

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, SP/JUSO, GB/JA! (Daniel Klauser, GFL/Leyla Gül, SP/Judith Gasser, GB): Rahmenbedingungen für Carsharing optimieren; Begründungsbericht

Die städtische Energiepolitik hat gemäss der Energiestrategie 2006-2015 zum Ziel, den motorisierten Individualverkehr um 10% zu reduzieren. Gefragt ist dafür eine intelligente Mobilität, z.B. Carsharing. Beim Carsharing geht es nicht um Autos, sondern um den Verzicht auf das eigene Auto: dank Mobility verkehren in der Schweiz rund 18'000 Autos weniger. In Anlehnung an die viel gepriesenen Negawatts in der Energiepolitik kann man somit schliessen, dass es bei Mobility nicht um Autos, sondern um Negautos geht.

Ein wichtiger Faktor für den Erfolg von Carsharing sind die Standorte, an denen die Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Wichtige Faktoren sind dabei eine gute Verteilung im Quartier (zentrale Lage = nahe für die Kunden) und die gute Sichtbarkeit/Erreichbarkeit der Standorte. Während Parkplätze in Hinterhöfen für Private durchaus attraktiv sein können, sind sie für Carsharing nicht optimal. Idealerweise liegen die Standorte in den Quartierzentren.

Die zunehmende Nachfrage erhöht den Bedarf an guten Standorten für Carsharing. Die Stadt St. Gallen hat deshalb bereits 2009 der Mobility Genossenschaft eine Konzession (Sondernutzungsrecht) für die Beanspruchung von öffentlichem Grund als Mobility-Standort erteilt. Die Konzession ist befristet und es wird eine jährliche Abgabe fällig. In analoger Weise hat auch die Gemeinde Köniz der Mobility Genossenschaft zwei Parkplätze zur Verfügung gestellt. In Basel hat die Regierung im November 2011 beschlossen, der Mobility Genossenschaft Parkplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung zu stellen, um das gemeinsame Nutzen von Autos zu fördern. Das sei umweltfreundlicher als der private Autobesitz und reduziere auch den Parkierdruck.

Es sollen dadurch nicht zusätzliche Parkplätze geschaffen werden, sondern bestehende Parkplätze, z.B. in der blauen Zone, zu Carsharing-Parkplätzen umfunktioniert und damit besser genutzt werden. Wir fordern deshalb den Gemeinderat auf:

1. Gemeinsam mit der Mobility Genossenschaft den Bedarf an zusätzlichen Standorten für Carsharing zu ermitteln.
2. Dort, wo ein Bedarf ausgewiesen ist, der Mobility Genossenschaft Parkplätze auf öffentlichem Grund über eine Sondernutzungskonzession zur Verfügung zu stellen. Sollten in Zukunft andere Anbieter Carsharing-Modelle wie Mobility bieten, so ist eine Gleichbehandlung sicherzustellen.

Bern, 24. Mai 2012

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, SP/JUSO, GB/JA! (Daniel Klauser, GFL/Leyla Gül, SP/Judith Gasser, GB): Lukas Gutzwiller, Peter Künzler, Prisca Lanfranchi, Tania Espinoza, Daniela Lutz-Beck, Rania Bahnan Buechi, Aline Trede, Cristina Anliker-Mansour, Urs Frieden, Christine Michel, Rahel Ruch, Lea Bill, Stéphanie Penher, Hasim Sancar, Guglielmo Grossi, Miriam Schwarz, Thomas Göttin, Annette Lehmann, Halua Pinto de Magalhães, Giovanna Battagliero, Ruedi Keller, Hasim Sönmez, Silvia Schoch-Meyer, Lea Kusano, Corinne Mathieu, Stefan Jordi, Gisela Vollmer, Martin Krebs, Beat Zobrist, Susanne Elsener, Matthias Stürmer, Manuel C. Widmer, Rania Bahnan Buechi, Daniel Imthurn, Jürg Weder, Claude Grosjean, Martin Trachsel, Philip Kohli, Judith Ren-

ner-Bach, Vinzenz Bartlome, Sonja Bietenhard, Kurt Hirsbrunner, Béatrice Wertli, Claudio Fischer, Michael Köppli

Bericht des Gemeinderates

Wie der Gemeinderat bereits in mehreren Vorstossantworten ausgeführt hat, ist die Stadtverträglichkeit des Verkehrs angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse und der knappen Platzverhältnisse eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, beabsichtigt der Gemeinderat, den Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf umweltfreundliche Verkehrsformen zu erreichen. Der Gemeinderat begrüsst daher auch Forderungen gemäss der vorliegenden Richtlinienmotion zur Optimierung der Rahmenbedingungen im Bereich Carsharing. Dank solchen Lösungen können der motorisierte Individualverkehr (MIV) und somit auch die Abstellplätze reduziert werden; darauf hat der Gemeinderat auch bereits in seiner Antwort vom 24. Oktober 2012 auf die vorliegende Motion hingewiesen.

Die in der Richtlinienmotion geforderten Forderungen betrachtet der Gemeinderat zum heutigen Zeitpunkt als erfüllt. Er kann zu den beiden konkreten Punkten wie folgt Stellung nehmen:

Zu Punkt 1:

Wie unter Punkt 1 verlangt, erarbeiteten die städtischen Fachstellen in Zusammenarbeit mit Mobility im Jahr 2013 ein Standortentwicklungskonzept, das den Bedarf seitens Mobility für die Jahre 2014 - 2018 aufzeigt. Zwar verfügt die Stadt Bern grundsätzlich über ein sehr gutes Mobility-Angebot; das Standortnetz deckt alle Stadtteile ab und der Grossteil der Kunden kann in zumutbarer Distanz zu ihrem Wohn- oder Arbeitsplatz auf ein Fahrzeug zugreifen. Die Abhängigkeit von privaten Vermietern hat die erfolgreiche Parkplatzsuche in den letzten Jahren jedoch sehr schwierig gemacht. Dabei hat das Standortentwicklungskonzept folgende Defizite und folgenden Bedarf ermittelt:

- Es bestehen weiterhin Lücken im Standortnetz, die über private Vermieter bisher nicht geschlossen werden konnten (Ziel Mobility: möglichst viele Kunden sollen innerhalb von 250 m Distanz Zugang zu Mobility-Fahrzeug haben).
- „Hubs“ (Standorte mit mehreren Fahrzeugen und unterschiedlichen Fahrzeugtypen) existieren nur in geringem Ausmass.
- Oft kann das Angebot bei stark nachgefragten Standorten nicht aufgestockt werden.
- Quartier- oder Quartiersubzentren sind nicht oder ungenügend abgedeckt.
- Valable Ersatzstandorte für gekündigte Parkplätze sind sehr schwierig zu finden.

Für die nächsten Jahre besteht demnach ein gezielter Bedarf an weiteren Parkplätzen. Das Standortentwicklungskonzept ermittelte bis im Jahr 2018 einen Bedarf von rund 40 Parkplätzen. Dabei werden 20 Parkplätze für den Ausbau des Angebots benötigt, 20 Parkplätze zum Halten des bestehenden Angebots. Von diesen können schätzungsweise 20 Prozent bzw. rund 8 - 10 Parkplätze über private Vermieter angemietet werden. Für die Mehrheit der benötigten 30 bis 32 Parkplätze sind jedoch Lösungen durch die Umwidmung bestehender Parkplätze im öffentlichen Strassenraum zu suchen.

Zu Punkt 2:

Gestützt auf die Resultate des Standortentwicklungskonzept 2014 - 2018 hat der Gemeinderat im Frühling 2014 der Mobility Genossenschaft eine Rahmenkonzession für die Sondernutzung von öffentlichem Parkraum erteilt. Insgesamt ermöglicht die Rahmenkonzession für das ganze Stadt-

gebiet längerfristig 35 Plätze. Die Rahmenkonzession enthält u.a. Bestimmungen zu Erstellung, Unterhalt und Haftung, Dauer, Übertragbarkeit, Widerruf und Beendigung sowie zu den Gebühren. Die konkrete Höhe der Konzessionsgebühr wird für jeden Standplatz separat in einer durch das Tiefbauamt der Stadt Bern erteilten Objektkonzession festgelegt. Weiter hält die Rahmenkonzession fest, dass es der Stadt Bern frei steht, andere Parkplätze einem anderen Car-Sharing-Unternehmen zur Sondernutzung zu übertragen. Damit ist auch die im Vorstoss verlangte Gleichbehandlung erfüllt.

In einem ersten Schritt können bis spätestens Juni 2015 neun Mobility-Parkplätze an fünf Standorten im Stadtteil 4 realisiert werden (Helvetiaplatz, Jubiläumsstrasse, Muristalden, Elfenau, Schönberg Ost). In einem zweiten Schritt sind - mit noch offenem Umsetzungsdatum - 15 weitere Plätze im Stadtteil 5 geplant (Dammweg, Wylersstrasse, Beundenfeldstrasse, Kornhausstrasse, Herzogstrasse, Stauffacherstrasse, Wankdorf City).

In den weiteren Etappen werden auf Initiative der Mobility Genossenschaft und gestützt auf das Standortoptimierungskonzept auch in den anderen Stadtteilen Baugesuche erfolgen. Somit erachtet der Gemeinderat die vorliegende Interfraktionelle Richtlinienmotion als erfüllt.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Rahmenbedingungen für Carsharing können mit den internen personellen Ressourcen optimiert werden.

Bern, 1. April 2015

Der Gemeinderat