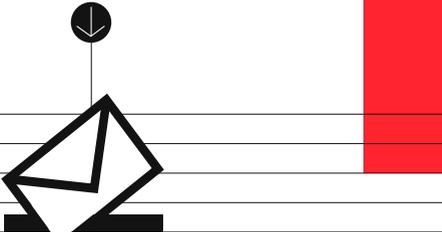




Stadt Bern

Botschaften des Stadtrats an die Stimmberechtigten

**Gemeindeabstimmung
vom 1. Juni 2008**



1. Juni

**Teilrevision des Reglements
über die Gebührenerhebung
durch die Stadtverwaltung Bern
(Alternativabstimmung)**

**Reglement betreffend die
Benützung des städtischen Teils
des Bahnhofs Bern
(Bahnhofreglement)**

Initiative «Bärenparking»

Inhalt	Seite
Teilrevision des Reglements über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Alternativabstimmung)	3
Reglement betreffend die Benützung des städtischen Teils des Bahnhofs Bern (Bahnhofreglement)	19
Initiative «Bärenparking»	31

Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten

Teilrevision des Reglements über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Alternativabstimmung)

**Gebühren für allgemeine Warenmärkte,
Bewilligungen in Verkehrssachen und Parkkarten**

Was ist eine Alternativabstimmung?

Bei der Alternativabstimmung werden den Stimmberechtigten auf dem Stimmzettel gesondert zwei einander ausschliessende Anträge (Alternativanträge) mit der Frage nach Annahme oder Ablehnung unterbreitet. Durch die Beantwortung einer Stichfrage können die Stimmberechtigten zum Ausdruck bringen, welche Variante sie bevorzugen, wenn für beide Anträge eine Ja-Stimmen-Mehrheit resultiert. Angenommen ist in diesem Fall diejenige Vorlage, für die sich in der Stichfrage die Mehrheit der Stimmenden entschieden hat.

Vorliegend unterbreitet der Stadtrat den Stimmberechtigten zwei Varianten zur Teilrevision der Gebühren für allgemeine Warenmärkte, Bewilligungen in Verkehrssachen und Parkkarten. Die beiden Varianten unterscheiden sich einzig bei den Parkkartengebühren.

Abstimmungsempfehlung

Der Stadtrat hat der Teilrevision des Gebührenreglements sowohl in der Variante A «mit Neuregelung der Parkkartengebühren» (43 zu 27 Stimmen) als auch in der Variante B «ohne Neuregelung der Parkkartengebühren» (41 zu 27 Stimmen) zugestimmt.

Bei der Gegenüberstellung der beiden Varianten (Stichfrage) empfiehlt der Stadtrat mit 42 zu 13 Stimmen, der Variante A «mit Neuregelung der Parkkartengebühren» den Vorzug zu geben.

Mehr Informationen

Wer zusätzliche Informationen zur Teilrevision des Reglements über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern wünscht, wende sich an die

Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie
Nägeligasse 2
3000 Bern 7

Bei der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie liegen in den 30 Tagen vor der Abstimmung alle Unterlagen zur Einsichtnahme auf, und es können weitere Auskünfte eingeholt werden.
Telefon 031 321 51 51
E-Mail: sue@bern.ch

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	5
Gebühren für allgemeine Warenmärkte und Bewilligungen in Verkehrssachen	6
Parkkartengebühren	8
Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat	12
Antrag	14

Das Wichtigste auf einen Blick

Das Gebührenreglement der Stadt Bern muss revidiert werden, weil die Polizei seit dem 1. Januar 2008 nicht mehr Teil der Stadtverwaltung ist. Mit den dadurch notwendigen Änderungen werden gleichzeitig einzelne Gebührentatbestände der Teuerung und den Marktverhältnissen angepasst. Zudem wurden im Rahmen der Sanierung der Stadtfinanzen (Runder Tisch) neben Einsparungen auch einnahmenseitige Massnahmen beschlossen. Der Stadtrat hat beschlossen, die Anpassung der Gebühren für allgemeine Warenmärkte, für Bewilligungen in Verkehrssachen und für Parkkarten den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.

Den Stimmberechtigten werden zwei Varianten zur Beschlussfassung unterbreitet. Variante A sieht eine abgestufte Erhöhung der Parkkartengebühren unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Vorteile der einzelnen Bewilligungen für die Inhaberinnen und Inhaber vor, währenddem in Variante B die Parkkartengebühren unverändert bleiben. Die Gebühren für allgemeine Warenmärkte und für Bewilligungen in Verkehrssachen werden in beiden Varianten um gleich viel erhöht; diese Tatbestände unterscheiden sich in den Varianten A und B nicht voneinander.

Warum eine Abstimmung?

Am 8. November 2007 wurde im Stadtrat die Teilrevision des Gebührenreglements betreffend die Gebühren der Stadtpolizei sowie des Polizeiinspektorats behandelt. Der Stadtrat hat in diesem Zusammenhang verschiedene Gebührentatbestände unter Vorbehalt des fakultativen Referendums beschlossen. Des Weiteren hat er entschieden, in Anwendung von Artikel 46 der Gemeindeordnung der Stadt Bern die Teilrevision der Gebühren für allgemeine Warenmärkte, Bewilligungen in Verkehrssachen und Parkkarten den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.

Gebühren für allgemeine Warenmärkte

Aufgrund der grossen Nachfrage für Standplätze auf dem Berner Warenmarkt sowie der meist höheren Gebühren bei vergleichbaren Warenmärkten in der Schweiz soll die Gebühr für allgemeine

Warenmärkte von Fr. 6.00 auf Fr. 8.00 pro Laufmeter und Markttag erhöht werden. Ausserdem sollen Marktfahrende, die einen Stand von über 4 Metern Tiefe besitzen, neu einen Zuschlag von Fr. 20.00 pro Markttag bezahlen.

Gebühren für Bewilligungen in Verkehrssachen

Verschiedene Gebührentatbestände für Bewilligungen in Verkehrssachen sollen massvoll erhöht und damit an die marktüblichen Preise herangeführt werden. Einige dieser Tatbestände sind zudem dem geänderten übergeordneten Recht anzupassen.

Gebühren für Parkkarten

Die beiden Varianten, die der Stadtrat dem Stimmvolk zum Beschluss unterbreitet, unterscheiden sich einzig in der Höhe der Parkkartengebühren.

Variante A sieht folgende Gebührenerhöhungen vor:

Art der Parkkarte	Bisher in Fr. (Monat/Jahr)	Neu in Fr. (Monat/Jahr)
Parkkarte für Personen mit Wohn- oder Geschäftsitz in Bern	20.00 / 240.00	30.00 / 360.00
Gewerbeparkkarte	20.00 / 240.00	35.00 / 420.00
Handwerkerparkkarte	20.00 / 240.00	40.00 / 480.00

Begründet wird diese abgestufte Erhöhung insbesondere damit, dass der

Bewilligungsumfang der einzelnen Parkkarten unterschiedlich gross ist.

Variante B sieht keine Erhöhung der Parkkartengebühren vor. Sowohl die Parkkartengebühr für Personen mit Wohn- oder

Geschäftssitz in Bern als auch die Gebühren für die Gewerbe- und die Handwerkerparkkarte sollen weiterhin Fr. 20.00 pro Monat bzw. Fr. 240.00 pro Jahr betragen.

Gebühren für allgemeine Warenmärkte und Bewilligungen in Verkehrssachen

Die Gebührentatbestände für allgemeine Warenmärkte sowie Bewilligungen in Verkehrssachen unterscheiden sich in den beiden Varianten nicht. Sowohl Variante A als auch Variante B sehen dieselbe Gebührenerhöhung für diese Tatbestände vor.

Vorbemerkungen

In den Anhängen des Gebührenreglements der Stadt Bern sind die einzelnen gebührenpflichtigen Leistungen samt den auf sie anwendbaren Gebührentarifen aufgelistet. Anhang III des Gebührenreglements führt die gebührenpflichtigen Leistungen der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie auf.

Am 1. Januar 2008 wurde die Stadtpolizei Bern in die Kantonspolizei überführt. Seit diesem Zeitpunkt existiert die Stadtpolizei Bern nicht mehr. Die Gebührentatbestände der Stadtpolizei in Ziffer 2 des Anhangs III des Gebührenreglements wurden somit hinfällig. Aufgrund dieser Tatsache müssen sowohl die Gebührentatbestände für Bewilligungen in Verkehrssachen als auch die Parkkartengebühren in die Gebührentatbestände des Polizeiinspektorats in Ziffer 4 des Anhangs III des Gebührenreglements überführt werden, weil das Polizeiinspektorat seit dem 1. Januar 2008 diese Leistungen anstelle der Stadtpolizei erbringt. Hierbei handelt es sich lediglich um formaljuristische Änderungen, die sowohl im Gemeinderat wie auch im Stadtrat unbestritten waren. Anlässlich dieser Änderungen sollen einzelne dieser Gebührentatbestände der Teuerung und den Marktverhältnissen angepasst werden.

Gebühren für allgemeine Warenmärkte

Die Gegenüberstellung der Marktgebühren mit anderen vergleichbaren Märkten in verschiedenen Städten der Schweiz zeigt, dass die Gebühren der Stadt Bern eher niedrig sind:

Markort	Annahme: Standlänge 3 m
Bern	Fr. 18.00 / Tag
Burgdorf	Fr. 15.00 / Tag
Biel	Fr. 18.00 / Tag
Thun	Fr. 24.00 / Tag
Luzern	Fr. 27.00 / Tag
Zürich	Fr. 24.00 / Tag

Aufgrund der sehr grossen Nachfrage aus dem ganzen Kanton und angrenzenden Kantonen nach Standplätzen auf dem Berner Warenmarkt – die Nachfrage übersteigt eindeutig das zur Verfügung stehende Platzangebot – und den meist höheren Gebühren bei vergleichbaren Warenmärkten in der Schweiz sollen die Gebühren für den Berner Warenmarkt massvoll erhöht werden. Die Gebühren von heute Fr. 6.00 pro Laufmeter und Tag sollen um Fr. 2.00 (inkl. Teuerungsausgleich von 4,3%) auf Fr. 8.00 pro Laufmeter und Tag erhöht werden. Diese Gebührenerhöhung hätte für die Stadt Bern Mehreinnahmen von ungefähr Fr. 50 000.00 pro Jahr zur Folge.

Schliesslich sollen aufgrund der knappen Platzverhältnisse Marktfahrende, die einen Stand von über 4 Metern Tiefe besitzen, einen Zuschlag von Fr. 20.00 pro Markttag bezahlen, weil sie bedeutend mehr öffentlichen Raum beanspruchen.

Gebühren für Bewilligungen in Verkehrssachen

Die folgenden Gebührentatbestände für Bewilligungen in Verkehrssachen sollen massvoll erhöht und damit an die marktüblichen Preise herangeführt werden.

Der Wortlaut der einzelnen Ziffern kann dem Antrag entnommen werden.

Ziffer 4.7.1

Die Parkgebühr für eine «normale» Tageskarte (Ziff. 4.9.3) beträgt heute Fr. 15.00 und soll in dieser Höhe bestehen bleiben. Diese «normale» Tagesbewilligung berechtigt zum Parkieren innerhalb der Parkkarenzonen.

Die Tagesbewilligung für Handwerker sowie Vertreterinnen und Vertreter (Ziffer 4.7.1) hingegen beträgt heute Fr. 8.00, obwohl sie gegenüber der «normalen» Tageskarte den Mehrwert bietet, dass die Berechtigten während der Berufsausübung bei der Kundschaft zeitlich unbeschränkt auf gebührenpflichtigen Parkfeldern, unter signalisiertem Parkverbot sowie auf Parkverbotsfeldern parkieren können. Dieser Mehrwert im Vergleich zur «normalen» Tageskarte rechtfertigt deshalb eine Erhöhung von Fr. 8.00 auf Fr. 20.00 pro Tag.

Ziffer 4.7.2

Für die Ausnahmbewilligung zum Überschreiten der Parkzeit (ohne Parkkarenzzone) und/oder zum zeitlich unbeschränk-

ten Parkieren unter Parkverbot hat die kantonalrechtliche Grundlage geändert. Der Tatbestand wird mit dem Verweis auf die neue rechtliche Grundlage angepasst. Zusätzlich erfolgt eine Erhöhung der Gebühr von Fr. 20.00 pro Monat auf Fr. 30.00.

Ziffer 4.7.3

Der Gebührentatbestand betreffend Bewilligung für Marktleute zum Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen während Markttagen ist aufgrund der Auflösung der Stadtpolizei Bern lediglich in die Gebührentatbestände des Polizeiinspektorats zu überführen (vgl. «Vorbemerkungen»). Die Gebühren bleiben unverändert.

Ziffer 4.7.4

Für die Ausnahmbewilligung zum Durchfahren verbotener Strassen oder Zonen hat die kantonalrechtliche Grundlage geändert. Der Tatbestand wird mit dem Verweis auf die neue rechtliche Grundlage angepasst. Weiter soll die Gebühr von jährlich Fr. 60.00 auf Fr. 90.00 erhöht werden.

Ziffer 4.7.5

Auch für die Ausnahmbewilligung zum Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen für Personen und Organisationen, welche beruflich die medizinische Versorgung von Patientinnen und Patienten in deren Haushalt sicherstellen, hat die kantonalrechtliche Grundlage geändert. Der Tatbestand wird ebenfalls mit dem Verweis auf die neue rechtliche Grundlage angepasst. Weiter soll die Gebühr von monatlich Fr. 20.00 auf Fr. 40.00 bzw. Fr. 480.00 pro Jahr erhöht werden.

Parkkartengebühren

Die Gebührenerhöhung war im Stadtrat umstritten. Die Mehrheit des Stadtrates beschloss schlussendlich, den Stimmberechtigten zwei Varianten zum Entscheid vorzulegen. Variante A sieht eine abgestufte Erhöhung der Gebühren unter Berücksichtigung der Vorteile der einzelnen Bewilligungen für die Inhaberinnen und Inhaber vor. Demgegenüber bleiben in Variante B die Parkkartengebühren unverändert.

Die Änderungen der Parkkartengebühren auf einen Blick:

Artikel	Gebührenart	Stand heute (doppeltes «NEIN»)	Variante A (mit Neu- regelung der Parkkarten- gebühren)	Variante B (ohne Neu- regelung der Parkkarten- gebühren)
4.2.9.2.1	Allgemeine Warenmärkte (pro Laufmeter und Markttag)	Fr. 6.00	Fr. 8.00	Fr. 8.00
	Zuschlag für Tiefen von über 4 m (pro Tag)	kein Zuschlag	Fr. 20.00	Fr. 20.00
4.7.1 (neu) 2.5.1 (alt)	Tagesbewilligung in Verkehrssachen (für Handwerk sowie Vertreter und Vertreterinnen)	Fr. 8.00	Fr. 20.00	Fr. 20.00
4.7.2 (neu)	Ausnahmebewilligung gemäss Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2004 über die Strassen-signalisation (KSSV) zum Überschreiten der Parkzeit (ohne Parkkartenzone) und/oder zum zeitlich unbeschränkten Parkieren unter Parkverbot:			
	a) zum gelegentlichen Überschreiten (pro Jahr)	Fr. 60.00	nicht mehr möglich	
	b) zum regelmässigen Überschreiten (pro Monat, kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 20.00	Fr. 30.00	Fr. 30.00
4.7.3 (neu) 2.5.3 (alt)	Bewilligung für Marktleute zum Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen) während Markttagen:			
	a) Marktleute, die in der Regel mehr als 1 Tag pro Woche den Markt besuchen, pro Monat (kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 20.00	Fr. 20.00	Fr. 20.00
	b) übrige, pro Monat (kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 10.00	Fr. 10.00	Fr. 10.00
4.7.4 (neu) 2.5.4 (alt)	Ausnahmebewilligung gemäss Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2004 über die Strassen-signalisation (KSSV) zum Durchfahren verbotener Strassen oder Zonen (pro Jahr)	Fr. 60.00	Fr. 90.00	Fr. 90.00

Artikel	Gebührenart	Stand heute <i>(doppeltes «NEIN»)</i>	Variante A <i>(mit Neu- regelung der Parkkarten- gebühren)</i>	Variante B <i>(ohne Neu- regelung der Parkkarten- gebühren)</i>
4.7.5 (neu) 2.5.5 (alt)	Ausnahmebewilligung für Personen oder Organisationen, welche beruflich die medizinische Versorgung von Patientinnen und Patienten in deren Haushalt sicherstellen, gemäss Artikel 64d der Strassenverkehrsordnung (StrVV) vom 20. Oktober 2004 zum Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen):			
	a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate)	Fr. 20.00	Fr. 40.00	Fr. 40.00
	b) pro Jahr	nicht vorgesehen	Fr. 480.00	Fr. 480.00
4.9.1 (neu)	Parkgebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern:			
2.7.1 (alt)	a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate)	Fr. 20.00	Fr. 30.00	Fr. 20.00
	b) pro Jahr	Fr. 240.00	Fr. 360.00	Fr. 240.00
4.9.2 (neu)	Parkkartengebühr für andere gleichermassen Betroffene:			
2.7.2 (alt)	a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate)	Fr. 60.00	Fr. 60.00	Fr. 60.00
	b) pro Jahr	Fr. 600.00	Fr. 600.00	Fr. 600.00
4.9.3 (neu)	Tages- und Stundenkarten:			
2.7.3 (alt)	a) Tageskarte (24 Std.)	Fr. 15.00	Fr. 15.00	Fr. 15.00
	b) 4-Stunden-Karte	Fr. 8.00	Fr. 8.00	Fr. 8.00
4.9.4 (neu)	Gewerbekarte: Parkkarte für alle Parkkartenzonen:			
	a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate)	Fr. 20.00	Fr. 35.00	Fr. 20.00
	b) pro Jahr	Fr. 240.00	Fr. 420.00	Fr. 240.00
4.9.5 (neu)	Handwerkerparkkarte: Parkkarte für alle Parkkartenzonen inklusive Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen):			
	a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate)	Fr. 20.00	Fr. 40.00	Fr. 20.00
	b) pro Jahr	Fr. 240.00	Fr. 480.00	Fr. 240.00

Die verschiedenen Parkkarten

In den Parkkartzonen der Stadt Bern ist für das Abstellen eines Motorwagens ausserhalb der gebührenfreien Parkierungszeit eine Parkkarte zu lösen. Der Kreis der Parkkartenberechtigten und die Voraussetzungen zur Abgabe von Parkkarten sind in der städtischen Parkkartenverordnung vom 16. März 1994 geregelt. Die einzelnen Parkkarten unterscheiden sich dabei insbesondere in ihrem Bewilligungsumfang.

Normalparkkarte: Die Parkkarte für Personen mit Wohn- oder Geschäftssitz in Bern (Normalparkkarte) berechtigt zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in der entsprechenden Parkkartzone des Wohn- oder Geschäftssitzes.

Gewerbeparkkarte: Die Gewerbeparkkarte berechtigt zum unbeschränkten Parkieren in allen Parkkartzonen.

Handwerkerparkkarte: Die Handwerkerparkkarte berechtigt zum zeitlich unbeschränkten Parkieren während der Berufsausübung bei der Kundschaft auf gebührenpflichtigen Parkfeldern, unter signalisiertem Parkverbot sowie auf Parkverbotsfeldern.

Rechtliches

Die Obergrenze für Parkkartengebühren liegt gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht bei den durch die Parkraumbewirtschaftung entstehenden Kosten (Kostendeckungsprinzip). Parkierungs- bzw. Parkkartengebühren sind mindestens solange zulässig, als sie sich im Rahmen der Preise des privaten Parkplatzmarktes bewegen, ja sogar eine über dem Marktpreis liegende Parkiergebühr wäre gemäss Bundesgericht zulässig. Aus gebührenrechtlicher Sicht dürfen somit Parkkartengebühren einen Mehrertrag abwerfen.

Die einzelnen Parkkartengebühren

4.9.1 Normalparkkarte

In **Variante A** soll die Parkkartengebühr für Personen mit Wohn- oder Geschäftssitz in

Bern (Normalparkkarte) von Fr. 20.00 auf Fr. 30.00 pro Monat bzw. von Fr. 240.00 auf Fr. 360.00 pro Jahr erhöht werden. Der Gemeinderat und die Mehrheit des Stadtrats begründen diese Gebührenerhöhung unter anderem damit, dass die Parkkartengebühren in der Stadt Bern seit 1993 nicht mehr angepasst wurden und deshalb eine Erhöhung von monatlich Fr. 10.00 bzw. jährlich Fr. 120.00 angemessen und gerechtfertigt erscheint.

In **Variante B** soll diese Parkkartengebühr unverändert Fr. 20.00 pro Monat bzw. Fr. 240.00 pro Jahr betragen.

4.9.2 Parkkarte für andere gleichermassen Betroffene (z. B. Wochenaufenthalter)

Bei dieser Parkkarte erfolgt in beiden Varianten keine Gebührenerhöhung.

4.9.4 Gewerbeparkkarte

Variante A sieht eine abgestufte Erhöhung der Parkkartengebühren unter Berücksichtigung des Bewilligungsumfangs der einzelnen Parkkarte vor. Die Gewerbeparkkarte bietet gegenüber der Normalparkkarte einen wesentlichen Mehrwert, weil sie für alle Parkkartzonen gilt. Aus diesem Grund soll die Gebühr für die Gewerbeparkkarte von monatlich Fr. 20.00 auf Fr. 35.00 bzw. von jährlich Fr. 240.00 auf Fr. 420.00 erhöht werden und somit künftig mehr betragen als die Gebühr für die Normalparkkarte.

Im Gegensatz dazu sieht die **Variante B** vor, dass die Gebühr der Gewerbeparkkarte unverändert Fr. 20.00 pro Monat bzw. Fr. 240.00 pro Jahr und somit weiterhin gleich viel wie die Normalparkkarte beträgt.

4.9.5 Handwerkerparkkarte

In **Variante A** soll die Gebühr für die Handwerkerparkkarte von monatlich Fr. 20.00 auf Fr. 40.00 bzw. von jährlich Fr. 240.00 auf Fr. 480.00 erhöht werden. Diese Parkkarte ermöglicht das zeitlich unbeschränkte Parkieren während der Berufs-

ausübung bei der Kundschaft auf gebührenpflichtigen Parkfeldern, unter signalisiertem Parkverbot sowie auf Parkverbotsfeldern. Entsprechend ist hier der Bewilligungsumfang grösser als bei der Normal- bzw. Gewerbeparkkarte.

Im Gegensatz dazu sieht die **Variante B** vor, dass die Gebühr der Handwerkerparkkarte unverändert Fr. 20.00 pro Monat bzw. Fr. 240.00 pro Jahr und somit gleich viel wie die Normal- bzw. Gewerbeparkkarte beträgt.

Mehreinnahmen für die Stadt

Bei einer Annahme der **Variante A** würde ein Mehrertrag für die Stadt Bern von jährlich ca. 1,3 Mio. Franken (inklusive der Mehreinnahmen von ca. Fr. 50 000.00 für Gebühren der allgemeinen Warenmärkte) resultieren.

Bei einer Annahme der **Variante B** würde ein Mehrertrag für die Stadt Bern von jährlich ca. Fr. 170 000.00 (inklusive der Mehreinnahmen von ca. Fr. 50 000.00 für Gebühren der allgemeinen Warenmärkte) resultieren.

Parkkartengebühren im Städtevergleich

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Gebühren in anderen Schweizer Städten. Der Städtevergleich ist jedoch nur bedingt aussagekräftig, da die lokalen Gegebenheiten, die Parkierungssysteme und die Bewilligungsinhalte in den verglichenen Städten unterschiedlich sind.

	Normalparkkarte	Gewerbeparkkarte	Handwerkerparkkarte
Bern neu (mit Variante A)	Fr. 30.00/Monat Fr. 360.00/Jahr	Fr. 35.00/Monat Fr. 420.00/Jahr	Fr. 40.00/Monat Fr. 480.00/Jahr
Bern bisher (mit Variante B)	Fr. 20.00/Monat Fr. 240.00/Jahr	Fr. 20.00/Monat Fr. 240.00/Jahr	Fr. 20.00/Monat Fr. 240.00/Jahr
Zürich	Fr. 20.00/Monat Fr. 240.00/Jahr	Fr. 50.00/Monat Fr. 600.00/Jahr	¹
Basel	Fr. 120.00/Jahr	Fr. 20.00/Monat Fr. 240.00/Jahr	Fr. 40.00/Monat Fr. 50.00/Monat (mit Fussgängerzone) Fr. 400.00/Jahr Fr. 500.00/Jahr (mit Fussgängerzone)
Biel	Fr. 20.00/Monat (Private) Fr. 30.00/Monat (Firmen) Fr. 240.00/Jahr (Private) Fr. 360.00/Jahr (Firmen)	Fr. 90.00/Monat Fr. 360.00/Jahr	Fr. 90.00/Monat Fr. 360.00/Jahr
Burgdorf	Fr. 60.00/Monat Fr. 600.00/Jahr	¹	¹
Ostermundigen	Fr. 25.00/Monat Fr. 300.00/Jahr	¹	¹

¹ Es existieren keine vergleichbaren Bewilligungen

Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat

Argumente für die ganze Vorlage

- Uns ist wichtig, dass die Gebührenregelung akzeptabel und breit abgestützt ist sowie die Sanierung der Stadtfinanzen unterstützt.
- Bern liegt mit seinen Marktgebühren im günstigeren Bereich. Die Gebühren werden nur für den Warenmarkt um Fr. 2.00 pro Tag und Laufmeter erhöht. Die Preise für den Lebensmittelmarkt bleiben gleich.

Argumente gegen die ganze Vorlage

- Wir lehnen sowohl Variante A wie auch Variante B ab, denn beide sehen erhöhte Gebühren vor.

Abstimmungsergebnis:

Der Stadtrat hat der Teilrevision des Gebührenreglements sowohl in der Variante A «mit Neuregelung der Parkkartengebühren» (43 zu 27 Stimmen) als auch in der Variante B «ohne Neuregelung der Parkkartengebühren» (41 zu 27 Stimmen) zugestimmt.

Bei der Gegenüberstellung der beiden Varianten (Stichfrage) empfiehlt der Stadtrat mit 42 zu 13 Stimmen, der Variante A «mit Neuregelung der Parkkartengebühren» den Vorzug zu geben.

Argumente für die Variante A «mit Neuregelung der Park- kartengebühren»

- Eine korrekt bestimmbare Parkkartengebühr gibt es nicht. Kostendeckung, Äquivalenz und Lenkungsprinzip sowie die politische Komponente sind alles Kriterien, die eine Rolle spielen.
- Diese Gebührenerhöhung ist tragbar, und das Verhältnis der Differenzierung zwischen den einzelnen Kategorien ist ausgewogen. Andere Städte haben Gebühren im vergleichbaren Rahmen. Wir verfügen über gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsmittel sowie Parkings mit gedeckten und garantierten Plätzen zu wesentlich höheren Gebühren.
- Das Parkkartenreglement wurde 1992 noch unter bürgerlicher Mehrheit mit fast 70% Zustimmung vom Volk angenommen. Bereits damals hat der Gemeinderat eigentlich eine Gebührenerhöhung im heute vorgeschlagenen Umfang vorgesehen. Die Gebühren wurden seit 1992 nie erhöht und auch nicht der Teuerung angepasst.
- Wir finden die Parkkartengebührenerhöhung moderat. Die Parkplätze auf öffentlichem Grund dürfen etwas kosten. Wir wollen nicht durch günstigen Parkraum die Wirtschaft ankurbeln. Diese Erhöhung ist dem Gewerbe sicher zuzumuten.

Argumente für die Variante B «ohne Neuregelung der Park- kartengebühren»

- Die vom Gemeinderat vorgeschlagenen Gebühren sehen Erhöhungen zwischen 50 und 150% vor. Wir finden das nicht korrekt.
- Geht man in ein Parkhaus, hat man einen Platz auf sicher. Nicht so in der blauen Zone, egal wie hoch der Preis ist. Das Auto ist zudem in einem Parkhaus geschützt, in der blauen Zone nicht.
- Bei Gebühren geht es darum, die Kosten zu überwälzen. Hier haben wir es aber mit Steuern zu tun. Wenn man das schon so macht, soll man es ehrlich zugeben. Autofahrende und Gewerbe werden einmal mehr zur Kasse gebeten.

Antrag

Der Stadtrat unterbreitet den Stimmberechtigten folgende Varianten zur Beschlussfassung:

Variante A (mit Neuregelung der Parkkartengebühren):

I. Die Stimmberechtigten der Stadt Bern beschliessen die Teilrevision des Reglements über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern vom 21. Mai 2000 (Gebührenreglement) wie folgt:

Anhang III

4.2.9.2.1	Allgemeine Warenmärkte (pro Laufmeter und Markttag)	Fr. 8.00
	Zuschlag für Tiefen von über 4 m pro Tag	Fr. 20.00
4.7	Bewilligungen in Verkehrssachen	
4.7.1	Tagesbewilligung in Verkehrssachen (für Handwerk sowie Vertreter und Vertreterinnen)	Fr. 20.00
4.7.2	Ausnahmebewilligung gemäss Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2004 über die Strassen-signalisation (KSSV) zum Überschreiten der Parkzeit (ohne Parkkartenzone) und/oder zum zeitlich unbeschränkten Parkieren unter Parkverbot, pro Monat (kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 30.00
4.7.3	Bewilligung für Marktleute zum Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen) während Markttagen: a) Marktleute, die in der Regel mehr als 1 Tag pro Woche den Markt besuchen, pro Monat (kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 20.00
	b) übrige, pro Monat (kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 10.00
4.7.4	Ausnahmebewilligung gemäss Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2004 über die Strassen-signalisation (KSSV) zum Durchfahren verbotener Strassen oder Zonen, pro Jahr	Fr. 90.00

4.7.5	Ausnahmebewilligung für Personen oder Organisationen, welche beruflich die medizinische Versorgung von Patientinnen und Patienten in deren Haushalt sicherstellen gemäss Artikel 64d der Strassenverkehrsverordnung (StrVV) vom 20. Oktober 2004 zum Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen) a) pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 40.00 Fr. 480.00
4.9	Parkkartengebühren	
In den Parkkartenzonen ist für das Abstellen eines Motorwagens ausserhalb der gebührenfreien Parkierungszeit eine Parkkarte zu lösen. Die Parkkartengebühren sollen insbesondere bewirken, dass nur Personen, die darauf angewiesen sind, eine Anwohnerprivilegierung beanspruchen und verhindern, dass Garagenplätze an Pendlerinnen und Pendler vermietet werden. Der Kreis der Parkkartenberechtigten und die Voraussetzungen zur Abgabe von Parkkarten richten sich nach der Parkkarten-Verordnung vom 16. März 1994.		
4.9.1	Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern; a) pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 30.00 Fr. 360.00
4.9.2	Parkkartengebühr für andere gleichermassen Betroffene a) pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 60.00 Fr. 600.00
4.9.3	Tages- und Stundenkarten a) Tageskarte (24 Std.) b) 4-Stunden-Karte	Fr. 15.00 Fr. 8.00
4.9.4	Gewerbeparkkarte: Parkkarte für alle Parkkartenzonen a) pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 35.00 Fr. 420.00
4.9.5	Handwerkerparkkarte: Parkkarte für alle Parkkartenzonen inklusive Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen) a) pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 40.00 Fr. 480.00

II. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Variante B (ohne Neuregelung der Parkkartengebühren):

I. Die Stimmberechtigten der Stadt Bern beschliessen die Teilrevision des Reglements über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern vom 21. Mai 2000 (Gebührenreglement) wie folgt:

Anhang III

4.2.9.2.1	Allgemeine Warenmärkte (pro Laufmeter und Markttag)	Fr. 8.00
	Zuschlag für Tiefen von über 4 m pro Tag	Fr. 20.00
4.7	Bewilligungen in Verkehrssachen	
4.7.1	Tagesbewilligung in Verkehrssachen (für Handwerk sowie Vertreter und Vertreterinnen)	Fr. 20.00
4.7.2	Ausnahmebewilligung gemäss Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2004 über die Strassen-signalisation (KSSV) zum Überschreiten der Parkzeit (ohne Parkkartenzone) und/oder zum zeitlich unbeschränkten Parkieren unter Parkverbot, pro Monat (kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 30.00
4.7.3	Bewilligung für Marktleute zum Parkieren in Zonen mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen) während Markttagen: c) Marktleute, die in der Regel mehr als 1 Tag pro den Markt besuchen, pro Monat (kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 20.00
	d) übrige, pro Monat (kürzeste Gültigkeitsdauer 3 Monate)	Fr. 10.00
4.7.4	Ausnahmebewilligung gemäss Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2004 über die Strassen-signalisation (KSSV) zum Durchfahren verbotener Strassen oder Zonen, pro Jahr	Fr. 90.00
4.7.5	Ausnahmebewilligung für Personen oder Organisationen, welche beruflich die medizinische Versorgung von Patientinnen und Patienten in deren Haushalt sicherstellen gemäss Artikel 64d der Strassenverkehrs-verordnung (StrVV) vom 20. Oktober 2004 zum Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen) a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate)	Fr. 40.00
	b) pro Jahr	Fr. 480.00

4.9 Parkkartengebühren

In den Parkkartenzonen ist für das Abstellen eines Motorwagens ausserhalb der gebührenfreien Parkierungszeit eine Parkkarte zu lösen. Die Parkkartengebühren sollen insbesondere bewirken, dass nur Personen, die darauf angewiesen sind, eine Anwohnerprivilegierung beanspruchen, und verhindern, dass Garagenplätze an Pendlerinnen und Pendler vermietet werden. Der Kreis der Parkkartenberechtigten und die Voraussetzungen zur Abgabe von Parkkarten richten sich nach der Parkkartenverordnung vom 16. März 1994.

4.9.1	Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern; a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 20.00 Fr. 240.00
4.9.2	Parkkartengebühr für andere gleichermassen Betroffene a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 60.00 Fr. 600.00
4.9.3	Tages- und Stundenkarten a) Tageskarte (24 Std.) b) 4-Stunden-Karte	Fr. 15.00 Fr. 8.00
4.9.4	Gewerbeparkkarte: Parkkarte für alle Parkkartenzonen a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 20.00 Fr. 240.00
4.9.5	Handwerkerparkkarte: Parkkarte für alle Parkkartenzonen inklusive Parkieren in Zonen mit Parkverbot oder mit Parkzeitbeschränkungen (gebührenpflichtige Parkplätze, zeitlich beschränkte Parkzonen, Parkkartenzonen) a) pro Monat (Minstdauer: 3 Monate) b) pro Jahr	Fr. 20.00 Fr. 240.00

II. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Bern, 8. November 2007

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtratspräsident:
Peter Bernasconi

Der Ratssekretär:
Jürg Stampfli

Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten

**Reglement betreffend die Benützung
des städtischen Teils des Bahnhofs Bern
(Bahnhofreglement)**

Warum wird über diese Vorlage abgestimmt?

Am 22. November 2007 genehmigte der Stadtrat mit 53 Ja- gegen 9 Nein-Stimmen bei 7 Enthaltungen das neue Reglement betreffend die Benützung des städtischen Teils des Bahnhofs Bern (Bahnhofreglement). Gegen diesen Beschluss ergriff das «Komitee Bahnhofreglement Nein – Öffentlicher Raum für alle!» das Referendum, das mit 2118 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist. Deshalb wird das Bahnhofreglement nun den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet.

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 53 Ja- gegen 9 Nein-Stimmen und bei 7 Enthaltungen, das Reglement betreffend die Benützung des städtischen Teils des Bahnhofs Bern (Bahnhofreglement) anzunehmen.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	21
Der neue Bahnhof: sicher und sauber	22
Der Inhalt des Bahnhofreglements im Detail	24
Stellungnahme des Referendumskomitees	26
Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat	27
Antrag	28
Anhang: Bahnhofreglement	29

Mehr Informationen

Wer zusätzliche Informationen zum Reglement betreffend die Benützung des städtischen Teils des Bahnhofs Bern wünscht, kann sich an die

**Stadtkanzlei
Erlacherhof
Junkerngasse 47
3000 Bern 8**

wenden. Bei der Stadtkanzlei liegen in den 30 Tagen vor der Abstimmung die Unterlagen zur Einsichtnahme auf, und es können weitere Auskünfte eingeholt werden.

Telefon 031 321 62 10
E-Mail: stadtkanzlei@bern.ch

Das Wichtigste auf einen Blick

Der Bahnhof Bern besteht aus zwei Bereichen: die Christoffel- und Neuengass-Unterführungen sowie die Aufgänge aus diesen Unterführungen bilden den städtischen Teil; die übrigen Teile gehören der SBB. Mit dem neuen Bahnhofreglement soll die Grundlage dafür geschaffen werden, dass im städtischen Teil eine Ordnung durchgesetzt werden kann, die sichere Verkehrswege und ein einheitliches Erscheinungsbild des ganzen Bahnhofs gewährleistet. Gleichzeitig sollen die unterschiedlichen Ansprüche an die Nutzung der Unterführungen koordiniert werden. Einer der Kernpunkte des Reglements ist ein lokal begrenztes Bettelverbot.

Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz und damit eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe. Der Bahnhof wird jeden Tag von mehr als 150000 Personen benützt. Der Raum, der in den Unterführungen zur Verfügung steht, ist begrenzt. Er muss deshalb in erster Linie für die Zirkulation der Reisenden und als Erschliessung des Reise- und Dienstleistungszentrums Bahnhof dienen. Der Bahnhof gibt aber auch eine wichtige Visitenkarte ab für Reisende, die Bern mit dem Zug besuchen. Mit dem Bahnhofreglement soll im städtischen Teil des Bahnhofs (d. h. in der Christoffel- und der Neuengass-Unterführung) eine ähnliche «Hausordnung» eingeführt werden, wie sie heute bereits für den SBB-Teil des Bahnhofs gilt.

Was regelt das Bahnhofreglement?

Das Bahnhofreglement hält fest, dass die Unterführungen und ihre Aufgänge in erster Linie dem Zugang zu den Zügen und zur Stadt dienen. Andere Nutzungen sind weiterhin zulässig, soweit sie diesen Zweck nicht beeinträchtigen. Das Bahnhofreglement enthält einen Katalog von Verhaltensweisen, die in den Unterführungen nicht erlaubt sind. Diese Einschränkungen dienen vor allem der Sicherheit und der Sauberkeit. Nicht erlaubt ist nun im städtischen Teil des Bahnhofs das Betteln; es handelt sich jedoch um ein lokal beschränktes Bettelverbot, das nur für die Unterführungen und die Aufgänge sowie für die oberirdischen Eingangsbereiche in einem Umkreis von 10 Metern gilt.

Auch künftig Unterschriften sammeln

Andere Nutzungen der Bahnhofunterführungen sind grundsätzlich auch in Zukunft denkbar, soweit es die Sicherheitsanforderungen zulassen. Für kommerzielle und ideelle Nutzungen, Kundgebungen und kulturelle Nutzungen gelten im Prinzip die gleichen Regeln wie im übrigen öffentlichen Raum der Stadt. Allerdings sind aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse, des vorrangigen Mobilitätswerts der Unterführungen und der Sicherheitsanforderungen solche anderweitigen Nutzungen nur eingeschränkt möglich. Weiterhin zulässig sind im städtischen Teil des Bahnhofs das Sammeln von Unterschriften oder das Verteilen von Flugblättern zu politischen Zwecken, soweit dies durch Einzelpersonen ohne Infrastruktur geschieht.

Kontrolle durch Bahnpolizei möglich

Die Kontrolle des SBB-Teils des Bahnhofs erfolgt bereits heute durch den bahnpolizeilichen Sicherheitsdienst der SBB (Securitrans). Das Bahnhofreglement räumt nun der Stadt die Möglichkeit ein, auch die Kontrolle des städtischen Teils des Bahnhofs dem bahnpolizeilichen Sicherheitsdienst zu übertragen, falls dies vorteilhaft ist (z. B. Kontrolle des ganzen Bahnhofs aus einer Hand). Eine vollständige Privatisierung der Kontrolle im Bahnhof erfolgt damit nicht: Securitrans gehört zur Zeit mehrheitlich der SBB.

Der neue Bahnhof: sicher und sauber

Der Bahnhof ist eine Visitenkarte für die Stadt Bern: Wer Bern besucht und mit dem Zug anreist, erhält einen ersten Eindruck beim Verlassen des Bahnhofs. Auch die Berner Bevölkerung hat Anspruch auf einen sicheren und sauberen Bahnhof. Die Stadt hat über 50 Mio. Franken in die Sanierung und den Umbau des Bahnhofplatzes und damit auch der Bahnhofunterführungen investiert. Das neue Bahnhofreglement soll dazu beitragen, dass die hoch frequentierten Unterführungen und Bahnhofaufgänge sichere und saubere Verkehrswege bleiben und die verschiedenen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum koordiniert werden.

Täglich wird der Bahnhof von mehr als 150 000 Personen genutzt – Tendenz steigend. Viele Reisende verlassen den Bahnhof über den Bahnhofplatz bzw. durch die Christoffel- und die Neuengass-Unterführungen. Vor allem in den Hauptreisezeiten sind diese Achsen bereits heute sehr stark belastet.

Sichere Verkehrswege

Die Christoffel-Unterführung ist 2007/2008 vollständig saniert und umgebaut worden. Die Bahnhofunterführungen sind im Vergleich zu den sehr hohen Passantenfrequenzen relativ eng, der zur Verfügung stehende Raum damit beschränkt. Zudem befinden sich in der sanierten Christoffel-Unterführung auch verschiedene Geschäfte und Läden. Es muss deshalb gewährleistet werden, dass die Christoffelzusammen mit der Neuengass-Unterführung nach der Wiedereröffnung ihrer vorrangigen Funktion als Erschliessungs- und Verkehrswege dienen können. Der Bahnhof, zu dem auch die städtischen Bahnhofunterführungen gehören, ist in erster Linie ein Reisezentrum. Aus Sicherheitsgründen (flüssige Zirkulation, Flucht- und Rettungswege etc.) werden deshalb Nutzungen, die nicht primär der Erschliessung des Bahnhofs dienen, nur in Ausnahmefällen möglich sein.

Sauberes Erscheinungsbild

Den sanierten Bahnhofunterführungen soll nach deren Eröffnung Sorge getragen werden. Wer in Bern ankommt, soll einen

Eindruck der Freundlichkeit, der Offenheit und des Willkommens vermittelt bekommen. Mit dem Bahnhofreglement soll deshalb die Grundlage dafür geschaffen werden, dass die prioritäre Ausrichtung des Bahnhofs auf die Bedürfnisse der Reisenden und auf Annexnutzungen, die mit dem Bahnhof als Reise- und Dienstleistungszentrum in einem direkten Zusammenhang stehen, durchgesetzt werden kann.

Zwei Teile, ein Erscheinungsbild

Der Berner Bahnhof ist in zwei Bereiche aufgeteilt: Das Hauptgebäude, die Empfangshalle, der Rail-City-Bereich und die Zugänge zu den Perrons gehören der SBB, während die Bahnhofunterführungen im Eigentum der Stadt stehen. Für die Benützerinnen des Bahnhofs darf diese eigentumsrechtliche Aufteilung keine Rolle spielen. Mit der Sanierung der Unterführungen ist sie auch kaum mehr wahrnehmbar. Es ist das Ziel, den ganzen Bahnhof als Einheit erscheinen zu lassen, in der auch überall die gleichen Regeln für die Benutzerinnen und Benutzer gelten.

Anlehnung an SBB-Hausordnung

Das Bahnhofreglement folgt dem Gedanken einer räumlichen Einheit des ganzen Bahnhofgebiets. Deshalb lehnt es sich inhaltlich in den meisten Bereichen der Hausordnung an, welche die SBB für ihren Teil des Bahnhofs erlassen hat. Die SBB wendet ihre Bahnhofordnung in allen Bahnhöfen der ganzen Schweiz an.

Unterschiedliche Nutzungsansprüche

Bahnhöfe werden wegen ihrer zentralen Lage nicht nur von Reisenden und als Dienstleistungszentrum genutzt. Auch andere Anspruchsgruppen melden ihre teilweise unterschiedlichsten Bedürfnisse an, indem sie den öffentlichen Raum in den Unterführungen für ideelle, kommerzielle, politische oder persönliche Anliegen nutzen wollen. Das Bahnhofreglement bildet die Grundlage, um diese sich teilweise widersprechenden oder sogar ausschliessenden Nutzungsansprüche zu koordinieren und eine Ordnung durchzusetzen, welche die primären Funktionen der Bahnhofunterführungen gewährleistet.

Dabei ist zu beachten, dass der städtische Teil des Bahnhofs auch rechtlich einem vorrangigen Zweck gewidmet ist, nämlich dem Zweck, als Verkehrs- und Erschliessungsraum zu dienen. Dies schliesst andere Nutzungen nicht von vornherein aus. Die Primärnutzung hat jedoch absoluten Vorrang, wenn die Verträglichkeit der unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse gegeneinander abzuwägen ist. Zu beachten ist auch, dass die Stadt für viele Anspruchsgruppen, die die Bahnhofunterführungen nicht in erster Linie wegen ihrer Reisezentrums- und Dienstleistungsfunktionen aufsuchen, im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs viele Angebote zur Verfügung stellt, weshalb auch aus dieser

Sicht die vorrangige Nutzung des städtischen Teils des Bahnhofs als Verkehrs- und Erschliessungsweg richtig erscheint.

SBB und Stadt als Partnerinnen

Ziel von Stadt und SBB ist es, für den gesamten Bahnhof Bern eine räumliche Einheit zu schaffen. Deshalb haben sie eine gemeinsame Erklärung entworfen, welche in den Grundzügen festhält, in welcher Art und Weise der Bahnhof in Zukunft auftreten und wie er genutzt werden soll. Demnach sind die Passagen und Durchgänge im Bahnhof öffentliche Bereiche, welche in erster Linie dem ungehinderten und raschen Zugang zu den Zügen und zur Stadt dienen. Die Erklärung enthält Richtlinien, die beide Seiten verpflichten: Einerseits die SBB, die die Nutzung ihres Bahnhofteils künftig wieder vermehrt dem primären Zweck des Bahnhofs als Reisezentrum unterzuordnen und die Kommerzialisierung auf ein verträgliches Mass zu reduzieren hat. Andererseits die Stadt, die in ihrem Teil für eine Ordnung zu sorgen hat, die den gesamten Bahnhof als Einheit erscheinen lässt, den Komfort und die Sicherheit der Reisenden gewährleistet und die übrigen Nutzungen in den Unterführungen verträglich koordiniert.

Der Inhalt des Bahnhofreglements im Detail

Geltungsbereich (Art. 1)

Das Bahnhofreglement gilt für den städtischen Teil des Bahnhofs Bern: für die Christoffel- und die Neuengass-Unterführungen einschliesslich der Zu- und Aufgänge zu diesen Unterführungen. Ebenfalls erfasst werden (oberirdische) Eingangsbereiche der Zu- und Aufgänge in einem Umkreis von 10 Metern. Damit soll gewährleistet werden, dass Reisende und Benützer des Bahnhofs ungehindert zirkulieren können.

Vorrangige Nutzung (Art. 2 Abs. 1)

Der städtische Bahnhofteil dient in erster Linie als Verkehrsweg für den Zugang zu den Zügen und zur Stadt. Andere Nutzungen sind damit nicht ausgeschlossen, sofern sie mit dem Hauptzweck der Unterführungen vereinbar sind.

Verbote (Art. 2 Abs. 2)

Das Bahnhofreglement enthält einen Katalog von Tätigkeiten und Verhaltensweisen, die im städtischen Teil des Bahnhofs – gleich wie auch im SBB-Teil – nicht erlaubt sind: Es sind Regeln, die die Sicherheit, Sauberkeit und den Anstand gegenüber andern Reisenden und Benützern gewährleisten sollen.

Bettelverbot (Art. 2 Abs. 2)

Im Geltungsbereich des Bahnhofreglements ist das Betteln nicht erlaubt. Dieses Verbot gilt auch im SBB-Teil des Bahnhofs und in allen Bahnhöfen der ganzen Schweiz. Das Bahnhofreglement führt nicht ein generelles Bettelverbot für die ganze Stadt ein, sondern nur ein lokal begrenztes.

Kommerzielle/ideelle Nutzung (Art. 3)

Solche Nutzungen sind auch in den Bahnhofunterführungen grundsätzlich weiterhin zulässig. Da es sich dabei jedoch in der Regel um sog. gesteigerten Gemeinge-

brauch handelt, muss dafür eine Bewilligung eingeholt werden. Wegen der beschränkten räumlichen Verhältnisse im Bahnhof können diese Bewilligungen nur sehr restriktiv erteilt werden. Wie im übrigen Stadtgebiet ist für die Bewilligungserteilung für solche Nutzungen auch im städtischen Teil des Bahnhofs die Strassennutzungs-Verordnung anwendbar.

Kundgebungen (Art. 4)

Der städtische Teil des Bahnhofs wird für Kundgebungen grundsätzlich nach den gleichen Regeln behandelt wie der übrige öffentliche Raum der Stadt. Anwendbar für die Bewilligung einer Kundgebung sind also auch hier das Kundgebungsreglement und die Kundgebungsverordnung.

Kulturelle Nutzungen (Art. 5)

Die Nutzung des öffentlichen Raums für kulturelle Zwecke ist in der Strassenaktivitäten-Verordnung geregelt. Diese hat bereits bisher kulturelle Aktivitäten in der Christoffel- und der Neuengass-Unterführung ausgeschlossen. Das Bahnhofreglement ändert daran nichts.

Kontrolle (Art. 6)

Die Überwachung des städtischen Teils des Bahnhofs und die Durchsetzung der «Hausordnung» müssen nicht, aber können dem bahnpolizeilichen Sicherheitsdienst übertragen werden. Die Bahnpolizei (Securitrans, eine mehrheitlich von der staatlichen SBB beherrschte Sicherheitsfirma), kontrolliert bereits den SBB-Teil des Bahnhofs. Allenfalls würden sich durch eine einheitliche Kontrolltätigkeit im ganzen Bahnhof Vorteile erzielen lassen. Damit würde der Ordnungsdienst im Bahnhof nicht privatisiert: Vielmehr würde dieser Dienst auch bei einer Übertragung an die Bahnpolizei von einer staatlich beherrschten Firma versehen, die ihre Arbeit

in einem rechtsstaatlichen Rahmen auszuüben hat; die Befugnisse der Polizei werden nicht eingeschränkt.

Strafbestimmungen (Art. 7)

Wer gegen die Regeln des Bahnhofreglements verstösst, kann zur Anzeige gebracht und mit einer Busse von maximal Fr. 2000.00 bestraft werden. Dieser Busenrahmen ist selbstverständlich verhältnismässig anzuwenden, d.h. die konkrete Bussenhöhe im Einzelfall hängt von der Schwere der Regelverletzung ab. Bussen können gerichtlich überprüft werden.

Warum ein neues Bahnhofreglement?

Viele Punkte, die im Bahnhofreglement geregelt sind, könnte der Gemeinderat auch in eigener Kompetenz ordnen. Das lokal begrenzte Bettelverbot könnte aber möglicherweise Grundrechte berühren. Der Umstand, dass ein Grundrecht durch eine staatliche Anordnung berührt wird, bedeutet noch nicht, dass diese Anordnung unrechtmässig ist. Voraussetzung ist aber, dass für die Massnahme eine genügende gesetzliche Grundlage besteht. Aus diesem Grund wird die Bahnhofordnung in Reglementsform erlassen: So können die Stimmberechtigten in einem demokratisch hoch legitimierten Verfahren über die «Hausordnung» im städtischen Teil beschliessen.

Stellungnahme des Referendumskomitees

Mit dem Bahnhofreglement würde ein Teil des öffentlichen Raums der Stadt Bern einem Sonderrecht unterworfen. Die Durchsetzung des Reglements – Überwachung und Erteilen von Anzeigen – kann der Gemeinderat für teures Geld der «Bahnpolizei» übertragen, die durch die privatrechtlich organisierte Securitrans AG betrieben wird.

Das Bahnhofreglement leitet damit faktisch eine Privatisierung von Polizeiaufgaben im öffentlichen Raum ein. Die «Bahnpolizei» würde über einen weiten Ermessensspielraum darüber verfügen, was als «ungebührliches Verhalten» oder verbotenes «Füttern von Tieren» angezeigt werden soll – gegebenenfalls mit der Folge von bis zu 2000 Franken Busse. Allein der Begriff des «ungebührlichen Verhaltens» ist derart willkürlich, dass es alle treffen kann. Eigentümerinnen der als «Bahnpolizei» agierenden Securitrans AG sind die SBB (51%) und die Securitas (49%), eine direkte parlamentarische Kontrolle und Einflussnahme (Stadtrat) ist daher nicht möglich. Die öffentliche Aufsicht über diesen Sicherheitsdienst ist damit ungenügend.

Viele der neuen Verbote sind bereits in anderen Gesetzen geregelt oder verstehen sich von selbst (Abstellen von Fahrrädern, Rauchverbot, wildes Deponieren von Abfällen, auf dem Boden liegen) und gelten überall. Es braucht kein Sonderrecht für den Bahnhof, er ist ein genauso sicherer Ort wie die ganze Stadt: Auch im Bahnhof gilt das Strafrecht, und für die Gewährleistung der Sicherheit sorgt die Polizei.

Das Reglement zielt vor allem gegen die Schwächsten unserer Gesellschaft. Diesen Menschen soll ihr legitimes Recht, sich wie alle anderen auch im öffentlichen Raum aufzuhalten, abgesprochen werden: Unter dem Vorwand von «Sicherheit und Sauberkeit» sollen sie sich in den städtischen Unterführungen sowie in

einem willkürlich festgelegten Umkreis von 10 Metern bei den Bahnhofsausgängen nicht mehr aufhalten dürfen. Für diese kleine Gruppe von Menschen sind aber der Bahnhof und dessen Umgebung ein wichtiger Ort in ihrem schwierigen Alltag. Einige sind darauf angewiesen etwas Kleingeld zu erbetteln, um Bedürfnisse zu finanzieren, für die das Sozialamt kein Extrageld gibt.

Das Bahnhofreglement ist ein erster Schritt zu einem generellen Bettelverbot in der Stadt Bern. Der Gemeinderat lässt dessen Einführung bereits prüfen. Die Folge: Betroffene, die ihre Bussen nicht bezahlen können, müssten ihre Strafen im Gefängnis absitzen. Der Öffentlichkeit würden damit unverhältnismässige Kosten entstehen. Betteln ist ein einfacher Vorgang, bei dem eine Person eine andere um Geld oder Essen anfragt. Es ist und muss weiter erlaubt sein, unbekannte Menschen um etwas anzufragen. Die Angesprochenen sind frei, eine Spende zu geben oder nicht.

Ein Nein zum Bahnhofreglement ist ein klares Signal dafür, dass der öffentliche Raum in der ganzen Stadt Bern weiterhin allen gehört und dessen Kontrolle nicht privatisiert werden darf. Das Reglement schafft neues Unrecht, es ist auch keine wirksame Lösung gegen Armut und Not. Dass der Raum in und um den Bahnhof durch zunehmende Kommerzialisierung immer enger wird, kann nicht mit Verboten, Ausgrenzungen und Bussen gelöst werden.

Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat

Argumente für die Vorlage

- Das vorliegende Reglement schafft die Voraussetzungen, dass im sanierten städtischen Teil des Bahnhofs ein ordnungsgemässes Zirkulieren von Reisenden und Kundinnen und Kunden der Geschäfte möglich wird. Zudem wird mit dem Erlass der ungehinderte Zugang von Rettungskräften in Notfällen sichergestellt.
- Einer der zentralen Punkte dieses Reglements ist das Bettelverbot. Der Gemeinderat schafft damit eine «bettelfreie Zone» in der Gemeinde Bern. Damit soll verhindert werden, dass Passantinnen und Passanten ständig und wiederholt von bettelnden Personen um eine milde Gabe gebeten werden
- Die Bahnhofordnung lehnt sich an diejenige der SBB an und schafft die rechtliche Grundlage, damit der Bahnhof Bern künftig eine Einheit bildet.
- Andere Nutzungen sind nach wie vor möglich, solange sie die primäre Nutzung nicht beeinträchtigen. Grundrechte bleiben gewahrt. So gelten beispielsweise Unterschriftensammlungen sowie Verteilaktionen ohne feste Infrastruktur nicht als gesteigerter Gemeingebrauch und sind im städtischen Teil des Bahnhofs nicht bewilligungspflichtig.

Argumente gegen die Vorlage

- Sensible grundrechtliche Eingriffe im Zusammenhang mit der Sicherheits- und Kontrollaufgabe sollen nun einer Organisation wie Securitrans ermöglicht werden.
- Bis anhin hat sich die Stadt Bern immer gegen ein Bettelverbot ausgesprochen.
- Das Reglement spricht von der Ahndung von ungebührlichem Verhalten, womit ein rechtsstaatliches Ungeheuer geschaffen wird, denn es bleibt unklar, welches Verhalten geahndet wird.

Abstimmungsergebnis:

53 Ja-Stimmen, 9 Nein-Stimmen, 7 Enthaltungen

Antrag

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 53 Ja- gegen 9 Nein-Stimmen bei 7 Enthaltungen den folgenden

Beschluss

zur Annahme:

Die Stadt Bern erlässt das Reglement betreffend die Benützung des städtischen Teils des Bahnhofs Bern (Bahnhofreglement; BHR).

Bern, 22. November 2007

Im Namen des Stadtrats

Der 1. Vizepräsident:
Andreas Zysset

Der Ratssekretär:
Jürg Stampfli

Anhang:

Reglement betreffend die Benützung des städtischen Teils des Bahnhofs Bern (Bahnhofreglement; BHR)

Der Stadtrat von Bern,

gestützt auf Artikel 10 Absatz 1 und Artikel 48 Absatz 1 der Gemeindeordnung vom 3. Dezember 1998¹,

beschliesst:

Art. 1 Geltungsbereich und Zweck

¹ Dieses Reglement regelt die Benützung des städtischen Teils des Bahnhofs Bern.

² Der städtische Teil des Bahnhofs Bern umfasst die Christoffel- und Neuengass-Unterführungen, ihre Zugänge sowie den oberirdischen Eintrittsbereich der Zugänge im Umkreis von zehn Metern.

³ Das Reglement hat zum Zweck, die Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer des städtischen Teils des Bahnhofs und die Ordnung in diesem Bereich zu gewährleisten sowie die unterschiedlichen Interessen an dessen Nutzung zu koordinieren.

Art. 2 Vorrangige Nutzung und allgemeine Einschränkungen

¹ Der städtische Teil des Bahnhofs dient in erster Linie dem Zugang zu den Zügen und zur Stadt. Andere Nutzungen sind im Rahmen der nachstehenden Bestimmungen zulässig, soweit sie den vorrangigen Zweck nicht beeinträchtigen.

² Zum Schutz des städtischen Teils des Bahnhofs als Verkehrsweg sind in der Christoffel- und der Neuengass-Unterführung sowie in den entsprechenden Zugängen und Eintrittsbereichen die folgenden Nutzungen untersagt:

- a. Versperren von Rettungs- und Fluchtwegen;
- b. Sitzen und Liegen auf Boden und Treppen;
- c. Fahren mit Zweirädern, Skateboards, Rollschuhen und dergleichen auf Rampen, Treppen, in Hallen, Passagen und Unterführungen;
- d. Abstellen von Fahrrädern und anderen Fahrzeugen ausserhalb der vorgesehenen Parkflächen;
- e. Betteln;
- f. Rauchen in den Nichtraucherzonen;
- g. Ungebührliches Verhalten gegenüber anderen Benutzerinnen und Benutzern des städtischen Teils des Bahnhof
- h. lautes Abspielen von Tonträgern;
- i. Wegwerfen und wildes Deponieren von Abfall;
- k. Mitführen frei laufender Hunde;
- l. Füttern von Tieren.

¹ GO; SSSB 101.1

Art. 3 Kommerzielle und ideelle Nutzung

¹ Die kommerzielle und ideelle Nutzung im Sinn gesteigerten Gemeingebrauchs bedarf einer Bewilligung.

² Die kommerzielle und ideelle Nutzung im Sinn einer Sondernutzung bedarf einer Konzession.

³ Es findet die Verordnung vom 28. Juni 2000² betreffend die besondere Nutzung öffentlicher Strassen Anwendung.

Art. 4 Kundgebungen

Die Nutzung für Kundgebungen richtet sich nach dem Reglement vom 20. Oktober 2005³ und der Verordnung vom 28. Juni 2006⁴ über Kundgebungen auf öffentlichem Grund.

Art. 5 Kulturelle Nutzungen

Die Nutzung für öffentliche kulturelle Darbietungen (Musik, Theater u.ä.) richtet sich nach der Verordnung vom 22. August 2001⁵ über die kulturellen Strassenaktivitäten in der Gemeinde Bern.

Art. 6 Durchsetzung

Der Gemeinderat kann die Überwachung des städtischen Teils des Bahnhofs sowie die Durchsetzung dieses Reglements ganz oder teilweise dem bahnpolizeilichen Sicherheitsdienst übertragen.

Art. 7 Strafbestimmung

Widerhandlungen gegen dieses Reglement werden mit Busse bis 2000 Franken bestraft.

Art. 8 Ausführungsbestimmungen

¹ Der Gemeinderat kann Ausführungsbestimmungen zu diesem Reglement erlassen.

² Er kann insbesondere

a. die Zuständigkeit zur Erteilung von Bewilligungen und Konzessionen gemäss den Artikeln 3 bis 5 und

b. die Zuständigkeit zur Einreichung von Strafanzeigen gemäss Artikel 7 abweichend von der allgemeinen Ordnung regeln.

Art. 9 Inkrafttreten

Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Reglements.

Bern, 22. November 2007

Im Namen des Stadtrats

Der 1. Vizepräsident:
Andreas Zysset

Der Ratssekretär:
Jürg Stampfli

² Strassennutzungsverordnung; SNV; SSSB 732.211

³ Kundgebungsreglement; KgR; SSSB 143.1

⁴ Kundgebungsverordnung; KgV; SSSB 143.11

⁵ Strassenaktivitätenverordnung; SAV; SSSB 732.211.1

Initiative «Bärenparking»



Unter diesem Hang beim Klösterlistutz soll nach dem Willen des Initiativkomitees das «Bärenparking» realisiert werden.

Begriffe aus dem Planungs- und Baurecht der Stadt Bern

In der vorliegenden Abstimmungsbotschaft zur Initiative «Bärenparking» werden u. a. folgende Begriffe aus dem Planungs- und Baurecht der Stadt Bern verwendet:

Überbauungsordnung (UeO): Eine Überbauungsordnung besteht aus einem Überbauungsplan mit Vorschriften. Sie regelt über die Grundordnung hinaus detailliert die Ausgestaltung von bestimmten Arealen. Als Spezialvorschrift geht sie der Grundordnung vor.

Selbständige Parkieranlagen sind Anlagen, die nicht der Erfüllung der Parkplatz-erstellungspflicht für eine bestimmte Baute oder eine Gruppe von Bauten dienen.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	33
Was verlangt die Initiative?	34
Baurechtliche Betrachtung	34
Welches sind die positiven Aspekte der Initiative?	35
Welches sind die kritischen Punkte?	36
Was geschieht, wenn die Initiative angenommen wird?	37
Stellungnahme des Initiativkomitees «Bärenparking»	37
Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat	38
Antrag	39

Mehr Informationen

Die Abstimmungsbotschaft kann nur summarisch orientieren. Wer zusätzliche Informationen zur Initiative wünscht, wendet sich an die

Präsidialdirektion der Stadt Bern
Postfach
3000 Bern 8

Telefon 031 321 75 45
E-Mail: prd@bern.ch

Das Wichtigste auf einen Blick

Die Initiative verlangt, dass die erforderlichen bau- und planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen werden, um ein öffentliches Parkhaus im Raum Bärengraben-Klösterli realisieren zu können. Das zu erstellende Parkhaus soll zwischen 250 und 300 Parkplätze ausweisen, unterirdisch angelegt sein und auch den Rosengarten erschliessen.

Die Initiantinnen und Initianten beabsichtigen mit einem «Bärenparking» eine Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe des neuen Bärenparks sowie eine Attraktivierung der Altstadt für die Anwohnenden, das Gewerbe und die Besuchenden.

Das Parkhaus soll vollständig durch Private erstellt und betrieben werden. Das Terrain, auf dem die Parkierungsanlage zu stehen kommen soll, gehört der Stadt Bern (Stadtbauten Bern). Mit den heute geltenden bau- und planungsrechtlichen Vorschriften ist es nicht möglich, neue selbständige Parkierungsanlagen in Zentrumslage zu erstellen. Mit der Initiative sollen nun die zuständigen Gremien beauftragt werden, mittels einer Überbau-

ungsordnung die Vorschriften so festzulegen, dass die Realisierung eines unterirdisch angelegten Parkings im Hang oberhalb des Klösterliareals planungsrechtlich möglich wird. Voraussetzung dafür ist die Aufhebung einer gleich grossen Anzahl von oberirdischen Parkplätzen.

Der Initiativtext ist in der Form einer allgemeinen Anregung abgefasst. In einem ersten Schritt werden die Stimmberechtigten aufgerufen, zu entscheiden, ob die Behörden mit der Einleitung eines Planungsprozesses zu beauftragen seien. Nach einem allfälligen Ja zur Initiative würden die Planungsarbeiten für eine Überbauungsordnung aufgenommen, die dann in einem zweiten Schritt dem Volk vorgelegt werden müsste. Darin müsste dann auch festgelegt werden, wo die Parkplätze aufzuheben wären.

Die Forderung nach einem Bärenparking widerspricht den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt. Zudem sind die Realisierungschancen aus wirtschaftlichen Gründen und wegen der schwierigen topografischen Verhältnisse eher gering.

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 27 Ja-Stimmen gegen 42 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung, die Initiative «Bärenparking» abzulehnen.

Was verlangt die Initiative?

Am 14. August 2007 reichte das «Komitee Bärenparking» die Volksinitiative «Bärenparking» mit 5347 beglaubigten Unterschriften und folgendem Wortlaut ein:

«Die Stadt Bern schafft die erforderlichen bau- und planungsrechtlichen Grundlagen, um ein öffentliches Parkhaus im Raum «Bärengaben-Klösterli» zu realisieren. Das zu erstellende Parkhaus soll zwischen 250 und 300 Parkplätze aufweisen, unterirdisch angelegt sein und auch den Rosengarten erschliessen.»

Die Initiative ist in Form einer allgemeinen Anregung abgefasst. Das heisst, dass die Stimmberechtigten zuerst über den Grundsatz abstimmen, ob überhaupt ein Planungsprozess eingeleitet werden soll. Falls die Initiative angenommen würde und die Machbarkeit in allen Belangen gegeben wäre, könnte in einem zweiten Schritt eine konkrete Planungsvorlage ausgearbeitet und den Stimmberechtigten erneut unterbreitet werden. Dieser Prozess würde schätzungsweise mindestens zwei Jahre dauern.

Baurechtliche Betrachtung

Gemäss Artikel 64 Absatz 2 der Bauordnung der Stadt Bern (BO) dürfen selbständige Parkierungsanlagen für Personautos nur an Autobahnein- und -ausfahrten oder am Rand des Siedlungsgebiets erstellt werden. Die Initiative widerspricht dieser Bestimmung. Da mit der Initiative indessen die Schaffung der erforderlichen bau- und planungsrechtlichen Grundlagen für die Realisierung eines «Bärenparkings» gefordert wird, geht ihre Stossrichtung dahin, dass die derzeitigen Bau- und Planungsvorschriften – soweit sie dem Vorhaben entgegenstehen – abgeändert werden müssen.

Dieses Ziel ist rechtlich zulässig und darf mit einer Initiative verfolgt werden. Damit ergibt sich, dass die Initiative materiell gültig ist. Um die planungsrechtlichen Grundlagen zu schaffen, braucht es für ein Bärenparking eine Überbauungsordnung mit den entsprechenden Vorschriften. Weil damit die Grundordnung geändert würde, fällt ein solcher Entscheid in die Zuständigkeit der Stimmberechtigten.

Im Zusammenhang mit der Erstellung von selbständigen Parkierungsanlagen ist eine weitere Bestimmung der BO von Bedeutung: Artikel 64 Absatz 4 BO verlangt, dass neue Anlagen nur erstellt werden dürfen, wenn eine entsprechende Anzahl von Parkplätzen im Stadtgebiet aufgehoben wird. Weil sich der Initiativtext zu dieser Bestimmung nicht äussert, wäre Artikel 64 Absatz 4 BO anzuwenden. Mit dieser Vorschrift wird sichergestellt, dass die Umweltvorschriften gewahrt werden können. Wo genau die Parkplätze aufgehoben werden müssten, bliebe Gegenstand der weiterführenden Planungsarbeiten. Es liegt auf der Hand, dass sich der grösste Teil der aufzuhebenden Parkplätze in der näheren Umgebung eines allfälligen Bärenparkings befände.

Welches sind die positiven Aspekte der Initiative?

Nähe zum Bärenpark

Der Bärenpark wird zusätzliche Besucherinnen und Besucher anziehen. Deshalb ist es an sich richtig, das Parkplatzangebot in unmittelbarer Nähe der neuen Attraktion zu konzentrieren. Weil eine entsprechende Anzahl oberirdischer Parkplätze aufgehoben werden müsste, können die angrenzenden Wohnquartiere vor dem Suchverkehr bewahrt werden.

Gestaltung des Strassenraums

Da mit der Erstellung des Bärenparkings auch die Aufhebung einer entsprechenden Anzahl von jetzt bestehenden oberirdischen Parkplätzen einhergehen würde, könnte der öffentliche Raum, namentlich im historisch wertvollen Raum Klösterlistutz, Nydeggbücke und Nydeggstalden, aufgewertet werden. Wo genau die Parkplätze aufgehoben würden, müsste indes im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten untersucht werden. Weil die neuen Parkplätze unterirdisch angelegt würden, würde das Stadtbild nicht beeinträchtigt.

Aufwertung der Flanierzone

Mit der Reduktion des Durchgangs- und Suchverkehrs in der unteren Altstadt als Folge der Parkplatzreduktion wird die untere Altstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver.

Erschliessung des Rosengartens

Die Initiative stellt in Aussicht, dass der Rosengarten durch einen vereinfachten Zugang (Lift) erschlossen wird.

Private Finanzierung

Die Initiantinnen und Initianten gehen davon aus, dass sowohl die Erstellung des Parkings, die Erschliessung des Rosengartens wie auch der spätere Betrieb mit privaten Mitteln finanziert werden sollen. Konkrete oder verbindliche Offerten liegen noch keine vor. Das Parking würde auf städtischem Land gebaut werden. In welcher Form und zu welchen finanziellen Bedingungen das Land den Investierenden und Betreibenden zur Verfügung gestellt würde, müsste ausgehandelt werden.

Welches sind die kritischen Punkte?

Verkehrs- und umweltpolitische Bedenken

Vor nicht allzu langer Zeit – im September 2006 – haben die Stimmberechtigten die neue Bauordnung der Stadt Bern (BO) mit grossem Mehr angenommen. In Artikel 64 Absatz 2 BO ist stipuliert, dass selbständige Parkierungsanlagen nicht mehr in Zentrumsnähe, sondern nur bei Ein- und Ausfahrten von Autobahnen oder am Siedlungsrand erstellt werden dürfen. Damit soll verhindert werden, dass im Zentrum attraktive Parkierungsmöglichkeiten bereitgestellt werden, bei deren Anfahrten die umliegenden Wohnquartiere belastet werden. Selbständige Parkierungsanlagen an der Peripherie sollen Besuchende der Stadt zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr animieren. Die mit der Initiative verbundene Forderung widerspricht somit verkehrs- und umweltpolitischen Zielen, die in der Berner Bevölkerung gut verankert sind.

Planungsrechtliche Hürden

Die Initiative greift ins Aaretalschutzgebiet und in Schutzzonen ein. Zudem ist ein beträchtlicher Baumbestand tangiert. In solchen sensiblen Gebieten müssen höchste Anforderungen an die Planung und Realisierung von Bauten gestellt werden. Dabei müssten auch umweltrelevante Abklärungen gemacht werden, aus denen u. a. hervorgehen würde, wie viele Parkplätze in welchem Perimeter aufgehoben werden müssten.

Hohe Bau- und Betriebskosten

Erste Kostenschätzungen zeigen, dass die Erstellung einer unterirdischen Parkierungsanlage wahrscheinlich teuer zu stehen käme. Ein Grund hierfür ist die Topo-

graphie mit der ausgeprägten Hanglage. Für die Wiederherstellung der Grünfläche im Aarehang müsste die künftige Parkingdecke mit mächtigen Aufschüttungen überdeckt werden, was nicht nur finanziell, sondern auch bautechnisch eine grosse Herausforderung darstellen dürfte. Zudem ist der Verlauf der Molassefels-Oberfläche in diesem Terrain unsicher. Der Einfluss des Hangwassers in Kombination mit den verschiedenartigen Auffüllungen aus dem 18. Jahrhundert und den Lockergesteinbedeckungen sind nicht untersucht und stellen ein grosses Risiko dar. Im Weiteren würde das Bärenparking verschiedene Infrastrukturanlagen durchschneiden. Betroffen wären der Entlastungskanal Murifeld–Aare (Durchmesser 3 Meter), ein Luftschutzstollen unter dem Klosterlistutz sowie die Strassenanlage mit Werkleitungen. Vor diesem Hintergrund kann nicht ausgeschlossen werden, dass das vorgeschlagene Bärenparking mit sehr hohen Investitionskosten verbunden wäre, zu deren Rentabilisierung im Vergleich zu anderen Parkhäusern in der Berner Innenstadt deutlich höhere Benutzungsgebühren verlangt werden müssten.

Nachteile für Anwohnende

Die Aufhebung der gleichen Anzahl oberirdischer Parkplätze bei der Realisierung eines Bärenparkings wäre zwingend. Dabei ist davon auszugehen, dass ein grosser Teil der heute bestehenden Parkplätze im Raum Bärengraben (Klosterliareal, Nydeggbücke, Nydeggstalden usw.) betroffen wäre. Für Altstadtbewohnende mit Parkvignette würde dies eine deutliche Reduktion von vergleichsweise günstigen Dauerparkplätzen bedeuten.

Was geschieht, wenn die Initiative angenommen wird?

Falls die Stimmberechtigten der Initiative «Bärenparking», die in der Form einer allgemeinen Anregung abgefasst ist, zustimmen, würde ein ordentliches Planungsverfahren mit den Elementen Mitwirkung, Vorprüfung und Einspracheverfahren eingeleitet. Auf dieser Grundlage könnte sodann die Suche nach Inves-

torinnen oder Investoren sowie einer Betriebsgesellschaft an die Hand genommen werden. Eine zweite Gemeindeabstimmung, an der über den Erlass einer Überbauungsordnung befunden würde, würde den Planungsprozess abschliessen. Ein solches Verfahren dauert in der Regel mindestens zwei Jahre.

Stellungnahme des Initiativkomitees «Bärenparking»

- **Das Bärenparking verändert die Landschaft nicht.** Der Bau erfolgt unterirdisch im Erdhügel zwischen Klösterlistutz und Aargauerstalden. Der Rosengarten soll mit einem unterirdischen Lift erschlossen werden.
- Der geplante Bärenpark wird die Besucher-Frequenzen im Raum Bärengraben erhöhen. **Das Parking verhindert Suchverkehr** in den umliegenden Quartieren.
- Die Parkplätze am Klösterlistutz kommen weg. **Der Klösterlistutz kann neu als Erholungszone genutzt werden.**
- **Die Bevölkerung in der Altstadt und in der Matte befürwortet das Projekt** (Vereinigte Altstadtleiste, Matte-Leist).
- **Das Gewerbe und Bern Tourismus gehören ebenfalls zu den überzeugten Befürwortern.**
- Die Stadt Bern bekommt das Parking, ohne einen finanziellen Beitrag leisten zu müssen. **Die finanziellen Risiken tragen ausschliesslich private Investoren.**
- Die Renditeberechnungen sehen vor, dass ein Teil der **Parkplätze den Anwohner/innen und dem lokalen Gewerbe vergünstigt vermietet werden kann.**
- Die Stimmberechtigten in der Stadt Bern werden **zu einem späteren Zeitpunkt über die Rechts- und Planungsänderungen abstimmen können.**

Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat

Argumente für die Initiative

- Für ein Bärenparking spricht, dass durch den Bärenpark zusätzlich angezogene Besuchende mehr Parkraum zur Verfügung hätten. Es könnten in der Umgebung des Bärengrabens überirdische Parkplätze aufgehoben werden. Das Aufheben überirdischer Parkplätze würde diese Zone attraktiver machen, ebenso die Flanierzone in der Unteren Altstadt.
- Der Bärenpark wird vermehrt Besuchende anziehen, was auch vom Stadtrat mehrheitlich begrüsst wird. Das Verkehrsaufkommen wird dadurch zwangsläufig vergrössert. Der Bau des Bärenparkings hätte folgende Vorteile: Reduktion des Suchverkehrs, Entlastung des Klösterlistutzes von oberirdischen Parkplätzen.
- Aufgrund des unterirdischen Baus würde die Landschaft nicht verändert, der Rosengarten würde durch einen Lift erschlossen, die Finanzierung erfolgt durch Private.

Argumente gegen die Initiative

- Man muss festhalten, dass die Initiative Artikel 64 der Bauordnung widerspricht, der verlangt, dass Parkieranlagen nur an Ein- und Ausfahrten von Autobahnen oder am Rand von Siedlungsgebieten gebaut werden sollen. Es wäre deshalb zusätzlich nötig, eine Überbauungsordnung zu erlassen und zur Abstimmung zu bringen. Nach der heute geltenden Bauordnung müssten zudem gleich viele überirdische Parkplätze aufgehoben werden, wie unterirdische geschaffen werden.
- Die Initiative greift ins Aareschutzgebiet und in die Schutzzone ein. Es wird ein historisch wertvoller Baumbestand tangiert. Zur Erstellung müssten mehrere wichtige Werkleitungen, der Luftschuttollen Klösterlistutz, wo sich eine Tropfsteinhöhle befindet sowie der Entlastungskanal Murifeld-Aare durchschnitten werden. Hangwasser und die verschiedenartigen Auffüllmaterial stellen ein nicht unbedeutendes Risiko dar.
- Parkhäuser sind Betonprojekte von gestern und keine Visionen von morgen. Sie sind teuer und die Rechnung kann nur bei bester Belegung aufgehen. Es müssen also möglichst viele Auto Fahrende dazu gebracht werden, mit ihrem Auto bis in die Stadt zu fahren. In der Stadt stehen bereits acht Parkhäuser. Unweit des Rosengartens und des Bärengrabens befindet sich das Parking der Bea-Expo, das meistens leer steht.
- Ich stelle die Wirtschaftlichkeit kürzlich erweiterter Parkhäuser in Frage. Sie haben bis auf wenige Stunden in der Woche sehr grosse Überkapazitäten. Es müssen in den Aussengemeinden sogar Werbekampagnen für die Parkhäuser in der Stadt gemacht werden.

**Abstimmungsergebnis:
27 Ja-Stimmen, 42 Nein-
Stimmen, 1 Enthaltung**

Antrag

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 27 Ja- zu 42 Nein-Stimmen und bei 1 Enthaltung, folgenden

Beschluss

zu fassen:

Die Initiative «Bärenparking» wird abgelehnt.

Bern, 13. März 2008

Im Namen des Stadtrats:

Der Stadtratspräsident:
Andreas Zysset

Der Ratssekretär:
Jürg Stampfli