



Protokoll Nr. 36

Sitzung von Donnerstag, 22. Juni 2000, 20.30 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident René Zimmermann

Anwesend:

Raymond Anliker	Esther Kälin Plézer	Kurt Rüegsegger
Oskar Balsiger	Regula Keller	Erich Ryter
Sven Baumann	Blaise Kropf	Annemarie Sancar
Margrith Beyeler	Andreas Krummen	Doris Schneider
Peter Blaser	Peter Künzler	Beat Schori
Walter Christen	Annemarie Lehmann	Rolf Schuler
Marie-Louise Durrer	Leslie Lehmann	Rudolph Schweizer
Marcel Eyer	Peter Linder	Franco Sommaruga
Marcel Fankhauser	Edith Lörtscher	Sylvia Spring Hunziker
Othmar Feller	Liselotte Lüscher	Christoph Stalder
Thomas Fuchs	Markus Lüthi	Ernst Stauffer
Verena Furrer-Lehmann	Edith Madl Kubik	Michael Straub
Hans Ulrich Gränicher	Anton Maillard	Ueli Stückelberger
Adrian Haas	Irène Marti Anliker	Béatrice Stucki
Rolf Häberli	Mario Marti	Margrit Stucki-Mäder
Ueli Haudenschild	Barbara Mühlheim	Peter Stucki
Ruedi Hofer	Christoph Müller	Katharina Suter
Stephan Hügli	Rosmarie Okle Zimmermann	Margrit Thomet
Urs Jaberg	Edith Olibet	Eva von Ballmoos
Daniele Jenni	Ruth Rauch	Catherine Weber
Alfred Jordi	Lydia Riesen	Kurt W. Weyermann
Michael Jordi	Heinz Rub	Hansjörg Wittwen
Heinz Junker	Ursula Rudin-Vonwil	Andreas Zysset
German Kalbermatten		

Entschuldigt:

Ernst Aebersold	Konrad Bossart	Michael Burri
Thomas Balmer	Annette Brunner	Peter Sigerist
Markus Blatter	Peter Bühler	Hans-Ulrich Suter

Vertretung des Gemeinderats:

Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Alfred Neukomm
Claudia Omar

Rückkommensantrag

Heinz Rub (FDP): Ich habe einen Antrag auf ein Rückkommen, und zwar zum ersten Traktandum, wo wir das Protokoll 25/26 vom 4. Mai 2000 korrigiert haben. Wir von der FDP-Fraktion waren – als dies so zügig kam – ein bisschen überrumpelt, und konnten es nicht abklären. Im Sinne eines Rückkommens möchte ich nun doch bitten, dass der Wortlaut übers Tonband geprüft wird und so wie es war ins Protokoll aufgenommen und nicht abgeändert wird. Begründung: Erstens kann unserer Auffassung nach die Stadtkanzlei ohne Gemeinderatsbeschluss keinen Antrag auf Protokolländerung stellen. Zweitens haben wir im Stadtrat am 15.6.2000, also an der letzten Sitzung, beschlossen, dass wir vor 17 Uhr keine materiellen Beschlüsse treffen, und hier handelt es sich ganz klar um einen materiellen Beschluss. Wir bitten daher, dass das Ratsbüro noch einmal ganz genau abklärt, wie dieses Protokoll lauten muss, wie das Geschäft hier drinnen beraten und beschlossen wurde, und uns anfangs der nächsten Sitzung noch einmal zu orientieren, damit wir das Protokoll dann so genehmigen können.

Beschluss

Der Rückkommensantrag bezüglich Traktandum 1, Protokolländerung, ist unbestritten und wird genehmigt. An der nächsten Sitzung wird vom Ratsbüro Bericht erstattet.

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der 2. Nachmittagssitzung

21 Interpellation Annemarie Sancar (GB): Stau bei den Einbürgerungen

Antrag Nr. 142

Die Stadt Bern hat mit der Aktion Sprint versucht, den Berg der Einbürgerungen abzubauen. Wir haben das alle sehr unterstützt, haben doch vorher einzelne Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller zu lange, Jahre warten müssen, bis ihr Gesuch behandelt wurde. Die Aktion Sprint war eine Beschleunigungsmassnahme. Da es sich allerdings um ein Verfahren handelt, das nur in Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden richtig zu Ende geführt werden kann, wäre es wichtig gewesen, dass diese bereits bei der Planung einbezogen und zu Kooperation verpflichtet worden wären. In diesem Fall ist das offensichtlich nicht gelungen und der eigentliche Zweck von Sprint ist im weiteren Sinn nicht erfüllt worden, nämlich den Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern die Wartezeit zu verkürzen. Denn heute sind nach Angaben des Bürgerrechtsdienstes 375 Gesuche der Stadt beim Kanton hängig. Und offenbar wurden in der letzten Session des Grossen Rats über 150 Gesuche behandelt, darunter befanden sich aber nur gerade 4 aus der Stadt Bern.

Wir bitten den Gemeinderat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Kann der Gemeinderat allgemein Stellung nehmen zur Tatsache, dass es im Kanton einen enormen nicht akzeptierbaren Stau gibt und was gedenkt er dagegen zu unternehmen?
2. Wie hat der Gemeinderat die Aktion Sprint den kantonalen Behörden kommuniziert, wann ist dies geschehen, gab es Vereinbarungen (z.B. betreffend Personalunterstützung) und wie verbindlich waren diese Verhandlungen wirklich?
3. Gibt es weitere Möglichkeiten, beim Kanton Druck aufzusetzen?

Bern, 2. März 2000

Antwort des Gemeinderats

Vorbemerkung

Mit dem Inkrafttreten des revidierten Gesetzes vom 9. September 1996 über das Kantons- und Gemeindebürgerrecht (KBüG; BSG 121.1) auf den 1. Juli 1997, nach welchem neu nicht mehr der Kanton, sondern die Gemeinden erste Instanz sind, überwies die Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern der Polizeidirektion der Stadt Bern alle aufgelaufenen und noch nicht behandelten Gesuche.

Bis zur Überweisung der Gesuche wurden die Gemeinden über diesen Umstand nicht offiziell orientiert. Ungewiss war auch die Anzahl der Gesuche. Ende Juli 1997 waren bei der Polizeidirektion (Bürgerrechtsdienst) 495 Gesuche hängig. Das älteste stammte aus dem Jahr 1994.

Diese Anzahl Gesuche entsprach ungefähr der Zahl der Gesuche, die in drei Jahren eingereicht werden. Innerhalb von vier Monaten wurde daher das Projekt *SPRINT* ins Leben gerufen. Dem Kanton sollten bei den Folgearbeiten keine grösseren Schwierigkeiten entstehen, weil nun ja die Gemeinden die „Hauptarbeiten“ machten. Diese Annahme wurde durch die Aussage untermauert, mit diesen neuen Zuständigkeiten werde eine *wesentliche* Verfahrensbeschleunigung erreicht.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Kanton versprach sich durch die Verfahrensänderung gemäss dem revidierten kantonalen Bürgerrechtsgesetz eine *wesentliche* Verfahrensbeschleunigung, weil die hauptsächlichsten und zeitintensiven Arbeiten nun von den Gemeinden übernommen werden. Weshalb es zu diesem „Stau“ gekommen ist, und weshalb von den zuständigen kantonalen Stellen nicht *rechtzeitig* Massnahmen ergriffen wurden, entzieht sich der Kenntnis des Gemeinderats.

Die Rückstände wurden aber im Verlauf des Jahres 1999 dank neuer Software und Aushilfspersonal aufgearbeitet. Der Engpass liegt nun beim Bund, wie die Polizei- und Militärdirektion (Abteilung Zivilstands- und Bürgerrechtsdienst) orientierte: „Bei den Bundesbehörden seien momentan gesamtschweizerisch mehrere tausend Gesuche um Erteilung der eidgenössischen Einbürgerungsbewilligung hängig. Die Polizei- und Militärdirektorin habe deshalb beim Bund bereits interveniert. Die zuständige Bundesrätin, Frau Metzler, habe hierauf das Problem dem Bundesrat vorgetragen, sei aber nicht ermächtigt worden, deshalb Personal anzustellen.

Ohne die entsprechenden eidgenössischen Bewilligungen kann die Polizei- und Militärdirektion die Gesuche aber nicht dem Grossen Rat zum Entscheid vorlegen.“

Der Gemeinderat hat unter Berücksichtigung der dargestellten Sachlage nicht die Absicht, beim Kanton zu intervenieren.

2. Nachdem Ende November 1998 erkannt wurde, dass es beim Kanton Rückstände gab, bot die Polizeidirektion mit Schreiben vom 17. Dezember 1998 an die Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern verbindlich ihre Unterstützung durch eine oder zwei Personen an. Mit Antwort vom 2. Februar 1999 wurde das Angebot ausgeschlagen.
3. Die Polizeidirektion (Bürgerrechtsdienst) ist mit den kantonalen und eidgenössischen Stellen in ständigem Kontakt. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass sich zur Zeit keine weiteren Massnahmen aufdrängen. Er wird aber die Entwicklung genau verfolgen.

- Auf Antrag der Interpellantin beschliesst der Rat Diskussion. -

Annemarie Sancar (GB): Trotz dem Sprint in der Stadt Bern gibt es immer noch Gesuche, welche zu lange dauern, trotz dem Sprint geht das Verfahren als Ganzes immer noch viel zu lange. In dieser Antwort sieht man, wie die Verantwortung und die Schuld von Gemeinde zu Kanton zu Bund und umgekehrt und hin und her geschoben wird. Der Kanton hat eine Verfahrensbeschleunigung angekündigt, und es gibt trotzdem einen Stau. Das müsste den Gemeinderat doch eigentlich interessieren, denn es sind ja auch Gesuchstellende der Gemeinde Bern, welche von diesem kantonalen Stau betroffen sind. Aber neben dem Kanton produziert ja vor allem der Bund einen Stau, aber auch dieser kündigte nun eine Verfahrensbeschleunigung an. Und deshalb schrieb mir der Polizeidirektor auch einen Brief, er werde nun nicht mehr mit Frau Metzler reden müssen. Sie habe eine Verfahrensbeschleunigung auf nationaler Ebene angekündigt, das Gespräch habe sich somit erübrigt.

Mehr Personal auf kommunaler Ebene, wie der Sprint dies war, ist vielleicht wenig sinnvoll. Wichtig ist aber vor allem, dass so etwas nicht als Mittel zur Beschleunigung verkauft werden darf, denn dies ist es nicht; wir haben ein dreistufiges Verfahren. Und letztlich muss dieses Verfahren vereinfacht werden, wenn man beschleunigen will, da bringt ein zeitweiliges Aufstocken des Personals auf kommunaler Ebene nichts. Lieber dann doch das Reglement jetzt dann endlich zur Diskussion freilegen, den bestehenden Entwurf nicht mehr blockieren. Es sind gute Ansätze darin enthalten, und ich bitte zum wiederholten Male, dies endlich zu traktandieren. Wenn zu Frage 3 geantwortet wird, dass im Moment keine weiteren Massnahmen getroffen würden, so ist dies ziemlich peinlich, denn es wäre an der Zeit, dass dieses Reglement von 1921 endlich neu geschrieben wird.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Wir können das machen, was in unseren Möglichkeiten steht, und auch das neue Reglement wird die Abläufe auf kantonaler und nationaler Ebene nicht ändern. Der Gemeinderat, die Polizeidirektion und der Bürgerrechtsdienst haben sich wirklich eingesetzt und die Möglichkeiten ausgeschöpft: Wir sind beim Kanton vorstellig geworden und haben ihm unsere Unterstützung angeboten. Auf Bundesebene wurde sogar ein GPK-Vorstoss gemacht. Mehr können wir von der Gemeinde aus wirklich nicht machen. Das neue Reglement ist zwar in der Pipeline, wird aber am Verfahrensablauf auf kantonaler und nationaler Ebene rein nichts ändern.

Die Interpellantin ist von der Antwort teilweise befriedigt.

28 Teilrevision des Reglements über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern; Parkierungsgebühren

Antrag Nr. 279

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Teilrevision des Reglements vom 28. Oktober 1999 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern.
2. Er beschliesst die Artikel 25 Ziffer 12, Artikel 26 Ziffer 5f. und 16f. sowie Ziffer 2.5, 2.6, 2.7, 2.8.2 und 2.8.3 von Anhang III Gebührenreglement unter Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Artikel 37, 48 und 50 der Gemeindeordnung.
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens vorstehender Bestimmungen des Gebührenreglements.

Anträge Planungs- und Verkehrskommission

Ziffer 2.6, Parkiergebühren: Für das Abstellen eines Motorwagens auf mit Parkuhren oder zentralen Parkuhren versehenen Parkplätzen auf öffentlichem Grund werden bei Beginn des Parkvorgangs eine einmalige Parkuhrkontrollgebühr und für das Parkieren von über 30 Minuten Parkiergebühren gemäss Ziffer 2.6.1–2.6.6 erhoben. Die Parkuhrkontrollgebühr beträgt jeweils die Hälfte der für eine Stunde geschuldeten Parkiergebühr.

Ziffer 2.6.1: Untere Altstadt und Matte von 0.00-24.00 Uhr: **Fr. 3.-**

Ziffer 2.6.2: Streichen zugunsten neuer Formulierung 2.6.2 und 2.6.3

Ziffer 2.6.2 neu: Obere Altstadt in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 19.00 Uhr pro Stunde: **Fr. 2.-**

Ziffer 2.6.3 neu: Übrige Quartiere, in Zonen mit Parkscheibenpflicht pro Stunde in beschränkten Zeiten: **Fr. 2.-**

Ziffer 2.6.3, neu 2.6.4: Streichen

Ziffer 2.6.5, neu 2.6.6: Pauschalgebühren für offene Park- and Ride-Plätze,

a. pro Monat: **Fr. 80.-**

b. pro Jahr: **Fr. 800.-**

Gegen Vorweisen eines für den betreffenden Zeitraum gültigen Monats- bzw. Jahresabonnements des Tarifverbunds Bern für die Zonen 10 oder 20 bzw. eines Generalabonnements der SBB wird ein Rabatt von Fr. 30.- auf dem Monats- und Fr. 300.- auf dem Jahresabonnement gewährt.

Ziffer 2.7.2: Parkkartengebühr für andere Berechtigte

a. pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate): **Fr. 60.-**

b. pro Jahr: **Fr. 600.-**

Anträge der Fraktionspräsidienkonferenz

Ziffer 2.6.1: Untere Altstadt und Matte von 0.00-24.00 Uhr: **Fr. 2.-**

Zwischen 19.00 und 6.00 Uhr gilt keine zeitliche Beschränkung der Parkplätze.

Ziffer 2.7.3: Tageskarte (24 Std.): **Fr. 15.-**

4-Stunden-Karten: **Fr. 8.-**

Ziffer 2.8.2: Generelle Fahr- und Parkierbewilligung für Personen mit Wohnsitz **bzw. für Hotels mit Standort** in der unteren Altstadt, für längstens 48 Stunden

Für die Planungs- und Verkehrskommission spricht *Ueli Stückelberger* (GFL): In Absprache mit dem PVK-Präsidenten spreche ich nun sowohl für die Fraktionspräsidienkonferenz wie auch für die PVK. Die Grundsätze des Gebührenreglements haben wir hier im Rat ja schon einmal diskutiert, am 28.10.1999. Damals hat man sich geeinigt, dass die Fragen zum Parkieren aus der restlichen Vorlage rausgelöst werden sollen, weil diese noch einigen Zündstoff bargen und vieles noch unklar war. Das Reglement selber wurde vor ein paar Wochen vom Stimmvolk angenommen, eben mit Ausnahme der Parkierungsgebühren. In der PVK haben wir nun diesen Teil schon im März diskutiert und beschlossen, verschoben aber die Traktandierung im Stadtrat bis nach dem Urnengang, weil es nicht viel Sinn gemacht hätte, wenn wir diese Teilrevision beraten hätten und dann das Reglement selber abgelehnt worden wäre.

Es geht hier um die Umsetzung des Verkehrskompromisses; bei dem ein Grundsatz ist, dass die Parkplatzbewirtschaftung flächendeckend ohne Ausnahme eingeführt wird. Kein Gegenstand dieser Vorlage ist hingegen, wo man überhaupt parkieren kann, wo es eine blaue, wo eine weisse Zone gibt. Auch nicht Gegenstand des Reglements ist die Frage, welche Arten von Ausnahmegewilligungen es geben soll, es geht nur darum, wie teuer diese sein werden. Die Trennung zwischen Parkiergebühren und dem restlichen Reglement hat sich gelohnt, es hat sich aber auch gelohnt, das Geschäft zu verschieben, denn in der Zwischenzeit haben sich die Fraktionspräsidien getroffen und in den Grundsätzen eine Einigung erzielt.

Hauptsächlich gaben zwei Punkte zu reden: Das eine ist Ziffer 2.6.1, Parkiergebühren, und betrifft die untere Altstadt. Bis jetzt war das Parkieren in dieser Gegend gratis, vor allem nachts. Der Gemeinderat sah vor, eine Parkiergebühr von Fr. 2.- einzuführen, und zwar über die ganze Zeit von 0.00-24.00 Uhr. Die PVK hat dies dann auf Fr. 3.- erhöht, wie dies der Gemeinderat in der ersten Variante vom Oktober auch vorgeschlagen hat. Wir haben dies unter den Fraktionspräsidien noch einmal diskutiert und einigten uns auf Fr. 2.- pro Stunde, dafür wird gegenüber dem heutigen Zustand die ganze Zeit bewirtschaftet. Da kamen beide Seiten einander entgegen. Die Fraktionspräsidien waren sich einig im Zulassen der Möglichkeit, in der Nacht solange parkieren zu können wie man will. Man zahlt zwar auch zwischen 19.00 Uhr abends bis 6.00 Uhr morgens seine Fr. 2.- pro Stunde, aber man soll die Lokale der unteren Altstadt oder in der Matte solange aufsuchen können, wie man will, und nicht wegen den Parkiergebühren das Lokal verlassen müssen.

Der andere gewichtige Punkt war bei der Parkkartengebühr in der blauen Zone, Ziffer 2.7. Bei Ziffer 2.7.3 hat der Gemeinderat vorgesehen, für die Tageskarte statt wie heute Fr. 8.- neu Fr. 15.- zu verlangen. Das war unbestritten. Hingegen diskutierten wir lange, ob es möglich sein soll, in der blauen Zone jemanden länger als anderthalb Stunden zu besuchen, ohne gleich die ganze Tageskarte lösen zu müssen. Die PVK kam zum Schluss, dass man dies nicht wolle. Die Fraktionspräsidien hingegen waren der Ansicht, dass man eine 4-Stunden-Karte zu Fr. 8.- einführen soll. Für uns ist dies ein guter, pragmatischer Kompromiss. Diese Gebühr für eine solche Besucherkarte ist nicht prohibitiv hoch, aber auch nicht so tief, dass man die Leute von den Parkings in die Blaue Zone in den Quartieren locken würde. Es ist auch nicht so, dass eine 4-Stunden-Karte für nur halbtags arbeitende Menschen attraktiv wäre, für solche Pendler ist die Zeit zu knapp bemessen und die Fr. 8.- für regelmässiges Parkieren wären dann wohl auch zu teuer.

Ein dritter Punkt war das Parkieren in der unteren Altstadt für die Anwohnerschaft und die Hotelgäste, das ist Ziffer 2.8.2. Die Fraktionspräsidien wollten hier eine Lösung für die Probleme der Hotelgäste in der unteren Altstadt machen, deshalb unser Zusatzantrag zu Ziffer 2.8.2. Es ist nicht ein so gewichtiger Punkt; aber wir waren der Ansicht, dass diese Frage gleich jetzt behandelt werden soll.

Diese Einigungen kamen klar nur unter den Fraktionspräsidien zustande. Inwieweit sie auch in den einzelnen Fraktionen Erfolg hatten, weiss ich selber noch nicht.

Fraktionserklärungen

Für die CVP/FPS-Fraktion spricht *German Kalbermatten* (CVP): Wir von der CVP/FPS-Fraktion vertreten die Meinung, dass eine Gebühr nicht so hoch sein darf, dass sie einer Steuer gleichkommt, für uns gilt das Kostendeckungsprinzip. Wir können hier auch nicht über die Bewilligungsarten diskutieren, wir legen nur die Höhe der Gebühren fest. Mit dieser Vor-

lage ist unsere Fraktion zum Teil einverstanden. In der Altstadt und in der Matte soll man in Zukunft Parkgebühren zahlen müssen. Vielleicht ist dies ein winziger Beitrag zur Lärmverminderung in diesen Stadtteilen, wie wir dies erst kürzlich gefordert haben.

An der Sitzung der Fraktionspräsidien waren auch wir vertreten, dem ausgehandelten Kompromiss können wir zustimmen. Beim Parkieren in der unteren Altstadt halten wir fest, dass die Fr. 2.- pro Stunde ein Höchstwert sind, es gibt auch Lösungen darunter. In Ziffer 2.7.3 stimmen wir der Erhöhung der Gebühr für Tageskarten auf Fr. 15.- nur ungern zu, ist doch eine Erhöhung von Fr. 7.- etwas happig. Für die Einführung der 4-Stunden-Karte habe ich mich als PVK-Mitglied eingesetzt, der Betrag von Fr. 8.- für 4 Stunden geht in Ordnung. Die CVP/FPS-Fraktion ist für die Revision des Gebührenreglements und steht hinter dem Kompromiss.

Für die SVP-Fraktion spricht *Beat Schori*: Es dürfte längst bekannt sein, dass die SVP immer wieder gegen neue Steuern und höhere Gebühren ankämpft. Unsere Befürchtungen haben sich leider bewahrheitet, das Gebührenreglement wurde an der Urne angenommen. Ein grosser Teil der bürgerlichen Parteien hat der neuen Gebührenordnung mit zum Teil massiven Erhöhungen zugestimmt. Öfters hörte man das Argument, dass man ja die Parkgebühren ausklammern konnte, was Hoffnungen auf gleichbleibende Parkgebühren ausgelöst hat. Namentlich die FDP hat das Vorgehen von RGM unterstützt und dazu beigetragen, dass wir heute einen Kompromiss behandeln und verabschiedet werden, welcher bei uns eigentlich keinen Anklang findet, weil wir neben massiven Tarifierhöhungen auch noch einige Ungerechtigkeiten ausmachen können. Bei diesen massiven Erhöhungen denken wir vorab an die Tageskarte mit einer Erhöhung von Fr. 8.- auf Fr. 15.-, was uns eigentlich zu happig ist. Für uns ist auch nicht einzusehen, weshalb die Bewohnerinnen und Bewohner der unteren Altstadt Fr. 960.- pro Jahr für eine Fahr- und Parkierbewilligung zahlen müssen, wenn man in den übrigen Stadtteilen für das gleiche Recht Fr. 240.- zahlen muss. Dies kommt einer Bestrafung der Altstadtbevölkerung gleich und fördert sicherlich keinen Zuzug. Trotz aller Nachteile, welche wir uns mit diesen Parkgebühren einhandeln, werden wir diesen Kompromiss – sofern nichts nach oben verändert wird – nicht bekämpfen, das versprechen wir hier. Aber wir werden uns mehrheitlich der Stimme enthalten.

Für die Fraktion GB/JA! spricht *Michael Jordi* (GB): Als ich nochmals über die Bücher ging, konnte ich eigentlich nur noch den Kopf schütteln über diesen grossen Sturm in einem so kleinen Wasserglas. Da wurde doch von bürgerlicher Seite her tatsächlich der Eindruck erweckt, die Parkierungsgebühren könnten den Handel in der Altstadt fast völlig zum Erliegen bringen und Grossmütter vom Lande könnten ihre Enkelkinder in der Stadt Bern nicht mehr besuchen kommen. Man darf aber auch nicht glauben, dass wir allein über diese Parkiergebühren den städtischen Verkehr in seinen Auswüchsen zügeln könnten. Parkiergebühren sollen das Gemeinwesen einfach nur für einen Teil jenes Ungemachs entschädigen, welcher der motorisierte Individualverkehr mit den Zu- und Wegfahrten und der Beanspruchung von öffentlichem Raum verursacht. Wieviel dies ist, müsste man eigentlich mit einer – auch die externen Kosten berücksichtigenden – Kostenrechnung bestimmen. Tatsache ist, dass wir mit den vorliegenden Gebühren sicher noch weit unter den Grenzen liegen: In Zürich beispielsweise kostet eine Tageskarte satte Fr. 30.-; und das liegt nicht nur am teuren Zürcher Pflaster sondern auch am Willen, den Kostenbegriff eben weiter zu fassen. Die letzte Anpassung in Bern liegt auch schon 18 Jahre zurück und die aufgelaufene nicht ausgeglichene Teuerung beträgt rund 50%. Die Tarife, welche die PVK-Mehrheit beschlossen hatte, sind kein Skandal. Sie würgen auch den Handel nicht ab und sind für jemanden, der mit dem Auto in die Stadt kommt, bezahlbar. Der Kompromiss der Fraktionspräsidien ist also ein Kompromiss mit Schlagseite. Denn abgesehen von den Parkierungsgebühren in der Altstadt und der Parkscheibenpflicht in beschränkten Zeiten in allen Quartieren, der leichten Erhöhung der Dauerparkgebühren und der Tageskarten, ändert sich mit einer solchen Reglementsrevision eigentlich wenig bis nichts. Unsere Fraktion ist trotzdem bereit, auf diesen Kompromiss einzusteigen; eine weitere Runde und ein Referendum lohnen sich sicher nicht. Es ist auch finanzpolitisch wichtig, dass dieser Reglementsteil nun endlich in Kraft gesetzt wird. Eine Einschränkung bringen wir aber an: Wir werden der 4-Stunden-Karte zum Rabattpreis von Fr. 8.- nicht zustimmen. Es ist eine billige Einladung, sich in der Stadt einen Park-

platz unter den Nagel zu reissen, welcher auch den Pendlerbedingungen entspricht. Denn diese 4 Stunden kann man ganz einfach auf 7 Stunden ausdehnen, indem man die zweimal anderthalb Stunden der blauen Zone einfach vor- und nachher dazuzählt. Ansonsten werden wir uns aber an diesen Kompromiss halten.

Für die SP-Fraktion spricht *Oskar Balsiger*: Bei der ersten Beratung des – damals noch vollständigen – Gebührenreglements lagen die Standpunkte der Fraktionen zu den Parkiergebühren sehr weit auseinander. Heute können wir feststellen, dass in wesentlichen Punkten eine Annäherung stattfinden konnte. Die SP steht hinter diesem Kompromiss. Damit kommen wir der bürgerlichen Seite sehr weit entgegen; weitergehende Anträge würden wir nicht mittragen. Wir erachten diese Vorlage nicht als gewerbefeindlich. Wenn man davon ausgeht, dass die Parkgebühren keine Wirkung in Richtung Umsteigeeffekt auf andere Mobilitätsformen bringen sollen – ein Entgegenkommen unsererseits, welches wir eigentlich bedauern – ist die Vorlage ausgewogen.

Bei den 4-Stunden-Karten tauchte auch bei uns die Frage auf, ob man die anderthalb Stunden der Parkscheibe mit der 4-Stunden-Karte kombinieren könne. Ich möchte, dass der Polizeidirektor meine Erkundigungen bestätigt, wonach man sich bei Beginn des Parkierens entscheiden muss, ob man nach blauer Zone oder nach 4-Stunden-Karte parkieren will. Für ein Parkiermanöver gilt nur entweder das eine oder das andere. Weiter diskutierten wir, ob man – wenn man nach 19.00 Uhr auf eine zeitliche Beschränkung verzichtet – das Nachtfahrverbot in der Junkern- und der Postgasse trotzdem einführen kann. Auch hier wünsche ich, dass mir der Polizeidirektor meine Erkundigungen bestätigt, wonach die Fragen, wo man wie lange parkieren kann und wo man in der Nacht überhaupt durchfahren kann, nicht voneinander abhängig seien.

Wir diskutierten auch, wo man denn diese 4-Stunden-Karte lösen können soll. Wir gehen davon aus, dass sie an den SVB-Ticket-Automaten erhältlich sein werden. Wir sind zwar nicht der Meinung, dass man dies konkret im Reglement regeln solle; aber wir erwarten vom Gemeinderat, dass diese Karten an Ticketautomaten in Gebieten mit sehr hohem Parkdruck nicht gelöst werden können; dass man also mit der 4-Stunden-Karte auch noch ein bisschen Einfluss nimmt, wo dieses Angebot genutzt wird und wo es zu einer zusätzlichen, nicht mehr tragbaren Belastung der Anwohnerschaft führen würde. In diesem Sinne bitte ich Euch, dem ausgehandelten Kompromiss zuzustimmen, wie dies die SP auch tun wird.

Für die FDP-Fraktion spricht *Adrian Haas*: Die FDP empfindet für dieses Reglement nicht gerade Begeisterung, abgesehen von einzelnen Enthaltungen werden wir den Kompromiss aber mittragen. Das Reglement beinhaltet die Grundlage für eine spürbare Erhöhung der Parkgebühren und ich könnte mit Oskar Balsiger lange darüber streiten, ob es nun ein Entgegenkommen der Linken war oder ob einfach das überladene Geschäft ein bisschen entladen wurde. Auf jeden Fall ist es eine weitere einnahmeseitige Massnahme und wir wären froh, wenn wir vom Gemeinderat etwas mehr Vorschläge zu ausgabeseitigen Massnahmen vorgelegt erhielten. Die Erhöhung der Gebühren ist sicher das Maximum, was man auf öffentlichem Grund rechtlich noch machen kann, ohne dass plötzlich eine Steuer vorliegen würde. Immerhin ist die ganze Erhöhungsübung einigermaßen gleichmässig und hat keine massiven Auswirkungen auf das Funktionieren des Gesamtverkehrssystems.

Vielleicht noch etwas zur SVP: Der Rückweisungsantrag der FDP wurde ja gerade deshalb eingebracht, weil wir erwartet haben, dass man sich in der Frage der Parkiergebühren noch finden kann, damit das Reglement die ganze Stadt einigermaßen gleichmässig behandelt und nicht Ungleichgewichte schafft. Es ist letztlich nicht sicher, wie das Volk über das Gebührenreglement entschieden hätte, wenn die Parkgebühren wie im ersten Anlauf noch erhalten gewesen wären.

Einzelvoten

Heinz Rub (FDP): Ich finde es lobenswert, dass sich die Fraktionspräsidien durchringen konnten, dass man mit Ziffer 2.8.2 etwas für die Hotels in der unteren Altstadt macht. Jetzt möchte ich aber den Gemeinderat fragen, wie er sich eine sinnvolle Umsetzung vorstellt. Meines Wissens werden generelle Bewilligungen anhand der Autonummer ausgestellt. Er-

halten die Gäste also eine Karte mit der Autonummer der Hoteliers? Oder wenn man statt des Numeros den Hotelnamen angibt, dann ist schon jetzt sicher, dass diese Parkkarten innert kürzester Zeit auf dem Weg nach Amsterdam oder London sein werden und der Hotelier sie nie mehr sehen wird, weil die Gäste diese einfach mitnehmen werden. Wie gedenkt der Gemeinderat dieses Problem zu lösen?

Rudolph Schweizer (SVP): Ich habe eine Frage an Ueli Stückelberger zum alten Punkt 2.6.3: Weshalb will man die Bestimmung streichen, dass man tagsüber bei den Bädern bezahlen muss. Dass man die Gäste der Bäder kostenlos vor dem Bad parkieren lässt, nachdem sie schon keinen Eintritt ins Bad bezahlen müssen, verstehe ich persönlich nicht.

Ueli Stückelberger (GFL): Die PVK hat den ganzen Abschnitt 2.6 umformuliert und in diesem Zug wurde auch der Artikel zu den Bädern gestrichen. Das ist aber nur eine redaktionelle Änderung: Wir teilten einfach die ganze Stadt in die Bereiche untere Altstadt und Matte, obere Altstadt und die übrigen Quartiere auf. Und da gehören die Bäder einfach zu den übrigen Quartieren, wo die Bewirtschaftung im neuen Punkt 2.6.3 enthalten ist. Es machte für uns keinen Sinn, Bäder oder Museen oder was auch immer speziell zu behandeln, das ist einfach alles unter den übrigen Quartieren subsumiert. Auch die Parkiergebühren in Ziffer 2.6 sind nun einfach besser definiert.

Peter Blaser (SP): Ich bin eigentlich froh, dass auch die SVP der Ansicht ist, dass man bei den Bädern Parkiergebühren zahlen soll. Es war auch mir ein Anliegen, dass bei einer gewissen Nachfrage die Parkplätze auch bewirtschaftet werden, zum Beispiel eben auch dann, wenn man am Abend im Weyerli auf die Eisbahn geht. Und mit diesem Passus "in beschränkten Zeiten" hat der Gemeinderat die Möglichkeit flexibel festzulegen, in welchen Zeiten man zahlen muss und wann nicht.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Der Stadtrat beschliesst heute abend nur Gebühren und nichts anderes, es werden heute keine Verkehrsmassnahmen beschlossen. Die Umsetzung allfällig nötiger Massnahmen beschliesst der Gemeinderat, und zwar über eine gemeinderätliche Verordnung über die Fahr- und Parkierbewilligungen für die untere Altstadt. Daneben braucht es dann für einige Dinge, vor allem für Punkt 2.8.2, unserer Auffassung nach noch eine Reglementsänderung, und zwar im Reglement über die Grundsätze der Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen, welches vom Stadtrat im Rahmen des Verkehrskompromisses erlassen und vom Volk bestätigt wurde. Diese Sachen müssen noch öffentlich publiziert werden, womit der Beschwerdeweg offenstehen wird, es könnte bei einigen Dingen bis zur Umsetzung also noch lange gehen.

Der Gemeinderat stimmt in diesem Sinne allen Anträgen der PVK und der Fraktionspräsidien zu, ausser den PVK-Anträgen zu 2.6.1 und 2.7.2 und dem Fraktionspräsidienantrag 2.8.2. Da komme ich in der Detailberatung noch darauf zurück.

Zu den gestellten Fragen: Herr Balsiger sagt, dass die 4-Stunden-Karte nicht überall erhältlich sein solle. Ich bin der Auffassung, dass wir diese überall verfügbar machen, damit die Leute auch wissen, wo man sie nun kaufen kann, sonst wird es wieder zu kompliziert. Zudem entlastet ein solches Vorgehen die Verwaltung, denn sonst kommen die Leute auf die Stützpunkte oder an die Zeughausgasse. Deshalb möchten wir diese Karten an allen SVB-Automaten erhältlich machen, ausser vielleicht in der Innenstadt, wo es keine blaue Zone gibt.

Wir sind ebenfalls der Auffassung, dass man entweder die Karte oder die Parkscheibe hat. Wenn man also zuerst die Parkscheibe einstellen und nachher noch eine Karte lösen würde, müsste man dazwischen das Auto verstellen, sonst ist es das Gleiche, wie wenn man die Parkscheibe verstellen würde und das Auto am gleichen Ort beliesse. Das wäre strafbar.

Zur Fahr- und Parkierbewilligung in der unteren Altstadt: Wenn man dies nachliest in den Übergangsbestimmungen der besagten Verordnung, gelten diese Vorschriften im Moment für die Junkerngasse und die Postgasse. Für den Rest der Altstadt gilt dies erst, wenn die Parkplätze dort fort sind, also wenn das Rathausparking ausgebaut ist.

Zum Problem von Herrn Rub: Wenn die Gäste die Parkkarten der Hoteliers als Andenken behalten, ist dies nun wirklich nicht das Problem der Stadt, sondern dasjenige der Hoteliers.

Man könnte dies zum Beispiel auch an das Herausgeben der Identitätskarte oder des Passes knüpfen, aber das ist sicher keine Angelegenheit der Polizeidirektion.
Die Frage von Herrn Schweizer ist meines Wissens geklärt; die Bäder laufen einfach unter übrige Quartiere. In diesem Sinne bitte ich Euch, auf das Geschäft einzutreten.

Detailberatung

Die Anträge im Vortrag sind obsolet.

Beschlüsse

Ziffer 2.5 und untergeordnete Ziffern: Die gemeinderätliche Formulierung ist unbestritten.

Ziffer 2.6: Die neue Formulierung gemäss Antrag PVK ist unbestritten.

Ziffer 2.6.1:

Oskar Balsiger (SP): An der Fraktionspräsidienkonferenz waren 5 PVK-Mitglieder zugegen, wir waren deshalb nicht beschlussfähig. Wenn aber niemand widerspricht, gehe ich davon aus, dass sich die PVK dem Kompromiss unterzieht und ihren Antrag zurückzieht.

Beschluss

Der Antrag der PVK wird zugunsten des Antrages der Fraktionspräsidienkonferenz zurückgezogen. Die Gebühr wird auf Fr. 2.- festgelegt.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Der Gemeinderat kann sich dem Antrag der Fraktionspräsidienkonferenz, wonach von 19.00-6.00 Uhr keine zeitliche Einschränkung der Benützung der Parkplätze gilt, anschliessen. Ich möchte aber noch darauf hinweisen, dass es noch nicht ganz sicher ist, ob diese Regelung einer allfälligen Einführung der Europarkscheibe in der Matte nicht widersprechen würde. Aber das muss noch genauer abgeklärt werden. Im weiteren erfordert dies natürlich auch Investitionen; aber technisch ist es machbar, dass man in der Nacht länger parkieren kann als tagsüber.

Der Antrag der Fraktionspräsidienkonferenz bezüglich Erlass der zeitlichen Einschränkung ist unbestritten und somit genehmigt.

Beschlüsse

Ziffer 2.6.2: Der Antrag der PVK auf Ersetzen dieser Ziffer durch die beiden neuen Ziffern 2.6.2 und 2.6.3 ist unbestritten und somit genehmigt.

Ziffer 2.6.3 (alte Version): Der Antrag der PVK auf Streichen ist unbestritten und somit genehmigt.

Ziffer 2.6.4 wird zu 2.6.5; Ziffer 2.6.5 zu 2.6.6

Ziffer 2.6.6 (alt: 2.6.5)

Ueli Stückelberger (GFL): Dieser Antrag war in der PVK unbestritten. Offene Park-and-Ride-Plätze gibt es im Moment im Gangloff und am Guisanplatz. Besonders im Gangloff ist es störend, dass dort viele Leute parkieren, die danach nicht mit dem öV in die Stadt fahren, sondern in dieser Gegend arbeiten, weshalb das Park and Ride zu gewissen Zeiten voll ist, ohne dass mehr Leute per öV in die Stadt kommen. Wir suchten hier zusammen mit der Polizeidirektion eine Lösung und beschlossen, die Gebühr pauschal ungefähr um den Preis des BäreAbi zu erhöhen; dafür jenen, die ein BäreAbi oder ein GA vorweisen können, die Gebühr entsprechend zu reduzieren. Alle echten Park-and-Ride-Pendler zahlen somit die vom Gemeinderat beantragte Gebühr, wer aber dort parkiert und auch gleich dort arbeitet, soll mehr dafür zahlen. Das war die akzeptabelste Lösung.

Beschluss

Der Antrag der PVK ist unbestritten und somit genehmigt.

Ziffer 2.7.2

Ueli Stückelberger (GFL): Das ist nicht der relevanteste Punkt dieser Vorlage. Es geht hier um die Parkkartengebühr der Leute aus Bern, die aber nicht unter die Ziffer 2.7.1 fallen: Gemeint sind also Wochenaufenthalter. Dass die Gebühr für Personen mit Wohnsitz in Bern nicht erhöht werden soll, war in der PVK unbestritten. Aber wir waren der Ansicht, dass jene, die in der Stadt parkieren wollen, faktisch auch hier wohnen; und deshalb sollten sie eigentlich auch den Wohnsitz hierher verlegen. Wer in Bern wohnt, aber seine Schriften nicht hier hat und seine Steuern nicht hier bezahlt, kann sein Auto auch im Park and Ride stehen lassen oder halt eine höhere Gebühr zahlen.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Der Gemeinderat lehnt diesen Antrag der PVK ab. Wir waren der Ansicht, dass der doppelte Ansatz reicht; Wochenaufenthalter können in einer Universitätsstadt zum Beispiel auch Studierende sein. Man darf auch nicht vergessen, dass wir in der Parkkartenrechnung einen erklecklichen Gewinn ausweisen, und es könnte dann sein, dass solche Bestimmungen eine Beschwerdemöglichkeit eröffnen, weil sie dann in Richtung einer Steuer gehen könnten. Auch wenn es nicht viele betrifft: Ich bitte Euch hier masszuhalten und beim Antrag des Gemeinderats zu bleiben.

Adrian Haas (FDP): Für uns ist diese Erhöhung sicher kein Casus Belli, aber ich mache Euch doch darauf aufmerksam, dass unter dem Gesichtspunkt der Rechtsgleichheit eine Verdreifachung für diese Benutzergruppe doch relativ happig ist. Wenn das jemand anfigt, hat er grosse Erfolgschancen. Deshalb werden wir uns hier mehrheitlich enthalten.

Beschlüsse

Mit 44 zu 13 Stimmen bei 12 Enthaltungen wird der Antrag PVK dem Antrag Gemeinderat vorgezogen.

Ziffer 2.7.3

Mit 54 zu 7 Stimmen bei 8 Enthaltungen wird die Einführung der 4-Stunden-Karte gemäss Antrag Fraktionspräsidienkonferenz angenommen.

Ziffer 2.8.2

Ueli Stückelberger (GFL): Der Antrag der Fraktionspräsidien entstand in der Hitze des Gefechts. Wir waren klar der Meinung, dass man für die Gäste der Hotels in der unteren Altstadt eine Lösung finden muss. Es mag sein, dass dieser Antrag hier nicht am richtigen Ort ist, aber ich plädiere trotzdem dafür, dass man dies quasi als Motion an den Gemeinderat überweist, damit er für die Gäste dieser Hotels eine Lösung sucht.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Wir haben den Auftrag bereits verstanden, für die Hotelgäste aus touristischen Gründen etwas zu machen, aber nicht nur für die Gäste der unteren Altstadt, sondern für die gesamte Altstadt. Heinz Rub kann Euch dies bestätigen. Deshalb bitte ich Euch, den Antrag hier abzulehnen, die Message haben wir auch so verstanden.

Erstens ist dies eine Durchbrechung des Verkehrskompromisses, welcher sich hier im Artikel 4 des Reglements über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen niederschlägt. Wir müssten diesen Artikel ändern, denn dort ist nur von denjenigen die Rede, die entweder einen Wohnsitz oder einen Geschäftssitz in der Altstadt haben. Man müsste dann auch noch die gemeinderätliche Verordnung ändern, aber das ist ein anderer Fall.

Dann kommt noch die Frage, ob diese Formulierung hier die Gäste beschlägt oder nicht, was nach Auffassung des Gemeinderats nicht der Fall ist. Wenn man die Punkte 2.8.2 und 2.8.3 betrachtet, dann sind die Hoteliers – jene, die das Geschäft führen – eigentlich unter 2.8.3 subsumiert: 'Unternehmungen mit einer Geschäftsniederlassung in der unteren Altstadt', und da sind beschränkte Zeiten angeführt. Wenn man nun den Antrag der Fraktionspräsidien

annehmen würde, würden diese Zeiten für Hoteliere einfach ausgedehnt. Das wäre natürlich eine gewaltige Privilegierung dieser Leute gegenüber anderen Geschäftsinhabern der unteren Altstadt, die dann nur nach 2.8.3 beschlagen würden. Das wäre die erste Rechtsungleichheit.

Wenn der Passus nun die Gäste beschlagen würde – obwohl dies unserer Auffassung nach nicht der Fall ist –, dann wäre es eine Rechtsungleichheit gegenüber der oberen Altstadt, wo diese Bestimmung nicht gelten würde und die Hotelgäste in die Parkhäuser müssen. Dabei ist der grosse Unterschied nicht zwischen der oberen und der unteren Altstadt, sondern zwischen den Hotels der ganzen Altstadt und jenen in den übrigen Quartieren, die zum Beispiel eine Einstellhalle erstellen können.

Die Bestimmung wäre auch gegenüber der Anwohnerschaft nicht in Ordnung. Man würde ihr für eine Parkkarte sehr viel Geld verlangen, ebenso den Geschäftstreibenden, die angehalten werden, ihre Fahrzeuge nur während kurzer Zeit in der Altstadt zu parkieren. Aber der Tourist könnte dann sein Auto die ganze Zeit in der Altstadt parkieren.

Zuletzt noch das Vollzugsproblem: Wir haben auf polizeilicher Seite keine guten Erfahrungen gemacht mit den Abholscheinen, die die Geschäfte der Kundschaft geben können. Da stellen wir einen Missbrauch fest, auch wäre ein gewisser Schwarzhandel möglich. Ich bitte Euch deshalb, auf diese Bestimmung zu verzichten und den Antrag der Fraktionspräsidien abzulehnen.

Irène Marti Anliker (SP): Wir haben an dieser Fraktionspräsidienkonferenz gesagt, dass wir für die Lösung des geschilderten Problems der Hotels Hand bieten möchten. Wir haben aber auch gesagt, dass wir schauen müssen, was die Polizeidirektion dazu sagt. Und jetzt kam es tatsächlich für einmal vor, dass mich der Polizeidirektor sehr überzeugt hat. Ich denke wir dürfen diesen Passus nicht in das Reglement einfügen. Offenbar ist es eine komplizierte Angelegenheit, mit welcher man sich an einem anderen Ort vielleicht noch einmal auseinandersetzen kann. Ich möchte auch festhalten, dass wir nur von der unteren Altstadt gesprochen haben, die Ausweitung auf die obere Altstadt haben wir nicht diskutiert. Auch in der unteren Altstadt gibt es ja Parkhäuser, wo die Hotelgäste hineinkönnen, aber es ist sicher auch berechtigt, wenn man das Ganze als Projekt einmal angeht. Ich würde beliebt machen, den Kompromiss nicht in Frage zu stellen, aber den Ausführungen des Polizeidirektors zu folgen und diesen Einsatz zu Ziffer 2.8.2 nicht einzuführen.

Adrian Haas (FDP): Wir können uns dem anschliessen. Übrigens verstand die Polizeidirektion auch die Idee falsch, es geht nicht um die Hoteliere als Personen, sondern darum, eine Lösung für die unbefriedigende Situation bei den Hotelgästen zu finden. Aber wir nehmen den Polizeidirektor beim Wort, dass er dieses Problem lösen will, und wenn er Stadtpräsident wird, soll er es einfach dem nächsten Polizeidirektor zum Lösen weitergeben.

Ueli Stüchelberger (GFL): Die Argumentation des Polizeidirektors war klar, von mir aus kann man den Antrag der Fraktionspräsidien zurückziehen.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Diesen Passus haben Heinz Rub und ich eingebracht, nachdem wir im Zusammenhang mit der interfraktionellen Gruppe für Tourismus mit den Berner Hoteliers zusammengekommen waren und auch ein Gespräch mit dem Polizeidirektor hatten. Gerade die Hotels in der unteren Altstadt respektive ihre Gäste haben ein echtes Problem. Wenn man das Problem anders lösen muss und der Polizeidirektor dieses Problem tatsächlich auch angeht, können wir diesen Antrag zurücknehmen. Ansonsten müssten wir halt irgendwo im Reglement schreiben, dass für die Gäste der Hotels der unteren Altstadt spezielle Parkierungsregelungen zu treffen sind. Zumindest die Message muss rüber. Das Anliegen muss nicht hier im Reglement abgehandelt werden, aber es darf dann nicht in einem halben Jahr heissen, dass im Reglement nichts Derartiges stehe, und es für die Berner Hotelgäste keine speziellen Regelungen gebe.

Daniele Jenni (GPB): Ich bin natürlich schon auch der Meinung, dass wir diesen missratenen Antrag der Fraktionspräsidien ablehnen. Aber auf der anderen Seite bin ich überhaupt nicht dafür, da schon per Protokoll festzuhalten, dass man eine Speziallösung für die Hotels der

unteren oder vielleicht sogar der gesamten Altstadt mache. Wenn wir mit solchen Sonderregelungen beginnen, kann natürlich aufgrund der Rechtsgleichheit auch jedes andere Gewerbe sagen, dass ihre Kunden einen solchen Anspruch hätten. Und wo grenzen wir dies dann ab? Ich bin ganz klar gegen den vorliegenden Antrag, bin aber auch dagegen, den Hoteliers irgendwelche Privilegien zu versprechen. Das Reglement muss für alle gelten.

Der Antrag der Fraktionspräsidienkonferenz bezüglich Hotels in der unteren Altstadt wird zurückgezogen.

Beschluss

Die derart bereinigte Teilrevision des Reglements über die Gebührenerhebung wird mit 49 Ja- zu 4 Nein-Stimmen bei 15 Enthaltungen angenommen. Sie untersteht dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37, 48 und 50 der Gemeindeordnung.

29 Interpellation Ueli Haudenschild (FDP): Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus den Hauptachsen: Aus den Augen, aus dem Sinn?

Antrag Nr. 258

Im Verwaltungsbericht stand zu lesen, dass durch die diversen bisher durchgeführten KÜL-Massnahmen der Spitzenstundenverkehr am Bahnhof schon um 12-15% reduziert werden konnte. Zu diesen Massnahmen gehören auch die Spurreduktionen an der Belp- und an der Effingerstrasse sowie das Vorsignal an der Schwarztorstrasse. Gleichzeitig ist aber für jeden Fussgänger eine Zunahme des Durchgangsverkehrs auf den Quartierstrassen, insb. auf der Mattenhofstrasse, die ohne Lichtsignal parallel zur Effinger- und Schwarztorstrasse führt, festzustellen. Es ist stossend, wenn auf den Hauptverkehrsachsen der Verkehr reduziert wird und auf den Quartierstrassen dafür zunimmt.

Ich möchte den Gemeinderat daher um die Beantwortung folgender Fragen bitten:

1. Teilt der Gemeinderat grundsätzlich die Meinung, dass der Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen zu konzentrieren sei?
2. Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass ein flüssiger Durchgangsverkehr bedeutend geringere Auswirkungen auf die Umwelt hat als ein stockender Stop-and-Go-Verkehr?
3. Kann der Gemeinderat erklären, welchen Sinn es macht, den Verkehr auf den Hauptachsen Effingerstrasse und Schwarztorstrasse durch Einbahnführung, Spurreduktion und zusätzliche Lichtsignalanlagen zu reduzieren anstatt zu verflüssigen, währenddem die Mattenhofstrasse als Quartierstrasse mit Kinderkrippe, obwohl nur eine Fahrspur breit, beidseitig befahrbar und für den Durchgangsverkehr offen bleibt?
4. Was gedenkt der Gemeinderat gegen diesen Ausweichverkehr durch das Quartier zu tun?

Bern, 17. Juni 1999

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat nimmt zur Interpellation wie folgt Stellung:

Seit 1983 verfügt die Stadt Bern mit den Berichten "Umwelt, Stadt und Verkehr" und den darauf abgestützten Planungsinstrumenten Verkehrskonzept und Parkraumplanung über klare Grundlagen für ein ganzheitliches Denken, Planen und Handeln auf dem Gebiet der Verkehrspolitik. Mit grossen Anstrengungen wurden seither umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert (öV, Velo- und Fussgängerverkehr) und der motorisierte Individualverkehr auf dem Basisnetz kanalisiert, plafoniert und wo immer möglich sogar reduziert. Im Anhang des zitierten Verwaltungsberichts sind die positiven Ergebnisse dieser städtischen Verkehrsbeeinflussung erwähnt. So zeigt die Graphik auf Seite A63 betreffend "Verkehrsentwicklung: Autobahnen, Agglomeration, Stadt" klar, dass der motorisierte Individualverkehr auf Hauptstrassen der Stadt seit 1980 reduziert werden konnte, während auf Strassen in der Agglomeration eine Zunahme von ca. 30%, auf den Autobahnen sogar von über 75% festzustellen ist.

Diese in der Stadt Bern erfreulichen Resultate konnten aufgrund vorausschauender Konzepte erreicht werden. Das Stadtentwicklungskonzept STEK 95 bildet die integrale Fortsetzung dieser Planungspolitik. Dort wo es möglich ist, wird das Basisnetz reduziert und die Wohnquartiere sollen vom quartierfremden privaten Motorfahrzeugverkehr entlastet werden. Es sind abgestimmte Massnahmenpakete erforderlich, die unter anderem beim öffentlichen Verkehr mit gezielten Förderungsmassnahmen ansetzen und den motorisierten Individualverkehr, die Parkierungsfragen und die Gestaltung des Strassenraums ebenso einbeziehen wie den Betrieb des individuellen Motorfahrzeugverkehrs (Verkehrssystemmanagement). Es sei in diesem Zusammenhang besonders auf das Verkehrskonzept 95 des STEK verwiesen.

Zu Frage 1: Wie bereits einleitend festgestellt, ist der Gemeinderat mit dem Interpellanten einig, dass der Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen zu konzentrieren ist.

Zu Frage 2: Die Stadt Bern hat bereits in den Siebziger Jahren den Verkehr mit dem Lichtsignalprogramm Transyt so optimiert, dass die Summe der Anzahl Stops und Wartezeiten minimal wurde. Diese "Verstetigung" des Verkehrs verursacht auch am wenigsten Umweltbelastung und muss beibehalten werden.

Zu Frage 3: Das Ziel des KÜL-Projektes (Kurzfristige Übergangslösung zum Masterplan) besteht nicht darin, den Verkehr auf den Hauptachsen durch "Stop and Go" zu behindern. Bekanntlich hat das Volk in der Abstimmung vom September 1997 der KÜL zugestimmt und damit eine 20%ige Verkehrsreduktion bei der Durchfahrt am Bahnhof während der Spitzenzeiten beschlossen. Die Verkehrsreduktion lässt sich nur durch eine Vielzahl von Massnahmen wie Dosierung, Spurreduktion, Grünzeitmanagement, Bevorzugungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr aber auch Strassenausbauten realisieren.

Verbunden mit der Verkehrsreduktion Richtung Stadtzentrum wurde im Mattenhofquartier geplant, eine "Öffnung" in der Fahrtrichtung stadtauswärts zu realisieren, damit der Verkehr die Möglichkeit hat, über alternative Hauptachsen – wie z. B. die Autobahn – den Bahnhofsbereich weiträumig zu umfahren. Leider wird eine wichtige Massnahme, nämlich die Aufweitung des Stauraumes der Zieglerstrasse auf zwei Spuren am Inselplatz, immer noch durch Einsparungen verzögert.

Modellrechnungen, die zur Beurteilung der KÜL-Massnahmen durchgeführt worden sind, zeigen bezüglich Mattenhofstrasse keine wesentliche Veränderung der Verkehrsbelastung. In der Mattenhofstrasse sind bereits Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit versetzter Parkierung und Tempo 30 realisiert, was eine Durchfahrt alles andere als attraktiv macht.

Im Übrigen wird der Verkehr stadteinwärts auf der Schwarztorstrasse im Abschnitt Brunnmattstrasse – Zieglerstrasse nicht behindert. Ein Ausweichen auf die Mattenhofstrasse macht daher keinen Sinn. In Fahrtrichtung Westen ist die Einmündung der Zieglerstrasse in die Effingerstrasse im Rahmen von KÜL aufgeweitet und mit einer kurzen Linksabbiegespur versehen worden, was die Strecke über Ziegler- und Effingerstrasse gegenüber früher sogar attraktiver macht.

Zu Frage 4: Der Gemeinderat wird die Verkehrsentwicklung auf der Mattenhofstrasse weiterverfolgen und allfällig nötige, weitere Massnahmen prüfen und anordnen.

- Auf Antrag des Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Ueli Haudenschild (FDP): Ursprünglich wollte ich zu dieser Interpellation nichts mehr sagen, weil wir am 17. Februar 2000 im Zusammenhang mit den Lärmschutzmassnahmen schon zu diesem Thema sprachen und die Antwort schon damals vorlag. Die Antwort ist aber derart schwach, dass ich noch einmal ein paar Punkte streifen will.

Der Gemeinderat gibt mir in seiner Antwort da recht, dass der Durchgangsverkehr auf dem Basisnetz fliessen sollte. Damit er aber auf dem Basisnetz fliessen kann, müssen die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sein. Wenn man das Basisnetz ohne Alternativen reduziert, fliesst der Verkehr eben durch das Quartier. Und wenn man allen Verkehr abklemmt, stirbt die Stadt. Einem Abfluss in die Quartiere, wie er am Beispiel Mattenhof zu sehen ist – was in der Antwort allerdings bestritten wird –, muss man begegnen, da bin ich einverstanden. Das bedeutet aber nicht, dass man die Durchfahrt grundsätzlich verbieten muss. In der Antwort wird behauptet, dass die aktuelle Situation keine Massnahmen erfordere. Am 17. Februar 2000 haben wir aber hier massivste Massnahmen für die gleiche Strasse beschlossen. Entweder war dieser Beschluss falsch, oder die Antwort stimmt nicht, oder bei-

des. Es gibt an der Mattenhofstrasse zudem gar keine versetzten Parkfelder, wie dies in der Antwort steht. Die Antwort ist dementsprechend unbefriedigend.

Peter Linder: Die SVP-Fraktion ist froh darüber, dass die FDP das Problem der KÜL nun auch erkannt hat. Jetzt sind die Massnahmen umgesetzt und die Verstopfung ist da. Die SVP hat das Problem schon vor der Abstimmung erkannt, aber das Stimmvolk hat ja nicht auf uns hören wollen. Jetzt haben wir halt noch mehr Abgase und Autoschlangen in der Stadt, und noch einen weiteren Grund, aus der Stadt zu flüchten. Jetzt könnten wir ja wieder den ursprünglichen Zustand herstellen und im Strassennetz einen Bypass einbauen. Das würde zwar nicht gerade billig, aber immerhin würde es auch noch Arbeit auslösen.

Edith Olibet (SP): Ich wohne genau in dem angesprochenen Gebiet und bewege mich dementsprechend häufig auch dort. Mehr als 20% der Leute wohnen an den Hauptachsen, und die haben einen Verkehr, an welchem weder Herr Haudenschild noch Herr Linder wohnen möchten. Der Verkehr auf diesen Achsen ist zum Beispiel ein Grund für die schlechte Durchmischung, denn wer es sich leisten kann, der wohnt nicht mehr dort. Neben den Quartierstrassen muss man, auch in Bezug auf die Wohnstadt Bern, eben auch die Hauptachsen beruhigen. Wenn Herr Haudenschild sagt, dass der Durchgangsverkehr auf dem Basisnetz fließen müsse, weil ohne Verkehr die Stadt stirbt, muss ich eins sagen: Menschen sterben wegen dem Verkehr, nicht die Stadt.

Ich bewege mich tagtäglich in der Mattenhofstrasse. Bei der Kinderkrippe, die Herr Haudenschild da aufführt, können die Autos gar nicht kreuzen, weil die Strasse zu schmal ist, das ergibt eine Beruhigung. Herrn Haudenschilds Behauptungen sind etwas kühn. Auch der Zusammenhang zur KÜL kann ich so nicht bestätigen.

Dann noch zu Herrn Linders Bemerkung zum Stimmvolk, welches nicht auf die SVP hören wollte: Seitens der SVP erstaunt mich diese Aussage schon etwas, denn gerade die SVP ist ja die Partei, die das Stimmvolk immer so hochjubelt und über alles stellt.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Ich glaube, dass die Antwort nicht so schwach und falsch ist, aber eines ist klar: Massnahmen haben Auswirkungen. Auch die KÜL-Massnahmen haben Auswirkungen. Wenn man das Ziel hat, den Verkehr im Bollwerk zu reduzieren, dann hat das halt andernorts Auswirkungen.

Wenn Frau Olibet die Hauptachsen beruhigen will, dann würgt das tatsächlich die Stadt ab, wir haben schliesslich auch noch so etwas wie ein Gewerbe. Oder dann verteilt man wie früher den Verkehr einfach wieder flächenmässig über alle Leute. Das kann man natürlich auch machen. Aber wenn man von der Lärmbelastung etwas versteht, weiss man, dass bei einer stark befahrenen Strasse eine Verkehrsreduktion um 10% nicht reicht, um den Lärm zu reduzieren. Man müsste den Verkehr mindestens halbieren, was zwar sicher einen wunderbaren Zustand an dieser Achse ergäbe, aber dafür wären die Zustände an allen anderen Orten viel schlechter. Das ist einfach so. Wenn man den Verkehr nicht in den Quartieren drin haben will, muss man das Basisnetz flüssig halten. Und wir wollen den Verkehr nicht in den Quartieren.

Edith Olibet (SP): Man muss halt das eine tun und das andere nicht lassen. Am Basisnetz wohnen auch viele Menschen.

Der Interpellant ist von der Antwort nicht befriedigt.

30 Motion Oskar Balsiger (SP): Trockener Sattel, Spass am Velofahren: eine moderne Politik im Bereich Velo, Parkieren machts möglich

Antrag Nr. 128

Jede Fahrt mit einem Fahrzeug beginnt und endet auf einem Abstellplatz. Das gilt auch für Velos, Mofas, Roller und dergleichen. Jahr für Jahr verschwinden im Zentrum der Stadt Keller, Nebenräume und andere Abstellmöglichkeiten auf privatem Grund, die früher als Ein-

und Abstellplatz von Zweiradfahrzeugen verfügbar waren. Im Einflussbereich des Bahnhofes und in der Altstadt ist der Mangel an Abstellmöglichkeiten für Zweiradfahrzeuge augenfällig. Am 15. September 1999 genehmigte der Regierungsrat das kantonale Leitbild Velo. Er bekundet seinen Willen Veloverkehr zu fördern und fordert die Gemeinden auf mit zu ziehen. Der Stadt Bern kommt, als Beherbergerin von über 130 000 Arbeitsplätzen und als Kommune mit dem höchsten Zentralitätsgrad sowie dem höchsten Bestand an Zweiradfahrzeugen im Kanton, eine wichtige Rolle zu. Die Realität zeichnet jedoch ein anderes Bild: Gerade dort, wo das Angebot witterungsgeschützter und diebstahlsicherer Abstellplätze für Zweiräder am grössten sein sollte, herrscht gravierender Mangel, derart, dass Bestrebungen, Velofahren zu fördern, ins Leere laufen. Als Eigentümerin und als Miteigentümerin vieler Liegenschaften in der Altstadt und in Bahnhofnähe verfügt die Stadt über beste Voraussetzungen, um Abstellmöglichkeiten für Zweiradfahrzeuge zu schaffen. Sie hat es jedoch bisher versäumt, auf diesem Gebiet eine aktive Rolle zu spielen, nicht nur dass bei der Sanierung stadteigener Liegenschaften regelmässig darauf verzichtet wurde, die nötige Anzahl Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge bereit zu stellen.

Die Motion verfolgt deshalb das Ziel, den öffentlichen Strassenraum im Gebiet Bahnhof und Altstadt, von dauernd oder während längerer Zeit pro Tag im Freien abgestellten Zweiradfahrzeugen, zu entlasten und zwar durch folgende Massnahmen:

- Erstellen einer oder mehrerer Zweiradabstellanlagen (Velostation) beim Bahnhof für die Transportkette Velo-Bahn-Velo (Bike + Ride).
- Erhöhen und qualitativ Verbessern des Angebotes an Zweirad-Abstellplätzen für die im Gebiet Bahnhof und Altstadt arbeitende Bevölkerung.
- Erhöhen und qualitativ Verbessern des Angebotes an Zweirad-Abstellplätzen für Angestellte, die in einer städtischen Liegenschaft arbeiten.

Das Angebot frei zugänglicher Veloplätze, gemäss Planung '88 über öffentliche Abstellplätze für Velos und Mofas, auf öffentlichem Grund im Gebiet Bahnhof und Altstadt ist dabei zu erhalten und, wo überall nötig und zweckmässig, zu ergänzen. Der Gemeinderat wird beauftragt dem Stadtrat eine (oder mehrere) Vorlage(n) zu folgenden Punkten vorzulegen:

1. Änderung des Parkplatzreglementes für die Stadt Bern vom 26. Januar 1984, so dass der aus Ersatzabgaben gebildete Fonds ebenfalls zur Erstellung und Mitfinanzierung von Ein- und Abstellanlagen von Zweiradfahrzeugen verwendet werden kann.
2. Projekt Velostation (Bike + Ride) Bahnhof Bern.
3. Projekt Veloein- und -abstellanlage für Berufstätige im Einflussbereich des Bahnhofes bzw. des Bubenbergplatzes
4. Projekt Veloein- und -abstellanlage für Berufstätige im Raum Bärenplatz / Waisenhausplatz.
5. Projekt Veloein- und -abstellanlage für Berufstätige im Raum Zytglogge.
6. Neuauflage oder Überarbeitung der Planung '88 über öffentliche Abstellplätze für Velos und Mofas, wobei die Nachbearbeitung in enger Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Velo und weiteren Interessierten erfolgen soll. Soweit gemäss Planungsergebnis machbar, sinnvoll und zweckmässig, sind bei den Projekten, gemäss den Punkten 2-5 Abstellplätze für Kunden einzuplanen.

Bern, 25. November 1999

Antwort des Gemeinderats

Mit der Thematik der Veloabstellplätze haben sich sowohl die politische Führung als auch die Verwaltungsabteilungen der Stadt Bern schon seit Jahren beschäftigt. Jüngstes Beispiel ist die Velostation an der Schanzenbrücke Nord, welche am 24. Februar ihre Tore geöffnet hat. Damit können neu ca. 140 Fahrräder diebstahlsicher und vor der Witterung geschützt – im Sinne des vom Motionär geforderten „trockenen Sattels“ – abgestellt werden. Der Gemeinderat hat mit einem namhaften Betrag für die Infrastrukturkosten dem Projekt zum Durchbruch verholfen.

Die bisher gemachten Erfahrungen können als gut bis sehr gut zusammengefasst werden. Im Schnitt ist die Anlage über die Hälfte belegt und bis Ende März wurden bereits 38 Jahres-

abonnemente und 6 Monatsabonnemente verkauft. Die täglichen Rundgänge des Veloordnungsdienstes haben den optischen Gesamteindruck rund um den Bahnhof verbessert. Das vom Motionär verfolgte Ziel, den öffentlichen Strassenraum insbesondere im Gebiet des Bahnhofs von dauernd oder während längerer Zeit pro Tag im Freien abgestellten Zweiradfahrzeugen zu entlasten ist für den Gemeinderat unbestritten. Bereits im Rahmen des Prüfungsberichtes zum Postulat Oskar Balsiger (SP) vom 14. September 1995 betreffend Bike-and-Ride-Konzept für die Stadt Bern, hat die Stadtberner Exekutive die Stossrichtung des Postulates als unterstützenswert beurteilt. Mit GRB 2830 vom 16. Dezember 1998 hat der Gemeinderat die Worte in Taten umgesetzt und einen Kredit gesprochen, um das von einer direktionsübergreifenden Arbeitsgruppe ausgearbeitete Abstellplatzkonzept umzusetzen. Dabei wurden folgende zwei Massnahmen kurzfristig ausgeführt:

- Neues, bedienungsfreundliches Anbindesystem vor dem Burgerspital
- Schanzenbrücke West; Längsanbindestange

Weitere kurz- bis mittelfristig zu realisierende Veloabstellplätze sind zur Zeit bei der Planungs- und Baudirektion in Projektierung.

Um den knapp vorhandenen Raum möglichst optimal nutzen zu können, steht die gezielte *Bewirtschaftung* mittels Zeitbeschränkung (maximal 4 Tage) im Vordergrund. Entsprechend positive Erfahrungen mit der zeitlichen Begrenzung der Parkierdauer bei zentralen Bahnhöfen liegen von ausländischen Städten vor (Münster/D).

In Bezug auf das Anliegen des Motionärs betreffend „berufstätige Bevölkerung“ weist der Gemeinderat auf folgendes hin:

In der vom Motionär angesprochenen Planung '88 wurden die einzelnen Fahrzwecke im Perimeter des erweiterten Bahnhofes und der oberen Altstadt detailliert erhoben und ergaben folgendes Bild:

Fahrzweck	% Anzahl Nennungen
<i>Freizeit</i>	23,6%
<i>Einkauf</i>	21,4%
Arbeitsweg	17,9%
Bahnhof SBB	14,7%
Kurs/Vortrag	7,8%
Arbeitsbedingte Fahrt	7,2%
Schulbesuch	5,6%
Bahnhof RBS	1,8%
<i>Total</i>	100 %

Eine kreisweise Auswertung im Erhebungssperimeter hat schon damals ergeben, dass die Fahrzwecke *Freizeit* und *Einkauf* im Raum Bärenplatz / Waisenhausplatz und Zytglogge dominieren. Der Gemeinderat ist deshalb der Meinung, dass die vom Motionär angesprochene Kategorie (Berufstätige) nicht in erster Dringlichkeit gefördert werden muss.

Um zu dokumentieren, dass der Gemeinderat seit über 10 Jahren schrittweise Verbesserungen der Veloabstellmöglichkeiten vornimmt, sei der GRB 1042 vom 20. April 1988 erwähnt, worin er einen Kredit von Fr. 80 000.00 bewilligte für eine erste Etappe von 642 neuen Velo-/Mofaabstellplätzen in der Innenstadt. Diese Massnahmen basieren auf einer umfassenden Zählung der im Gebiet der oberen Altstadt vom Zytglogge bis zur Universität abgestellten Zweiräder. Eine Neuauflage der über 12-jährigen Planungsrichtwerte drängt sich aber auf. Im Rahmen der Folgearbeiten zum STEK Richtplan Leichter Zweiradverkehr sollen die Grundlagendaten aktualisiert werden.

Die vom Motionär geforderte Änderung des Parkplatzreglementes zur Mitfinanzierung von Veloabstellanlagen ist in das neue Parkplatzreglement eingeflossen. Das Reglement ist kürzlich vom Gemeinderat zuhanden des Stadtrats verabschiedet worden. Ziffer 1 der Motion ist somit erfüllt.

Weil viele Anliegen des Motionärs bereits realisiert, in die Wege geleitet oder in andere Planungen wie Masterplan integriert wurden, vertritt der Gemeinderat die Auffassung, dass die Motion abzulehnen sei. Der Punkt 6: "Neuauflage der Planung '88" soll als Postulatspunkt

entgegengenommen und im Rahmen der STEK-Folgearbeiten noch näher untersucht werden. Mit der Form der Motion würden die Projektstandorte im Sinne der Motionspunkte 4 und 5 für verbindlich erklärt und der Handlungsspielraum der entsprechenden STEK-Richtplanung würde eingeschränkt.

Im weiteren kann die Motion formell in den Punkten 2 bis 6 nur als Postulat entgegengenommen werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion in Punkt 1 erheblich zu erklären und abzuschreiben und die Punkte 2 bis 6 abzulehnen; er ist jedoch bereit, die Punkte 2 bis 6 des Vorstosses als Postulat entgegenzunehmen.

Oskar Balsiger (SP): Beim Punkt 1 bin ich mit dem Gemeinderat einverstanden, bei den anderen zum Teil weniger. Während der Hochkonjunktur in den 70er Jahren stellte man die Velos auf die Strasse, einerseits weil man sie immer mehr vergass, andererseits weil es Gruppen gab, die klar daran interessiert waren, dass das Velo an Attraktivität einbüsste und die Leute auf das Auto umstiegen. Heute wird wieder mehr Velo gefahren, aber die Räume, in denen man die Velos früher unterstellen konnte, sind heute gewerblich genutzt. Wenn wir in dem Gebiet von Altstadt und Bahnhof mit dem grössten Parkierdruck von Zweiradfahrzeugen Druck wegnehmen wollen, müssen wir irgendwo gesammelte Auffangbecken erstellen, wo man die Fahrzeuge hinstellen kann.

Der Gemeinderat stellt in seinen Ausführungen fest, dass bei einer Umfrage 1988 die meisten Leute, die ihr Velo ‚open-air‘ abgestellt haben, angaben, wegen der Freizeit oder für Einkäufe in der Stadt zu sein. Das ist nur logisch: Wer in die Stadt zur Arbeit fahren möchte, macht dies nicht, wenn er sein Velo nicht unterstellen kann: Entweder wird es gestohlen, verregnet oder vandalisiert. Und wenn wir also vermehrt auch wieder Pendler dazu bringen möchten, mit dem Velo ins Zentrum zu kommen, müssen wir ihnen die Möglichkeit geben, das Velo diebstahlsicher, trocken und vandalensicher abzustellen. Das ist die Stossrichtung meines Vorstosses. Das Ziel der Motion ist in wenigen Punkten zusammengefasst: Das Erstellen von einer oder mehreren Veloabstellanlagen; Erhöhen und qualitatives Verbessern der Veloabstellplätze für die in der Stadt arbeitende Bevölkerung und bei städtischen Liegenschaften. Dabei wäre es natürlich nicht verboten, auch Abstellplätze für Kundinnen und Kunden und für die Freizeit zu schaffen.

Den ersten Punkt meiner Motion können wir vergessen, er ist mit dem bereits beratenen Reglement schon erledigt.

Zum zweiten Punkt: Wir haben vor kurzem eine Velostation eingeweiht, welche von Bümpliz und von der Länggasse her eine gute Funktion erfüllt. Ich danke dem Gemeinderat und der IG Velo für den Einsatz. Auf der anderen Seite ist diese Velostation, welche von den SBB betrieben wird, bedroht, denn die SBB könnten diesen Raum anders, gewinnbringender nutzen als sie es heute tun. Es kommt übrigens dazu, dass die 300 Veloabstellplätze im Bereich der Gepäckaufgabe durch das Umgruppieren des öV ebenfalls bedroht sind. Deshalb bin ich der Meinung, dass Punkt 2 als Motion bestehen bleiben sollte; der Gemeinderat ist hier gefordert, nach Lösungen zu suchen, zudem ist es auch nicht schlecht, wenn wir ihm für allfällige Verhandlungen mit den SBB den Rücken stärken.

Beim Punkt 3 geht es um die Fussgängerunterführung, welche von der Schwanengasse hinüber zum Haus der Post geht. Wenn man dann einmal den Bahnhof sogenannten fussgängerfreundlich verändert hat, ist diese Unterführung nach Masterplan Bahnhof nämlich nicht mehr nötig. Und bereits sind Pläne da, sie für Schneepflüge oder was auch immer zu nutzen. Ich bin der Ansicht, dass sich dieser Raum sehr eignet, um den in der Nähe arbeitenden Leuten als Veloeinstellraum zur Verfügung gestellt zu werden. Deshalb sollte auch Punkt 3 als Motion stehenbleiben.

Bei Punkt 4 geht es um dasselbe. Wir werden demnächst die Neu- und Umgestaltung des Waisenhausplatzes beraten. Für das Metroparking ist eine neue Einfahrtsrampe an der Schüttestrasse geplant, die Zufahrt auf dem Waisenhausplatz soll nicht mehr genutzt werden. Nach meinen Informationen gedenkt der Gemeinderat, diese Rampe mit Beton zuzudecken: Obendrauf bringt man im Maximum 100 Velos. Ich bin der Meinung, dass die Ram-

pe bleiben muss, und im neuen Metroparking kann man ja auch einen Raum für Zweiradfahrzeuge schaffen. So könnte man den Waisenhausplatz auch als städtischen Platz nutzen und nicht nur als Abstellfläche für Zweiradfahrzeuge. Ich bitte Euch deshalb, die Punkte 2, 3 und 4 als Motion zu beschliessen.

Ich bin einverstanden, Punkt 5 in ein Postulat umzuwandeln, denn da ist die Planung schon zu weit, als dass sie noch eine vernünftige Lösung für Velos offenlassen würde. Dadurch wird sich die Situation auf dem Kornhausplatz kaum verändern, auch wenn viele daran keine Freude haben. Aber die Forderung, weiterhin nach Möglichkeiten Ausschau zu halten, muss bestehen bleiben, deshalb bitte ich Euch, diesen Punkt als Postulat zu überweisen. Auch bei Punkt 6 bin ich einverstanden, ihn in ein Postulat umzuwandeln.

Eva von Ballmoos (GFL): Wenn man vom Berner Konsens – welcher aus den Legislaturrichtlinien und der Abstimmung zur Fuss- und Veloinitiative klar hervorgeht – ausgeht, wonach mehr Leute Velo Fahren sollen, dann ist dieser Vorstoss wichtig und verdient unsere Unterstützung. Wenn das Umsteigepotenzial des Velos zum Tragen kommen soll, dann ist es klar, dass wir eben mehr Abstellmöglichkeiten brauchen, und zwar auch sichere und trockene. Darauf nimmt auch der leider noch nicht in Kraft getretene Richtplan Velo Rücksicht.

Mit den Punkten der Motion wie sie der Motionär nun vorgetragen hat, können wir uns einverstanden erklären. Punkt eins ist klar und kann abgeschrieben werden. Bei Punkt zwei ist es tatsächlich so, dass die heutige Lösung befristet ist und es gut wäre, wenn wir dem Gemeinderat in dieser Frage den Rücken stärken. Bei den Punkten 3, 4 und 5 habe ich Verständnis, dass die Plätze in erster Linie für die Berufstätigen bereitgestellt werden sollen; aber ich möchte nicht, dass es ausschliesslich unter diesem Segel läuft. Da sollten andere Velofahrende nicht ausgenommen sein.

Beim Bubenbergrplatz und beim Waisenhausplatz ist es wichtig, dass wir diese Punkte als Motion überweisen. Hingegen bin ich sehr froh, dass der Motionär bereit ist, die Punkte 5 und 6 als Postulat zu überweisen. So können auch wir dem so zustimmen.

Christoph Müller (FDP): Der Mangel an adäquaten Veloparkplätzen ist offensichtlich. Die Parkierverhältnisse für Velos erinnern heute ganz stark an die Zeit vor ein paar Jahrzehnten in Bezug auf die Autos, als man in der Not Parkhäuser zu bauen begann. Auch bei den Velos brauchen wir heute Massnahmen – auch bauliche – um befriedigende Verhältnisse zu schaffen. Die vorgeschlagenen Massnahmen verursachen Kosten, zum Teil hohe. Eine verursachergerechte, angemessene Bewirtschaftung ist für uns aber selbstverständlich. Auch beim Verkehrsmittel Velo hat die Mobilität ihren Preis. Mit der Antwort und dem vorgeschlagenen Vorgehen des Gemeinderats sind wir einverstanden.

Polizeidirektor Kurt Wasserfallen: Ich bitte Euch, die Punkte 2-6 als Postulat zu überweisen. Wenn man so etwas überhaupt machen kann, so ist es mit relativ hohen Kosten verbunden. Die meisten angesprochenen Möglichkeiten haben mit Privaten zu tun, da kann man gar nicht motionieren; auf die SBB, die Parkgaragen oder andere Dritte haben wir keinen zwingenden Einfluss. Und ich sehe auch nicht ein, warum man beim Waisenhausplatz auf der Motion beharrt, beim Casinoparking aber die Umwandlung akzeptiert. Das ist doch das Gleiche, da sind beide Male AGs involviert. Es ist sicher niemand gegen Velounterstellplätze. Aber wenn man dann mit den Privaten spricht, sollte die Sache auch noch irgendwie rentieren. Mit den Autos rentiert es, aber ich nehme nicht an, dass ein Velofahrer gegen einen Franken pro Stunde zahlen will, was etwa der Auslastung von 4 Velos auf einem Autoparkfeld entspricht. Das macht er einfach nicht. Und man kann natürlich von den Parkgaragen auch nicht verlangen, dass sie den Velofahrenden gratis Parkplätze zur Verfügung stellen. Das ginge an ihre Substanz. Deshalb sind diese Punkte eigentlich unechte Motionspunkte und deshalb bitte ich euch, die Punkte 2-6 als Postulat zu überweisen und nicht als Motion, Punkt 1 ist ja zurückgezogen.

Oskar Balsiger (SP): Ich denke, es wäre richtig, Punkt 1 nicht als zurückgezogen zu betrachten, sondern als Motion erheblich zu erklären und gleichzeitig abzuschreiben, weil er ja mit dem vor 14 Tagen beratenen Reglement erfüllt wurde. Zum Unterschied zwischen Casinoparking und Metroparking: Beim Metroparking ist ein Angebot da, um mit einfachem

Aufwand eine Lösung zu finden. Eine Velorampe irgendwo in ein Gebäude zu bauen ist quasi unmöglich; Beim Metroparking ist diese Rampe schon vorhanden, man könnte sie nicht besser platzieren. Demgegenüber ist es auf dem Casinoplatz und dem Kornhausplatz viel schwieriger und in kurzer Frist unmöglich. Deshalb ist hier die Form des Postulats berechtigt, aber bei den Punkten 2, 3 und 4 halte ich an der Motion fest; hier muss es eine Lösung geben, es braucht nur etwas Willen.

Der *Ratspräsident* hält fest, dass Oskar Balsiger in seinem ersten Votum den ersten Punkt als zurückgezogen bezeichnet habe. Das sei so verkündet worden, weshalb man nun auch so vorgehe.

- Die Motion wird punktweise behandelt. -

Beschlüsse

1. Punkt 1 der Motion ist zurückgezogen.
2. Die Punkte 2, 3 und 4 werden gemeinsam mit 39 Ja- zu 23 Neinstimmen ohne Enthaltungen als Motion überwiesen.
3. Die Punkte 5 und 6 werden unbestritten in ein Postulat umgewandelt und überwiesen.

33 Postulat Andreas Hofmann (SP): Velogegenverkehr auf der Schänzlihalde erlauben

Antrag Nr. 259

Seit langem gilt sie als eine der schmerzhaftesten Lücken im Velonetz der Stadt Bern: Die Verbindung von der Altstadt über die Kornhausbrücke in den unteren Breitenrain (Greyerzstrasse/Wytenbachstrasse/Turnweg, usw.) sowie in die hintere Lorraine bis zum Wylergut. Der Grund liegt in der verbotenen Fahrtrichtung Schänzlihalde westwärts für alle Fahrzeuge. In mehreren Vorstössen aus dem Stadtrat wurde versucht, das Problem anzugehen: Postulat Ueli Gruner (JB, 1983), Postulat Agnes Berger Bertschinger (CVP, 1992: generelle Anregung zur Einführung von Gegenverkehr für Velos bei Einbahnstrassen), Interpellation Oskar Balsiger (SP, 1995). Auch andere Vorstösse betrafen die Schänzlihalde, wie das Postulat von Kurt Mäusli (SP, 1987), das sich mit den Parkfeldern vor dem Beau-Site beschäftigte. Die Parkfelder an der Schänzlihalde sind hier deshalb von Bedeutung, weil der Gemeinderat mehrmals bekräftigte, dass die Forderung nach Velogegenverkehr nur erfüllbar sei, wenn alle Parkfelder aufgehoben würden. In den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats für die Jahre 1997 bis 2000 ist im Kapitel 2.8. (Förderung Veloverkehr) unter Punkt 1 zu lesen: "Ausbau eines sicheren, attraktiven und auf das regionale Konzept abgestimmten Veloroutennetzes". Seit der Eröffnung des Kursaal-Parkhauses wäre die Hälfte des Problems schon gelöst: Von der Einmündung bei der Kornhausbrücke bis zum Parkhaus können neu alle Fahrzeuge in beiden Richtungen verkehren. Diese Tatsache verleitet vermehrt Velofahrer und Velofahrerinnen diese Route zu benutzen. Ausgerechnet die zweite, wesentlich gefährlichere Hälfte mit dem Gefälle ist immer noch mit "verbotene Fahrtrichtung" (ohne Ausnahme) signalisiert. Das "Pièce de Résistance" besteht heute noch in lediglich 12 blauen Parkfeldern, die zugunsten der Velofahrerinnen und Velofahrer im unteren Teil der Schänzlihalde aufgehoben werden müssten. Diese Felder sind zudem, entgegen dem allgemeinen Trottoirparkierverbot, zur Hälfte auf dem Trottoir markiert. Die Glaubwürdigkeit dieses Verbots wird mit solchen Praktiken untergraben. Der Gemeinderat war offenbar schon früh der Meinung, dass in dieser Interessenabwägung dem Veloverkehr den Vorzug gegeben werden muss: Er schrieb im Postulatsbericht vom 25.6.87 zum Postulat Mäusli folgendes: "Gelöst werden kann das Parkierproblem im Gebiet Kursaal/Klinik Beau-Site erst mit der Inbetriebnahme der geplanten Einstellhalle unter der bestehenden Minigolf-Anlage Schänzlihalde. Dannzumal sollen auch – den Forderungen des Postulats Gruner entsprechend – die Parkplätze entlang der Schänzlihalde aufgehoben und die Quartierstrasse in beiden Fahrtrichtungen für den Zweiradverkehr freigegeben werden".

Eine schöne Formulierung der Gemeinderats aus dem Jahr 1987. Bei der Antwort auf die Interpellation Balsiger, die am 16.2.95 im Stadtrat behandelt worden ist, ist nämlich plötzlich von "wichtigen Gründen" die Rede, die gegen eine Aufhebung der erwähnten Parkplätze sprechen. Es ist vom grossen "Parkierungsdruck" in diesem Gebiet die Rede, von Ärzten und Patienten, die unbedingt dort parkieren müssen, usw. Fazit: Trotz dem zu erwartenden Betrieb einer neuen Parkgarage mit ca. 150 Einstellplätzen prognostizierte der Gemeinderat 1995 für 1998 eine Zunahme des Parkierungsdrucks gegenüber 1987, und das im Abstand von 50 Metern von der Einfahrt ins Parkhaus. Man kann sich fragen, wozu eigentlich der Bau von Parkhäusern gut ist: Evtl. zur Erhöhung des Parkierungsdrucks in der unmittelbaren Umgebung?

Aus diesen Gründen wird der Gemeinderat beauftragt, das folgende Anliegen zu prüfen:

Erlaubnis für Velofahrerinnen und Velofahrer den westlichen Teil der Schänzlihalde (Abschnitt Einstellhalle bis Wyttlenbachstrasse) auch in Westrichtung zu befahren, im Sinne des Ausbaus eines sicheren und attraktiven Velo-Routennetzes.

Bern, 26. November 1998

Antwort des Gemeinderats

Der Velogegenverkehr auf der Schänzlihalde ist schon ein älteres Anliegen, das immer wieder vorgebracht wird.

So wurde im Postulat Gruner vom 24. April 1986 erwähnt, dass der Velogegenverkehr auf der Schänzlihalde nur eingeführt werden könne, wenn die bestehenden Parkplätze längs der Strasse aufgehoben werden könnten.

Aus der Antwort zur Interpellation Oskar Balsiger vom 3. März 1994 können folgende Passagen zitiert werden:

“Eine erneute Überprüfung der Machbarkeit “Velogegenverkehr in der Schänzlihalde“ hat ergeben, dass dieser nur verbunden mit der Aufhebung sämtlicher Parkplätze realisiert werden könnte. Somit handelt es sich um eine Velomassnahme, welche erst mittel- bis langfristig realisierbar werden könnte. Belässt man nämlich die heutige Parkierungs-Situation, so kann aufgrund der bekannten Erfahrungswerte (Durchfahrtsbreiten, Sichtverhältnisse) der gewünschten Führung der Zweiradfahrerinnen und Zweiradfahrer nicht zugestimmt werden. Der Raumbedarf für den Begegnungsfall Lastwagen/Velo kann nämlich auf 4,8–5,2 Meter bestimmt werden. Dies entspricht der heutigen Strassenbreite ohne Parkfelder. Insbesondere im westlichen Teil der Schänzlihalde wären im Kurvenbereich (Kurvenschneiden der Fahrzeuge) markierungstechnische oder sogar bauliche Massnahmen zur Sicherheit der Zweiradfahrerinnen und Zweiradfahrer unumgänglich. Im übrigen hält der Gemeinderat fest, dass bereits heute attraktive Ersatzrouten bestehen, welche kaum die Fahrzeit der Velofahrerin oder des Velofahrers verlängern.“

Die Beurteilung der heutigen Parkierung ergibt trotz realisierter Parkgarage vom Kur-saal/Hotel Allegro eine noch angespanntere Situation als früher. Insbesondere hat die Klinik Beau-Site einen grösseren und dringenden Bedarf an Parkfeldern. Mehrmals tätigen grössere Lastwagen Güterumschlag an der Schänzlihalde, der weder auf privatem Grund oder in der Einstellhalle noch ausserhalb der Fahrbahn abgewickelt werden kann.

Die neue Einstellhalle mit 140 Parkfeldern ist oft voll besetzt und darüber hinaus werden die umliegenden Quartierstrassen durch Autos von Besucherinnen und Besucher in einer für die Anwohnenden belastenden Art überstellt. Leider wurde die Einstellhalle nicht mit dem ursprünglich vorgesehenen Fassungsvermögen von mehr als 140 Plätzen bewilligt.

Sicherheitsgründe (Breite der Fahrbahn z.T. unter 5.0 m, Kurven mit ungenügender Sichtdistanz und Stützmauer auf der Kurssaalseite ohne Ausweich- oder Fluchtmöglichkeit für die Velofahrenden) verbieten unter den gegebenen Umständen die Einführung des Velogegenverkehrs auf der Schänzlihalde. Wie in der Interpellation 1994 richtig festgestellt wurde, bestehen im übrigen attraktive Ersatzrouten. Von der Innenstadt über die Aarberggasse resp. Hodlerstrasse und Lorrainebrücke mit gesichertem Linksabbiegen zur Gewerblich-Industriellen Berufsschule. Oder vom Nordquartier eine Route über die Schänzlistrasse mit einer speziellen Velopforte von der Schänzlihalde über die Hallwag-Kreuzung hinweg.

Für einen Velogegenverkehr auf der Schänzlihalde müssten zwei Bedingungen nicht kumulativ erfüllbar sein.

Bau von Parkplätzen für die Klinik Beau-Site und die übrigen Liegenschaften an der Schänzlihalde oder Verbreiterung der Fahrbahn um mind. 1 Meter gegen die Kursaalstützmauer hin. Beides sind kostspielige Lösungen, die, wenn überhaupt, sich nur langfristig realisieren lassen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Fraktionserklärungen

Für die SP-Fraktion spricht *Oskar Balsiger*: Ich vertrete hier den nicht mehr im Rat anwesenden Res Hofman, und möchte Euch zu Beginn bekanntgeben, dass die SP am Postulat festhält. Dass die Schänzlihaldestrasse für den Veloverkehr ein Problem ist, sieht man schon daran, dass dazu seit 1983 schon 4 Vorstösse eingereicht wurden. Es stimmt nicht, dass an dieser Schänzlihalde keine Lösung möglich wäre, um den Velogegenverkehr zu ermöglichen. Es gibt mindestens 3 Lösungen, wovon meiner Meinung nach mindestens eine zur Ausführung kommen muss:

Die einfachste Lösung ist eine einfache Lichtsignalanlage mit einer Baustellenampel, die dem Gegenverkehr auf Verlangen Grün geben würde. Diese Methode kostet etwa Fr. 100'000.-, ist sofort umsetzbar und wird in der Schweiz bei Baustellen dauernd angewandt.

Eine zweite Variante sind Vertikalversätze. Sie sind nicht so beliebt, aber bei der Schänzlihalde mit ihrer Kurve ist dies auch eine mögliche Lösung. Diese Vertikalversätze sollten so ausgestaltet sein, dass man halt mit einem Fahrzeug nicht schneller als 20 km/h fahren kann. Das ist durchaus möglich, und dann ist keine Gefahr mehr da, da kann man die Velos und die Autos aufeinander zufahren lassen.

Die dritte Variante wäre das Aufheben nicht aller zwölf, aber doch immerhin der vier Parkplätze in der Mitte, damit man dort kreuzen kann. Dabei müsste man mit Massnahmen auch den Verkehr etwas von der Mauer weglösen, damit die Sichtdistanz besser wird; und dann hat man einen Gegenverkehr mit einem Begegnungsort in der Mitte.

Eine dieser Lösungen muss möglich sein. Was uns hier der Gemeinderat beliebt machen will, das ist ein Ausfluss von Umwegtechniken. Wir bringen niemanden zum Umsteigen vom Auto aufs Velo, wenn der Weg vom Zeitlocken zum Wohngebiet Wytenbachstrasse über die Lorraine führt, der einfachste Weg ist klar der durch die Schänzlihalde. Jedesmal wenn ich dort bin, sehe ich Leute auf dem Trottoir oder auf der Strasse vorbeifahren; heute schon. Sie sind dann einfach bei einem allfälligen Unfall schuld. Ich bitte Euch dieses Postulat zu überweisen und den Gemeinderat zu beauftragen, eine der drei skizzierten Lösungen umzusetzen.

Für die GFL/EVP-Fraktion spricht *Peter Künzler* (GFL): Dies ist ein weiteres Kapitel einer langen Leidensgeschichte. Sie begann mit einem mutigen freien Unternehmer, nämlich mit den Ami-Kliniken, die entgegen der Planung beschlossen, das Spital als Akutspital zu führen, wodurch es – oh Wunder – Parkplatzprobleme gab. Dann kam noch der Kursaal, der natürlich auch noch Parkplätze benötigte. Und im Gegensatz zum restlichen Quartier wurde dann an der Schänzlihalde das Trottoirparkieren nicht aufgehoben, weil es sonst sogar für die Autos zu eng geworden wäre. Infolgedessen können heute dort nicht einmal Kinderwagen kreuzen.

Die Ersatzrouten für das Velo sind genau so toll wie diese Fehlplanung. Zum Beispiel für jemanden, der vom Kirchenfeld an die Kunstgewerbeschule will: Da muss man über die Kirchenfeldstrasse, den Bundesplatz, Waisenhausplatz, Hodlerstrasse, Lorrainebrücke und am Schluss einen tollen Rechtsabbieger machen. Oder hinauf zum Egelsee, Rosengarten, Viktoriaplatz, Viktoriarain – auch das ist eine super Veloroute. Hingegen geht die Route Kirchenfeldbrücke, Kornhausbrücke, Schänzlihalde natürlich nicht. Selbstverständlich gibt es zahlreiche weitere Beispiele, die genauso ein Witz sind.

Die Kursaal AG ist anscheinend wichtiger als die Stadtbevölkerung, die Beausite AG genauso. 4 Parkplätze sind sicher wichtiger als die Bevölkerung. Ein kinderwagengängiges Trottoir ist nicht wichtig für die Bevölkerung. 20 Steuerzehntel stammen von der städtischen Bevölkerung, 3 Steuerzehntel von juristischen Personen; mir ist das Argument des Gemeinderats nicht mehr ganz zugänglich.

Für die SVP-Fraktion spricht *Erich Ryter*: Kürzlich ging ich für unsere Fraktion an einen Augenschein an die Schänzlihalde. Nach einiger Zeit machte ich folgende Beobachtung: Aus Richtung unterer Breitenrain kam ein Auto in langsamer Fahrt die Schänzlihalde hinaufgefahren, offenbar auf der Suche nach einem Parkplatz. In der S-Kurve unterhalb der Klinik Beausite kam diesem Auto ein Velo im heute normalen Tempo entgegen; und natürlich kam es dann zum Unfall, als der Velofahrer zu spät gebremst hat. Dieser Velofahrer fiel über die Motorhaube hinaus und holte sich einige Verletzungen.

So oder etwa ähnlich könnte der Inhalt eines Unfallprotokolles sein, wenn man in Zukunft Strassen mit einem Charakter wie die Schänzlihalde für den Veloverkehr in beiden Richtungen gestattet. Als schmerzhaftes Lücke im Velowegnetz wird die Verbindung zwischen dem Brückenkopf Nord der Kornhausbrücke und dem unteren Breitenrain im vorliegenden Postulat bezeichnet. Schmerzhaft wird es aber erst dann, wenn sich ein Unfall ereignet. In der heutigen Situation lässt die Schänzlihalde wegen der schmalen Fahrbahn keinen Velogegenverkehr zu. Die Parkplätze in der blauen Zone werden für Kurzbesucher in der Klinik Beausite dringend benötigt, deshalb kann man sie nicht aufheben. Man hatte es ja wieder einmal verpasst, in der Einstellhalle des Kursaals ein grösseres Parkplatzangebot zu bewilligen, was zu einer bedeutenden Entschärfung des Parkplatzdruckes geführt hätte.

In diesem Rat wurde von rot-grüner Seite schon häufig gesagt, dass nicht immer zuerst etwas passieren müsse, damit man Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit treffe. Die Fraktion der SVP ist völlig gleicher Meinung: Man muss auch nicht immer zuerst Massnahmen treffen, damit dann etwas passiert. Es ist keine Schikane für Velofahrende, wenn wir den Gegenverkehr auf der Schänzlihalde nicht erlauben, es bestehen genügend attraktive und sichere Routen für Velofahrende. Wir machen Euch beliebt, dieses Postulat in der heutigen Situation abzulehnen. Wir sind gespannt, wie RGM mit ihrer permanenten Forderung für Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer bei der bevorstehenden Abstimmung umgehen wird.

Für die FDP-Fraktion spricht *Christoph Stalder*: Das Problem ist mit der Schaffung des Kursaalparkings nicht gelöst. Die Kursaal AG macht Eigenbedarf geltend und kann deshalb der Anwohnerschaft und dem Beausite die nötige Anzahl Parkplätze nicht zur Verfügung stellen. Peter Künzler stellt Beausite als Auslöser dieser Situation dar, das ist meines Erachtens eine verfehlte Beurteilung. Aber ich will auf das Beausite gar nicht eingehen, da werden wir uns nach den Sommerferien noch intensiv darüber unterhalten.

Auch dass mit der Schaffung des Kursaalparkings der östliche, flache Teil der Schänzlihalde für den Gegenverkehr geöffnet wurde, löst das Problem nicht. Die gefährliche Strecke kommt erst später; nämlich dort, wo es in der gewünschten Gegenrichtung massiv den Hang hinunter und in eine unübersichtliche Rechtskurve geht und die Strasse sowieso schmal ist. Und deshalb ist dieser Gegenverkehr nicht möglich, wenn man nicht riesige Kosten verursachen will. Und wenn da von der schmerzhaftesten Lücke im Velonetz gesprochen wird, ist das doch etwas übertrieben, es gibt gute Alternativrouten.

Der Gegenverkehr auf dem steilen Stück ist gefährlich, es gibt keinen Notstand, es existieren Alternativrouten, deshalb lehnen wir dieses Postulat ab. Wenn es, wie ich vermute, doch überwiesen wird, bitte ich die mit der Prüfung beauftragten Stellen, die Sicherheitsaspekte ganz genau zu prüfen und zu dokumentieren.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Es ist wohl unbestritten, dass diese Strasse gefährlich ist. Parkplatzaufhebung ist auch keine gute Lösung, wir haben da ein Spital. Ich erinnere daran, dass auf dieser Strasse auch Güterumschlag vor sich geht und die Fahrzeuge während dieser Zeit auch auf der Strasse stehen. Wir haben nicht vergebens einen Massnahmenplan Verkehrssicherheit, wo wir versuchen, in zehn Jahren die Unfälle um 20% runterzubringen und unser Augenmerk besonders auf die schwachen Verkehrsteilnehmenden richten wollen.

Wenn Herr Balsiger hier seine drei Vorschläge macht, muss ich schon schmunzeln, ist er doch eigentlich wirklich ein Velofachmann. Sie würden sich vielleicht auch besser einmal zusammen mit uns für die Disziplin der Velofahrenden auf der Strasse einsetzen. Die Fr. 100'000.- für eine Lichtsignalanlage wären zum Fenster rausgeworfen, weil sich überhaupt kein Velofahrer an ein Rotlicht hält. Da wird es eher noch gefährlicher.

Und bei den Vertikalversätzen nehme ich an, dass auch Sie die Mountain Bikes kennen. Die eignen sich nämlich bestens fürs Schanzenspringen, aber da ist ein hohes Tempo auch noch wichtig. Da hat dann das Auto vielleicht schon nur noch 20 km/h, dafür kommt das Velo mit einem Fünfiger den Hang runter, und das kommt aufs selbe heraus.

Das Parkplatzaufheben ist, wie schon gesagt, nicht zuletzt wegen dem Güterumschlag eine Illusion. Die Vorschläge von Oskar Balsiger sind nicht umsetzbar. Ich bitte Euch im Sinne der Verkehrssicherheit, dieses Postulat ganz klar abzulehnen. Sonst macht Ihr Euch verantwortlich, eine gefährliche Situation geschaffen zu haben.

Heinz Junker (SP): Was der Polizeidirektor da zu den Velofahrenden gesagt hat, trifft mich doch sehr. Ich bin auch ein Velofahrer, ich weiss was Rot und was Grün heisst, und ich weiss auch, dass die Grünphasen auf Autos ausgerichtet sind und die Velos von einem Rot zum anderen fahren.

Wenn man vor dem Beausite steht, hat es da einen Pfeil in das Parking des Kursaals hinein, darunter steht 'Beausite'. Also sind doch die Beausite-Besuchenden im diesem Parking. Nehmen Sie doch bitte unser Anliegen ernst und versuchen Sie, das Postulat umzusetzen.

Oskar Balsiger (SP): Ich wäre froh gewesen um Facts, Herr Polizeidirektor, ich hätte gerne gehört, wieviele Unfälle es an der Schänzlihalde schon gegeben hat. Jedesmal, wenn ich durch die Schänzlihalde fahre oder gehe, sehe ich Velofahrende in der falschen Richtung fahren. Sie sind da; und wenn es so gefährlich wäre, wie der Herr Polizeidirektor dies beschrieben hat, dann müsste es ja Unfälle geben. Aber ich habe da keine Facts.

Ich sage nicht, es sei nicht gefährlich, aber deshalb habe ich ja auch Massnahmen vorgeschlagen. Immerhin wurde im Zusammenhang mit dem Postulat Agnes Berger dem Rat versprochen, dass die zwölf Parkplätze aufgehoben würden, sobald das Kursaalparking da sei. Aber sie sind heute noch da. Und wenn es wirklich so gefährlich ist und es keine anderen Lösungen gibt, dann ist halt das öffentliche Interesse an einer Veloroute möglicherweise auch grösser als das an den Parkplätzen. Ich bitte den Gemeinderat, meine drei Vorschläge anzuschauen und zu prüfen, und nicht auf Polemik zu machen, sondern sorgfältig die Vor- und Nachteile zu untersuchen.

Beschluss

Das Postulat wird mit 37 zu 16 Stimmen bei 1 Enthaltung erheblich erklärt.

Eingänge

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

Motion Ernst Stauffer (ARP): Projekt Bahnhof und Bubenbergplatz

Vor nicht allzu langer Zeit wurden Wünsche aufgezeigt, wie man den Bahnhofplatz umgestalten möchte.

Aber bis heute wurde dem Stadtrat kein Projekt für die Umgestaltung des Bahnhof und Bubenbergplatzes vorgelegt. Will der Gemeinderat etwa alles via Salomitaktik erstellen?

Ich bitte den Gemeinderat:

1. In absehbarer Zeit ein Gesamtprojekt für diese beiden Plätze vorzulegen.
2. Die Projekte und Kosten, die schon vorgeleistet wurden, offenzulegen und in das Gesamtprojekt zu integrieren.

Bern, 22. Juni 2000

Ernst Stauffer (ARP), Marcel Eyer, Hansjörg Wittwen

Postulat Raymond Anliker (SP): Car-Terminal Neufeld: Eine quartierverträgliche Lösung!

Seit kurzem dient bekanntlich am Montag, Mittwoch und Freitag eine Ausweichfläche bei der P+R-Anlage Neufeld als Car-Terminal-Ersatz für den Standort Wankdorf. Da die Reisebusse an diesem Ort nicht wenden können, sind sie zu einer Umwegfahrt über Neubrücke-Strasse–Bierhübelkreisel–Äussere Enge–Studerstrasse, also rund ums Brück- und Viererfeld, gezwungen. Erste Erfahrungen haben gezeigt, dass diese Lösung zu einer unerträglichen Mehrbelastung für die sowieso schon verkehrsgeplagten AnwohnerInnen führt, und dies zu einer Tageszeit, zu der nach den Verkehrsströmen des abendlichen Stossverkehrs normalerweise endlich eine minimale Beruhigung eintritt. Zudem bekunden grössere Reisecars Mühe damit, den Bierhübelkreisel zu umrunden.

Weder die Quartierkommission noch der Länggassleis sind von der verfügenden Behörde kontaktiert worden. Beide zeigen sich vom Vorgehen und von der getroffenen Lösung befremdet.

Auch wenn der Car-Terminal scheinbar nur temporären Charakter hat, darf erwartet werden, dass wenn nicht ein Genehmigungsverfahren, so doch zumindest eine Publikation mit Information der Quartierbehörden durchgeführt wird.

Die momentane Lösung ist unbefriedigend und muss im Interesse der Quartierbevölkerung so rasch wie möglich optimiert werden.

Wir bitten deshalb den Gemeinderat zu prüfen, ob der Car-Terminal Neufeld mit baulichen Massnahmen so gestaltet werden kann, dass die beschriebenen Quartierumwege nicht mehr nötig sind und dass Zu- und Wegfahrt direkt über die Autobahn stattfinden.

Bern, 22. Juni 2000

Raymond Anliker (SP), Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim, Markus Lüthi, Marcel Fankhauser, Heinz Junker, Andreas Zysset, Rosmarie Okle Zimmermann, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Edith Lörtscher, Oskar Balsiger, Irène Marti Anliker, Franco Sommaruga, Rolf Schuler, Edith Olibet, Marie-Louise Durrer, Ruedi Hofer, Margrith Beyeler, Walter Christen, Leslie Lehmann, Margrit Stucki-Mäder, Ruth Rauch, Esther Kälin Plézer, Edith Madl Kubik, Andreas Krummen

Postulat Fraktion SP (Sylvia Spring Hunziker): Mehr Transparenz bei der Lebensmittelkontrolle und Belohnung für einwandfreie Gastronomiebetriebe

Auszug aus dem Verwaltungsbericht 1999:

„*Lebensmittelkontrolle*: Es fällt auf, dass sich der Prozentsatz der beanstandeten Betriebe seit Jahren im gleichen Rahmen bewegt. Offenbar können auch neue Vorschriften und Aufgaben wie Selbstkontrolle, Qualitätssicherung etc. die Unverbesserlichen nicht dazu bringen ihre Betriebsführung den berechtigten Forderungen der Kundschaft und den anerkannten Regeln der ‚Guten Herstellungspraxis‘ anzupassen. Es ist erstaunlich, mit welcher Gleichgültigkeit in den beanstandeten Betrieben oft gearbeitet wird. Die häufigsten Beanstandungsgründe waren mangelhafte Hygiene und schlechter Zustand von Geräten, Einrichtungen und Räumlichkeiten; die unsachgemässe Aufbewahrung und qualitative Mängel bei Lebensmitteln sowie fehlende oder falsche Deklarationen. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Beanstandungsquote um 2% an. Bedenklich dabei ist, dass *insbesondere die schwerwiegenden hygienischen Mängel zugenommen haben.*“

Es ist unbefriedigend, dass nur die Anzahl Beanstandungen, nicht aber die Namen der Betriebe – vor allem die notorischen Hygienesünder – genannt werden dürfen. Die Gefahr besteht, dass eine Branche wegen ein paar schwarzen Schafen in Verruf gerät oder dass – wie die Beantwortung unserer Frage zum Verwaltungsbericht zeigt – die Kleinbetriebe unter 30 Sitzplätzen ohne Fähigkeitsausweis als Sündenbock erhalten müssen. Eine solche pauschale Beschuldigung ist unfair und mit Daten nicht belegt.

Da wir der Ansicht sind, dass Konsumentinnen und Konsumenten *Anrecht auf mehr Schutz und Transparenz* haben, fordern wir den Gemeinderat auf, das folgende Anliegen im Bereich der Lebensmittelkontrolle zu prüfen:

Die kontrollpflichtigen Betriebe (Lebensmittelverarbeitende Betriebe, Bäckereien, Konditoreien, Confiserien, Gastwirtschaftsbetriebe, Lebensmittelhandlungen und Metzgereien) sind in ein Punktesystem mit drei Kategorien einzuteilen: Betriebe der Kategorie A wären einwandfrei, Betriebe der Kategorie B wären genügend und Betriebe der Kategorie C wären ungenügend und gesundheitsgefährdend (Konsumationen nicht zu empfehlen). Da der Datenschutz und das Amtsgeheimnis offenbar den Behörden nicht erlaubt, die Namen der Betriebe ohne Einverständnis der Besitzer und Besitzerinnen zu publizieren, ist das jährliche Veröffentlichen der *Liste der sauberen Betriebe* = Kategorie A einzuführen; die Einwilligung der Betroffenen wäre garantiert.

Bern, 22. Juni 2000

Fraktion SP (Sylvia Spring Hunziker), Barbara Mühlheim, Franco Sommaruga, Markus Lüthi, Walter Christen, Marcel Fankhauser, Leslie Lehmann, Irène Marti Anliker, Béatrice Stucki, Rosmarie Okle Zimmermann, Andreas Zysset, Margrith Beyeler, Raymond Anliker, Marie-Louise Durrer, Edith Olibet, Rolf Schuler, Ruedi Hofer, Liselotte Lüscher, Margrit Stucki-Mäder, Heinz Junker, Peter Blaser, Edith Lörtscher, Ruth Rauch, Edith Madl Kubik, Esther Kälin Plézer

Postulat Kurt Rügsegger (FPS): Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen für Handwerker und Servicefahrzeuge auf dem Gebiete der Stadt Bern

In den letzten Jahren sind durch verschiedene Massnahmen, insbesondere auch durch das Verbot des Parkierens wo keine Parkfelder aufgemalt sind (was vorher geduldet wurde), unzählige Parkmöglichkeiten aufgehoben worden. Auch dort, wo ein abgestelltes Fahrzeug überhaupt kein Hindernis darstellt, wird der Halter massiv gebüsst. Diese prekäre Situation trifft immer mehr auch Handwerker und Serviceleute die darauf angewiesen sind, in der Nähe ihres Arbeitsfeldes parkieren zu können. Es stehen aber kaum mehr Parkfelder zur Verfügung, weil sie zur Rarität gemacht worden sind. Die rigoros ausgesprochenen Bussen füh-

ren einerseits zu Ärger, Frust und Staatsverdrossenheit im Allgemeinen und zu Unbehagen gegenüber unserer Stadtverwaltung im Besonderen.

Ich bitte den Gemeinderat zu prüfen, wo überall in allen Quartieren der Stadt Bern zusätzlich neue Parkplätze für die obgenannten Fahrzeuge geschaffen werden können. Das bestehende Parkplatzangebot darf dabei nicht geschmälert werden. Ein rasches Handeln tut not, wofür ich bestens danke.

Bern, 22. Juni 2000

Kurt Rüegsegger (FPS), Anton Maillard, German Kalbermatten

Interpellation Fraktion SVP (Thomas Fuchs, JSVP): Defizitwirtschaft bei den Stadtfinanzen und nun auch noch Millionenverluste bei der Pensionskasse der Stadtberner Beamten. Was kommt als Nächstes?

Die Fraktion von SVP und Junger SVP nimmt mit Befremden zur Kenntnis, dass die Pensionskasse der Stadtberner Beamten offenbar aus einem Aktienengagement im Ökologiebereich einen Verlust von über 1'000'000 Franken erleidet. Aus einem weiteren Aktienengagement in einer grün-alternativen Beteiligungsgesellschaft sind ebenfalls Kursverluste in der Höhe von mehreren Millionen zu beklagen. Diese bedauerliche Entwicklung wirft einmal mehr ein schlechtes Licht auf die Stadt Bern und führt zwangsläufig zu berechtigten Fragen, da die Finanzdirektion von einer Angehörigen der Grünen Partei geführt wird.

1. Wer hat diese Aktienengagements angeregt und wer hat diese Engagements bewilligt? Wann wurden diese Engagements eingegangen?
2. Bestehen weitere Aktienengagements in ökologischen grün-alternativen Bereichen und wie hoch sind diese?
3. Wieso wurde Ende Jahr der Wert der VTZ-Aktien (Zürcher Verwaltungsgesellschaft) noch mit 1250'000 Franken bewertet. Hätte nicht bereits damals eine Rückstellung vorgenommen werden müssen oder waren zu diesem Zeitpunkt noch keine Probleme bekannt.
4. Der Wert der Terra-Trust-Papiere hat sich seit Oktober 1999 praktisch halbiert. Wann wurden die Aktien erworben und zu welchem Preis. Wie hoch beläuft sich der Buchverlust per 30. Juni 2000 für die Pensionskasse.
5. Hätte nicht aufgrund des massiven Kursrückganges der Terra-Trust-Papiere das Aktienengagement bei der VZT früher verkauft werden sollen? Hat das Finanzinspektorat Kenntnis von diesen Ereignissen?
6. Wie hoch ist die jährliche Rendite der Anlagen der Pensionskasse der Stadtberner Beamten seit 1995?
7. Werden aufgrund dieser äusserst unerfreulichen Tatsachen verwaltungsintern Konsequenzen getroffen oder Massnahmen eingeleitet?
8. Erachtet es der Gemeinderat als richtig, das Engagement bei Terra-Trust weiterzuführen, statt sich von dieser Fehlinvestition zu trennen?

Begründung der Dringlichkeit:

Die Verunsicherung der Stadtberner Beamtinnen und -Beamten ist aufgrund dieser Schreckensmeldung in den Medien sehr gross und dringender Erklärungs- und Informationsbedarf ist von äusserster Wichtigkeit. Die Finanzkommission verfügte z.B. bis am 22. Juni 2000 über keinerlei Hinweise oder Informationen.

Bern 22. Juni 2000

Fraktion SVP (Thomas Fuchs, JSVP), Beat Schori, Rudolph Schweizer, Margrit Thomet, Rolf Häberli, Hans Ulrich Gränicher, Peter Linder, Erich Ryter

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Schluss der Sitzung: 22.40 Uhr

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *René Zimmermann*

Der Protokollführer: *Stefan Müller*