



Protokoll Nr. 17

Sitzung von Donnerstag, 23. März 2000, 17.00 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

Präsident René Zimmermann

Anwesend:

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

Entschuldigt:

Barbara Mühlheim	Doris Schneider
Kurt Rüeegsegger	Franco Sommaruga

Vertretung des Gemeinderats:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Therese Frösch
Adrian Guggisberg
Alfred Neukomm
Claudia Omar
Kurt Wasserfallen

Entschuldigt:

Ursula Begert

Traktanden

1.	Christoffel-Unterführung Bahnhof Bern: Sanierung und Nutzungskonzeption: Projektierungskredit, Kreditanteil Stadt (Bossart/Frösch)	25
2.	Dringliche Interpellation Blaise Kropf (JA!): Skandalöser Entscheid in Sachen Parkplatzvorschriften: Was hat die Stadt falsch gemacht – und wie geht es nun weiter? (Wasserfallen)	29
3.	Dringliche Interpellation Marcel Eyer (ARP): Auswirkung der neuen Parkplatzvorschriften des Kantons auf die Stadt Bern (Wasserfallen)	33
4.	Reglement über die Reklame in der Stadt Bern (Reklamereglement) (Buri/Wasserfallen)	10
5.	Motionen GPK (Thomet): Konsequenzen aus dem Untersuchungsbericht zur Tschernobyl-Demonstration, Erarbeitung von Rechtsgrundlagen / Klare Kompetenzdelegation für den Erlass ortspolizeilicher Vorschriften; Abschreibung (Schweizer/Wasserfallen)	36
6.	Postulat Liselotte Lüscher (SP): Zum Jahr des älteren Menschen: Überprüfung der Phasen bei Übergängen mit Ampeln (Wasserfallen)	263
7.	Postulat Andreas Hofmann (SP): Velogegenverkehr auf der Schänzlihalde erlauben (Wasserfallen)	259
8.	Interpellation Ueli Haudenschild (FDP): Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus den Hauptachsen: Aus den Augen, aus dem Sinn? (Wasserfallen)	258
9.	Interpellation Kurt W. Weyermann (FDP): Verkehrsberuhigung vor Sicherheit (Wasserfallen)	276
10.	Interpellation Raymond Anliker (SP): APOLLO – eine erste Zwischenbilanz (Wasserfallen)	19
11.	Motion Oskar Balsiger (SP): Veloverbindung Breitenrain – Ittigen (Umfahrung Wankdorfplatz) (Guggisberg)	292
12.	Postulat Edith Madl Kubik (AP): Kinder in der Stadt Bern: Spielplatz in der Vorderen Lorraine (Guggisberg)	260
13.	Postulat Fraktion GFL/EVP (Verena Furrer-Lehmann/Ursula Rudin-Vonwil): Wohnbaupolitik aktiv (Guggisberg)	291
14.	Interpellation Daniele Jenni (GPB): Baumfällaktion beim Bärengraben aus rein kommerziellen Interessen? (Guggisberg)	43
15.	Interpellation Thomas Balmer (FDP): Behindertengerechtes Bauen der öffentlichen Hand (Guggisberg)	300

Ordentliche Traktanden

1 Christoffel-Unterführung Bahnhof Bern: Sanierung und Nutzungskonzeption: Projektierungskredit, Kreditanteil Stadt Bern

Antrag Nr. 25

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht Christoffel-Unterführung Bahnhof Bern, Sanierung und Neukonzeption; Projektierungskredit, Kreditanteil Stadt.
2. Er bewilligt für die Projektierung einen Kredit von Fr. 300 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 560.503.016.1.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Antrag der FDP-Fraktion (Thomas Balmer):

Der Beschlussentwurf des Stadtrats wird um eine neue Ziffer 2 ergänzt:

2. Der Projektwettbewerb ist in der Aufgabenbeschreibung zu öffnen und auf planerische Vorgaben wie Anzahl der Aufgänge und Verkehrsführung ist zu Gunsten von funktionalen Vorgaben zu verzichten.

Festzulegen sind:

- Kapazität und Aufteilung der Personenströme
- Leistungsfähigkeit der Förderanlagen und Aufgänge
- Vorgeben der Erträge aus Fremdvermietung

Die vorgesehene Präqualifikation muss für interdisziplinäre Teams ausgeschrieben werden die nicht nur die Erfahrung für Verkaufsräume haben, sondern auch die Planung von Bahnhöfen aus realisierten Projekten kennen.

Die Projekte sind nach folgenden Kriterien zu bewerten:

- ÷ Wirtschaftliche Optimierung (Ertrag/Investitionen)
- ÷ Unterhalt und Betriebskosten
- ÷ Flexibilität und Umnutzungsmöglichkeiten
- ÷ Sicherheitskonzept, Sicherheit für Frauen
- ÷ Ökologie und sparsamer Einsatz der Energie
- ÷ Wirkung und Gestaltung des Bahnhofes Bern
- ÷ Behindertengerechtes Bauen

Ziffer 2 wird zu Ziffer 3, Ziffer 3 zu Ziffer 4.

Antrag GFL/EVP (Modifikation des Antrags der FDP):

Zu Absatz 1

Der Projektwettbewerb ist in der Aufgabenbeschreibung zu öffnen. *Neben planerischen Vorgaben (Öffentlichkeitsforum Masterplan) sind auch funktionale und wirtschaftliche Vorgaben einzubeziehen. Sollten die Resultate des Wettbewerbs von den Vorgaben abweichen, sind diese zu begründen.*

Zu Absatz 2

Die vorgesehene Präqualifikation muss für interdisziplinäre Teams ausgeschrieben werden, die nicht nur die Erfahrung für Verkaufsräume haben, sondern auch die Planung von Bahnhöfen *oder ähnlichen Anlagen* kennen. *(streichen: „aus realisierten Projekten“)*

Rest wie Antrag FDP

Für die GPK spricht *Konrad Bossart* (CVP): Die Gründe für den Projektierungskredit liegen auf der Hand. Die Christoffel-Unterführung ist der letzte noch nicht sanierte Teil des Bahnhofes. In der GPK, in der das Geschäft unbestritten war, wurden folgende Punkte diskutiert: Die Kostenbeteiligung des Fonds von 50%, der zentrale Aufgang bei der Heiliggeistkirche, wobei dessen Kosten nicht unter den Sanierungskredit fallen werden. Die Idee der Neukonzeption der Verkaufsflächen wurde in der GPK zwar kritisch aufgenommen, nach einer Prüfung aber positiv beurteilt. Es wurde uns bestätigt, dass ein Durchgang jederzeit offengehalten werden soll, sowie, dass in jenem vorderen Teil kein Asbest vorhanden ist. Die Abgabe

einer Konzession wurde nicht diskutiert, insbesondere wegen der vom Gemeinderat angeführten geringeren Rendite. Die GPK anerkennt die Sanierung als nötig, der Gemeinderat hat alle Massnahmen getroffen, um eine vernünftige Planung zu ermöglichen. Es wurden wesentliche Abklärungen betreffend der Umgestaltung des Bahnhofes getroffen, mögliche Immissionen und Behinderungen wurden untersucht sowie die Situation zur Anlieferung von Waren für die unterirdischen Verkaufsgeschäfte. Es handelt sich um einen Projektierungskredit, das Geschäft wird uns später präsentiert und der Volksabstimmung unterstellt werden. Die GPK beantragt einstimmig die Gutheissung des Kredits.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Verena Furrer-Lehmann* (GFL): Wir begrüssen, dass die Neukonzeption und Sanierung der Christoffel-Unterführung nun rasch an die Hand genommen wird. Sie steht in engem Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes, die uns sehr wichtig ist. Die Vorschläge des Öffentlichkeitsforums Masterplan liegen auf, ein Vorstoss aus unserer Fraktion für die Reduktion der Tramhaltestelle von zwei auf ein Geleise wird heute Abend eingereicht. Dem Gestaltungswettbewerb steht aus unserer Sicht nichts im Weg, wir haben aber Zweifel bezüglich dem Vorgehen bei der Planung. Es fehlt eine zeitliche Koordination bei der Planung der ober- und der unterirdischen Bereiche des Bahnhofplatzes, eine zeitliche Staffelung macht keinen Sinn. Es besteht die Gefahr, dass durch die etappierte Planung präjudizierende Fakten für die Gesamtplanung sowie zusätzliche Planungs- und Baukosten entstehen. Wir werden dem Kredit trotzdem zustimmen, wenn auch unter Vorbehalt: Wir wollen zusammen mit der Baukreditvorlage genaue Auskunft über die Nutzung aller Bereiche erhalten, auch der oberirdischen. Weiter verlangen wir Auskunft über die Koordination der verschiedenen Bauvorhaben und den Nachweis, dass Doppelspurigkeiten vermieden werden. Unsere Fraktion unterstützt den Antrag der FDP darin, dass die Aufgabenbeschreibung geöffnet werden soll. Wir wollen aber nicht auf planerisch-gestalterische Vorgaben verzichten. Diese sollen mit wirtschaftlichen und funktionalen Vorgaben gleich gewichtet werden. Der zweite Absatz des Antrags der FDP schränkt die Auswahl des Projektierungsteams allzu stark ein. In diesem Sinn beantragen wir eine Modifizierung des Antrages der FDP.

Für die Fraktion FDP spricht *Thomas Balmer*. Dass die Sanierung der Christoffel-Unterführung notwendig ist, wird von unserer Fraktion nicht bestritten. Es ist sinnvoll, dass die Projektierung als Wettbewerb ausgeschrieben wird. Wir lehnen aber die Einschränkungen des Projektwettbewerbs und die Verknüpfung mit der Verkehrsführung ab. Es macht keinen Sinn, dass den Wettbewerbsteilnehmern vorgeschrieben wird, wo die Aufgänge zu erfolgen haben und wo die Grenzen des Planungssperimeters sind. Wir verlangen eine Ergänzung des Antrages mit einer Ziffer 2. Nur eine solche Öffnung des Wettbewerbs kann zu einem optimalen Ergebnis führen. Ohne diese Ergänzungen werden wir den Projektierungskredit ablehnen. Den Änderungen der GFL/EVP könnten wir zustimmen.

Für die Fraktion GB/JA! spricht *Michael Jordi* (GB): Die Sanierung und damit der Projektierungskredit sind notwendig. Wir finden auch das Verfahren der Präqualifikation angebracht. Die Jury hat der Betriebskommission auch einstimmig empfohlen, auf die Vergabe einer Konzession zu verzichten. Dies ist aus unserer Sicht nicht nur aus finanziellen Gründen richtig, sondern auch aus Gründen der Einflussnahme auf eine derart zentrale Zone der Stadt, die mehr als nur ökonomische Funktion hat. Wir vermissen bis jetzt ein innovatives Vermarktungskonzept, wobei wir nicht nur an Verkaufsgeschäfte, sondern auch an Restaurants oder ein Unterhaltungsangebot denken. Dadurch würden Bahnhofschiessung, Patrouillen und die Debatte um Ladenöffnungszeiten überflüssig. Es ist uns weiter ein Anliegen, dass die Möglichkeit gedeckter Veloabstellplätze ins Projekt eingebaut wird. Der zentrale Aufgang bei der Heiliggeistkirche ist wichtig, wobei die anderen Aufgänge auch erhalten bleiben können. Es bleibt die Frage nach der oberirdischen Planung, wo wenig Anhaltspunkte zur Verfügung stehen. Es ist unbedingt nötig, dass zum Zeitpunkt der Sanierung der Unterführung ein Gestaltungsprojekt für die oberirdischen Bereiche vorliegen muss, weshalb die Federführung von Stadt und Fonds weiterhin sinnvoll ist. Die Punkte des FDP-Antrags sind aus meiner

Sicht eine Selbstverständlichkeit, es fragt sich also, ob sie die Möglichkeiten erweitern oder sie im Gegenteil einschränken. In der vorliegenden Form ist der Antrag zu einengend: Soll die Anzahl der Aufgänge und die Verkehrsführung offen bleiben, verliert die Stadt ihren Einfluss auf die entsprechende Planung, die ja auch mit der SVB abgesprochen werden muss. Wir werden darum den Antrag der FDP ablehnen.

Für die Fraktion SVP spricht *Hans Ulrich Gränicer*: Wir unterstützen den Projektierungskredit für die Christoffel-Unterführung. Die Sanierung ist nach 30 Jahren dringend notwendig. Die Stadtbevölkerung erwartet ein anderes Bild vom Bahnhof und dessen Eingängen zur Stadt. Wir werden dem Kredit zustimmen, ebenso dem Antrag der FDP. Es handelt sich bei der Unterführung um das Eingangstor zur Stadt, eine Umgestaltung darf sich also nicht auf den Ersatz der Bodenbeläge beschränken, sie muss sich auch auf eine kommerzielle Nutzung beziehen. Diese Forderung ist für unsere Fraktion zentral, wir werden das Projekt dereinst an diesen Vorgaben messen. Wir sind gegen eine Schliessung von Zugängen, weil sie die Möglichkeiten einschränkt. Mühe haben wir mit der Aussage, dass dereinst nur zwei Verkehrsspuren nötig sein werden, die übrigen sollen wohl der Öffnung des Bahnhofes geopfert werden. Dem können wir nicht zustimmen, soll doch auch der Bahnhofplatz dereinst ein Aussehen erhalten, welches den Namen verdient. Diese Forderungen sind für uns zentral, ich bitte den Gemeinderat auch, sie den künftigen Planern zu übermitteln.

Für die Fraktion SP spricht *Edith Olibet*: Der Bahnhof Bern ist weder ein architektonisches noch ein planerisches Meisterwerk. Wir sind mit dem Projektierungskredit und mit der Sanierung grundsätzlich einverstanden. Heute würde die Unterführung wohl keinen Schönheitspreis gewinnen, bauliche und gestalterische Veränderungen sind dringend nötig. Wir sind erleichtert, dass der Gemeinderat von einer Konzessionsvergabe abgesehen hat. Dieser sensible öffentliche Raum muss im direkten Einflussbereich der Stadt bleiben. Wir werden darum eine Bewirtschaftung durch Dritte auch nach erfolgter Sanierung ablehnen. Es geht nicht um die Vermietung einer beliebigen Fläche, sondern auch um die Sicherstellung einer vielfältigen Nutzung, um Öffnungszeiten, Anstellungsbedingungen und den freien Zugang zum öffentlichen Raum. Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf, die Bewirtschaftung in eigenen Händen zu behalten und seinen Einfluss in der Betriebskommission geltend zu machen. Es ist sinnvoll, dass der Projektleiter Masterplan in der Projektorganisation Einsitz nimmt. Wir haben auch nichts gegen den Einbezug von Leuten, die mit Laden- und Bahnhofsbau vertraut sind, einzuwenden. Es fehlen in den Stadtratsunterlagen ein Plan und detaillierte Angaben zum Zugang zur Christoffel-Unterführung. Vorläufig nehmen wir dazu wie folgt Stellung: Wir können uns den im Vortrag des Gemeinderats skizzierten zentralen Zugang vorstellen, gehen aber davon aus, dass mindestens ein zweiter Zugang erhalten bleibt. Oberirdische Veränderungen und Anpassungen sind für uns ebenso zwingend. Zum Antrag der FDP-Fraktion: Wir bedauern sehr, dass dieser Antrag nicht in der GPK eingebracht worden ist. Wir unterstützen ihn grundsätzlich, werden ihm aber nicht zustimmen. Er bewirkt wegen der Selbstverständlichkeit der aufgeführten Kriterien nur eine Einengung. Wir beantragen deshalb dass der Antrag der FDP dem Gemeinderat bloss als Empfehlung für das weitere Vorgehen übermittelt wird. Wir stimmen dem Projektierungskredit zu, fordern den Gemeinderat aber auf, dem Stadtrat zusammen mit dem Sanierungskreditantrag auch ein Nutzungs- und Vermarktungskonzept vorzulegen. Weiter fordern wir, auf eine Bewirtschaftung durch Dritte an dieser Stelle zu verzichten.

Einzelvoten

Daniele Jenni (GPB): Der GPK-Sprecher hat behauptet, der Vortrag stelle das Projekt klar dar. Dieser Meinung sind wir nicht, ist er doch völlig konzeptlos und widersprüchlich. Einerseits wird auf die Kapazitätsgrenze hingewiesen, andererseits werden Einkaufszentren mit vergrößerter Nutzfläche erwähnt, was doch unvereinbar ist. Dieses Unbehagen gegenüber diesen Unklarheiten habe ich auch bei anderen Sprechern gespürt. Bevor ein Projektierungskredit in dieser Höhe gesprochen wird, sollte man doch besser wissen, was geplant werden soll. Dem Vortrag ist auch das Verhältnis von bestehenden und zukünftigen Geschäften nicht zu entnehmen. Ich beantrage deshalb, dass das Geschäft mit folgenden Auf-

tragen an den Gemeinderat *zurückgewiesen* wird: Es soll ein klareres Konzept, gerade für die Nutzung, ausgearbeitet werden, das Verhältnis von bestehenden und zukünftigen Geschäften sowie jenes von erweiterter geschäftlicher Nutzung und Bahnhofserweiterung soll dargelegt werden. Man muss vorher wissen, was man will, wenn man einen solchen Kredit spricht.

Finanzdirektorin *Therese Frösch*: Der Stadtpräsident und ich behandeln dieses Geschäft gemeinsam, er wird einige Fragen beantworten, die ich offen lasse. Ich werde als Präsidentin der Betriebskommission Stellung nehmen. Die Gleichzeitigkeit der Sanierung wäre wohl wünschenswert, der Druck war aber nach der Abstimmung zum Schanzentunnel und den Plänen zur Schliessung des Bahnhofes zu gross. Eine Etappierung muss in Kauf genommen werden, weil auch die SBB ihren Teil zügig saniert haben. Man sollte das Tempo nun nicht zu Gunsten des zentralen Aufgangs verlangsamen. Zur innovativen Nutzung: es ist klar, dass diese in dem Rahmen erfolgen muss, wie Bahnhöfe heute schon genutzt werden, es ist aber für die Betriebskommission auch eine Frage, wie die Sanierung finanziert werden soll. Eine unkommerzielle Nutzung käme schon finanziell nicht in Frage, zudem geben die SBB schon einen gewissen Standard vor. So bleibt es eine Frage des Masses einer kommerziellen bzw. einer alternativen Nutzung, und diese wird im Projekt behandelt werden. Ob nun ein zentraler Aufgang zu Gunsten mehrerer entstehen soll, möchte ich den Planern und Planerinnen überlassen, der Wunsch nach weiteren Aufgängen wird aber sicher mitberücksichtigt werden. Es hat sich bis jetzt gelohnt, dass keine Konzession vergeben wurde. Wir haben in der Betriebskommission den Auftrag, ein Outsourcing zu prüfen, deshalb war die Frage überhaupt auf dem Tisch. Dass der Sanierungskredit auch ein Nutzungskonzept erfordert, ist klar. Wir sind darauf auch eingegangen, möchten aber keine weiteren Einschränkungen mehr machen. Zu den Kapazitäten: Es besteht kein Kapazitätsproblem, gewisse Wartezeiten sind normal. Bei Tag ist der Durchgang unproblematisch, bloss bei den schmalen Rolltreppen gibt es manchmal einen Engpass. Zudem wird es zu ebener Erde einen direkten Ausgang auf den Platz geben, was den unteren Bereich entlasten wird. Die Fläche für kommerzielle Nutzung wird kaum vergrössert, womit der Durchgang erhalten bleibt. Im Namen des Gemeinderats und der Betriebskommission bitte ich Sie, den Kredit so zu genehmigen.

Stadtpräsident *Klaus Baumgartner*: Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass beim Projekt Masterplan jede Massnahme mit einer anderen verknüpft ist, zumal wir den gesamten Verkehr und die Fussgänger weiterhin über den Platz lenken müssen. Der Platz muss aber gestaltet und nicht nur dem Verkehr zur Verfügung gehalten werden. Irgendwo müssen auch noch die Busse anhalten können. Mit dem Projekt Christoffel-Unterführung werden wir auch die gesamte Verkehrssituation klären. Auch die SBB müssen schliesslich wissen, wo sie Ausgänge machen wollen, und auch für die Christoffel-Unterführung ist diese Frage relevant. Die Abklärungen werden Ende Jahr abgeschlossen sein. Zum heutigen Zeitpunkt muss der Wettbewerb aber offen betreffend den Aufgängen ausgeschrieben werden. Bei der Heiliggeistkirche soll ein zentraler Ausgang geschaffen werden, was aber nicht zwingend bedeutet, dass dies der einzige sein wird. Ich bitte Sie, den Antrag der FDP abzulehnen. Er ist von einem Fachmann verfasst und genügt professionellen Massstäben, er enthält aber in diesem Stadium zu viele Bedingungen. Wüssten wir heute schon, wie die Unterführung aussehen soll, brauchten wir keinen Wettbewerb, dort sollen ja erst die Ideen gesammelt werden. Deshalb ist eine Rückweisung auch verfehlt. Würden wir ein fast fertiges Projekt vorlegen, würde es wohl kaum sehr innovativ ausfallen. Ich bitte Sie, dem Antrag des Gemeinderats zu folgen und keine weiteren Bedingungen anzufügen.

Beschluss

Der Rat lehnt den Rückweisungsantrag von Daniele Jenni (SP) mit 62 zu 11 Stimmen ab.

Thomas Balmer (FDP) schlägt namens der Fraktion FDP vor, den Antrag GFL/EVP in jenen der FDP zu integrieren.

Oskar Balsiger (SP): Die Aufzählung im Antrag FDP 2. Absatz ist meiner Meinung nach zu abschliessend. Die erste Zeile müsste um ein „.....unter anderem nach folgenden Kriterien zu bewerten“ ergänzt werden.

Die Antragstellenden stimmen der Ergänzung stillschweigend zu.

Beschlüsse

1. Der Rat zieht den modifizierten Antrag der FDP dem Antrag des Gemeinderats mit 40 zu 24 Stimmen bei 9 Enthaltungen vor.
2. Der Rat genehmigt den Projektierungskredit mit 69 zu 5 Stimmen.

- Traktandum 2 und 3 werden gemeinsam behandelt. -

2 Dringliche Interpellation Blaise Kropf (JA!): Skandalöser Entscheid in Sachen Parkplatzvorschriften: Was hat die Stadt falsch gemacht – und wie geht es nun weiter?

Antrag Nr. 29

Vor kurzem platzte die Bombe: Mit neuen kantonalen Parkplatzvorschriften wird der mühsam ausgehandelte, schliesslich aber im November 1997 mit über 73 Prozent Ja-Stimmenanteil gutgeheissene Verkehrskompromiss in Frage gestellt und teilweise wohl auch verhindert. Angesichts der überaus deutlichen Annahme des Verkehrskompromisses in der Volksabstimmung bringt der regierungsrätliche Entscheid ein kaum vorstellbares Mass an Ignoranz und Gleichgültigkeit gegenüber demokratisch legitimierten Entscheiden zum Ausdruck. Die neuen Bestimmungen stellen überdies einen problematischen Eingriff in die Gemeindeautonomie dar. Die in diesem Geschäft eingeschlagene Vorgehensweise des Kantons Bern ruft nach einer deutlichen Antwort durch die politischen Behörden der Stadt Bern.

Zu Fragen Anlass bietet aber nicht nur das Vorgehen des Regierungsrats, sondern ebenso dasjenige des Gemeinderats. Die Weiterleitung der falschen Version einer Vernehmlassung ist zwar äusserst peinlich, wenn auch im Einzelfall vielleicht entschuldbar. Ganz unabhängig von diesem Lapsus stellt sich aber die Frage, wie der Gemeinderat dazu kommt, seine Zustimmung zu massiven Abstrichen am Verkehrskompromiss überhaupt erst zu erwägen und teilweise gar zu geben. Angesichts der erwähnten deutlichen Zustimmung zu diesem Vertragswerk erscheint das gemeinderätliche Vorgehen ganz besonders inakzeptabel. Vom Gemeinderat möchte man eigentlich vielmehr eine integrale Verteidigung des Verkehrskompromisses erwarten.

Der Gemeinderat wird deshalb um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Was hat den Gemeinderat bewogen, in seiner Vernehmlassung an den Regierungsrat offensichtlich eine Lockerung der Parkplatzvorschriften für die Arbeitszonen (insbesondere die Entwicklungsschwerpunkte) als „richtig und politisch opportun“ zu bezeichnen und damit den Verkehrskompromiss in Frage zu stellen?
2. Wie kommt es, dass der Gemeinderat in einer Vernehmlassung - auch wenn es sich dabei nur um einen Entwurf oder eine „falsche Version“ handelt - erwägt bzw. sogar seine Bereitschaft signalisiert, dass in Bern keine strengeren Parkplatzbestimmungen möglich sein sollen als gemäss der kantonalen Parkplatzverordnung?
3. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass mit dem oben beschriebenen Vorgehen ein demokratisch sanktionierter Entscheid auf problematische Art in Frage gestellt wird?
4. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass ein in mehrjährigen Verhandlungen ausgearbeiteter Kompromiss, der überdies von einer äusserst deutlichen Mehrheit (über 73 Prozent) der Berner Stimmenden bestätigt wurde, unter allen Umständen erhalten und deshalb verteidigt werden sollte?

5. Teilt der Gemeinderat die Ansicht, dass die durch den Regierungsrat beschlossene weitgehende Aufhebung des Verkehrskompromisses, angesichts der kaum zwei Jahre zurückliegenden städtischen Abstimmung über den Verkehrskompromiss (mit der erwähnten klaren Mehrheit), einen Mangel an demokratiepolitischer Sensibilität zum Ausdruck kommen lässt?
6. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass der kantonale Eingriff einen nicht akzeptablen Eingriff in die Gemeindeautonomie darstellt?
7. Ist der Gemeinderat bereit, dem Berner Regierungsrat sein Unverständnis und sein Befremden über die gefällten Entscheide auszudrücken?
8. Ist der Gemeinderat bereit, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um eine erneute Änderung der kantonalen Bestimmungen zu bewirken?
9. Was gedenkt der Gemeinderat zu tun, damit die im November 1997 von über 73 Prozent der Berner Stimmenden gutgeheissene Verkehrs- und Parkplatzpolitik so weitergeführt wird, wie dies damals versprochen wurde?

Bern, 3. Februar 2000

3 Dringliche Interpellation Marcel Eyer (ARP): Auswirkungen der neuen Parkplatzvorschriften des Kantons auf die Stadt Bern

Antrag Nr. 33

Durch die neuen kantonalen Parkplatzvorschriften wird das derzeit strenge Parkplatzregime in der Stadt Bern erheblich tangiert. Die Parkplatzvorschriften der Stadt Bern sind strenger als jene im übrigen Kanton. Nach drei Jahren verlieren der Bauverordnung des Kantons widersprechende Gemeindevorschriften ihre Gültigkeit, heisst es in den Übergangsbestimmungen klipp und klar, ausgenommen ist bloss die Berner-Innenstadt.

Ich stelle deshalb dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Was sagt der Gemeinderat zu der neuen Situation, auch in Bezug auf den Verkehrskompromiss der Stadt Bern?
2. Was haben die neuen Parkplatzvorschriften für das ganze Stadtgebiet für Konsequenzen?
3. Beabsichtigt der Gemeinderat die den Bauvorschriften des Kantons widersprechenden Gemeindevorschriften umgehend anzupassen, oder die dreijährige Übergangsfrist abzuwarten?
4. Was wird die ganze „Anpasserei“ an die Bauvorschriften des Kantons die Stadt Bern letztlich kosten?

Bern, 3. Februar 2000

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen* beantwortet die beiden dringlichen Interpellationen im Namen des Gemeinderats: Nach 6 Jahren seit Inkrafttreten der kantonalen Parkplatzverordnung für lufthygienische Massnahmenplangebiete vom 29. Juni 1994 (PPV) und nach 2 Jahren seit der Gültigkeit der neuen Artikel 61 ff in der städtischen Bauordnung vollzieht der Kanton mit dem Beschluss einer neuen Bauverordnung einen methodischen Systemwechsel in der Berechnung des Parkplatzbedarfs sowie der Ersatzabgabenregelung. Ende 1998 hat die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern eine Vernehmlassung über den Entwurf von neuen kantonalen Parkplatzbestimmungen durchgeführt. Am 17. März 1999 diskutierte der Gemeinderat die Stellungnahme zuhanden der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern. Da die Angelegenheit innerhalb der Stadtverwaltung kontrovers war, hat die Präsidialdirektion dem Gemeinderat zwei Vernehmlassungsvarianten unterbreitet. Die erste Variante beinhaltet die Aussagen, wonach in Arbeitszonen einheitliche Regelungen erwünscht sind, in Wohnzonen hingegen restriktivere Auflagen durch die Gemeinde möglich sein müssen. Die zweite Variante schloss aus, dass die Gemeinde strengere Bestimmungen als in der Bauverordnung anwenden kann. Der Gemeinderat entschied sich für die erste Variante. Beim Versand sind die beiden Schreiben verwechselt worden. Der Kanton

hat nicht den vom Gemeinderat beschlossenen Text erhalten. Am 2. Februar 2000 hat der Gemeinderat diesen Irrtum beim Kanton richtig gestellt und gebeten, dass der Regierungsrat aufgrund der im Grossen Rat zu erwartenden Vorstösse in dieser Sache die Haltung der Stadt bei der nochmaligen Erwägung seiner Entscheide berücksichtigen würde.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit der neuen Bauverordnung Artikel 49 bis Artikel 56, die am 1. März 2000 mit einer Übergangsbestimmung bis 1. März 2003 in Kraft tritt, gegenüber der PPV und der städtischen Bauordnung Artikel 61–61c (Verkehrskompromiss) die Ermittlung der Anzahl Abstellplätze bei Neu- und Umbauten

- einfacher im Vollzug wird,
- einheitlich im ganzen Kantonsgebiet gilt,
- liberaler wird mit mehr Abstellplätzen für Motorfahrzeuge,
- flexibler wird aufgrund der frei anwendbaren Bandbreiten.

Diese Vorschriften gelten generell für das ganze Gemeindegebiet, ohne dass von den kantonalen Ansätzen abweichende, strengere Werte festgesetzt werden können. Ausnahmen von diesen einheitlichen Parkplatzvorschriften können gemäss Artikel 18 Buchstabe a Baugesetz für Gebiete, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten oder freizuhalten sind, getroffen werden. Der Gemeinderat hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die ihm bis Juni 2000 Anträge zu stellen hat, wie und wann die städtische Bauordnung anzupassen sei, sowie welche Auswirkungen die neuen kantonalen Vorschriften auf die Parkplatzerstellung haben werden. Eine erste Analyse zeigt, dass die Artikel 61c und 61d den neuen Vorschriften widersprechen und bis spätestens 1. März 2003 anzupassen sind oder dann zumal ihre Gültigkeit verlieren.

Die einzelnen Fragen der zwei Interpellationen können wie folgt beantwortet werden:

Zur Dringlichen Interpellation Marcel Eyer (ARP): Auswirkung der neuen Parkplatzvorschriften des Kantons auf die Stadt Bern:

Zu Frage 1: Der Verkehrskompromiss ist mehrschichtig. Die Schaffung von fussgängerfreundlichen Zonen und der Ersatz der oberirdischen Parkplätze in zu erweiternden Parkgaragen in der Innenstadt werden von den neuen kantonalen Parkplatzvorschriften nicht tangiert.

Zu Frage 2: Die neuen Parkplatzbestimmungen sind einfacher und aufgrund der Bandbreiten flexibler im Vollzug. Sie gelten einheitlich für das ganze Kantonsgebiet. Abweichende Regelungen müssen künftig gebietsweise getroffen werden.

Zu Frage 3: Der Gemeinderat hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die bis Juni 2000 dem Gemeinderat Anträge zu stellen hat, wie und wann die städtische Bauordnung anzupassen sei, sowie welche Auswirkungen die neuen kantonalen Vorschriften auf die Parkplatzerstellung haben werden. Rund 35 Überbauungsordnungen mit von der Grundordnung abweichenden Vorschriften zur Parkplatzbemessung sowie die Regelung der Zweckbindung und Höhe der Ersatzabgaben müssen überprüft werden.

Zu Frage 4: Gewisse Kosten können im Zusammenhang mit Änderungen von bestehenden Überbauungsordnungen (Vorlagen, Abstimmungsbotschaften usw.) anfallen.

Zur Dringlichen Interpellation Blaise Kropf (Fraktion GB/JA!): Skandalöser Entscheid in Sachen Parkplatzvorschriften: Was hat die Stadt falsch gemacht – und wie geht es nun weiter?

Zu Frage 1: Der Grund ist, dass die Stadt Bern durch strengere Normen in Arbeitszonen eine systematische Benachteiligung in Konkurrenz zu anderen Wirtschaftsstandorten erleidet.

Zu Frage 2: Der Gemeinderat bereitet seine Geschäfte umfassend und vielfach in Diskussionsvarianten vor. Der vorliegende sehr komplexe Sachverhalt rechtfertigte eine umfassende Darstellung der möglichen Handlungsweisen.

Zu Frage 3: Der Gemeinderat ist der Meinung, dass mit den neuen Parkplatzbestimmungen der demokratisch sanktionierte Verkehrskompromiss nicht generell unterlaufen wird. Zum Beispiel in der Innenstadt oder bei Überbauungsordnungen sind abweichende Vorschriften weiterhin möglich. Welche Konsequenzen die kantonale Bauverordnung haben wird, soll die vom Gemeinderat eingesetzte Arbeitsgruppe bis im Juni 2000 aufzeigen.

Zu Frage 4: Eine „Erhaltung unter allen Umständen“ ist aufgrund der neuen kantonalen Bauverordnung nicht möglich. Wichtig ist die Sicherstellung der Kerninhalte des Verkehrskompromisses, insbesondere für die Altstadt. Der Gemeinderat wird im Sommer 2000 über das weitere Vorgehen entscheiden.

Zu den Fragen 5 und 6: Der Gemeinderat hat einem externen Juristen den Auftrag erteilt abzuklären, ob seitens des Kantons die Gemeindeautonomie verletzt worden ist. Das schriftliche Gutachten vom 1. März kommt zum Schluss, dass einer staatsrechtlichen Beschwerde wegen Verletzung der Gemeindeautonomie kaum Aussicht auf Erfolg beschieden wäre. Der Gemeinderat verzichtet deshalb darauf.

Zu Frage 7: Der Gemeinderat hat in seinem Schreiben vom 17. März 1999 und vom 4. Februar 2000 an die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern den Regierungsrat bereits darum gebeten, eine Zusammenarbeit zwischen den kantonalen und städtischen Fachstellen einzuleiten. Zudem hat er die ursprünglich beschlossene Version dem Regierungsrat am 2. Februar 2000 zugestellt und ihn ersucht, aufgrund der im Grossen Rat zu erwartenden Vorstösse in dieser Sache die Haltung der Stadt bei der nochmaligen Erwägung seiner Entscheide zu berücksichtigen.

Zu Frage 8: Nein.

Zu Frage 9: Die Zielsetzungen gemäss Stadtentwicklungskonzept und Verkehrskonzept (STEK/VK95) sind mit Ausnahmen der Parkplatzpolitik in den Arbeitszonen weiterhin gültig. Das Instrumentarium zur Umsetzung der Ziele ist allerdings zu überprüfen.

- Auf Antrag der Interpellanten beschliesst der Rat Diskussion. -

Blaise Kropf (JA!): Es geht heute nicht zuletzt um Vergangenheitsbewältigung und darum, wie man trotz der neuen kantonalen Bestimmungen zu einem dem Verkehrskompromiss adäquaten Verkehrsregime kommt. Dabei liegt die Hauptproblematik nicht im Verschicken der falschen Vernehmlassung, was zwar peinlich, doch entschuldbar ist, sondern im Verfassen eines zweiten Vernehmlassungsentwurfs, der nun eine klare Abweichung vom Verkehrskompromiss darstellt. Die Vernehmlassung hat im März 1999 stattgefunden, also noch näher an der Abstimmung über den Verkehrskompromiss 1997, was nicht unproblematisch ist. Wenn Herr Wasserfallen in seiner Antwort festhält, dass am Verkehrskompromiss wegen der neuen kantonalen Bestimmungen nicht festgehalten werden kann, so ist das befremdend, sind doch diese Bestimmungen zu einem wesentlichen Teil aufgrund der stadtbernerischen Vernehmlassung zustande gekommen. Wenn ich den zweiten Vernehmlassungsentwurf für problematisch halte, dann nicht, weil ich die Möglichkeit der Stellungnahme der betroffenen Verwaltungsstellen in Frage stellen will. Diese Stellungnahmen sollten aber auf der Ebene von Berichten und nicht als alternative Vernehmlassungen erfolgen, umso mehr, als die Abstimmung über den Verkehrskompromiss erst 2 Jahre zurückliegt. Der Gemeinderat hält fest, dass die Lockerung der Parkplatzvorschriften in Arbeitszonen richtig und politisch opportun sei und rechtfertigt sie mit der Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Gemeinden. Ich möchte aber betonen, dass die Stadt Bern in den letzten Jahren trotz dieser Vorschriften bedeutende Überbauungen initiieren konnte. Ein ernsthaftes Projekt wird an den Parkplatzvorschriften nicht scheitern. Die Konkurrenzfähigkeit leidet dafür im Bereich der Wohnqualität, was dem erklärten Interesse an der Stabilisierung der Wohnbevölkerung entgegenläuft. Es gibt keinen zwingenden Grund, der Aufhebung des Verkehrskompromisses zuzustimmen. Dass dieser zumindest aufgeweicht wird, bestätigt auch das oben zitierte Gutachten. Ist der Gemeinderat der Meinung, dass eine Lockerung der Parkplatzvorschriften nötig ist, so hätte ich doch zumindest erwartet, dass er den Stadtrat oder die PVK darüber informiert. Nun können wir uns daran die Zähne ausbeissen, wie in der so geschaffenen Situation die vom Souverän gewünschte Parklatz- und Verkehrspolitik umgesetzt werden kann. Herr Wasserfallen hat beiläufig darauf hingewiesen dass der Gemeinderat dem Kanton die richtige Vernehmlassung noch nachgereicht habe, allerdings nach dem Erlass der neuen Vorschriften, was nun vollends lächerlich ist. Der Auftrag zu einem Gutachten möchte ich begrüssen, wie es aber aufzeigt, ist die Scharte auf juristischer Ebene nicht auszuwetzen. Ich fordere den Gemeinderat auf, beim Kanton um die Wiederaufnahme des ehemaligen Artikels 53 in die Bauverordnung nachzusuchen. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass via BauG Art. 18 sichergestellt wird, dass zumindest in Wohngebieten Parkplatzvorschriften erlassen werden können, die materiell dem Art. 61 der städtischen Bauordnung entsprechen. Wir haben dieser Forderung mit einer Motion vom 2. März Nachdruck verliehen. Wir erwarten nun vom Gemeinderat, alle Optionen zu prüfen und eine Parkplatzpolitik zu ermöglichen, die den Vor-

stellungen des Soveräns entspricht und die die wichtigen Anliegen der Wohnpolitik weiter verfolgt.

Der Interpellant *Marcel Eyer* (ARP) ist von der Antwort des Gemeinderats befriedigt.

Fraktionserklärungen

Für die Fraktion FDP spricht *Adrian Haas*: Die Interpellationen sind primär durch reisserisch aufgemachte Medienberichte ausgelöst worden. So heiss wie dort dargestellt ist die Sache allerdings nicht. Der Regierungsrat hat per Verordnung Parkplätze auf privatem Grund möglichst einheitlich geregelt. Dadurch sind in städtischem Gebiet einige zusätzliche Parkplätze zulässig, während auf dem Land ein strengeres Regime gilt. Wir haben allen Grund zur Dankbarkeit. Einige Parkplätze mehr sind nun möglich, was das Interesse von Investoren an städtischen Grundstücken erhöht. Die Umwelt wird geschont, weil so die Siedlungsentwicklung in der Stadt gefördert wird. Hier ist auch der öffentliche Verkehr besser ausgebaut. Das mag paradox tönen, ist aber eine Tatsache. Die Innenstadt, Kernpunkt des Verkehrskompromisses, wird kaum betroffen. Zu einem Parkplatzboom wird es nicht kommen, weil auch der Denkmalschutz sowie die hohen Kosten eine Grenze setzen. Die Antwort des Gemeinderats ist eher oberflächlich, mehr kann aber in der kurzen Zeit auch nicht erwartet werden. Auch bei Überbauungsordnungen sind die kantonalen Vorschriften anzuwenden. Eine Überbauungsordnung, die demnächst in den Stadtrat kommt, ist bereits jetzt diesen neuen Vorschriften anzupassen, da ja auch der Grundsatz der Rechtsbeständigkeit der Planung besteht.

Für die Fraktion GFL/EVP spricht *Ueli Stückelberger* (GFL): Ich muss dem Sprecher der FDP grundsätzlich zustimmen, zumindest aus juristischer Sicht. Ich sehe auch bei der Bauverordnung aus kantonaler Sicht nicht nur schwarz, mag sie auch schönfärberisch sein. Aus juristischer Sicht muss ich bestreiten, dass man in der Überbauungsordnung keine Spezialbestimmungen erlassen kann. Dies ist in den Zonen nach Art. 18a BauG möglich, eine Möglichkeit, die ja schon genutzt wurde. 1997 ist der Verkehrskompromiss angenommen worden, es handelt sich dabei um ein Gesamtkonzept, das nicht von einem Kernpunkt lebt. Die neue Bauverordnung schreibt nun vor, dass die Gemeinden keine schärferen Bestimmungen erlassen können. So hat es die Stadt in ihrem versehentlichen Schreiben ja auch gefordert. Ich hoffe, dass es sich um ein Versehen gehandelt hat, es ist aber seltsam, dass sich solche Versehen nie zu Gunsten der Umwelt auswirken. Gravierend ist meiner Meinung nach, dass eine solche Haltung überhaupt erwogen wurde und dass sie dann noch verschickt worden ist. So wichtig wie die Zahl der Parkplätze ist deren Bewirtschaftung, wir halten auch die Koppelung der Parkplatzzahl an die Arbeitsplätze für wichtig. Mit einer Beschwerde hätte sich die Stadt bloss lächerlich gemacht. Auf die Nachreichung der richtigen Vernehmlassung hätte ebenfalls verzichtet werden können. Will der Gemeinderat ernsthaft eine Wiederherstellung des früheren Zustandes, so muss er den Regierungsrat um eine Wiedererwägung bitten. Bis dann sind die Auswirkungen der Bauverordnung zu prüfen. Ich bin überzeugt, dass der verbleibende Handlungsspielraum beträchtlich ist. Dieser muss nun ebenfalls geprüft werden.

Für die Fraktion SP spricht *Margrit Stucki*: Wir sind bestürzt darüber, wie der Gemeinderat mit Vernehmlassungen umgeht, aber auch darüber, wie der Kanton mit demokratisch legitimierten Beschlüssen der Stadt Bern umgeht. Wir fordern den Gemeinderat auf, sich mit allen Mitteln für die Rettung des Verkehrskompromisses einzusetzen. Dieser ist zustande gekommen, als mehrere verkehrspolitische Initiativen entweder schon rechtsgültig oder noch hängig waren. Wir mussten damals einer Lockerung der Beschränkung von Parkplatzzahlen zustimmen. Jahrelange Verhandlungen und eine breite Vernehmlassung ermöglichten dann eine Integration verschiedenster Interessen. So ist der Vorlage dann auch überwältigend zugestimmt worden. Nun gelten die neuen Parkplatzzvorschriften einheitlich im ganzen Kanton, unabhängig von Siedlungsdichte und öffentlichem Verkehr. Die Stadt hat gegenüber einer Landgemeinde viele Standortvorteile, könnte sich also auch schärfere Parkplatzzvorschriften leisten. Die mangelnde Kooperation des Kantons zeigt sich auch etwa im Bildungs-

bereich. Statt einer Harmonisierung der Parkplätze könnte er ja auch die Steuern harmonisieren. Die neue Parkplatzverordnung bringt ausserhalb der Altstadt eine Verschlechterung der Lebensqualität. Will Bern als Wohnstadt attraktiv bleiben, muss das Wohnumfeld stimmen. In der Innenstadt gibt es keine Änderung, dort wohnen aber auch keine Familien mit Kindern. Im Stadtentwicklungskonzept beschreibt der Gemeinderat die Ökostadt Bern. Dort wird auch eine Beschränkung des Verkehrs gefordert und die Möglichkeit der Beschränkung von Parkplätzen erwähnt. Mit den neuen kantonalen Vorschriften werden auch jene Investoren, die in gut erschlossenen Gebieten weniger Parkplätze anbieten wollen, zur Kasse gebeten, weil sie mehr Parkplatzerstattungsabgaben entrichten müssen. Was wird ausserdem aus lufthygienischen Massnahmengebieten? Wir erwarten, dass gestützt auf Art. 13 in solchen Gebieten die Zahl der Parkplätze beschränkt wird. In Zukunft werden wir uns wohl wieder mit Parkplätzen befassen müssen. Wir bitten deshalb den Gemeinderat, beim Regierungsrat vorstellig zu werden.

Für die Fraktion SVP spricht *Margrit Thomet*: Die Parkplatzpolitik der Stadt Bern hat der Wirtschaft in den letzten Jahren geschadet, viele Investoren sind ausgeblieben, der Wirtschaftsstandort Bern hat gelitten, wofür es viele Beispiele gibt. Wir begrüssen deshalb die Änderung der Bauverordnung und die damit verbundene Lockerung der Parkplatzpolitik. Es ist aufgefallen, dass der Verkehrskompromiss in der Praxis viel restriktiver umgesetzt wurde, als dies in der Botschaft dargestellt wurde. Das Versprechen, den Geschäften genügend Parkplätze zur Verfügung zu stellen, wird nicht eingelöst. Warum wird die Parkplatzzahl beschränkt, wenn in der Botschaft steht, dass damit die Zahl der Fahrzeuge nicht beeinflusst werden kann? Das oft zitierte Freiburg i. B. bietet rund um die Innenstadt 12 000 Parkplätze an, gegenüber 3000 in Bern. Nehmen wir diese Stadt als Vorbild und bauen wir die Parkhäuser in der Innenstadt aus. Wir fordern ein Ende der sinnlosen und wirtschaftsfeindlichen Parkplatzpolitik und erwarten, dass der Gemeinderat die neue Bauverordnung des Kantons einhält.

Polizeidirektor *Kurt Wasserfallen*: Zum Votum von Herrn Kropf: Der Gemeinderat hat sich in seinen Antworten bemüht, alle Faktoren in Betracht zu ziehen. Er arbeitet deshalb oft in Varianten und nimmt auch alternative Vernehmlassungen entgegen. Darin sind die Direktionen frei. Der Verkehrskompromiss wird tatsächlich aufgeweicht, sein Kern wird aber erhalten, wurde er dem Volk doch primär mit der fussgängerfreundlichen Zone in der Innenstadt schmackhaft gemacht. Dass der Gemeinderat die PVK nicht informiert, ist eine Frage der Gewaltenteilung. Die Parkplatzpolitik der Stadt Bern ist, verglichen mit anderen Gemeinden, streng. In der Analyse betreffend der Überbauungsordnung gehen Sie mit Herrn Stückelberger uneinig. So wie wir den Gesetzestext verstehen, lässt sich dieser Art. 18a BauG nur für sehr enge Gebiete und nur unter Auflagen anwenden. Zum Votum von Frau Stucki: Erlässt der Kanton ein Gesetz oder eine Verordnung, so kommt er einer Gemeinde immer in die Quere, aber das kantonale Recht geht dem Gemeinderecht nun einmal vor. Das Problem der Parkplätze bei den Wohnungen hat zwei Effekte: die Leute ziehen nicht mehr in die Stadt, und wenn doch, parkieren sie eben auf der Strasse. Zu Frau Thomet: Die Baubewilligungen für den Ausbau der Parkhäuser wurden erteilt.

4 Reglement über Reklame in der Stadt Bern (Reklamereglement)

Antrag Nr. 10

1. Der Stadtrat bereinigt und erlässt das Reglement über die Reklame in der Stadt Bern (Reklamereglement).
2. Die Stadtkanzlei wird beauftragt, das Auflage- und Einspracheverfahren durchzuführen.

Eintretensdebatte

Rückweisungsantrag der Fraktion FDP:

Das Reklamereglement wird an den Gemeinderat zurückgewiesen mit dem Auftrag, dem Stadtrat ein neues Reglement zu unterbreiten unter Berücksichtigung folgender Punkte:

1. Das Reglement ist so auszugestalten, dass der Stadt keine finanziellen Nachteile gegenüber der heutigen Regelung entstehen. Insbesondere sind die finanziellen Auswirkungen aufzuzeigen, die sich ergeben durch:
 - Tiefere Einnahmen aufgrund eines Abbaus von Reklameeinrichtungen auf öffentlichem Boden.
 - Tiefere Einnahmen aufgrund einer Ausweitung der kostenlosen Wahl- und Abstimmungswerbung.
 - Entschädigungspflicht an Private bei der Aufhebung bestehender Reklameeinrichtungen auf privatem Boden.
2. Das Reglement soll in einem transparenten, einfachen Verhältnis zum Baurecht stehen.
3. Dem künstlerischen Wert von Plakaten soll Gewicht beigemessen werden.
4. Der Wettbewerb zwischen dem Konzessionär und den privaten Grundeigentümern soll nicht verzerrt werden.
5. Prismenwender sind den Plakaten gleichzustellen.
6. Das Reglement soll Rücksicht nehmen auf neue Plakatformen und -formate.
7. Das Reglement ist auf seine Verfassungsmässigkeit zu überprüfen, insbesondere dürfen der Verhältnismässigkeitsgrundsatz, die Rechtsgleichheit oder die Wirtschaftsfreiheit nicht verletzt werden.

Antrag der FDP-Fraktion zum Reglement (falls auf die Vorlage eingetreten wird)

Das Reglement sei der *obligatorischen* Volksabstimmung zu unterstellen.

Für die GPK spricht *Michael Burri* (GFL): Die lange und bewegte Geschichte des Reklamereglements erklärt sich aus der Komplexität der Materie, aber auch dadurch, dass der Kanton im letzten Jahr seine Verordnung über Aussen- und Strassenreklame total revidiert hat. Die Vorliegende ist die überarbeitete Version eines Vortrags, welcher der Gemeinderat am 30. Juni 1999 zu Händen des Stadtrats verabschiedet hat. Im Juli desselben Jahres beschied die kantonale Polizei- und Militärdirektion der Gemeinde, dass die kantonale Verordnung total revidiert werden solle und forderte die Gemeinde zu einer Stellungnahme auf. Der Gemeinderat antwortete dem Kanton am 22. September, die Frist sei zu kurz und erlaube nicht die Klärung der Auswirkungen auf das Reklamereglement. Er wies darauf hin, dass die Revision der kantonalen Verordnung bereits 1995 beschlossen wurde und das Reklamereglement auf die entsprechenden Entwürfe abgestimmt worden sei. Der Gemeinderat und die GPK beschlossen in der Folge, die kantonale Verordnung nicht abzuwarten. Diese war im Entwurf ja bereits bekannt, zudem war die Stadt durch zunehmende Gesuche für neue Plakatstellen unter Druck geraten. Die Verwaltung hat aufgrund der Ergebnisse der Detailberatung in der GPK und der inzwischen verabschiedeten kantonalen Verordnung das Reklamereglement angepasst, so dass der Gemeinderat dieses bereits am 19. Januar 2000 verabschieden konnte. Die GPK hat in ihren Sitzungen in diesem Jahr das Reklamereglement fertig beraten, ich werde in der Detailberatung die nötigen Erläuterungen anfügen. Die rechtlichen Grundlagen sind im Ingress des Reklamereglements aufgeführt. Dieses behandelt Aussen- und Strassenreklamen, soweit sie sich ausserhalb eines Gebäudes befinden, und nicht nur Reklame im öffentlichen Raum. Strassenreklame wird im Strassenverkehrsgesetz des Bundes sowie der zugehörigen Signalisationsverordnung geregelt. Deren Art. 95 Abs. 1 definiert den Begriff der Strassenreklame. Art. 100 Abs. 2 gibt den Kantonen und Gemeinden die Kompetenz, ergänzende Bestimmungen zum Ortsbildschutz zu erlassen. Aussenreklame ist im kantonalen BauG Art. 9 Abs. 1 und 3 geregelt. Dieses schreibt vor, dass Reklamen Landschafts-, Orts- und Strassenbilder nicht beeinträchtigen dürfen, ausserdem gibt er den Gemeinden die Kompetenz, nähere Vorschriften zu erlassen. Art. 64 der städtischen Bauordnung sieht vor, dass ein Reklamereglement die näheren Bestimmungen über Reklame enthalten soll. Dieser Gesetzgebungsauftrag wird mit diesem Reglement nun

endlich erfüllt. Der Begriff Ortsbildschutz wird von keinem Erlass definiert. Der Leiter des Rechtsdienstes der Planungs- und Baudirektion hat zu Handen der GPK wie folgt dazu Stellung genommen: „Als Ortsbildschutzgebiet im Sinne der kantonalen Vorschriften kann die Altstadt von Bern gelten. Die Schutzbestimmungen sind in Art. 92 ff der Bauordnung der Stadt Bern enthalten. Ausserdem können weitere Planungen der Stadt Bern als solche gelten, die den Ortsbildschutz gewährleisten, nämlich die Planungen im Zentrum Bümpliz, Mattenhof und Vilette West. Ausserdem würde ich das Aaretal-Schutzgebiet der Stadt Bern, das nach Art. 77 ff der Bauordnung besonderen Schutzvorschriften untersteht, den Ortsbildschutzgebieten der Stadt Bern zurechnen“. In der Praxis der Gerichte wird der Begriff in einem weiteren Sinn verwendet, hat doch das Bundesgericht vor einigen Jahren sogar ein Industriegebiet für schutzwürdig erklärt. So weit geht das vorliegende Reglement nicht. Die Plakatgesellschaften werden auf den ersten Blick mit gewissen Einschränkungen rechnen müssen, besonders jene, die nicht im öffentlichen Raum Werbung betreiben können. Allerdings wird dadurch auch die Aufnahmefähigkeit der Betrachter wieder steigen. Die klaren Regelungen werden helfen, Auswüchse zu vermeiden. In zwei Punkten sind für die Unternehmen Fortschritte zu erwarten. Die Bewilligungen werden neu zeitlich unbeschränkt erteilt. Zudem müssen Bewilligungen an städtischen Liegenschaften neu zwingend ausgeschrieben werden, wodurch verstärkter Wettbewerb entsteht. Nach der Meinung einer Mehrheit der GPK vereint das neue Reglement alle betroffenen Interessen in aufgewogener Weise. Die GPK empfiehlt einstimmig Eintreten auf das Reglement und mit 6 zu 4 Stimmen dessen Annahme.

Die Sitzung wird um 19.05 Uhr unterbrochen.

Namens des Stadtrats

Der Präsident: *René Zimmermann*

Der Protokollführer: *Nicolas Hehl*