

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

**Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI): Massnahmenpaket Untere Altstadt; Realisierungskredit (Krediterhöhung) in Stadtratskompetenz**

**1. Worum es geht**

Im Jahr 2005 wurde in der Unteren Altstadt das Verkehrsregime der Begegnungszone eingeführt. Seither geniessen Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr und es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Die verkehrsberuhigte Untere Altstadt lädt sowohl Einheimische, als auch Touristinnen und Touristen sowie Gäste zum Flanieren, Verweilen und Shoppen ein. Was stört, sind die zahlreichen und häufig falsch parkierten Autos im historischen Stadtkern von Bern. Diese versperren nicht nur den Fussgängern den Weg, sondern erschweren auch die Anlieferung, die Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr und den Zugang zu den Baustellen. Grund dafür ist unter anderem das sehr uneinheitliche und kaum durchschaubare Verkehrs- und Parkierungsregime in der Unteren Altstadt. Je nach Gasse, Uhrzeit und Nutzergruppe gelten bislang unterschiedliche Parkierungsregeln, welche in ihrer Komplexität nur schwer zu erfassen sind, was nicht nur die Einhaltung, sondern auch die Kontrollierbarkeit erschwert.

Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat für die Untere Altstadt ein umfangreiches Massnahmenpaket beschlossen (vgl. Übersicht Massnahmen Parkierung Untere Altstadt in der Beilage). Dieses basiert auf dem 2018 zusammen mit Wirtschaftsorganisationen, Gewerkschaften und weiteren Betroffenen erarbeiteten Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI)<sup>1</sup> und zielt darauf ab, die heute komplizierten Regeln für die Zufahrt und die Parkierung in der Unteren Altstadt durch ein einfaches, verständliches und möglichst gut kontrollierbares System abzulösen. Inskünftig sollen alle Parkierungsflächen als Parkplätze markiert und unnötige Einschränkungen für den Güterumschlag und den weiteren Wirtschaftsverkehr aufgehoben werden. Ausserdem soll die Langzeitparkierung der Anwohnerschaft von den Gassen der Unteren Altstadt soweit möglich in das Rathausparking verlagert und die unzulässige «Laubeparkierung» vor der eigenen Garage konsequent geahndet werden. Ziel dieser Massnahmen ist es, die Untere Altstadt vom nicht notwendigen Motorfahrzeugverkehr spürbar zu entlasten. Davon profitiert in erster Linie der Wirtschaftsverkehr, da für Anlieferungen und Handwerkerfahrzeuge inskünftig mehr Raum zur Verfügung stehen wird. Aber auch für den Fussverkehr wird die Untere Altstadt attraktiver, da dieser beim Flanieren von weniger fliessendem und ruhendem Verkehr belastet wird. Weiterer Spielraum ergibt sich für zusätzliche Veloabstellplätze, Aussenbestuhlungsflächen oder eine intensivere Nutzung der Gassen als Aufenthaltsort.

Die Umsetzung des Massnahmenpakets Untere Altstadt erfordert unter anderem:

- Eine Anpassung der Signalisation und Markierung in der Unteren Altstadt;
- eine Anpassung der Verordnung vom 6. Juni 2001 über die Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierverordnung Untere Altstadt; PUVA; SSSB 761.212) und eine indirekte Teilrevision der Parkkartenverordnung vom 16. März 1994 (PKV; SSSB 761.232);

---

<sup>1</sup> Download unter: [Link zu Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt \(VWI\)](#)

- den Nachvollzug der Ordnungsänderungen im Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11);
- eine Anpassung der bisherigen Kontrollpraxis bezüglich Laubenparkierung;
- den Abschluss eines Leistungsvertrags mit der Autoeinstellhalle Rathaus AG; sowie
- eine Erfolgs- und Wirkungskontrolle (Monitoring).

Die Kompetenz zum Beschluss über diese Umsetzungsmassnahmen liegt teilweise auf Stufe Direktion (Signalisation und Markierung, Praxisänderung, Monitoring), teilweise auf Stufe Gemeinderat (Verordnungsänderungen, Abschluss Leistungsvertrag) und teilweise auf Stufe Stadtrat (Reglementsänderungen, Realisierungskredit).

Der Gemeinderat hat die für die neue Bewilligungspraxis erforderliche Teilrevision der PVUA und der PVK (Abschaffung der sog. 48-Stunden-Anwohnerparkkarten, Flexibilisierung der Parkierungsmöglichkeiten für Fahrzeuge in Lieferbereitschaft, Schaffung einer angemessenen Parkierungsmöglichkeit für Mitarbeitende von Unternehmungen mit Schichtarbeit) und den Leistungsvertrag mit der Autoeinstellhalle Rathaus AG betreffend vergünstigte Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner, lokale Gewerbebetriebe mit Lieferbereitschaft und gleichermassen Betroffene genehmigt sowie die Praxisänderung betreffend Laubenparkierung gutgeheissen. Sodann hat er den neuen Signalisations- und Markierungsplan zustimmend zur Kenntnis genommen und die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) unter Vorbehalt des erforderlichen Kreditbeschlusses durch den Stadtrat mit dem Vollzug beauftragt. Auf diese vom Gemeinderat bereits beschlossenen Umsetzungsmassnahmen hat das vorliegende Kreditgeschäft keinen (direkten) Einfluss; trotzdem besteht ein Koordinationsbedarf (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziff. 10).

Mit dem vorliegenden Geschäft wird dem Stadtrat zur Umsetzung des neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregimes, insbesondere für die Signalisations- und Markierungsmassnahmen sowie zur Durchführung der erforderlichen Erfolgs- und Wirkungskontrolle (Massnahmen 1b, 2, 8 und 9 gemäss beiliegendem Massnahmenplan) ein Realisierungskredit von insgesamt Fr. 578 000.00 zu lasten der Investitionsrechnung beantragt. Darin enthalten ist der vom Gemeinderat bei Projektstart Anfang 2018 zur Vorbereitung der aktivierbaren baulichen Massnahmen (Vorstudien für Gestaltung, Signalisierung und Markierung) bereits bewilligte Kredit in der Höhe von Fr. 110 000.00 zu lasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I5800139, KST 580200 (GRB Nr. 2018-61 vom 24. Januar 2018).<sup>2</sup>

Um die durch den vorliegenden Kredit abgedeckten Signalisations- und Markierungsmassnahmen sowie das Monitoring in einen Gesamtkontext zu stellen, wird dem Stadtrat im Folgenden ein Gesamtüberblick über das gesamte «Massnahmenpaket Untere Altstadt» gewährt.

## **2. Ausgangslage – geltende Regeln für den Verkehr und die Parkierung in der Unteren Altstadt**

Die heute geltenden Regeln für den rollenden und ruhenden Verkehr in der Unteren Altstadt sind sehr komplex und durch eine Vielzahl von Ausnahmen und Sonderregelungen bestimmt:

### *2.1. Aktuelles Zufahrts- und Verkehrsregime*

Für die Zufahrt zur Unteren Altstadt gilt ein dreiteiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst. Das heisst, die Zufahrt mit Motorfahrzeugen ist nur gestattet für Fahrten zum Abliefern oder Abholen von Waren (Güterumschlag), für Fahrten von Anwohnerinnen und Anwohnern und von Personen, die Anwoh-

<sup>2</sup> Dieser umfasst auch einen Kredit für eine Vorstudie zur Zufahrtsberechtigung Obere Altstadt inkl. Betrieb und Gestaltung Gegenverkehr Kochergasse.

nende treffen wollen (Besucherinnen und Besucher), von Personen, die auf anliegenden Grundstücken Arbeiten zu verrichten haben (Handwerkerinnen und Handwerker) oder zwecks Beförderung solcher Personen durch Dritte (z.B. Taxi; vgl. Art. 17 Abs. 3 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Zufahrtsberechtigt sind sodann Velos, der öffentliche Linienbusverkehr, die öffentlichen Dienste (Polizei, Feuerwehr, Sanität, Strassenunterhalt etc.) und Inhaberinnen und Inhaber einer Ausnahmegewilligung. Allen anderen Motorfahrzeugen ist die Zufahrt zur Unteren Altstadt untersagt. Dies gilt insbesondere auch für den Transitverkehr sowie für Touristinnen und Touristen.

Für Zufahrtsberechtigte gilt innerhalb der Unteren Altstadt das Verkehrsregime der Begegnungszone (Art. 22b SSV). Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und Rechtsvortritt; Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen die gesamte Verkehrsfläche nutzen und sind vortrittsberechtigt, dürfen aber den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.

## 2.2. *Aktuelles Parkierungsregime*

In der Begegnungszone ist das Parkieren grundsätzlich nur auf den gekennzeichneten Flächen erlaubt (Art. 22b Abs. 3 SSV). Ausserhalb derselben gilt damit ein Parkverbot.

Für Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher stehen in der Unteren Altstadt 62 gebührenpflichtige, weisse Parkplätze zur Verfügung, welche gleichzeitig auch von Personen im Besitz einer Ausnahmegewilligung und für den Güterumschlag genutzt werden dürfen. Auf den weissen Parkfeldern darf tagsüber zwischen 8.00 und 19.00 Uhr während maximal einer Stunde parkiert werden, an Sonn- und Feiertagen während maximal fünf Stunden. Von 19.00 Uhr abends bis 08.00 Uhr morgens gilt keine Parkzeitbeschränkung. Entgegen dem allgemein gültigen Parkierungsregime der Begegnungszone darf während der Nacht (unbeschränkt) und am Sonntag (max. 5 Std.) auch auf den gelben Parkverbotslinien (mit Platz für rund 190 Fahrzeuge) gebührenpflichtig parkiert werden. Schliesslich sind verschiedene gelbe Parkfelder für bestimmte Nutzergruppen reserviert (Hotelgäste, Personen mit Mobilitätseinschränkungen, etc.).

## 2.3. *Geltende Regeln für den Güterumschlag*

Der Güterumschlag, d.h. das kurzzeitige Anhalten zum Verladen oder Ausladen von Sachen, die nach Grösse und Gewicht die Beförderung durch ein Fahrzeug nötig machen, ist auch ausserhalb der gekennzeichneten Parkierungsflächen erlaubt. In der Kramgasse, in der Gerechtigkeitsgasse und auf einigen Plätzen gilt indessen ein generelles Halteverbot, weshalb der Güterumschlag dort nur auf den Parkverbotslinien gestattet ist.

## 2.4. *Aktuelles Bewilligungsregime*

Wer auf eine längerfristige Parkierungsmöglichkeit in der Unteren Altstadt angewiesen ist, kann beim Polizeiinspektorat eine Ausnahmegewilligung beantragen. Entsprechende Ausnahmegewilligungen werden etwa an bestimmte Personengruppen (z.B. an Handwerkerinnen und Handwerker, Marktfahrerinnen und Marktfahrer, Ärzte im Dienst, Spitexpersonal) oder für einen bestimmten Zweck (z.B. für Umzüge, Baustellen oder bei Veranstaltungen) abgegeben. Diese erlauben es in der Regel, das Fahrzeug auf markierten Parkfeldern und im Parkverbot abzustellen, soweit der Verkehr dadurch nicht behindert wird und kein Halteverbot signalisiert ist. In der Kramgasse ist das Parkieren auch mit einer Ausnahmegewilligung nicht gestattet.

Bislang – und noch bis zum Inkrafttreten der teilrevidierten Parkierverordnung Untere Altstadt (PVUA) – können Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt, welche über keine private Parkierungsmöglichkeit verfügen, für Fr. 80.00 pro Monat eine Ausnahmegewilligung beantragen, welche es ihnen erlaubt, ihr Fahrzeug während jeweils maximal 48 Stunden auf den weissen Parkfeldern und – in einigen Gassen – auf den gelben Parkverbotslinien der Unteren Altstadt abzustellen

(Anwohnerprivilegierung gemäss Art. 7 PVUA). Diese Ausnahmegewilligung gilt gleichzeitig auch als Parkkarte zum unbeschränkten Parkieren in einer zugewiesenen angrenzenden Parkkartenzone. Schliesslich können auch Unternehmungen mit einer Geschäftsniederlassung in der Unteren Altstadt gestützt auf Artikel 8 PVUA für die auf ihren Namen eingelösten leichten Motorwagen, die als Geschäftsfahrzeuge in Lieferbereitschaft abgestellt werden müssen, eine Ausnahmegewilligung zum Parkieren in der Unteren Altstadt während den ordentlichen Geschäftsöffnungszeiten (+/- 30 Minuten) beantragen.

## 2.5. Übersicht geltendes Regime



### Legende

	Parkieren Obere Altstadt: nur mit Ausnahmegewilligungen (Parkkarte Handwerker, gehbehinderte Personen etc.)		Parkverbotslinien / Parkverbotsfelder
	Parkieren Untere Altstadt: nur mit Ausnahmegewilligungen (Parkkarte Anwohnende/Gewerbetreibende, Handwerker etc.)		Weisse (gebührenpflichtige) Parkfelder
	Parkieren allgemein gegen Gebühr Markierung weiss: 8 - 19 max. 1 h, 19 - 8 keine Zeitbeschränkung Parkverbotslinien (gelb): nur 19 - 8 keine Zeitbeschränkung		Spezialparkplätze (Hotel, Taxi etc.)
	Nur Güterumschlag (lokale Halteverbote beachten)		Veloabstellplätze
	Halteverbot, Güterumschlag nicht gestattet		Motorradabstellplätze
	Güterumschlag nur auf markierten Flächen		Parkhaus / offene Parkierungsanlage

## 2.6. Fazit und Handlungsbedarf

Die aktuellen Regeln für die Zufahrt und die Parkierung haben sich im Lauf der Jahre zu einem komplexen und für die Verkehrsteilnehmenden kaum mehr durchschaubaren System entwickelt. Vielen Verkehrsteilnehmenden ist unklar, wo und für welche Dauer sie ihr Motorfahrzeug in der Unteren Altstadt parkieren dürfen und in welchen Gassen welche Regeln für den Güterumschlag gelten. Dieses komplizierte Regime soll mit dem hiernach vorgestellten Massnahmenpaket deutlich vereinfacht und vereinheitlicht werden. Der beschränkt zur Verfügung stehende Raum soll optimal genutzt und die vielseitigen und teilweise widersprüchlichen Nutzungsansprüche von Gewerbe, Tourismus, An-

wohnerschaft, Gastgewerbe, Denkmal- und Umweltschutz sowie des öffentlichen und privaten Verkehrs sollen bestmöglich in Einklang gebracht werden. Dabei soll keine der betroffenen Nutzergruppen unnötig oder unverhältnismässig eingeschränkt werden.

### 3. Vorgehensweise

#### 3.1. Grundlage: Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI)

Als Grundlage für das neu erarbeitete Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregime Untere Altstadt diente das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI)<sup>3</sup>, welches in enger Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft und den Vereinigten Altstadtleisten (VAL) entstanden ist und darauf abzielt, eine gute Erreichbarkeit der Berner Innenstadt für alle Verkehrsträger sicherzustellen, die Innenstadt als Wirtschaftsstandort zu stärken, die Standortattraktivität zu erhöhen, die Verträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs mit den vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums sicherzustellen, die Konflikte zwischen dem Parkieren und dem Gewerbe zu vermindern sowie Flächen für Cafés, für das Flanieren und für das Verweilen freizuspielen (vgl. auch Übersicht Massnahmen Parkierung Untere Altstadt in der Beilage). Gleichzeitig wird damit das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 konkretisiert und der darin formulierte Auftrag, den Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt sowie die Zufahrt zu den zentrumsnahen Parkhäusern zu gewährleisten, umgesetzt.

Der Gemeinderat hat das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) an seiner Sitzung vom 24. Januar 2018 zustimmend zur Kenntnis genommen und damit aufgezeigt, in welche Richtung sich der rollende und ruhende Motorfahrzeugverkehr in der Altstadt – und insbesondere auch in der Unteren Altstadt – entwickeln soll. Gleichzeitig hat er die Direktion TVS mit der Ausarbeitung der Umsetzungsmassnahmen beauftragt.

Die Umsetzung des VWI erfolgt im Rahmen der folgenden vier Teilprojekte (siehe auch «Projektübersicht VWI» in der Beilage):

- Parkierung und Zufahrtsberechtigung Untere Altstadt
- Klärung der Abgrenzung der Kernzone Obere Altstadt und der Zufahrtsberechtigungen
- Einbezug Zeughausgasse in Kernzone
- Einbezug Amthausgasse in Kernzone und Gegenverkehr Kochergasse

Das vorliegende Geschäft betrifft das Teilprojekt Parkierung und Zufahrtsberechtigung Untere Altstadt («Teilprojekt Untere Altstadt»).

#### 3.2. Teilprojekt Untere Altstadt

Als übergeordnete Zielsetzung für die Umsetzung des Teilprojekts Untere Altstadt hat der Gemeinderat die zuständige Direktion beauftragt, die Langzeitparkierung der Anwohnerschaft soweit möglich in die angrenzenden Parkhäuser zu verschieben, die Anzahl Parkierungsmöglichkeiten in den Gassen spürbar zu reduzieren und das Fahr- und Parkierungsregime deutlich zu vereinfachen. Gestützt auf diesen Auftrag hat die Direktion TVS zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften (namentlich BERNcity, dem Handels- und Industrieverein Kanton Bern, KMU Stadt Bern, dem Gewerkschaftsbund Stadt Bern und Umgebung, den Vereinigten Altstadtleisten [VAL], dem Rathaus-Brunngass-Leist [RBL], dem Verkehrs-Club der Schweiz [VCS], den Vereinen Pro Velo und Läubigi Stadt, der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern [BRB]) sowie unter Einbezug der Kantonspolizei, der Stadtkanzlei, des Polizeinspektorats und

<sup>3</sup> Download unter: [Link zu Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt \(VWI\)](#)

weiterer städtischer Amtsstellen die Grundzüge des neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungskonzepts für die Untere Altstadt ausgearbeitet. Das Konzept wurde in der Folge unter Einbezug der «Kerngruppe VWI», bestehend aus BERNcity, dem Handels- und Industrieverein Kanton Bern, KMU Stadt Bern, dem Gewerkschaftsbund Stadt Bern und Umgebung, den Vereinigten Altstadtleuten (VAL) und dem Rathaus-Brunngass-Leist (RBL) sowie verschiedener städtischer Amtsstellen weiter optimiert und finalisiert. Es stellt somit eine breit abgestützte Konsenslösung dar und berücksichtigt – soweit möglich – die Interessen aller betroffenen Interessengruppen, wie namentlich die Interessen:

- Der lokalen Gewerbebetriebe nach einer flexiblen Zufahrtsmöglichkeit, einem hinreichenden Kurzzeit-Parkierungsangebot für die Kundschaft und einer Möglichkeit zum Abstellen der Lieferfahrzeuge;
- der Lieferantinnen und Lieferanten nach flexiblen Zufahrts- und Haltemöglichkeiten für den Güterumschlag;
- der Handwerkerinnen und Handwerker und anderer Ausnahmerechtigter nach grösstmöglicher Flexibilität beim Abstellen ihrer Fahrzeuge während der für die Auftragserledigung erforderlichen Dauer;
- der Anwohnerschaft nach einer zeitlich uneingeschränkten Zufahrts- und (Kurzzeit-)Parkierungsmöglichkeit für das Abholen oder Abladen von Personen und/oder Waren sowie nach einer spürbaren Reduktion der Verkehrslärmbelastung;
- der Fussgängerinnen und Fussgänger und der lokalen Gewerbe- und Gastronomiebetriebe nach einer attraktiven und sicheren Flanier- und Einkaufszone mit einer hohen Aufenthaltsqualität;
- von Personen mit Mobilitätseinschränkungen nach einer einfachen Parkierungsmöglichkeit und einem hindernisfreien Zugang zu den Laubengängen;
- von BERNMOBIL an einer ungehinderten Durchfahrtsmöglichkeit für die Busse des öffentlichen Linienverkehrs;
- des Denkmalschutzes nach bestmöglichem Schutz des historischen Stadtkerns von Bern als Teils des UNESCO Weltkulturerbes; und
- aller Verkehrsteilnehmenden und der Kantonspolizei, nach einem einfachen, einheitlichen und möglichst gut kontrollierbaren Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregime.

Das vom Gemeinderat beschlossene Massnahmenpaket leistet zudem einen Beitrag zur Erreichung der vom Gemeinderat in der Energie- und Klimastrategie 2025<sup>4</sup> festgelegten Ziele, namentlich indem bestehende Fehlanreize bei der Parkierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) korrigiert und das Angebot an öffentlichen Parkplätzen im Perimeter der Unteren Altstadt deutlich reduziert wird; dies entspricht auch der Zielsetzung des vom Stadtrat als erheblich erklärten Postulats der Fraktion SP (Michael Sutter/Marieke Kruit): «Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt!»<sup>5</sup>. Schliesslich trägt der Gemeinderat damit den Planungsgrundsätzen gemäss Artikel 4 des Reglements vom 21. August 1997 über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen (Verkehrsmassnahmenreglement; VMGR; SSSB 761.21) Rechnung, wonach das Parkieren von Fahrzeugen in der Unteren Altstadt den Anwohnerinnen und Anwohnern, den örtlichen Geschäftsleuten sowie der Kundschaft zum *Kurzparkieren* vorbehalten bleiben soll.

<sup>4</sup> Download unter: <https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/energie/energie-und-klimastrategie>

<sup>5</sup> 2016.SR.000047

## 4. Das neue Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungskonzept Untere Altstadt im Überblick

### 4.1. Unverändertes Zufahrts- und Verkehrsregime

Das heutige Zufahrtsregime (dreiteiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst) wird unverändert beibehalten. Die Zufahrt zur Unteren Altstadt bleibt für Zubringerinnen und Zubringern auch in Zukunft jederzeit gestattet. Es sind dies in erster Linie Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher, Handwerkerinnen und Handwerker, Lieferantinnen und Lieferanten, Kundinnen und Kunden lokaler Gewerbebetriebe sowie Taxis. Ferner ist die Zufahrt dem öffentlichen Linienbusverkehr, den öffentlichen Diensten, Velos sowie Inhaberinnen und Inhabern einer Ausnahmegewilligung weiterhin erlaubt. Auch das Verkehrsregime der Begegnungszone wird unverändert beibehalten (Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h; Rechtsvortritt; Fussgängervortritt, Parkieren nur auf gekennzeichneten Flächen).

### 4.2. Vereinheitlichung und Vereinfachung des Parkierungsregimes

Grundsätzlich sollen Kundinnen und Kunden von lokalen Gewerbebetrieben sowie Besucherinnen und Besucher ihre Motorfahrzeuge wenn immer möglich ausserhalb der Altstadt beispielsweise in einem der nahegelegenen Parkhäuser (z.B. Rathaus oder Casino) abstellen. Falls erforderlich steht ihnen aber auch in Zukunft die Möglichkeit offen, kurzzeitig in der Unteren Altstadt zu parkieren; etwa zwecks Einkauf sperriger Güter. Parkiert werden darf inskünftig allerdings nur noch auf den 62 weiss markierten Parkfeldern. Die Möglichkeit zum gebührenpflichtigen Parkieren auf den gelben Parkverbotslinien während der Nacht und am Sonntag wird ersatzlos abgeschafft, was zu einer deutlichen Reduktion der Parkierungsflächen im Umfang von rund 190 Parkplätzen beitragen wird.

Neu beträgt die Höchstparkierungsdauer auf den weissen Parkplätzen rund um die Uhr nur noch 30 Minuten. Dies erlaubt es, unumgängliche Erledigungen zu tätigen, ohne aber einen falschen Anreiz zu setzen oder zu erhalten, unnötig in die Untere Altstadt zu fahren und dort zu parkieren. Die gelben Sonderparkfelder, welche insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen vorbehalten sind, werden geringfügig ausgebaut (+ 1 PP).

Um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und die Parkierung im Parkhaus weiter zu fördern, strebt der Gemeinderat zudem eine Tarifangleichung an die umliegenden Parkhäuser und eine Reduktion der Anzahl weissen Parkplätze an den tatsächlichen Bedarf an. Diese Massnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Massnahmenpakets; die neuen Tarife für die Parkierung im öffentlichen Strassenraum in der Stadt Bern werden dem Stadtrat zu gegebener Zeit mit einer separaten Vorlage zum Beschluss unterbreitet. Eine Herabsetzung der Anzahl Parkplätze in der Unteren Altstadt wird sodann zu einem späteren Zeitpunkt – unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Erfolgs- und Wirkungskontrolle (vgl. Ziff. 8 hiernach) – geprüft und umgesetzt.

### 4.3. Flexibilisierung des Güterumschlags

Inskünftig kann der Güterumschlag in der Unteren Altstadt überall dort stattfinden, wo kein Halteverbot signalisiert oder markiert ist und der Verkehr nicht behindert oder gefährdet wird (wie etwa an Engpässen oder bei Strassenverzweigungen). Der Güterumschlag wird somit nicht mehr an die gelben Parkverbotslinien gebunden sein. Die generellen Halteverbote in der Kramgasse und in der Gerechtigkeitsgasse werden zugunsten eines einheitlichen Verkehrsregimes aufgehoben. Halteverbote werden nur noch dort markiert oder signalisiert, wo dies zwingend erforderlich ist. Mit dieser Massnahme und mit der Verschiebung der Langzeitparkierung der Anwohnerschaft in das Rathausparking bzw. in die angrenzenden Parkkartenzonen (vgl. Ziff. 4.4 hiernach) wird dem Güterumschlag deutlich mehr Raum zur Verfügung stehen, was die Anlieferungen vereinfachen wird. Auch in Zukunft muss der Güterumschlag jedoch zeitverzugslos durchgeführt werden. Das Führen von Beratungsgesprächen, das Aussuchen von Waren oder die Montage und Demontage von Gütern sprengen dabei den Rahmen des Erlaubten.



#### 4.4. Neues Bewilligungsregime

Muss ein Motorfahrzeug ausnahmsweise länger als für 30 Minuten in den Gassen der Unteren Altstadt abgestellt werden, kann – wie bisher – beim Polizeiinspektorat eine Ausnahmegewilligung beantragt werden. Diese erlaubt es, das Fahrzeug während der für die Auftrags erledigung erforderlichen Dauer auf den weissen Parkfeldern oder ausserhalb, d.h. im Parkverbot abzustellen. Die Bindung an die gelben Parkverbotslinien entfällt. Das Parkieren im Halteverbot und vor Zufahrten zu fremden Gebäuden und Grundstücken – namentlich vor Garagenzufahrten – bleibt jedoch von Bundesrecht wegen untersagt (Art. 37 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1985 [SVG; SR 741.01] i.V.m. Art. 19 Abs. 2 Bst. a und g der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Um Nutzungskollisionen auf Gastrotflächen soweit möglich zu vermeiden, werden die Ausnahmegewilligungen in Zukunft ausdrücklich an die Auflage geknüpft, dass auf den grün markierten oder mit Fräsungen gekennzeichneten Aussenbestuhlungsflächen keine Fahrzeuge parkiert werden dürfen. Dort ist auch inskünftig nur der Güterumschlag gestattet.

Wie bisher werden solche Ausnahmegewilligungen etwa an Handwerkerinnen und Handwerker, an Marktfahrerinnen und Marktfahrer, an das Spitexpersonal, an Ärzte im Dienst oder an Gewerbebetriebe mit Lieferbereitschaft abgegeben. Zudem kann eine Ausnahmegewilligung z.B. für Veranstaltungen oder Umzüge erteilt werden. Wer nicht zwingend darauf angewiesen ist, soll sein Fahrzeug jedoch in Zukunft nicht mehr in den Gassen, sondern in einem der nahegelegenen Parkhäuser oder in einer angrenzenden Parkkatenzone abstellen. Dies gilt namentlich auch für Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt. Der Gemeinderat hat deshalb beschlossen, in Zukunft keine 48-Stunden-Ausnahmegewilligungen für Anwohnerinnen und Anwohner mehr auszugeben und die PVUA entsprechend anzupassen. Er wird die neue Regelung voraussichtlich per 1. April 2021 in Kraft setzen. Bereits erteilte Bewilligungen behalten jedoch ihre Gültigkeit bis zum Ablauf der Bewilligungsdauer (max. 12 Monate). Sie können indes freiwillig gegen Erstattung der anteilmässigen Gebühr zurückgegeben werden.

Um den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern trotz Wegfall der Anwohnerparkkarten eine bezahlbare Alternative in zumutbarer Laufdistanz bieten zu können und den öffentlichen Strassenraum in den angrenzenden Quartieren nicht unnötig zu belasten (Vermeidung von zusätzlichem Suchverkehr und einer Erhöhung des Parkierungsdrucks), können Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt, Gewerbebetriebe mit Lieferbereitschaft sowie gleichermassen Betroffene ihre Fahrzeuge inskünftig zu einem deutlich vergünstigten Tarif (Fr. 150.00 statt Fr. 309.00 pro Monat, ohne Fixplatz) im weitgehend leerstehenden 4. und 5. Untergeschoss des Rathausparkings mit insgesamt 224 Parkplätzen abstellen und die E-Ladestationen im Parkhaus nutzen. Der Gemeinderat hat einen entsprechenden dreijährigen Leistungsvertrag mit der Autoeinstellhalle Rathaus AG (AEH Rathaus AG) genehmigt. Dieser sieht eine enge Zusammenarbeit mit dem Rathausparking, jedoch keine monetäre Abgeltung der Stadt vor. Ähnliche Kooperationen mit weiteren Innenstadt-Parkhäusern bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Alternativ zum Rathausparking haben Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt (wie bisher) die Möglichkeit, ihr Motorfahrzeug mit einer entsprechenden Parkkarte für Fr. 22.00 pro Monat in einer zugewiesenen angrenzenden Parkkatenzone abzustellen, sofern die Bezugsvoraussetzungen gemäss Parkkartenverordnung (PKV) erfüllt sind. Diese Möglichkeit steht auch Unternehmungen mit Lieferbereitschaft und neu auch Unternehmungen mit Schichtarbeit zu. Letztere können für ihre Mitarbeitenden mit Arbeitsbeginn vor 06.30 Uhr oder Arbeitsende nach 22:30 Uhr inskünftig eine sog. Schichtparkkarte für eine angrenzende Parkkatenzone beantragen. Es betrifft dies insbesondere Mitarbeitende von Bäckereien, Gastgewerbe oder Hotels, denen es aufgrund der Arbeitszeiten oft nicht möglich ist, die öffentlichen Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg zu nutzen. Mit der Ausdehnung der Anspruchsberechtigung will der Gemeinderat einerseits den Wirtschaftsstandort Untere



Altstadt weiter fördern und andererseits eine Gleichbehandlung mit den in den Parkkartenzonen angesiedelten Unternehmungen mit Schichtarbeit erreichen. Eine geringfügige Zunahme des Parkierungsdrucks in den umliegenden Quartieren ist dadurch in Kauf zu nehmen.

## 5. Neuer Signalisations- und Markierungsplan

### 5.1. Die Grundzüge

Die Signalisation und Markierung des neuen Verkehrs- und Parkierungsregimes erfolgt nach dem Prinzip «so viel wie nötig, aber so wenig wie möglich». Für die Details wird auf beiliegenden Signalisations- und Markierungsplan verwiesen, welcher unter Einbezug aller betroffenen Ämter und Interessengruppen ausgearbeitet wurde. Sobald der für die Umsetzung erforderliche Verpflichtungskredit des Stadtrats vorliegt, werden (unter Vorbehalt der Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts) die notwendigen Verkehrsmassnahmen verfügt und im Anzeiger publiziert<sup>6</sup>. Mit der Umsetzung kann – soweit es die Witterungsbedingungen erlauben – ab dem vom Gemeinderat noch festzulegenden Umsetzungszeitpunkt (voraussichtlich ab dem 1. April 2021) begonnen werden.

Die Grundzüge des neuen Signalisations- und Markierungskonzepts lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- An der bestehenden Zufahrtsberechtigung (dreiteiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst) sowie am geltenden Verkehrs- und Temporegime (Begegnungszone mit Tempo 20) wird nichts geändert. Dieses hat sich – trotz schwieriger Kontrollierbarkeit – bewährt.
- Auch das Fahrregime wird im Wesentlichen beibehalten. Zur Reduktion des Verkehrs in der Postgasse wird deren Fahrtrichtung jedoch gedreht. Damit wird die durchgängige Achse Postgasse – Rathausgasse gebrochen (vgl. Plan auf der nachfolgenden Seite). Die Verkehrsübersicht bei der Ausfahrt der Postgasse in die Postgasshalde kann durch das Vorverschieben der Haltelinie verbessert werden. Die erforderlichen Sichtweiten werden damit eingehalten.
- Die Höchstparkierungsdauer für die weissen gebührenpflichtigen Parkplätze wird in allen Gassen rund um die Uhr auf maximal 30 Minuten herabgesetzt<sup>7</sup>. Damit können die grossen Wechselsignale in der Postgasse, in der Gerechtigkeitsgasse und in der Junkerngasse, welche bislang die unterschiedlichen Parkierungsregimes tagsüber, nachts und am Wochenende anzeigen, entfernt und durch ein einfaches Signal ersetzt werden.
- Die 62 weissen, gebührenpflichtigen Parkplätze werden vorerst beibehalten (vgl. Parkplatzbilanz hiernach). Der Gemeinderat behält sich eine spätere Reduktion an den tatsächlichen Bedarf ausdrücklich vor.
- Sämtliche Parkverbotslinien welche derzeit noch zum gebührenpflichtigen Parkieren während der Nacht und am Sonntag berechtigen, werden demarkiert (vgl. Parkplatzbilanz hiernach).
- Halteverbote werden dort signalisiert oder markiert, wo sie zwingend erforderlich sind, um die Verkehrssicherheit oder den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Dies etwa im Kreuzungsbereich, bei Engstellen, im Umfeld der Brunnen oder bei den ÖV-Haltestellen in der Kramgasse und in der Gerechtigkeitsgasse. Ein generelles Halteverbot gilt nur noch auf dem Münsterplatz (vgl. Plan hiernach).

<sup>6</sup> Zu berücksichtigen ist, dass mit der Zustimmung zum Realisierungskredit keine Verkehrsmassnahmen beschlossen werden (können). Der beiliegende Signalisations- und Markierungsplan entfaltet mithin keinerlei Aussenwirkung und dient in diesem Sinn lediglich zu Informationszwecken, indem er aufzeigt, wie das neue Verkehrs- und Parkierungsregime im Grundsatz ausgestaltet werden soll.

<sup>7</sup> Die als sachfremde Regelung in Ziffer 4.8.1 von Anhang III zum Gebührenreglement (GebR) festgelegte Höchstparkierungsdauer wird im Rahmen der dem Stadtrat parallel unterbreiteten Teilrevision des Gebührenreglements angepasst.

- Auf Aussenbestuhlungsflächen ist nur noch der Güterumschlag zulässig. Ausnahmegewilligungen werden an die Auflage geknüpft, dass auf den grün markierten oder durch Fräsungen gekennzeichneten Aussenbestuhlungsflächen nicht parkiert werden darf. Eine besondere Signalisation ist dazu nicht erforderlich.
- Das Parkieren vor Zufahrten zu fremden Gebäuden oder Grundstücken (z.B. vor Garagenzufahrten) und an Engstellen ist von Bundesrecht wegen untersagt und wird nur noch bei ausgewiesenem Bedarf speziell signalisiert (Art. 37 Abs. 2 Bst. g SVG i.V.m. Art. 19 Abs. 2 Bst. g und Abs. 3 VRV).
- Spezialregelungen, wie Gültigkeitseinschränkungen für Ausnahmerechtigte in der Kramgasse, werden aufgehoben.
- Am unteren Eingang der Gerechtigkeitsgasse wird der von der Nydeggbrücke herkommende motorisierte Individualverkehr durch ein gut sichtbares Parkleitsignal mit Pfeil direkt zu den Parkhäusern und der Transitverkehr via Postgasshalde und Brunnghasshalde um die Altstadt herumgeleitet.

### Grobüberblick neues Verkehrs- und Parkierungsregime Untere Altstadt



### 5.2. Parkplatzbilanz

In der Bilanz werden mit der Umsetzung des neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungskonzepts rund 900 Meter Parkverbotslinien entfernt und damit Parkierungsflächen für rund 190 Motorfahrzeuge wegfallen. Die freiwerdenden Flächen werden inskünftig vor allem dem Güterumschlag und dem übrigen Wirtschaftsverkehr (Handwerkerinnen und Handwerker etc.) zur Verfügung stehen, können aber auch in zusätzliche Aussenbestuhlungsflächen umgenutzt werden. Zudem können rund

190 zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen werden. Um den besonderen Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen Rechnung zu tragen, soll zudem ein zusätzliches Behindertenparkfeld geschaffen werden. Personen im Besitz einer Parkierungserleichterung können ausserdem – auch ohne Ausnahmegewilligung – auf Parkplätzen unbeschränkt und ausserhalb gekennzeichneten Flächen in Begegnungszonen für maximal zwei Stunden parkieren (Art. 65 Abs. 5 SSV i.V.m. Art. 20a VRV).

*Parkplatzbilanz: Vergleich heute (Stand: Juni 2020) und in Zukunft (ab April 2021)*

	<b>Weisse PP</b>			<b>PP auf Parkverbotslinie</b>			<b>Behinderten-PP</b>			<b>Velo-PP</b>
	Heute	Neu	Bilanz	Heute	Neu	Bilanz	Heute	Neu	Bilanz	Bilanz
<i>Brunngasse</i>	-	-	-	3	0	-3	-	-	-	-
<i>Postgasse</i>	17	17	-	10	0	-10	1	1	0	+35
<i>Rathausgasse</i>	-	-	-	42	0	-42	3	4	+1	+15
<i>Gerechtigkeitsgasse</i>	23	23	-	16	0	-16	-	-	-	+40
<i>Kramgasse</i>	-	-	-	37	0	-37	-	-	-	+20
<i>Junkerngasse</i>	22	22	-	19	0	-19	-	-	-	+22
<i>Münstergasse</i>	-	-	-	34	0	-34	3	3	0	+48
<i>Herrengasse</i>	-	-	-	18	0	-18	2	2	0	
<i>Hotelgasse / Zibelegässli</i>	-	-	-	8	0	-8	-	-	-	+8
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>+/-0</b>	<b>187</b>	<b>0</b>	<b>-187</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>+1</b>	<b>+190</b>

## 6. Praxisänderung betreffend Laubenparkierung

Die Lauben, wie auch der direkt angrenzende Strassenraum stehen im öffentlichen Gemeingebrauch und unterstehen der Hoheit der Stadt. Gemäss Artikel 85 der Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB 721.1) und gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung gehören die Lauben, einschliesslich der Durchgänge auf die Gassen und Plätze – unabhängig der Eigentumsverhältnisse – zu den öffentlichen Verkehrsflächen. Auf diesen Flächen greifen daher die allgemeinen Verkehrsregeln der Schweizerischen Strassenverkehrsgesetzgebung und mithin auch das ausserhalb gekennzeichneten Flächen geltende Parkverbot. Dieses gilt auch für Anwohnerinnen und Anwohner, die in der Unteren Altstadt über eine eigene Garage verfügen. Es ist ihnen deshalb untersagt, ihr Auto quer zur Fahrbahn und halb unter den Laubenbögen abzustellen; zumindest soweit sie keine Waren ein- oder ausladen wollen. Trotz Verbot wurde die sogenannte Laubenparkierung vor der eigenen Garage von der Stadt in den vergangenen Jahren mehrheitlich geduldet. Fest steht jedoch: Durch die Parkierung halb auf der Gasse und halb unter den Lauben wird nicht nur der Verkehrsfluss erheblich gestört, sondern auch das Stadtbild massiv beeinträchtigt. Im Zuge der vollständigen Auslagerung der Langzeitparkierung der Anwohnerschaft aus den Gassen der Unteren Altstadt hat der Gemeinderat deshalb eine Änderung der bisherigen Kontrollpraxis in Bezug auf die Laubenparkierung gutgeheissen. Mit der Umsetzung des Massnahmenpakets wird das Parkverbot ausserhalb gekennzeichneten Flächen somit auch gegenüber der Anwohnerschaft mit einer eigenen Garage konsequent durchgesetzt und werden entsprechende Verstösse mit Bussen geahndet. Die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner werden über diese neue Kontrollpraxis zu gegebener Zeit noch umfassend informiert.

## **7. Auswirkungen des neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregimes**

### *7.1. Finanzielle und personelle Auswirkungen*

Das neue Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregime führt zu einer spürbaren Entlastung des Strassenraums vom ruhenden und rollenden Verkehr und zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Unteren Altstadt. Infolge Herabsetzung der Höchstparkierungsdauer auf maximal 30 Minuten und des Wegfalls der Anwohnerparkkarten muss indessen mit Mindereinnahmen bei den Parkierungs- und Bewilligungsgebühren gerechnet werden, welche in der aktuellen Finanzplanung nicht enthalten sind. Das städtische Tiefbauamt schätzt den Ertragsausfall auf rund Fr. 90 000.00 pro Jahr bei der Kurzzeitparkierung, wobei sich eine zuverlässige Prognose kaum stellen lässt. Ebenso führt das neue Bewilligungsregime – insbesondere der Wegfall der aktuell 146 ausgegebenen 48-Stunden-Anwohnerparkkarten – unter Berücksichtigung der zu erwartenden Zusatzeinnahmen in den angrenzenden Parkkartenzonen – beim Polizeiinspektorat zu Mindereinnahmen von rund Fr. 95 000.00 jährlich. Auch hier lassen sich die finanziellen Auswirkungen jedoch nur schwer abschätzen. Soweit diese Mindereinnahmen nicht vollumfänglich intern kompensiert werden können – wovon mit Blick auf die aktuelle Finanzlage der Stadt auszugehen ist – werden die zuständigen Direktionen beim finanzzuständigen Organ zu gegebener Zeit einen entsprechenden Nachkredit zum Globalbudget beantragen.

### *7.2. Auswirkungen auf die Lärmbelastung*

Entlang der Hauptgassen in der Unteren Altstadt werden die Immissionsgrenzwerte für Strassenlärm derzeit um 1 bis 2, stellenweise sogar um bis zu 3 Dezibel (dB) überschritten. In der Kramgasse und in der Gerechtigkeitsgasse sind gemäss Lärmbelastungskataster der Stadt Bern rund 88 Liegenschaften von übermässigem Strassenlärm betroffen. Gemäss den Artikeln 13 und 17 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814) ist die Stadt Bern als Strasseneigentümerin verpflichtet, im Rahmen eines Sanierungskonzepts aufzuzeigen, wie die Lärmbelastung wirksam reduziert werden kann. Eine mögliche Massnahme zur Reduktion der Lärmbelastung ist eine Reduzierung des unnötigen Verkehrs, wie dies im Rahmen des vorgestellten Massnahmenpakets nun angestrebt wird. Das neue Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungskonzept wird die Verkehrsbelastung und damit auch die Lärmbelastung in den Gassen der Unteren Altstadt positiv beeinflussen. Insbesondere durch die Verlagerung der Anwohnerparkierung ins Rathausparking, die Herabsetzung der Höchstparkierungsdauer auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen und den Wegfall der zeitlich unbeschränkten Nacht- und Sonntagsparkierungsmöglichkeit wird der Ziel- und Quellverkehr sowie der Parkplatz-Suchverkehr reduziert. Wie stark die Reduktionswirkung ausfällt, soll in einer mit den betroffenen Direktionen und Ämtern sowie den Direktbetroffenen (VWI-Kerngruppe, Vereinigte Altstadtleute etc.) abgesprochenen Wirkungs- und Erfolgskontrolle (Monitoring) überprüft werden (vgl. dazu die Ziff. 8 hiernach).

### *7.3. Auswirkungen auf die angrenzenden Parkkartenzonen*

Aktuell sind rund 146 Anwohnerparkkarten für die Untere Altstadt im Umlauf (Stand September 2020). Solche Parkkarten können noch bis zum Inkrafttreten des neuen Bewilligungsregimes (voraussichtlich bis Ende März 2021) bezogen werden und behalten ihre Gültigkeit bis zum Ablaufdatum. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass der Anwohnerschaft mit der vergünstigten Parkierungsmöglichkeit im nahegelegenen, vor Witterungseinflüssen geschützten und überwachten Rathausparking eine attraktive (Ersatz-)Parkierungsmöglichkeit zur Verfügung steht. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner vom vergünstigten Parkierungsangebot im Rathausparking Gebrauch machen werden und wie viele von ihnen in eine angrenzende Parkkartenzone ausweichen werden, lässt sich jedoch nur schwer abschätzen. Es muss jedenfalls damit gerechnet werden, dass das neue Bewilligungsregime zu einer geringfügigen Zunahme des Parkierungsdrucks in den angrenzenden Parkkartenzonen führen wird; nicht zuletzt auch aufgrund der zusätzlich angebotenen Schichtparkkarten

für Unternehmungen mit Schichtarbeit. Die Auswirkungen sind nach Einschätzung des Gemeinderats jedoch vertretbar, zumal die PVUA-Ausnahmebewilligungen bereits heute zum Parkieren in einer angrenzenden Parkkartenzone berechtigen. In den grösseren Parkkartenzonen dürften die Auswirkungen deshalb auch kaum spürbar sein. Die Parkkartenzone Nr. 3011 (Aargauerstalden, Muristalden und Klösterlistutz) ist allerdings bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Um eine Überbelegung dieser Zone zu vermeiden, wird das Polizeinspektorat bei Bedarf eine Anpassung in der Zuweisungspraxis vornehmen.

## 8. Erfolgs- und Wirkungskontrolle

Mit dem neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregime sollen die Gassen der Unteren Altstadt vom ruhenden Verkehr spürbar entlastet werden. Zu erwarten ist damit auch eine Abnahme des rollenden Verkehrs (Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs und des Parkplatz-Suchverkehrs) sowie eine Belegung der Gassen. Diese Parameter sollen im Rahmen einer umfassenden Erfolgs- und Wirkungskontrolle, basierend auf den beiden bereits durchgeführten Erhebungen in den Jahren 2012 und 2016<sup>8</sup> überprüft werden. Dabei sind die Ergebnisse insbesondere auch im Hinblick auf die unter Ziffer 7.2 erwähnte Lärmsanierungspflicht von entscheidender Bedeutung.

Gemäss Monitoring-Konzept soll die Anzahl parkierter Fahrzeuge an drei im Voraus definierten Tagen in sämtlichen Gassen der Unteren Altstadt erhoben und insbesondere auch die Auslastung und die Nutzungsweise der weissen Parkplätze festgestellt werden. Parallel dazu soll auch die Entwicklung in Bezug auf die Anzahl ausgegebener Parkkarten verfolgt werden (Parkkarten für das Rathausparking, Parkkarten für eine angrenzende Parkkartenzone). Der fliessende Verkehr soll mittels Verkehrszählungen erfasst werden. Vorgesehen ist die Erfassung der Fahrzeuge nach Kategorien sowie nach gefahrener Geschwindigkeit. Schliesslich soll untersucht werden, wie sich das neue Regime auf die Aufenthaltsqualität in den betreffenden Gassen auswirkt. Dazu soll die Nutzungsweise der Aufenthaltsflächen in den Gassen vor und nach der Umsetzung des neuen Regimes erfasst und verglichen werden. Auf Basis dieser Erkenntnisse kann sodann beurteilt werden, ob die erhoffte lärmreduzierende Wirkung und die beabsichtigte Entlastung der Altstadtgassen eingetreten ist, in welchem Umfang die Anzahl weisser, gebührenpflichtiger Parkplätze reduziert werden kann und inwieweit allenfalls zusätzliche Massnahmen erforderlich sind.

Das neue Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregime kann voraussichtlich ab April 2021 eingeführt werden und wird frühestens im Frühjahr 2022 seine volle Wirkung entfalten, wenn die neue Signalisation und Markierung umgesetzt ist und keine 48-Stunden-Anwohnerparkkarten mehr im Umlauf sind. Erste Resultate aus der Erfolgs- und Wirkungskontrolle sind somit Ende 2022 zu erwarten. "

## 9. Kosten

### 9.1. Zusammenstellung der Investitions- und Realisierungskosten

Die Kosten für die Umsetzung des neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregimes, insbesondere für die Signalisations- und Markierungsmassnahmen (inklusive eines Reservebetrags für allfällige Nachbesserungsarbeiten) sowie die Durchführung eines Monitorings und für allfällige juristische Unterstützung und Kommunikationsarbeiten belaufen sich auf insgesamt Fr. 578 000.00 (inkl. MwSt.). Darin enthalten ist der vom Gemeinderat am 24. Januar 2018 in seiner Kompetenz bereits bewilligte Projektionskredit für die Vorbereitung der (aktivierbaren) baulichen Massnahmen im

<sup>8</sup> Siehe Bericht des Gemeinderates vom 1. Februar 2017 zum Postulat Fraktion SP (Michael Sutter/Marieke Kruit): Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt!; Fristverlängerung

Zusammenhang mit der Umsetzung des VWI (Vorstudien für Gestaltung, Signalisierung und Markierung, inkl. Amthaus-/Kochergasse). Die Kostengenauigkeit liegt bei +/- 10 %.

Projektierungskredit gemäss GRB Nr. 2018-61 vom 24. Januar 2018	Fr. 110 000.00
<b>Total bereits bewilligter Projektierungskredit</b>	<b>Fr. 110 000.00</b>
Bauarbeiten (insb. Signalisation und Markierung sowie Parkuhren)	Fr. 210 000.00
Bauleitung	Fr. 82 000.00
Monitoring/Erfolgskontrolle	Fr. 105 000.00
Nachbesserungen Signalisation/Markierung nach Monitoring	Fr. 30 000.00
Kunst im öffentlichen Raum (1 %) <sup>9</sup>	Fr. 6 000.00
Verschiedenes (juristische Unterstützung, Kommunikation Massnahmenpaket)	Fr. 35 000.00
<b>Total Krediterhöhung</b>	<b>Fr. 468 000.00</b>
<b>Total Realisierungskredit (inkl. MwSt.)</b>	<b>Fr. 578 000.00</b>

Aufgrund der finanziell angespannten Situation der Stadt Bern werden gegenwärtig im Rahmen des Projekts Finanzierungs- und Investitionsprogramm (FIT II) sämtliche Investitionen in der Mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) vom Gemeinderat neu beurteilt und priorisiert. Diese Neubeurteilung hat der Gemeinderat auch für vorliegendes Kreditgeschäft vorgenommen. Er kommt zum Schluss, dass die beantragten Investitionen trotz des hohen Spardrucks sinnvoll und notwendig sind: So bringt die Umsetzung des Massnahmenpakets insbesondere dem Wirtschaftsstandort Untere Altstadt entscheidende Vorteile (mehr und flexiblere Abstellmöglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr, zusätzlicher Raum für Aussenbestuhlungsflächen), trägt aber auch zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Zudem kann die heute sehr unübersichtliche Verkehrs- und Parkierungsregelung deutlich vereinfacht und vereinheitlicht werden (siehe Ziff. 2.6 hiervor) und der hohe Nutzungsdruck in den Gassen durch eine Entlastung von der nicht notwendigen Langzeitparkierung entschärft werden. Schliesslich leistet das Massnahmenpaket auch einen Beitrag zur Erreichung der in der Energie- und Klimastrategie 2025<sup>10</sup> festgelegten Ziele, namentlich indem bestehende Fehlanreize bei der Parkierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) korrigiert und das Angebot an öffentlichen Parkplätzen im Perimeter der Unteren Altstadt reduziert wird. Schliesslich können damit auch die im Prüfungsbericht des Gemeinderats zum Postulat Fraktion SP (Michael Sutter/Marieke Kruit): «Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt!»<sup>11</sup> in Aussicht gestellten Massnahmen umgesetzt werden. Im Ergebnis kann mit der Umsetzung des Massnahmenpakets zu einem verhältnismässig günstigen Preis eine grosse Wirkung erzielt werden, wobei eine Umsetzung der Massnahmen aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten und Verknüpfungen nur als Gesamtes möglich und sinnvoll erscheint.

<sup>9</sup> Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall.

<sup>10</sup> Download unter: <https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/energie/energie-und-klimastrategie>

<sup>11</sup> 2016.SR.000047

## 9.2. Folgekosten

### *Kapitalfolgekosten Tiefbauten*

Für den beantragten Investitionskredit ist von folgenden Kapitalfolgekosten auszugehen:

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>10. Jahr</b>
Anschaffungs-/ Restbuchwert	578 000.00	520 200.00	462 400.00	57 800.00
Abschreibung 10 %	57 800.00	57 800.00	57 800.00	57 800.00
Zins 1.43 %	8 265.00	7 439.00	6 612.00	827.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>66 065.00</b>	<b>65 239.00</b>	<b>64 412.00</b>	<b>58 627.00</b>

### *Betriebsfolgekosten*

Auf die finanziellen Auswirkungen der neuen Regelung wurde bereits eingegangen (vgl. Ziff. 7.1). Für die Stadt entstehen im Übrigen keine Mehrkosten für den Betrieb und Unterhalt.

## 9.3. Beiträge Dritter

Beiträge Dritter sind keine zu erwarten.

## 10. Koordination mit weiteren Projekten und Geschäften

Es besteht kein Koordinationsbedarf mit weiteren Strassenbau- oder Strassenverkehrsprojekten. Auch hat die vorliegend beantragte Krediterhöhung – formal betrachtet – keinen (direkten) Einfluss auf die Rechtskraft oder den Vollzug der übrigen Umsetzungsmassnahmen des Teilprojekts Untere Altstadt. Dennoch bestehen zwischen den vier Teilgeschäften zahlreiche Verstrickungen und indirekte – auch politische – Abhängigkeiten (siehe dazu Übersicht Massnahmen Parkierung Untere Altstadt in der Beilage). Zudem ergeben die Massnahmen nur insgesamt ein sinnvolles Ganzes und könnte beispielsweise eine Umsetzung in Etappen – gerade auch für die direktbetroffenen Geschäfte und Anwohnerinnen und Anwohner – kaum verständlich kommuniziert werden.

Aus diesem Grund wird der Gemeinderat im Lauf des ersten Quartals 2021 unter Berücksichtigung und in Abhängigkeit aller Beschlüsse und allfälliger Rechtsmittelverfahren betreffend das Teilprojekt Untere Altstadt über das Inkrafttreten der Rechtsänderungen und den Zeitpunkt der Umsetzung des neuen Signalisations- und Markierungskonzepts beschliessen. Falls erforderlich wird er durch allfällige ergänzende Beschlüsse eine rechtskonforme Umsetzung des Massnahmenpakets sicherstellen. Soweit möglich strebt der Gemeinderat eine Umsetzung aller Massnahmen per 1. April 2021 an.

Im Fall einer Nichtgenehmigung des vorliegenden Realisierungskredits könnte das vom Gemeinderat beschlossene Massnahmenpaket nicht vollständig oder nur mit erheblicher Verzögerung umgesetzt werden und es müsste auf eine umfassende Wirkungs- und Erfolgskontrolle verzichtet werden.

## 11. Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung des Massnahmenpakets soll – sofern es die aktuelle Situation zulässt und gegen die neue Regelung keine Beschwerden eingelegt werden – gemäss nachfolgendem Zeitplan erfolgen:

- September 2020 Gemeinderatsbeschlüsse betreffend Verordnungsänderungen, Leistungsvertrag und Praxisänderung
- November 2020 Stadtratsbeschlüsse betreffend Verpflichtungskredit und Teilrevision Gebührenreglement (sofern Verzicht auf zweite Lesung)



Bis Ende 2020 Publikation Verkehrsmassnahmen sowie Erfolgs- und Wirkungskontrolle: Vorher-Erhebung

1. Quartal 2021 Beschluss des Gemeinderats betreffend Inkrafttreten der Rechtsänderungen und Zeitpunkt der Umsetzung des Massnahmenpakets (voraussichtlich per 1. April 2021)

ca. April 2021 Start Umsetzung Signalisation- und Markierungsmassnahmen, Inkrafttreten der Verordnungsänderungen und des teilrevidierten Gebührenreglements, Inkrafttreten des Leistungsvertrags, Umsetzung neue Kontrollpraxis betr. Laubenparkierung

ca. April 2022 Ende Übergangsphase (keine 48-Stunden-Anwohnerparkkarten mehr im Umlauf, alle Signalisations- und Markierungsarbeiten sind abgeschlossen)

Bis Ende 2022 Erfolgs- und Wirkungskontrolle: Nachher-Erhebung

Frühling 2023 Bericht an den Gemeinderat, allenfalls Antrag mit ergänzenden Massnahmen

Im Falle von Beschwerdeverfahren verzögert sich der Zeitplan.

### **Antrag**

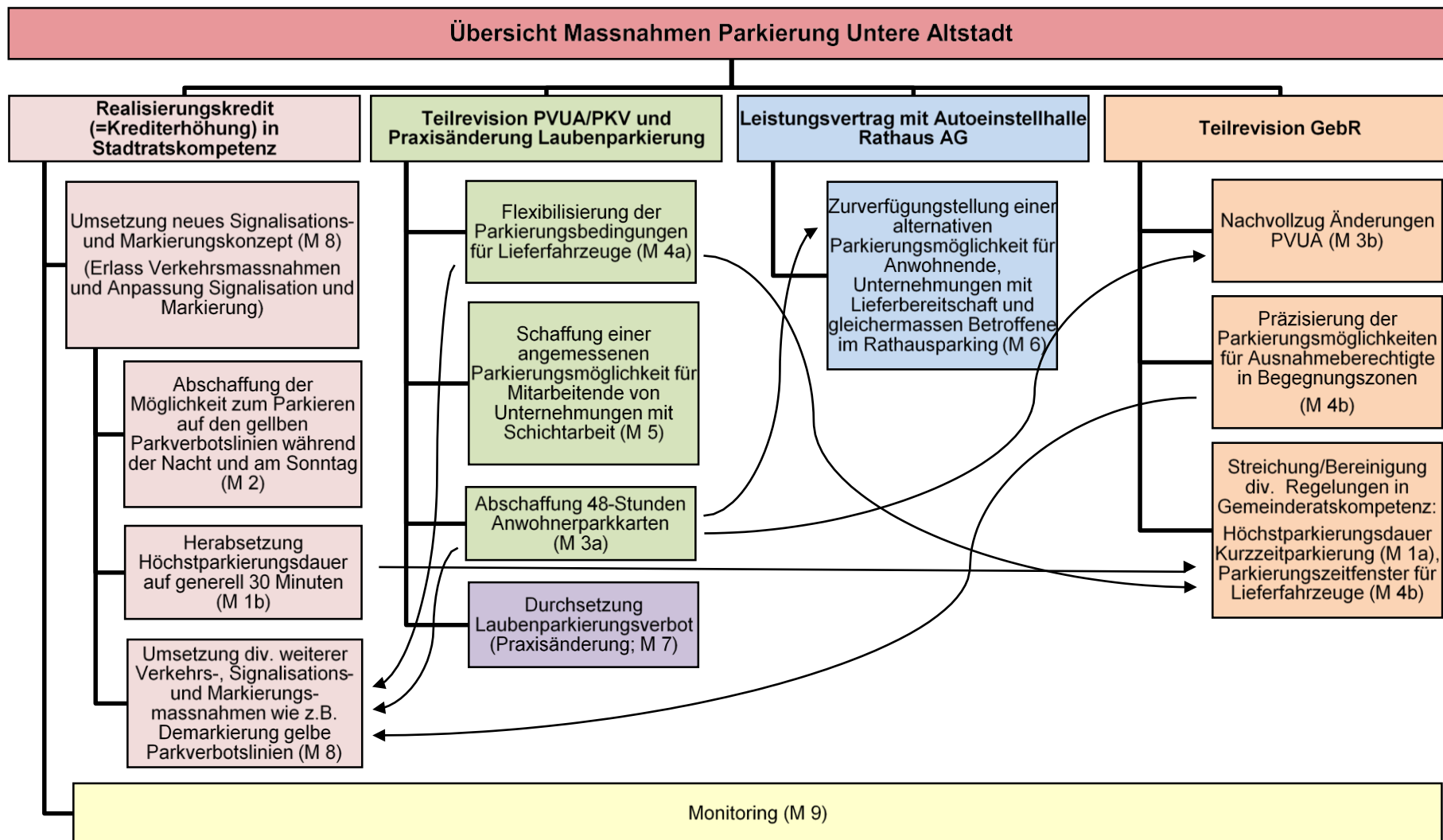
1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Umsetzung des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI): Massnahmenpaket Untere Altstadt; Realisierungskredit (Krediterhöhung) in Stadtratskompetenz.
2. Für die Umsetzung des neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregimes Untere Altstadt erhöht der Stadtrat den vom Gemeinderat mit Beschluss vom 24. Januar 2018 (GRB Nr. 2018-61) bewilligten Projektierungskredit von Fr. 110 000.00 um Fr. 468 000.00 auf insgesamt Fr. 578 000.00 zulasten der Investitionsrechnung Konto Nr. I5800139 (Kostenstelle 580200).
3. Er nimmt zur Kenntnis, dass die prognostizierten Mindereinnahmen (Kurzzeitparkierung und Parkierungsbewilligungen) in der aktuellen Finanzplanung nicht eingestellt sind und für nicht kompensierbare Mindereinnahmen zu gegebener Zeit allenfalls entsprechende Nachkredite zum Globalkredit beantragt werden müssen.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. Er bestimmt den Zeitpunkt der Umsetzung des Massnahmenpakets unter Berücksichtigung und in Abhängigkeit der übrigen Beschlüsse und allfälliger Rechtsmittelverfahren betreffend das Teilprojekt Untere Altstadt.

Bern, 16. September 2020

Der Gemeinderat

### **Beilagen**

- Übersicht Massnahmen Parkierung Untere Altstadt
- Signalisations- und Markierungsplan



SR = Stadtrat // GR = Gemeinderat // TVS = Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün // SUE = Direktion für Sicherheit Umwelt und Energie // PVUA = Verordnung vom 6. Juni 2001 über die Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierverordnung Untere Altstadt (SSSB 761.212) // PKV = Parkkartenverordnung vom 16. März 1994 (SSSB 761.232) // SVG = Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1985 (SR 741.01) // GebR = Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; SSSB 154.11)

# Übersicht Massnahmen Parkierung Untere Altstadt

Übersicht Massnahmen Parkierung Untere Altstadt				
Massnahme	Umsetzung	Geschäft	Zuständigkeit	
<b>Parkierungsregime (Zubringer)</b>				
1	Herabsetzung der Höchstparkierungsdauer für Kurzzeitparkplätze auf generell 30 Minuten	a) Teilrevision Gebührenreglement (Bereinigung) b) Verkehrsanordnung nach SVG und Anpassung Signalisation / Umprogrammierung Parksäulen	Stadtratsgeschäft «Teilrevision GebR» Stadtratsgeschäft «Realisierungskredit (Kre- diterhöhung)»	Sachkompetenz SR Sachkompetenz TVS Kreditkompetenz SR
2	Abschaffung der Möglichkeit zum Parkieren auf den gelben Parkverbotslinien während der Nacht und am Sonntag	Verkehrsanordnung nach SVG und Anpassung Signalisation	Stadtratsgeschäft «Realisierungskredit (Kre- diterhöhung)»	Sachkompetenz TVS Kreditkompetenz SR
<b>Bewilligungsregime (Ausnahmeberechtigte)</b>				
3	Abschaffung der 48-Stunden-Parkkarte für Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt	a) Teilrevision PVUA/PKV b) Teilrevision GebR (Nachvollzug PVUA-Teilrevision)	Gemeinderatsgeschäft «Teilrevision PVUA und Praxisänderung Laubenparkierung» Stadtratsgeschäft «Teilrevision GebR»	Sachkompetenz GR Sachkompetenz SR
4	Flexibilisierung der Parkierungsbedingungen für Geschäftsfahrzeuge in Lieferbereitschaft und andere Ausnahmeberechtigte	a) Teilrevision PVUA/PKV b) Teilrevision GebR (Bereinigung und Präzisierung)	Gemeinderatsgeschäft «Teilrevision PVUA und Praxisänderung Laubenparkierung» Stadtratsgeschäft «Teilrevision GebR»	Sachkompetenz GR Sachkompetenz SR
5	Schaffung einer angemessenen Parkierungsmöglichkeit für Mitarbeitende von Unternehmungen mit Schichtarbeit	Teilrevision PVUA/PKV	Gemeinderatsgeschäft «Teilrevision PVUA und Praxisänderung Laubenparkierung»	Sachkompetenz GR
6	Zurverfügungstellung einer alternativen Parkierungsmöglichkeit für Anwohnende, Unternehmungen mit Lieferbereitschaft und gleichermassen Betroffene im Rathausparking	Abschluss Leistungsvertrag mit der Autoeinstellhalle Rathaus AG	Gemeinderatsgeschäft «Dreijähriger Leis- tungsvertrag mit der Autoeinstellhalle Rat- haus AG»	Sachkompetenz GR
<b>Verkehrsregime allgemein</b>				
7	Durchsetzung des Laubenparkierungsverbots	Praxisänderung	Gemeinderatsgeschäft «Teilrevision PVUA und Praxisänderung Laubenparkierung»	Sachkompetenz GR/SUE
8	Umsetzung des neuen Signalisations- und Markierungskonzepts	Verkehrsanordnungen nach SVG und Anpassung Signalisation und Markierung insb. zur Umsetzung der Massnahmen 1b und 2 sowie: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufhebung der generellen Halteverbote in der Kramgasse und in der Gerechtigkeitsgasse</li> <li>• Demarkierung der gelben Parkverbotslinien</li> <li>• Neumarkierung Halteverbotslinien wo nötig sowie zusätzlicher. Veloparkplätze und Behindertenparkfeld</li> <li>• Aufhebung Spezialregelungen</li> <li>• Drehung der Fahrtrichtung in der Postgasse etc.</li> </ul>	Stadtratsgeschäft «Realisierungskredit (Kre- diterhöhung)»	Sachkompetenz TVS Kreditkompetenz SR
9	Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen	Durchführung Monitoring	Stadtratsgeschäft «Realisierungskredit (Kre- diterhöhung)»	Sachkompetenz TVS Kreditkompetenz SR

SR = Stadtrat // GR = Gemeinderat // TVS = Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün // SUE = Direktion für Sicherheit Umwelt und Energie // PVUA = Verordnung vom 6. Juni 2001 über die Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierverordnung Untere Altstadt (SSSB 761.212) // PKV = Parkkartenverordnung vom 16. März 1994 (SSSB 761.232) // SVG = Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1985 (SR 741.01) // GebR = Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; SSSB 154.11)





- Legende**
-  Signal Abbruch
  -  Signal neu
  -  Demarkierung
  -  Markierung neu
  -  Markierung Halteverbotslinien
  -  Markierung bestehend teilweise Auftrichtung
  -  Veloverkehrssystem
  -  Ausserbestuhlung

Entwurf z.H. kant. Genehmigung

Auftraggeber	Verkehrplanung Stadt Bern	Proj. Nr.	19-18-045-01
Objekt	Bern - Verkehrskonzept Innenstadt VWI - Parkierung Untere Altstadt	PLN	02
Plan	<b>Markierungs- und Signalisationsplan</b>	Datum	20.09.2019
	<b>Zielzustand</b>	Rev. Datum	09.08.2020
		Gez./Gepr.	rupaf/af
		Format	1:470m / 0.94m