

Motion Fraktion SP (Michael Sutter/Marieke Kruit, SP): Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt!

Die untere Altstadt weist eine der höchsten Nutzungsdichten in der Stadt Bern auf. Sie ist zugleich Wohnquartier, Dienstleistungs- und Gewerbezone, Shoppingmeile, Ausgangszone und als UNESCO-Welterbe ein touristischer Hotspot. Um den verschiedenen Nutzungen angemessen Rechnung zu tragen, wurde eine Begegnungszone geschaffen und im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskompromisses wurde die Mehrzahl der oberirdischen Parkplätze offiziell aufgehoben und in die Parkhäuser verlegt.

Die 2012 durchgeführte Erfolgskontrolle der Begegnungszone zeigt allerdings deutlich, dass das Parkverbot in eklatantem Ausmass missachtet wird. Je nach Tageszeit und Gasse waren bis zu 100% der parkierten Autos unerlaubt abgestellt.¹ Allein in der Kramgasse wird durchschnittlich alle vier Minuten illegal parkiert.² Was allerdings am meisten erstaunt: Autobesitzende AnwohnerInnen der unteren Altstadt dürfen auf einem Teil der sogenannten „aufgehobenen“ Felder weiterhin legal parkieren. Viele der angeblich „aufgehobenen“ Parkfelder wurden in Wirklichkeit also gar nicht aufgehoben. Dies widerspricht dem Grundgedanken des Verkehrskompromisses. Zusammen mit der Tatsache, dass es für die untere Altstadt vier verschiedene Arten von Ausnahmegewilligungen gibt, verunmöglicht auch eine effiziente Kontroll- und Bussenpraxis.

Eine weitere Ursache für das verbreitete Falschparkieren ist die grosse Anzahl der Ausnahmegewilligungen, welche die Zahl der verfügbaren Parkplätze deutlich übersteigt. Im April 2012 waren 143 Ausnahmegewilligungen im Umlauf, während gerade mal 61 weiss markierte Parkplätze zur Verfügung standen. Demzufolge stehen so viele Autos (zum Teil legal auf Parkverbotslinien) ausserhalb markierter Parkfelder, dass leicht der Eindruck entsteht, es dürfe überall parkiert werden, wo es gerade Platz hat. Dies lädt zum Nachahmen ein und die Begegnungszone verkommt so zu einer eigentlichen „Zone für experimentelles Parkieren“, mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen.

Der dringende Handlungsbedarf wurde auch vom Gemeinderat erkannt. Im April 2013 hat er deshalb zwei Massnahmenpakete verabschiedet. Diese enthalten einige Massnahmen, die in die richtige Richtung gehen, wie z.B. vermehrte Kontrollen durch die Kantonspolizei. Sie reichen jedoch bei weitem nicht aus, um das verbreitete Falschparkieren wirkungsvoll zu bekämpfen. Hierzu bedarf es einschneidender Massnahmen.

Im ersten Prüfungsbericht zum interfraktionellen Postulat „Berner Altstadt: Verkehrskompromiss mit Parkpfosten durchsetzen“ ([2009.SR.000245](#)) hat der Gemeinderat denn auch weitere mögliche Massnahmen aufgelistet, um dem Problem Herr zu werden: So unter anderem eine Reduktion der Anzahl der Parkplätze und eine Einschränkung der Berechtigungen auf Parkplätzen mit Parkverbotslinien. In der Antwort auf die Motion „Räumung des illegalen Auto-Camps an der Rathausgasse“ ([2011.SR.000194](#)) weist er zudem auf die Möglichkeit baulicher Massnahmen (z.B. Poller) hin. Dass all dies nicht mehr in Betracht gezogen wird, ist schwer nachvollziehbar. Die Ablehnung wirkungsvollerer Massnahmen durch die vereinigten Altstadtleiste darf kein Vorwand sein, darauf zu verzichten. In der Berner Altstadt gibt es zahlreiche weitere Anspruchsgruppen, deren Bedürfnisse angemessen zu berücksichtigen sind. Bereits vor Jahren wurde beispielsweise in der Münsterergasse ein Regime mit Anhalteverboten insbesondere auf Druck der Altstadtleiste aufgehoben. Die Folge war eine massive Zunahme der illegalen Parkierung.

¹ Erfolgskontrolle Untere Altstadt Schlussbericht Phase 1, S. 21.

² Siehe auch „Der Bund“ vom 18.4.2013

Im Rahmen des Ressourcenvertrags Police Bern kann der Gemeinderat Schwerpunkte für verkehrspolizeiliche Kontrollen setzen. Entsprechend soll er hinsichtlich der Kontrollen des ruhenden Verkehrs in der unteren Altstadt von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Die Zahl der Ausnahmegewilligungen so zu reduzieren, dass sie geringer ist als die Zahl der verfügbaren Parkplätze. Für die autobesitzende Minderheit der AltstadtbewohnerInnen sind andere Lösungen (z.B. in den Parkhäusern) zu suchen.
2. Ein generelles Parkverbot ausserhalb markierter Parkplätze, auch für BesitzerInnen von Ausnahmegewilligungen (insbesondere von Parkkarten), zu erlassen und durchzusetzen.
3. In Altstadtgassen, die besonders von Falschparkieren und zusätzlichem (Such-)Verkehr betroffenen sind (Münstergasse, Rathausgasse), weitere Polleranlagen zu errichten.
4. Von der Möglichkeit der Schwerpunktsetzung im Rahmen des Ressourcenvertrags Police Bern bezüglich der verkehrspolizeilichen Kontrollen (ruhender Verkehr) in der unteren Altstadt tatsächlich Gebrauch zu machen.

Bern, 13. Februar 2014

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Marieke Kruit

Mitunterzeichnende: David Stampfli, Benno Frauchiger, Gisela Vollmer, Nicola von Greyerz, Lena Sorg, Stefan Jordi, Annette Lehmann, Patrizia Mordini, Halua Pinto de Magalhães, Lea Kusano, Katharina Altas, Yasemin Cevik, Nadja Kehrli-Feldmann, Fuat Köçer, Bettina Stüssi, Hasim Sönmez, Martin Krebs