

Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser): Quartierparkkarten im Stadtteil IV: Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?

Im Kirchenfeldquartier werden in den nächsten Tagen an der Jubiläumsstrasse viele Parkplätze aus der blauen Zone in gebührenpflichtige Parkplätze umgewandelt. Nebst den vielen Parkplätzen beim Historischen und Alpinen Museum sollen auch an der Thunstrasse, an der Florastrasse sowie an der Jungfrau- und Marienstrasse viele Parkplätze ganz aufgehoben oder umgewandelt werden (Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinets, Leihvelos, Veloparkplätze etc.); dies z.T. auch unter dem Vorwand der Schulwegsicherung. Gleichzeitig werden die Quartierparkkarten und Parkierungsgebühren massiv erhöht. Die Anwohner leiden unter dem Suchverkehr und das Gewerbe erleidet massive Nachteile.

Der Gemeinderat wird höflich ersucht, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Parkplätze wurden im Stadtteil IV im Zeitraum 1.1.2013 bis 31.12.2016 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. gingen den Anwohnern verloren (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinets, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)?
Tabellarische Darstellung
mit Jahr der Massnahme;
Ort /Strassennummer;
Anzahl der aufgehobenen Parkplätze;
Anzahl der umgewandelten Parkplätze;
Grund der Umwandlung/Aufhebung z.B. für Veloparkplatz, Velostreifen etc.
Kosten der Aufhebung/Umwandlung
entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren
2. Wie viele Parkplätze wurden im Stadtteil IV im Zeitraum 1.1.2017 bis 31.12.2018 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. gingen den Anwohnern verloren (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinets, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)?
Tabellarische Darstellung
mit Jahr der Massnahme;
Ort /Strassennummer;
Anzahl der aufgehobenen Parkplätze;
Anzahl der umgewandelten Parkplätze;
Kosten der Aufhebung/Umwandlung
entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren Helvetiaplatz
3. Wie viele Parkplätze wurden im Stadtteil IV im Zeitraum 1.1. 2018 bis 31.12.2019 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. gingen den Anwohnern verloren (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinets, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)?
Tabellarische Darstellung
mit Jahr der Massnahme;
Ort /Strassennummer;
Anzahl der aufgehobenen Parkplätze;
Anzahl der umgewandelten Parkplätze;
Kosten der Aufhebung/Umwandlung
entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren

4. Wie viele Parkplätze wurden im Stadtteil IV im Zeitraum 1.1. 2020 bis 31.12.2020 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. gingen den Anwohnern verloren (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)?
Tabellarische Darstellung
mit Jahr der Massnahme;
Ort /Strassennummer;
Anzahl der aufgehobenen Parkplätze;
Anzahl der umgewandelten Parkplätze;
Grund der Umwandlung/Aufhebung z.B. für Veloparkplatz, Velostreifen etc.?
Kosten der Aufhebung/Umwandlung
entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren
5. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil IV im Zeitraum vom 1.1.2021 bis 31.12.2021 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. den Anwohnern verloren gehen (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)?
Tabellarische Darstellung
mit Jahr der Massnahme;
Ort /Strassennummer;
Anzahl der aufgehobenen Parkplätze;
Anzahl der umgewandelten Parkplätze;
Grund der Umwandlung/Aufhebung z.B. für Veloparkplatz, Velostreifen etc.?
Kosten der Aufhebung/Umwandlung
entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren
6. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil IV im Zeitraum vom 1.1.2022- bis 31.12.2022 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. den Anwohnern verloren gehen (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)?
Tabellarische Darstellung
mit Jahr der Massnahme;
Ort /Strassennummer;
Anzahl der aufgehobenen Parkplätze;
Anzahl der umgewandelten Parkplätze;
Grund der Umwandlung/Aufhebung z.B. für Veloparkplatz, Velostreifen etc.? Kosten der Aufhebung/Umwandlung
entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren
7. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil IV im Zeitraum vom 1.1.2023 bis 31.12.2023 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. den Anwohnern verloren gehen (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)?
Tabellarische Darstellung
mit Jahr der Massnahme;
Ort /Strassennummer;
Anzahl der aufgehobenen Parkplätze;
Anzahl der umgewandelten Parkplätze;
Grund der Umwandlung/Aufhebung z.B. für Veloparkplatz, Velostreifen etc.?
Kosten der Aufhebung/Umwandlung
entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren
8. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil IV im Zeitraum vom 1.1.2024 bis 31.12.2024 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. den Anwohnern verloren gehen (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)?

Tabellarische Darstellung
 mit Jahr der Massnahme;
 Ort /Strassennummer;
 Anzahl der aufgehobenen Parkplätze;
 Anzahl der umgewandelten Parkplätze;
 Grund der Umwandlung/Aufhebung z.B. für Veloparkplatz, Velostreifen etc.?
 Kosten der Aufhebung/Umwandlung
 entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren)

9. Wie viele Parkplätze wurden, resp. werden im Stadtteil IV im Zeitraum vom 1.1.2013 bis 31.12.2024 total aufgehoben, resp. umgewandelt (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinets, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)? Wieviel ist dies in Prozent der Parkplätze Basis ausgehend von 1.1.2013?
10. Hat sich infolge des Abbaus und der Umwandlung der vielen Parkplätze der Suchverkehr für die auf einen Parkplatz angewiesenen Anwohner nicht massiv verschärft?
 Wenn ja, was unternimmt die Stadt dagegen?
 Wenn nein, warum nicht? Sind die entsprechenden Klagen der auf einen Parkplatz angewiesenen Anwohner und der unter Suchverkehr leidenden Anwohner übertrieben?
11. Nimmt die Stadt dabei bewusst in Kauf, dass die auf ein Auto angewiesenen Bewohner- und Bewohnerinnen aber auch Personen, die ein Motorfahrzeug führen wollen, die Stadt wegen der Schikanen verlassen müssen? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
12. Nimmt die Stadt dabei bewusst in Kauf, dass das Gewerbe unter den Aufhebungsmassnahmen leidet und wirtschaftliche Verluste und Einbussen und Konkurrenz Nachteile erleidet?
 Wenn ja, warum? Wie hilft sie dem Gewerbe?
 Wenn nein, warum nicht?

Bern, 20. Mai 2021

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Thomas Glauser

Mitunterzeichnende: Janosch Weyermann

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat im August 2021 beschlossen, dem Stadtrat zwei Teilrevisionen des Gebührengreglements zu beantragen: Einerseits eine Erhöhung der Parkiergebühren, also der Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Parkplätze. Andererseits eine Erhöhung der Gebühren für die sogenannten Anwohnerparkkarten. Die beiden Massnahmen leisten nach Ansicht des Gemeinderats einen massgeblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und zur Entlastung der Stadtkasse. Entsprechend sind sie sowohl Teil seines aktuellen Entlastungspakets (Finanzierungs- und Investitionsprogramm FIT), wie auch des «erweiterten Handlungsplans Klima», welchen der Gemeinderat im Mai 2019 verabschiedet hat.

Die heutigen Parkiergebühren fallen im Vergleich mit anderen Schweizer Städten moderat aus. Dazu kommt, dass sie das Verursacherprinzip verletzen: Nicht einmal die sogenannten direkten Kosten von Fr. 2.39 pro Parkplatz und Stunde sind mit dem heutigen Tarif (Fr. 2.20 pro Stunde) gedeckt. Darunter fallen die Baukosten, Landkosten, die Kosten für die Markierung, Signalisation und die Erstellung der Parkuhren, die Kosten für die Parkplatzbewirtschaftung und den betrieblichen Unterhalt sowie für durch die Stadt Bern entgoltenen Polizeikontrollen. Noch nicht enthalten sind darin die sogenannten externen Kosten, zu denen die Kosten für die Umweltbelastung, Unfallkosten und Kosten für die Bereitstellung der Infrastruktur gehören. Würde man die externen Kosten vollumfänglich dazunehmen, entstünden pro gebührenpflichtigen Parkplatz Kosten von etwas mehr als Fr. 5.00 pro Stunde. Eine Erhöhung der Parkiergebühr auf Fr. 3.00 pro Parkplatz und Stunde

erachtet der Gemeinderat vor diesem Hintergrund als verhältnismässig. Diese Erhöhung der Parkergebühren ergibt für die Stadtkasse jährliche Mehreinnahmen von 1,3 Mio. Franken.

Angepasst werden soll auch die Parkkartengebühr für Anwohnende. Auch hier wurde der Tarif einerseits aus klimapolitischen Gründen erhöht und abgestuft. Andererseits stellt die Erhöhung einen Beitrag zum Sparprogramm der Stadt Bern dar, was im Rahmen der FIT-Entlastungsmassnahmen bereits angekündigt worden war. Konkret soll die Jahresgebühr für Parkkarten von heute generell Fr. 264.00 auf neu mindestens Fr. 384.00 für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (z.B. Elektromotoren) beziehungsweise auf Fr. 492.00 für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren fossiler Brennstoffe steigen. Der Gemeinderat verspricht sich davon zusätzlich Einnahmen in der Höhe von knapp Fr. 3 Mio. pro Jahr.

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach im Zusammenhang mit politischen Vorstössen ausgeführt hat¹, und wie sowohl in der Energie- und Klimastrategie Stadt Bern 2025 als auch im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 nachzulesen ist, gehört die Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu den Zielsetzungen der Stadt Bern. So hat er im «erweiterten Handlungsplan Klima» festgehalten, dass er das Angebot an öffentlichen Parkplätzen in der Stadt Bern mittelfristig halbieren will. Dies geschieht vorab im Rahmen von laufenden Projekten oder einzelfallweise zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zugunsten anderer öffentlicher Interessen. Konkret bedeutet dies, dass er auf diesem Weg – so der aktuelle Stand - mittelfristig noch rund 8 200 der insgesamt rund 16 800 öffentlichen Parkplätze abbauen will. Daneben bestehen weiterhin rund 86 000 Parkplätze auf privatem Grund (Stand 2020).

Die vorliegende Interpellation verlangt detaillierte, auf Jahre zurückgreifende oder in die Zukunft blickende, nach Quartieren und/oder einzelnen Strassen aufgeschlüsselte Informationen zu Kosten, Einnahmen, Anzahl etc. von Parkplatzaufhebungen oder -erststellungen für die verschiedensten Verkehrsträger. Der Gemeinderat kommt vor diesem Hintergrund nicht umhin, auf die Praxis und die Grenzen der Datenerhebung und Projektarchivierung hinzuweisen:

- Die Stadt Bern erhebt jährlich die öffentlichen Parkplätze in der Stadt Bern. Seit 2016 ist die Statistik zusätzlich nach Stadtteil gegliedert. Es existiert jedoch keine Datenbank, in welcher systematisch erfasst wird, an welcher Strasse und Hausnummer, aus welchem Grund, zu welchen Kosten und mit welchen entgangenen Einnahmen ein öffentlicher Parkplatz aufgehoben wird. Zudem erfolgen Parkplatzaufhebungen zumeist als Teil eines Projekts und basieren in den meisten Fällen auf einer Kombination von Massnahmen: Sind bei einer Strassenquerung die Sichtverhältnisse durch ein parkiertes Auto eingeschränkt, kann eine Massnahme darin bestehen, den MIV-Parkplatz in einen Veloabstellplatz umzuwandeln. Dies dient einerseits der Verkehrssicherheit und andererseits der Veloinfrastruktur. Um die Interpellation in der geforderten Detaillierung zu beantworten, wäre eine Durchsicht aller Verkehrsprojekte einzeln seit 2013 erforderlich. Dies wäre mit einem absolut unverhältnismässigen Arbeitsaufwand verbunden. Für einzelne Projekte stehen die Daten hingegen zur Verfügung: Dies betrifft beispielsweise die Aufhebung öffentlicher Parkplätze im Zusammenhang mit Mobility-Standplätzen, E-Ladestationen und Stationen des öffentlichen Veloverleihsystems (vgl. weiter unten).
- Bezüglich Kosten sind ebenfalls kaum zuverlässige Aussagen möglich, weil Letztere sich nicht aus einzelnen Massnahmen zusammensetzen, sondern aus den verschiedenen Aufwänden.

¹ Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): *Quartierparkkarten im Stadtteil IV: Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: Sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?* SRB Nr. 2021-206 vom 20. Mai 2021.

Kleine Anfrage Oliver Berger (FDP): *Geplante Bremsmanöver MIV im Jahr 2020*. SRB Nr. 2020-68 vom 13. Februar 2020.

Kleine Anfrage Oliver Berger (FDP): *Geplante Bremsmanöver MIV im Jahr 2019*. SRB Nr. 2019-84 vom 14. März 2019

Bei den Einnahmen stehen die gesamtstädtischen Zahlen für die Parkkarten und Parkgebühren zur Verfügung.

- Auch in Zukunft wird die Stadt Bern öffentliche Parkplätze insbesondere im Rahmen von Einzelprojekten aufheben. Dazu gehören etwa die Schulwegsicherheit (z.B. Einhalten von Sichtweiten), die Hindernisfreiheit, die sichere Durchfahrt für Blaulichtorganisationen und Kehrmaschinen oder das Einrichten von Velostrassen. Solche Massnahmen unterliegen sich entwickelnden Bedürfnissen und Einflüssen – abschliessende, umfassende und verlässliche Zukunftsprognosen zur Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen bis 2024 sind daher weder möglich noch opportun.

Aus diesen Gründen beantwortet der Gemeinderat die Interpellation auf der Basis jener Daten, die bisher systematisch erfasst worden sind. Zu einzelnen Projekten, die in der Planung bereits weit fortgeschritten sind, können zudem Aussagen zu den geplanten Aufhebungen gemacht werden. Deren Realisierung hängt jedoch davon ab, ob gegen die Projekte Beschwerden eingereicht werden.

Zu Frage 1 – 9:

Aufhebung von Parkplätzen

Bevor näher auf die Parkplatzentwicklung im Stadtteil IV eingegangen wird, ist dem Gemeinderat nochmals der Hinweis wichtig, dass es in der Stadt Bern insgesamt rund 102 800 Parkplätze gibt, wovon sich rund 16 800 im öffentlichen Raum und 86 000 auf Privatgrund befinden.

In genereller Hinsicht ist zudem zu beachten, dass die Aufhebung von Parkplätzen gemäss der Eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzgebung eine Verkehrspublikation erfordert. Von der Aufhebung betroffene Personen oder Geschäfte können dagegen jeweils Beschwerde erheben.

Im Zeitraum von 2013 bis 2016 wurde die Aufhebung öffentlicher Parkplätze nur gesamtstädtisch und nicht nach Stadtteilen unterteilt erfasst. Zahlen zur Parkplatzentwicklung im Stadtteil IV liegen aus diesem Grund erst ab 2017 vor. Im Jahr 2013 wurden die Parkplätze der blauen und weissen Zone, auf denen die Anwohnenden-Parkkarte gilt (Privileg Anwohnende) und die weissen Kurzzeit-Parkplätze zudem in einer gemeinsamen Kategorie erfasst.

Veränderung der Anzahl öffentlicher Parkplätze (gesamte Stadt)

Bilanz öffentliche Parkplätze	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2014 -2020
Blaue Zone, Privilegierung Anwohnende	-38*	+313*	-570	+100	-660	-170	-25	-93	-1'105
Weisse Zone, Privilegierung Anwohnende		-3*	+280	+30	+620	+20	-50	-76	+821
Weiss, Kurzzeit		-23*	+20	0	0	0	+10	+2	+9
Weiss, gebührenpflichtig	+48*	+47*	-150	0	-70	-180	-50	+6	-397
Bilanz öffentliche Parkplätze mit Privilegierung Anwohnende	nicht erhoben	+310*	-290	+130	-40	-150	-75	-169	-284

Tabelle 1

*Bereinigte Zahlen

Quelle: Verkehrsplanung, Statistik Stadt Bern, Statistische Jahrbücher 2014-2020

Veränderung der Anzahl öffentlicher Parkplätze im Stadtteil IV

Seit 2017 werden die öffentlichen Parkplätze pro Stadtteil erfasst. Für den Stadtteil IV ergibt dies folgendes Bild:

Bilanz öffentliche Parkplätze	2017	2018	2019	2020	1. Halbjahr 2021	2017- Juni 2021
Blaue Zone, Privileg Anwohnende	-20	-14	-37	-15	-44	-130
Weisse Zone, Privileg Anwohnende	+4	-8	-14	+2	+1	-15
Weiss, Kurzzeit	+3	+2	-1	+2	-5	+1
Weiss, gebührenpflichtig	-2	-5	-7	0	-8	-22
Bilanz öffentliche Parkplätze mit Privilegierung Anwohnende	-16	-22	-51	-13	-43	-145

Per Juni 2021 standen im Stadtteil IV insgesamt noch 4 312 öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Der Abbau beträgt seit 2017 daher gerade mal 3,7 Prozent, was der Gemeinderat als durchaus verhältnismässig einstuft.

Umwandlung in Mobility-Standplätze im Stadtteil IV

Im Stadtteil IV wurden im öffentlichen Raum zuletzt im Jahr 2015 neun Mobility-Standplätze realisiert. Ein Ausbau ist gegenwärtig nicht geplant.

Adresse Mobility-Standplatz	Anzahl und Art der aufgehobenen öffentlichen Parkplätze
Luternauweg 2	1 Parkplatz blaue Zone
Brunnadernstrasse 2	3 Parkplätze blaue Zone
Helvetiaplatz 4	2 gebührenpflichtige Parkplätze, weiss
Aegertenstrasse 73	2 Parkplätze blaue Zone
Bitziusstrasse 43	1 Parkplatz blaue Zone
Total Aufhebungen öffentliche Parkplätze mit Privilegierung Anwohnende für Mobility	7 Parkplätze blaue Zone

Ausstattung von Parkplätzen mit E-Ladestationen im Stadtteil IV

An der Thomannstrasse 62/64 wurden im Jahr 2021 zwei Parkplätze in der blauen Zone mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Voraussichtlich 2022 und 2023 werden ungefähr je vier weitere öffentliche Parkplätze mit einer Ladeinfrastruktur ausgestattet. Eine Aufhebung von Parkplätzen ist damit nicht verbunden.

Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Veloverleihstationen im Stadtteil IV

Im Rahmen des Veloverleihsystems «Bern Velo» wurden 2018 und 2019 im Stadtteil IV im öffentlichen Raum insgesamt 24 Veloverleihstationen installiert. Dazu mussten rund 10 öffentliche Parkplätze aufgehoben werden (Egelsee-Ostring, Egelsee-Muristrasse, Elfenaueg, Giacometti-strasse, Merzenacker (Robinsonweg), Nationalbibliothek, Schosshalde/Schule Laubegg, Rosengarten Ost).

Weitere Shared Mobility Angebote

Die E-Trottinett-Verleihangebote von TIER und VOI haben keinen festen Standorte auf öffentlichem Grund. Es wurden dafür keine öffentlichen Parkplätze aufgehoben.

Geplante Parkplatzaufhebungen im Zusammenhang Velostrassen und der Gewährleistung der Durchfahrt für die Feuerwehr und die Kehrriichtabfuhr in Quartierstrassen

Das Stadtbild von Bern ist teilweise geprägt von engen Quartierstrassen. Dies führt zunehmend zu problematischen Verhältnissen für die Fahrzeuge der Feuerwehr und der Abfallentsorgung. Gewisse Fahrzeuge – so etwa Kehrriichtlastwagen mit E-Antrieb oder die Tanklöschfahrzeuge der Feuerwehr – sind auf dem Markt nur mit einer Breite von 2.50 Metern erhältlich, was zu grossen Problemen bei der Durchfahrt in solchen Quartierstrassen führt.² 2021 werden im Stadtteil IV im Zusammenhang mit den neuen, breiteren Kehrriichtfahrzeugen und der Gewährleistung der Durchfahrt für die Feuerwehr voraussichtlich 65 – 70 öffentliche Parkplätze aufgehoben. 2022 werden aus dem gleichen Grund nochmals voraussichtlich 55 – 80 öffentliche Parkplätze im Stadtteil IV aufgehoben.

Die Stadt Bern plant, in Abstimmung mit den jeweiligen Quartierkommissionen weitere Velostrassen einzuführen. Im Stadtteil IV betrifft dies die Seminarstrasse. Dafür werden voraussichtlich im Frühjahr 2022 maximal 15 Parkplätze in der blauen Zone aufgehoben.

Diese geplanten Aufhebungen gilt es in Relation zu setzen zur Gesamtzahl der im Stadtteil IV zur Verfügung stehenden privaten und öffentlichen Parkplätze (s. oben).

Gebührenerträge und Erträge aus den Anwohnerparkkarten

In genereller Hinsicht ist festzuhalten, dass die Aufhebung gebührenpflichtiger Parkplätze nicht per se zu einem Einnahmeverzicht führt: Stehen weniger Parkplätze zur Verfügung, ist grundsätzlich von einer verbesserten Auslastung der bestehenden Plätze auszugehen. Dies hat beispielsweise eine Parkplatzanalyse für den Perimeter Helvitiaplatz aus dem Jahr 2019 gezeigt.

Die Einnahmen aus den gebührenpflichtigen Parkplätzen haben sich seit 2013 wie folgt entwickelt, wobei die Corona-Pandemie im 2020 ihre Spuren hinterlassen hat³:

Bewilligungen und Parkkarten	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
alle Jahresparkkarten*	4 743 461	4 861 171	4 966 873	4 939 721	4 907 291	4 625 165	4 622 498	4 737 621
Park + Ride, Jahres- und Monatsparkbewilligungen (Gangloff)	47 720	48 220	30 910	31 090	46 010	61 040	57 730	44 060
Vertreter, reisende Kaufleute und Handwerker, 4 Std.-Karten	71 914	67 608	60 705	56 862	61 659	56 385	65 111	59 994
Vertreter, reisende Kaufleute und Handwerker, 24 Std.-Karten	172 095	182 683	197 897	198 602	295 185	304 784	396 032	377 872
Billettautomaten BernMobil, 4 Std.-Karten	138 737	144 707	147 704	150 077	164 932	175 292	182 639	151 106
Billettautomaten BernMobil, 24 Std.-Karten	852 062	922 752	905 760	953 251	1 038 888	1 118 808	1 189 382	1 038 787
Übrige Bewilligungen und Parkkarten**	542 757	495 883	511 520	525 591	607 435	960 106	973 292	965 179
Total	6 568 746	6 723 024	6 821 369	6 855 194	7 121 400	7 301 580	7 486 684	7 374 619

* Darunter fallen: Anwohnerparkkarten, Geschäfts- und Gewerbe- und Handwerkerparkkarten.

² Entsorgung + Recycling Bern hat auf ihrer Website ein Kurzvideo aufgeschaltet, welches die äussert knappen Platzverhältnisse für die Kehrriichtwagen dokumentiert: <https://www.bern.ch/themen/abfall/abfuhr/befahrbarkeit-strassennetz>

³ Konkret sank der gesamtstädtische Ertrag im Coronajahr 2020 gegenüber 2019 um Fr. 112 065.00; nicht betroffen vom Rückgang der Erträge waren die Jahresparkkarten (vgl. Tabelle).

****Darunter fallen:** Durchfahrtsbewilligungen (Poller), Wochenaufenthalter, Tageskarten für Gewerbe, Untere Altstadt, Markthändlerinnen und -händler, Medizinische Zwecke (Arzt/Hebamme etc.).

Quelle: Polizeiinspektorat

Zu Frage 10 und 11:

Für das Parkieren von Motorfahrzeugen stehen in allen Quartieren zahlreiche private Lösungen zur Verfügung (Abstellplätze, Garagen, Einstellhallen). Die Parkplätze im öffentlichen Raum sind in diesem Sinne als Zusatzangebot zu verstehen.

Bei der Erhebung von 2019 befanden sich 17 463 private und 4 379 öffentliche Parkplätze im Stadtteil IV. Diesem Angebot von total 21 842 Parkplätzen stehen 13 640 registrierte Motorfahrzeuge gegenüber. Von diesen sind 10 526 PKWs, 1 878 Lieferwagen und 1 236 Motorräder. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass 57 % der stadtberner Haushalte kein eigenes Auto besitzen, geht der Gemeinderat davon aus, dass Personen, die in der Stadt Bern ein Auto besitzen, auch einen Parkplatz finden und die Aufhebung einzelner Parkplätze nicht zu wesentlichem Suchverkehr führt.

Wie eingangs beschrieben, will die Stadt Bern mittelfristig den motorisierten Individualverkehr reduzieren und auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr verlagern. Es gibt daher generell und im Einzelfall gewichtige öffentliche Interessen, die für die Aufhebung von Parkplätzen sprechen: beispielsweise das Klima, die Verkehrssicherheit oder die Durchfahrt der öffentlichen Dienste.

Zu Frage 12:

Der öffentliche Raum ist knapp und muss verschiedensten Ansprüchen gerecht werden. Dazu gehört selbstverständlich auch das Bedürfnis nach Parkplätzen für das Gewerbe. Wo immer möglich werden die für das Gewerbe wichtigen Anlieferparkfelder erhalten oder ersetzt. Dies gilt auch für öffentliche Parkplätze, die für die Kundschaft wichtig sind. Aber bei der Parkplatzbewirtschaftung muss der Gemeinderat die verschiedenen (anderen) Bedürfnisse in eine Interessenabwägung einbeziehen. Dies erfolgt auch im Austausch mit der Wirtschaft: Zu Verkehrsthemen finden regelmässige Gespräche zwischen der zuständigen Direktion und Verbänden der Wirtschaft statt, so dass die Anliegen der Wirtschaft direkt in die für die Wirtschaft relevanten Verkehrsprojekte eingebracht werden können.

Bern, 20 Oktober 2021

Der Gemeinderat