

## **Postulat Fraktion SP (Michael Sutter/Marieke Kruit): Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt!; Fristverlängerung**

Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 4. Februar 2016 die Punkte 1, 2 und 3 des folgenden Vorstosses als Postulat und Punkt 4 als Motion erheblich erklärt:

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. Allein in der Kramgasse wird durchschnittlich alle vier Minuten illegal parkiert. 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 Parkposten 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 Altstadtler 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 Münster-

gasse ein Regime mit Anhalteverböten insbesondere auf Druck der Altstadtleiste aufgehoben. Die Folge war eine massive Zunahme der illegalen Parkierung.

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 Kehrl-Feldmann, Fuat Köçer, Bettina Stüssi, Hasim Sönmez, Martin Krebs

### **Bericht des Gemeinderates**

Im Jahr 2012 hat der Gemeinderat eine umfassende Wirkungs- und Erfolgskontrolle zur Umsetzung des Verkehrskompromisses und der Begegnungszone Untere Altstadt in Auftrag gegeben. Diese ergab, dass die Begegnungszone auf hohe Zufriedenheit stösst, sich die Leute hingegen an der verbreiteten, illegalen Parkierung in der Altstadt stören. Als Antwort darauf verabschiedete der Gemeinderat im Frühling 2013 zwei Massnahmenpakete für die Untere Altstadt: Das erste Paket zielte auf eine bessere Wahrnehmung der Vorschriften und eine klarere Kommunikation der geltenden Regeln ab, wie beispielsweise eine besser erkennbare Signalisation. Diese Massnahmen wurden im Herbst 2013 umgesetzt. Das zweite Massnahmenpaket beinhaltete die Reduktion der vielen Sonderregelungen und Ausnahmen, um die Verständlichkeit zu verbessern und die polizeilichen Kontrollen zu vereinfachen. Beispielsweise gibt es seither nur noch eine 48-Stunden-Parkkarte statt wie bisher vier Parkkartentypen. Die für die Umsetzung erforderliche Teilrevision der Parkierverordnung Untere Altstadt (PVUA) trat am 1. Juli 2014 in Kraft.

Aktuell laufen unter Federführung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) vier Studien bzw. Projekte, deren Ergebnisse sich unter anderem auch auf die Parkierung in der Unteren Altstadt auswirken werden. Im Folgenden werden die vier Arbeiten je kurz vorgestellt:

### *Zweite Erfolgskontrolle Parkierung Untere Altstadt*

Wie oben ausgeführt, wurde im Jahr 2012 eine erste Erfolgskontrolle zur Parkierung in der Unteren Altstadt durchgeführt. Im Jahr 2016 erfolgte hierzu eine zweite Erfolgskontrolle. Gestützt darauf lässt sich zusammenfassend sagen, dass der Anteil der unerlaubt parkierten Fahrzeuge in der Unteren Altstadt zwischen 2012 und 2016 deutlich abgenommen hat, aber aus Sicht des Gemeinderats immer noch zu hoch ist: Während die Stichprobenerhebung für 2012 einen Anteil unerlaubt parkierter Fahrzeuge von rund 40 Prozent ergeben hatte, lag dieser Anteil 2016 noch bei rund 25 Prozent. Dieser nach wie vor hohe Anteil unerlaubt parkierter Motorfahrzeuge zeigt, dass weiterhin Handlungsbedarf besteht und auch inskünftig die polizeilichen Kontrollen zwingend weiterzuführen sind. Weitergehende Massnahmen zur Reduktion unerlaubt parkierter Motorfahrzeuge in der Unteren Altstadt werden nun von der Verkehrsplanung mit den laufenden Arbeiten der unten aufgeführten Arbeiten abgestimmt.

### *Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt*

Im Juni 2015 beauftragte der Gemeinderat die Direktion TVS, in einem Gesamtverkehrskonzept die Erschliessung und Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte (Innenstadt, Messeplatz, Obere Altstadt usw.) sicherzustellen und darüber mit den Wirtschaftsverbänden einen Dialog zu führen. Bei der Weiterentwicklung und Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr stehen konkret die folgenden Zielsetzungen im Vordergrund:

- Sicherstellen einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt Bern für alle Verkehrsträger;
- Sicherstellen der hohen Standortattraktivität in der Innenstadt durch Optimierung der Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr;
- Sicherstellen der Verträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs mit den vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums in der Innenstadt;
- Verminderung der Konflikte zwischen illegalen Kurzparkern und dem Gewerbe.

Das Ziel ist es, konkrete Lösungsvorschläge zu Gunsten des Wirtschaftsverkehrs hervorzubringen und zu realisieren. Dabei stehen einfache Massnahmen, wie Anpassungen an Markierungen und Signalisation, im Vordergrund.

In den vergangenen Monaten wurde in enger Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft (HIV Kanton Bern, Gewerkschaftsbund, KMU Stadt Bern, BERNCity u.a.) ein Entwurf für ein neues Konzept für die Zufahrt zur Innenstadt erarbeitet. Dessen Ergebnisse gilt es jedoch noch zu konsolidieren. Ein Abschluss auf Konzeptstufe ist für März/April 2017 vorgesehen.

### *„Public Space Public Life Studie“ Innenstadt*

Um den öffentlichen Raum in der Berner Innenstadt sowie dessen Nutzung näher untersuchen und daraus allfällige Verbesserungen - insbesondere für den Fussverkehr - ableiten zu können, hat der Gemeinderat im Sommer 2016 das dänische Büro Gehl Architects beauftragt, eine sogenannte „Public Space Public Life Studie“ zu erarbeiten. Die Methode stützt sich in erster Linie auf systematische Beobachtungen des betroffenen öffentlichen Raums und den Nutzungen, die sich darin abspielen. Zum Einsatz kommen dabei sowohl quantitative (Zählungen, Messungen etc.) als auch qualitative Methoden (z.B. Interviews). Die Ergebnisse der Studie inklusive Empfehlungen werden ebenfalls im Frühjahr 2017 vorliegen.

### *Parkierungskonzept Stadt Bern*

Im Rahmen der Umsetzung des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) 2016 wird im Laufe des Jahres 2017 das städtische Parkierungskonzept in die Mitwirkung gehen. Wichtige Erkenntnisse aus den oben beschriebenen Projekten bezüglich Parkierung in der Innenstadt werden dabei in den bereits erarbeiteten Entwurf aufgenommen. Umgekehrt fliessen die Grundideen des Parkierungskonzepts auch in die Überlegungen zur Unteren Altstadt ein.

### *Fazit*

Um die Nutzung der Strassenräume und Plätze in der Innenstadt in einem umfassenden Sinn - in Kenntnis der Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen und in Kenntnis der laufenden Arbeiten - diskutieren und allenfalls neu regeln zu können, sollen die Ergebnisse der erwähnten Arbeiten in einem nächsten Schritt zusammengeführt werden. Dabei werden die betroffenen Nutzergruppen weiterhin einbezogen. Auf der Basis der konsolidierten Ergebnisse dieses Prozesses wird der Gemeinderat anschliessend zu den einzelnen Postulatspunkten Stellung nehmen können.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zum Postulat Fraktion SP (Michael Sutter/Marieke Kruit) Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt!; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichts bis Mitte 2018 zu.

Bern, 1. Februar 2017

Der Gemeinderat