankhauser, Heidi Flückiger Ehrenzeller, Ursula Hirt, Andreas Hofmann, Michael Jordi, Heinz Junker, Esther Kälin Plézer, Regula Keller, Andreas Krummen, Leslie Lehmann, Edith Lörtscher, Liselotte Lüscher, Nico Lutz, Edith Madl Kubik, Irène Marti Anliker, Kurt Mäusli, Elsi Meyer, Barbara Mühlheim, Rosmarie Okle Zimmermann, Edith Olibet, Bernhard Pulver, Ruth Rauch, Maria Regli Schmucki, Ursula Rudin-Vonwil, Annemarie Sancar-Flückiger, Peter Sigerist, Barbara Spörri, Sylvia Spring Hunziker, Ueli Stückelberger, Béatrice Stucki, Margrit Stucki, Eva von Ballmoos, René Zim-

mermann

Mit Nein stimmten:

Ernst Aebersold, Thomas Balmer, Adrian Berthoud, Markus Blatter, Konrad Bossart, Marcel Eyer, Jean-Daniel Flückiger, Thomas Fuchs, Hans Ulrich Gränicher, Adrian Haas, Rolf Häberli, Ueli Haudenschild, Bernhard Hess, Stephan Hügli, Urs Jaberg, Alfred Jordi, Annemarie Lehmann, Peter Linder, Anton Maillard, Mario Marti, Christoph Müller, Hans Peter Riesen, Heinz Rub, Kurt Rüegsegger, Erich Ryter, Beat Schori, Rudolph Schweizer, Christoph Stalder, Ernst Stauffer, Hans Ulrich Suter, Margrit Thomet, Kurt W. Weyermann, Hansjörg Wittwen

Enthaltungen:

Franco Sommaruga, Peter Stucki

Damit ist das Postulat Ueli Stückelberger erfüllt.

Vorsitzende: Die Botschaft kann nach diesen Beschlüssen nicht behandelt werden.

2 Sanierung der Gasanlage Gurtenbühl, Gemeinde Köniz; Kredit

Antrag Nr. 229

1. Das Projekt „Sanierung der Gasanlage Gurtenbühl, Gemeinde Köniz“ wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und den Gesamtcharakter der Anlage nicht verändern.
2. Für die Realisierung wird ein Kredit von Fr. 835 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung GWB (Gasversorgung) bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Für die GPK spricht *Barbara Mühlheim* (SP): Diese 70 - 80 Jahre alten Leitungen müssen dringend saniert werden. Dieses Geschäft ist nur in dem Punkt politisch, als es um den Vertrag der GWB mit der Gemeinde Köniz geht. Dieser Vertrag läuft im Jahr 2003 aus und enthält entgegen den neuen Verträgen keine Klausel über einen Defizitbeitrag der Gemeinde Köniz oder eine Gewinnabschöpfung. Dieses Geschäft war in der GPK unbestritten. Sie empfiehlt dem Rat einstimmig, den Kredit von 835'000 Franken zu sprechen.

Beschluss

Der Rat stimmt dem Kredit einstimmig zu.

Die Sitzung wird um 18.55 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats:

Die Präsidentin: *Lilo Lauterburg*

Die Protokollführerin: *Jeannette Steiner*