

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

Im Stadtteil II wurden viele Parkplätze aufgehoben und/oder umgewandelt. 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 II 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 II 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 II im Zeitraum 1.1. 2019-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, 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 II 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, 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)
5. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil II 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, 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)
6. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil II 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, 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)
 7. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil 11 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, 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)
 8. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil II 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, 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)
 9. Wie viele Parkplätze wurden, resp. werden im Stadtteil II 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, 24. Juni 2021

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Thomas Glauser

Mitunterzeichnende: -

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Interpellation ist eine von bisher drei, im Jahr 2021 eingereichten Interpellationen zur Parkierung in den Quartieren:

- Interpellation 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?* vom 20. Mai 2021 (2021.SR.000126).
- Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): *Quartierparkkarten im Stadtteil II: Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?* vom 24. Juni 2021 (2021.SR.000154).
- Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser, SVP): *Quartierparkkarten im Stadtteil III: Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?* vom 24. Juni 2021 (2021.SR.000152).

Die drei Interpellationen beziehen sich auf je einen Stadtteil, wobei die Fragen jeweils identisch sind. Dieser Umstand schlägt sich auch in den jeweiligen Antworten des Gemeinderats nieder.

Der Gemeinderat hat im August 2021 beschlossen, dem Stadtrat zwei Teilrevisionen des Gebührenreglements 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 nicht kostendeckend sind: Nicht einmal die sogenannt 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 sogenannt 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. Die vom Gemeinderat vorgeschlagene Erhöhung der Parkiergebühr auf Fr. 3.00 pro Parkplatz und Stunde erachtet er als verhältnismässig. Der Stadtrat hat am 23. September 2021 im Rahmen der Beratung zum Integrierten Aufgaben- und Finanzplan 2022 – 2025 beschlossen, die Parkiergebühr neu bei Fr. 3.30 pro Stunde anzusetzen. Unter Berücksichtigung dieses Beschlusses werden der Stadt damit Mehreinnahmen von rund Fr. 1,8 Mio. pro Jahr zukommen.

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 3 Mio. Franken 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 8 300 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. 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/oder Kehrrechtswagen oder das Einrichten von Velostrassen. Solche Massnahmen unterliegen sich

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

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 II 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 II 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 (Privilegierung 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 II

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

Bilanz öffentliche Parkplätze	2017	2018	2019	2020	1. Halbjahr 2021	2017- Juni 2021
Blaue Zone, Privilegierung Anwohnende	-10	-83	-18	-9	-19	-139
Weisse Zone, Privilegierung Anwohnende	0	+43	0	0	0	+43
Weiss, Kurzzeit	0	0	+2	-1	0	+1
Weiss, gebührenpflichtig	-1	-149	0	-3	0	-153
Bilanz öffentliche Parkplätze mit Privilegierung Anwohnende	-10	-40	-18	-9	-19	-96

Per Juni 2021 standen im Stadtteil II insgesamt noch 1 970 öffentliche Parkplätze mit Anwohnenden-Privilegierung zur Verfügung. Der Abbau seit 2017 beträgt daher gerade mal 4,6 Prozent, was der Gemeinderat als durchaus verhältnismässig einstuft.

Umwandlung in Mobility-Standplätze im Stadtteil II

Spätestens bis zum Zeitpunkt des Ablaufs der Rahmenkonzession mit Mobility im Frühling 2024 wird der Gemeinderat diese neu verhandeln. In diesem Rahmen wird er über neue Anforderungen (z.B. Verzicht auf Verbrennerfahrzeuge) und über eine allfällige Anpassung der Anzahl Standplätze beschliessen.

Adresse Mobility-Standplatz	Anzahl und Art der aufgehobenen öffentlichen Parkplätze
Bühlstrasse 14	2 Parkplätze blaue Zone
Neubrückstrasse 51	2 Parkplätze blaue Zone
Seidenweg 9	2 Parkplätze blaue Zone
Stadtbachstrasse 36	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 II

An der Hallerstrasse 56 wurden im Jahr 2019 zwei Parkplätze in der blauen Zone mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Der Gemeinderat wird voraussichtlich in der ersten Hälfte 2022 über ein erstes Paket zusätzlicher Ladepunkte in der Stadt Bern entscheiden.

Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Veloverleihstationen im Stadtteil II

Im Rahmen des Veloverleihsystems «Velo Bern» wurden von 2018 bis 2020 im Stadtteil II im öffentlichen Raum insgesamt 28 Veloverleihstationen installiert. Dazu mussten rund 23 öffentliche Parkplätze aufgehoben werden (Depotstrasse, Bühlstrasse Uni, Pauluskirche, Waldheim, Hochschulzentrum von Roll, Hallerstrasse, Uni Mittelstrasse, Mittelstrasse Süd, Unitobler West, Neufeldstrasse, Bierhübeli, Engehalde, Neufedstrasse Ost, Freies Gymnasium).

Weitere Shared Mobility Angebote

Die E-Trottinett-Verleihangebote von TIER und VOI haben keine 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 Kehrichtabfuhr in Quartierstrassen

Das Stadtbild von Bern ist teilweise geprägt von engen Quartierstrassen. Dies führt bereits heute zu problematischen Verhältnissen für die Fahrzeuge der Feuerwehr und der Abfallentsorgung. Gewisse Fahrzeuge – so etwa Kehrichtlastwagen mit E-Antrieb oder die Tanklöschfahrzeuge der Feuerwehr – sind auf dem Markt zudem nur mit einer Breite von 2.50 Metern erhältlich, was zu einer Verschärfung der Probleme bei der Durchfahrt in solchen Quartierstrassen führt.² 2021

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

werden deshalb im Stadtteil II im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Durchfahrt für die Feuerwehr und die Kehrlichfahrzeuge voraussichtlich 50 öffentliche Parkplätze aufgehoben. 2022 werden aus dem gleichen Grund nochmals voraussichtlich 90 – 110 öffentliche Parkplätze im Stadtteil II aufgehoben.

Die Stadt Bern plant, in Abstimmung mit den jeweiligen Quartierkommissionen und den Wirtschaftsverbänden weitere Velostrassen einzuführen. Im Stadtteil II betrifft dies die Fabrikstrasse. Hierfür werden acht Parkplätze in der blauen Zone aufgehoben. Weiter wird ein Parkplatz in der bestehenden Velostrasse Freie-/Erlachstrasse aufgehoben.

Diese geplanten Aufhebungen gilt es in Relation zu setzen zur Gesamtzahl der im Stadtteil II 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 Helvetiaplatz aus dem Jahr 2019 gezeigt.

Die gesamtstädtischen 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.

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

Quelle: Polizeinspektorat

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 10 955 private und 2 225 öffentliche Parkplätze im Stadtteil II. Diesem Angebot von total 13 180 Parkplätzen stehen 6 419 registrierte Motorfahrzeuge gegenüber. Von diesen sind 5 151 PKWs, 412 Lieferwagen und 856 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

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).

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