

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

Der Gemeinderat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

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

Begründung

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

Bern, 15. Februar 2024

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

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

Antwort des Gemeinderates

Die Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern wurde 2015 vom Gemeinderat verabschiedet und 2019 mit 22 zusätzlichen Massnahmen ergänzt.¹ Dazu zählt auch die Massnahme 8m zur Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze. Mit dem Ziel, die öffentlichen Parkplätze mittelfristig zu halbieren, sollen in einem Umsetzungskonzept die Prioritäten festgesetzt und die Vergabe der Anwohnenden-Parkkarten neu geregelt werden, so dass die (reduzierte) Anzahl Parkplätze und die Anzahl Parkkarten in einem vernünftigen Verhältnis stehen.

Zu Frage 1:

Die Veränderung der Anzahl öffentlicher Parkplätze wird jeweils im Band 3 des Jahresberichts des Gemeinderats dargelegt; hier die Zahlen aus dem Jahresbericht 2023:

Jahr	Total ²	Veränderung zum Vorjahr		Index
		Absolut	%	
2014	17 800			100
2015	17 380	-420	-2.4 %	97.6
2016	17 500	120	0.7 %	98.3
2017	17 390	-110	-0.6 %	97.7
2018	17 060	-330	-1.9 %	95.8
2019	16 945	-115	-0.7 %	95.2
2020	16 784	-161	-1.0 %	94.3
2021	16 610	-174	-1.0 %	93.3
2022	16 245	-365	-2.2 %	91.3
2023	16 078	-167	-1.0 %	90.3

¹ www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/klima/energie-und-klimastrategie-2025/energie-und-klimastrategie-2025-marz2020-korr-1.pdf/download

² Die Angaben zu den öffentlichen Parkplätzen auf Strassen und Plätzen sind relativ genau, da Erstellung und Nachführung praktisch vollständig in der Zuständigkeit der Stadt liegen. Nicht abbilden kann die Statistik jedoch temporär nicht zur Verfügung stehende Parkfelder aufgrund von Baustellen oder Veranstaltungen sowie temporäre Parkplätze für Veranstaltungen.

Aufgeteilt auf die verschiedenen Stadtteile ergibt sich folgendes Bild:

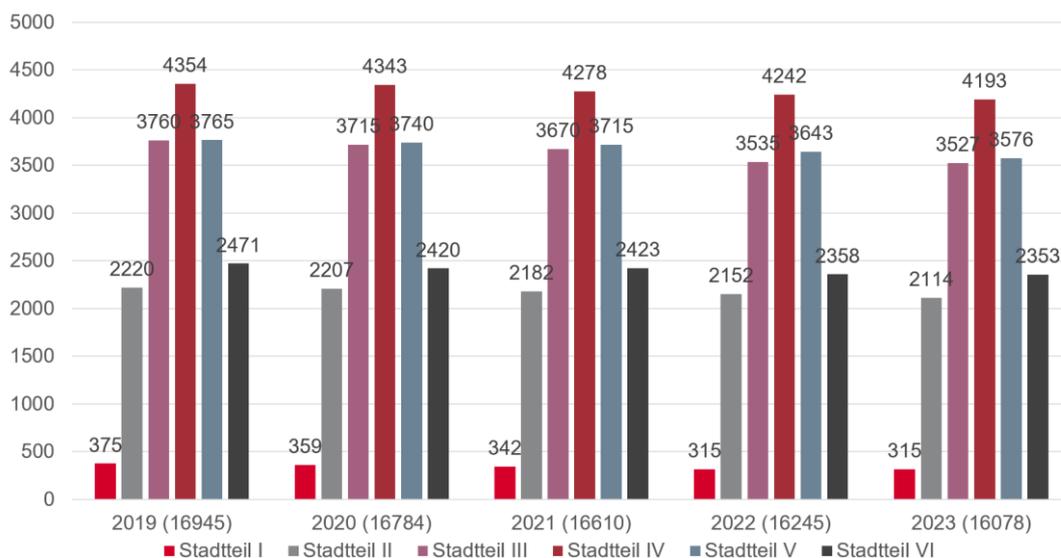


Abb. 1: Öffentliche Parkplätze in der Stadt Bern 2019-2023 (Quelle: Verkehrsplanung Stadt Bern)

Zu Frage 2:

Die Zahl der Privatparkplätze hat sich seit 2019 von 86 000 auf 87 200 im Jahr 2022 erhöht.³

Zu Frage 3:

Parkplätze werden immer dort abgebaut, wo andere öffentliche Interessen (Verkehrssicherheit, Klimaanpassungsmassnahmen, Durchfahrt Kehricht- und Feuerwehrfahrzeuge, Veloparkierung etc.) im Vordergrund stehen. Damit kann zudem mehr Platz für umweltschonende und platzsparende Verkehrsmittel geschaffen und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum oder die Lebensqualität der Wohnbevölkerung verbessert werden.

Dem Parkplatzabbau sind jedoch Grenzen gesetzt: So muss für die Quartierbewohner*innen und ihre Besuchenden das Verhältnis der verkauften Parkkarten zu den vorhandenen öffentlichen Parkplätzen stimmen. In Zonen mit hohem Parkdruck können Parkplätze deshalb nicht ohne weiteres kurzfristig entfernt werden: Stimmt das Verhältnis zwischen den verkauften Parkkarten und den zur Verfügung stehenden Parkplätzen nicht mehr, erhöhen sich die juristischen Risiken, zumal gegen Parkplatzaufhebungen nicht selten Beschwerden eingereicht werden und die Parkplatzaufhebungen gemäss der Eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzgebung verhältnismässig sein müssen. Hinzu kommt, dass den Gewerbetreibenden die Anlieferung weiterhin möglich sein muss und Menschen mit Behinderungen auf Parkplätze an ihrem Wohnort oder in unmittelbarer Nähe von öffentlichen und publikumsintensiven Einrichtungen angewiesen sind.

Der Abbau von Parkplätzen erfolgt deshalb Schritt für Schritt und unter Wahrung der Verhältnismässigkeit. Das Ziel, im Hinblick auf das Klima und eine lebenswerte und nachhaltig organisierte Stadt die Parkplätze im öffentlichen Raum zu reduzieren, bleibt jedoch zentral.

Zu Frage 4:

Zur Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum verfolgt der Gemeinderat im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten verschiedene Stossrichtungen mit unterschiedlichen Zeithorizonten:

- Im Rahmen von Strassenbauprojekten werden Parkplatzaufhebungen regelmässig geprüft und in Abhängigkeit von der Auslastung des vorhandenen Parkplatzangebotes und unter Wahrung der Verhältnismässigkeit umgesetzt.

³ Statistisches Jahrbuch Stadt Bern 2019, bzw. 2022. Die Daten von 2023 liegen noch nicht vor.

- Die vorhandenen Parkplätze werden aktiv bewirtschaftet und die Nutzung von Parkplätzen soll verteuert werden. Konkret sollen die Parkiergebühren in der weissen Zone von Fr. 2.20 auf Fr. 3.30 und die Kosten für die Jahres-Parkkarten von Fr. 264.00 auf Fr. 492.00 erhöht werden. Gegen diese von den Stimmberechtigten am 18. Juni 2023 genehmigten Gebührenerhöhungen sind Beschwerden hängig, weshalb die Umsetzung blockiert ist. Mittelfristig geht der Gemeinderat aber davon aus, dass mit diesen Gebührenerhöhungen ein Nachfragerückgang verbunden sein wird. Dies wiederum wird einen weiteren Parkplatzabbau ermöglichen.
- Zentral ist und bleibt, dass die Alternativen zur Fortbewegung mit dem eigenen Auto in der Stadt möglichst attraktiv sind. Aus diesem Grund wird in der Stadt Bern viel in den Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur, des öffentlichen Verkehrs und die Förderung autoarmer Wohnsiedlungen investiert. Je attraktiver diese Fortbewegungsmittel sind, umso weniger Autos werden benutzt – was ebenfalls die Möglichkeit für einen weiteren Parkplatzabbau eröffnet.
- Bei neuen Überbauungen werden Verkehrskonzepte erstellt, bei welchen die Anzahl (privater) Parkplätze auf ein Minimum reduziert wird.
- Nicht zuletzt spielen auch Kommunikations- und temporäre Massnahmen eine wichtige Rolle, um der Bevölkerung die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel nahezu legen – und damit die Nachfrage nach öffentlichen Parkplätzen zu reduzieren. So wird beispielsweise bei Grossanlässen zusammen mit den Partnerorganisationen regelmässig dazu aufgerufen, mit dem öffentlichen Verkehr anzureisen und im Sommerhalbjahr wird die Veloparkierung bei den städtischen Freibädern temporär ausgebaut.

Zu Frage 5 und 6:

Insgesamt ist bei den verkauften Parkkarten seit 2019 ein Rückgang erkennbar. Nachfolgende Tabelle zeigt auf, wie viele Parkkarten 2019 und 2023 im Umlauf waren:

	2019	2023
Anwohnende	13 166	12 513
Wochenaufenthalter*innen	303	256
Geschäftsbetriebe Stadt Bern	5 005	4 814
Geschäftsbetriebe ausserhalb der Stadt Bern	785	909
Andere	1 470	1 335
Total	20 729	19 827

Abb. 2: Parkkarten nach Privilegierung (Quelle: Polizeiinspektorat Stadt Bern)

Nach Stadtteil aufgeteilt ergibt sich für die Parkkarten-Vergabe folgendes Bild:

	2019	2023
alle Zonen	5 451	5 462
Stadtteil I	524	523
Stadtteil II	2 102	1 961
Stadtteil III	3 289	2 981
Stadtteil IV	3 689	3 542
Stadtteil V	3 758	3 514
Stadtteil VI	1 916	1 844
Total	20 729	19 827

Abb. 3: Parkkarten-Vergabe in der Stadt Bern pro Stadtteil (Quelle: Polizeiinspektorat Stadt Bern)

Im Jahr 2023 wurden 1 432 Gewerbe-Parkkarten (2019: 1 521), 2 878 Handwerker*innen-Parkkarten (2019: 2 698) und 183 Schicht-Parkkarten (2019: 238) vergeben.

Für Besuchende erfolgten in blauen Zonen folgende Parkierungsbewilligungen:

	2019	2023
zum Selbstentwerten	27 383	17 898
Vertreter*innen, reisende Kaufleute und Handwerker*innen	11 105	7 636
Online-Verkäufe Besuchende	0	28 152
Billettautomaten BernMobil	105 150	84 328
Total	143 638	138 014

Abb. 4: 4 Std.- und 24 Std.-Bewilligungen zum Parkieren in der blauen Zone (Quelle: Polizeiinspektorat Stadt Bern)

Angaben zur Vergabe der Parkkarten nach Fahrzeugkategorie, Haushaltgrösse, Einkommen und abgegebene Parkkarten pro Haushalt können nicht gemacht werden, da dies bei der Vergabe nicht erhoben wird.

Zu Frage 7:

Im März 2024 hat der Gemeinderat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün in Zusammenarbeit mit der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie beauftragt, die Herausgabe der Anwohnenden-Parkkarten zu überprüfen mit dem Ziel, die Parkkartenvergabe massvoll zu reduzieren. Im Zentrum dieser Überprüfung steht eine Nachweispflicht für Anwohnende, wie sie bereits in Biel, Luzern und Zürich zur Anwendung kommt: Gemäss dieser Vorgabe werden Parkkarten nur noch an Personen verkauft, die eine Bestätigung der Eigentümerschaft/Immobilienverwaltung vorlegen, dass am Wohn- bzw. Firmensitz keine private Parkmöglichkeit zur Verfügung steht. Gemäss Auskunft der Stadt Luzern wurden nach der Einführung im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr rund 11 % weniger Parkkarten verkauft.⁴

Der Zeitplan für die neue Regelung ist abhängig von den konkreten Lösungen und den dazu erforderlichen Verordnungs- und/oder Reglementsanpassungen. Zum heutigen Zeitpunkt kann dazu noch kein verlässlicher Terminplan genannt werden.

Bern, 5. Juni 2024

Der Gemeinderat

⁴ Einführung der Nachweispflicht per 01.09.2021