

Interfraktionelle Interpellation GB/JA!, GFL (Katharina Gallizzi, GB/Lea Bill, GB/Noras Joos, AL/Michael Ruefer, GFL): Wo steht die Umsetzung der Massnahme "8m Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze" der Energie- und Klimastrategie?

Der Gemeinderat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie viele öffentliche Parkplätze wurden abgebaut, seit sich der Gemeinderat im Mai 2019 eine Halbierung der öffentlichen Parkplätze als Ziel gesetzt hat (aufgeteilt nach Stadtteil, falls möglich)?
2. Um wieviel hat sich die Zahl der Privatparkplätze seit 2019 verändert?
3. Welche Faktoren verhindern den Abbau der öffentlichen Parkplätze?
4. Was macht der Gemeinderat, um sein selbstgestecktes Ziel trotzdem zu erreichen?
5. Wie viele Parkkarten sind aktuell im Umlauf und wie hat sich ihre Anzahl seit 2019 verändert, aufgeteilt nach Stadtteil und Art der Parkkarte (Besucher*innen-, Gewerbeparkkarte, Handwerk-Parkkarte, Schichtparkkarten, Jahresparkkarte)?
6. An wen werden die Parkkarten vergeben (Fahrzeugkategorie, Haushaltgrösse, Parkkarten pro Haushalt, Haushaltseinkommen, Anwohner*innen/Wochenaufenthalter*innen, Unternehmungen etc.)?
7. Wurde die in Massnahme 8m angestrebte Neuregelung der Vergabe der Einwohnerparkkarten bereits in die Wege geleitet?
 - 7.1 Falls nein, weshalb nicht?
 - 7.2 Falls ja, welche Massnahmen wurden ergriffen? Mit welchem Ziel?

Begründung

Im «Erweiterten Handlungsplan für das Klima», den der Gemeinderat im Mai 2019 präsentierte, und der mittlerweile in die Energie- und Klimastrategie integriert wurde, wird bei Massnahme 8m Ziel folgendes formuliert: Mittelfristig wird eine Halbierung des Angebotes an öffentlichen Parkplätzen angestrebt. Dies, weil ein Parkplatz pro Jahr im Durchschnitt 2'740 km Verkehrsleistung MIV in der Stadt verursache. Parallel zur Reduktion der Anzahl Parkplätzen solle die Vergabe der Anwohner*innenparkkarten neu geregelt werden, so dass die reduzierte Anzahl Parkplätze und die Anzahl Parkkarten in einem vernünftigen Verhältnis stehen. Wie der Gemeinderat in seiner Zielsetzung selber sagt, sollte nicht nur das Angebot der Parkplätze reduziert werden, sondern auch die Nachfrage. Diese kann indirekt über die Vergabe der Parkkarten gesteuert werden. Je mehr solche Parkkarten im Umlauf sind, desto mehr Autos erheben potentiell für sich einen Anspruch auf einem öffentlichen Parkplatz parkieren zu können. Wenn Parkkarten einfach und günstig verfügbar sind, bleibt es attraktiv, ein Auto anzuschaffen und dieses auf dem öffentlichen Grund zu parkieren. Der so entstehende Parkdruck kann zudem als Argument gegen die Aufhebung von Parkplätzen ins Feld geführt werden. Beim Abbau von stark frequentierten Parkplätzen sind der Widerstand und die Gefahr von Einsparungen wahrscheinlich höher. Eine stärkere Steuerung der Vergabe der Parkkarte je nach Kategorie (Anwohner*innen, Gewerbe, Handwerkerinnen, etc.) ist also notwendig. Am einfachsten wäre eine simple Reduktion der Anzahl in Umlauf gebrachten Parkkarten für den Privatverbrauch. Es ist auch vorstellbar, die Vergabe dieser Parkkarten an Bedingungen zu knüpfen, beispielsweise, indem pro Haushalt nur eine Parkkarte abgegeben wird, oder dass keine Parkkarten für übergrosse Fahrzeuge (SUV, Camper etc.) vergeben würden.

Bern, 15. Februar 2024

Erstunterzeichnende: Katharina Gallizzi, Lea Bill, Nora Joos, Michael Ruefer

Mitunterzeichnende: Matthias Humbel, Tanja Miljanovic, Mirjam Roder, Lukas Gutzwiller, Debora Alder-Gasser, Marcel Wüthrich, Michael Sutter, Laura Binz, Mahir Sancar, Anna Jegher, Paula Zysset, Sofia Fisch, Matteo Micieli, Raffael Joggi, David Böhner, Eva Chen, Jelena Filipovic, Seraphine Iseli, Franziska Geiser, Esther Meier, Mirjam Arn, Ursina Anderegg