

Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP/Thomas Glauser): Quartierparkkarten im Stadtteil I (Innere Stadt): 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 I 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. Es sei darauf hingewiesen, dass alleine auf der Schützenmatte seit der Aufhebung der gebührenfreien Parkplätze pro Jahr um Fr. 600'000.00 verlustig gehen.

Der Gemeinderat wird höflich ersucht, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Parkplätze wurden im Stadtteil I 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 I 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
3. Wie viele Parkplätze wurden im Stadtteil I 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 I 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 I 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 I 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, Trotinetts, 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, Durchfahrt Kehrlichwagen etc.?

Kosten der Aufhebung/Umwandlung, entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren)

7. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil I 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, Trotinetts, 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 I 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, Trotinetts, 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 I 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, Trotinetts, 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 im Stadtteil I 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, 11. November 2021

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Thomas Glauser

Mitunterzeichnende:

Antwort des Gemeinderats

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

- Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser): *Quartierparkkarten im Stadtteil I: Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?* vom 11. November 2021 (2021.SR.000210).
- Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser): *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): *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).
- Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser): *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): *Quartierparkkarten im Stadtteil V: Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?* vom 25. November 2021 (2021.SR.000218).
- Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser): *Quartierparkkarten im Stadtteil VI: Verknappung des Angebots und gleichzeitige massive Preiserhöhung der Parkierungsgebühren: sollen die letzten Anwohner mit Auto abgezockt und aus der Stadt Bern vertrieben werden?* vom 11. November 2021 (2021.SR.000209).

Die sechs 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 Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Parkplätze (Erhöhung Parkiergebühren sowie Gebührenbefreiung im Zusammenhang mit Giveboxen: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern [Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11]; Teilrevision; 2020.TVS.000101). Andererseits eine Erhöhung der Gebühren für die Anwohnerparkkarten (Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern [Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11]; Teilrevision; 2021.SUE.000033). 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 sogenannten direkten Kosten von Fr. 2.39 pro Parkplatz und Stunde sind mit dem heutigen Tarif (Fr. 2.20 pro Stunde) gedeckt (Details dazu und zum Folgenden finden sich im oben erwähnten Sachgeschäft). Noch nicht enthalten sind darin die sogenannten 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 im August 2021 vorgeschlagene Erhöhung der Parkiergebühr auf Fr. 3.00 pro Parkplatz und Stunde erachtet er als verhältnismässig. Die Beratung des Sachgeschäfts im Stadtrat steht aus. Der Stadtrat hat jedoch 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 würden der Stadt Mehreinnahmen von rund 1,8 Mio. Franken pro Jahr zukommen.

Angepasst werden soll auch die Parkkartengebühr für Anwohnende. Auch hier wurde der Tarif einerseits aus klimapolitischen Gründen erhöht und abgestuft (vgl. dazu im Detail das oben erwähnte Sachgeschäft). 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. Mit der vorgesehenen Erhöhung liegt die Stadt Bern im Vergleich mit anderen Schweizer Städten immer noch im guten Mittelfeld. Der Stadtrat hat das Geschäft an seiner Sitzung vom 3. Februar 2022 in der ersten Lesung beraten. Stimmt er den Vorschlägen des Gemeinderats zu, können zusätzliche Einnahmen in der Höhe von knapp 3 Mio. Franken pro Jahr erwartet werden.

Im November 2021 hat der Stadtrat den Kredit für die Umsetzung des neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregimes, das Massnahmenpaket Untere Altstadt gutgeheissen.¹ Das Massnahmenpaket basiert auf dem 2018 zusammen mit Wirtschaftsorganisationen, Gewerkschaften und weiteren Betroffenen erarbeiteten Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI). Es zielt darauf ab, die heute komplizierten Regeln für die Zufahrt und die Parkierung in der Unteren Altstadt durch ein einfaches, verständliches und möglichst gut kontrollierbares System abzulösen und auf diese Weise den historischen Stadtkern von den vielen, oftmals falsch parkierten Autos zu befreien. Ziel des neuen Regimes ist es, sowohl den ruhenden als auch den rollenden Verkehr in den Gassen der Unteren Altstadt um 50 % zu reduzieren (Details vgl. Beantwortung der Fragen 1 – 9). Sollte die Erfolgs- und Wirkungskontrolle zeigen, dass dieses Ziel bis zwei Jahre nach Inkrafttreten des neuen Regimes nicht erreicht wurde, sind weitere Massnahmen zu treffen, um den ruhenden und rollenden Verkehr zu reduzieren. Dieses Geschäft kann allerdings erst umgesetzt werden, wenn der Stadtrat auch das dazugehörige Reglement genehmigt hat. Die Beratung ist noch ausstehend.

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach im Zusammenhang mit politischen Vorstössen ausgeführt hat², 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.

¹ Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI): Massnahmenpaket Untere Altstadt; Realisierungskredit (Krediterhöhung) in Stadtratskompetenz. SRB Nr. 2021-381 vom 25. November 2021.

² Kleine Anfrage 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?* 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.

Konkret bedeutet dies, dass er auf diesem Weg – so der aktuelle Stand – mittelfristig noch rund 8 100 der rund 16 600 öffentlichen Parkplätze abbauen will. Daneben bestehen rund 87 200 Parkplätze auf privatem Grund (Stand 2021).³

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 Kehrtraktoren, das Einrichten von Velostrassen oder die Einführung des Farbsack-Trennsystems. Solche Massnahmen unterliegen sich 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 I eingegangen wird, ist dem Gemeinderat nochmals der Hinweis wichtig, dass es in der Stadt Bern insgesamt rund 103 800 Parkplätze gibt,

³ 2021 erfolgte eine Nacherfassung der privaten Parkplätze nicht nur aus dem Jahr 2020, sondern auch aus den vergangenen Jahren. Die Zunahme von rund 1'200 Parkplätzen gegenüber 2020 entspricht somit nicht der alleinigen Zunahme 2021. Weitere Bereinigungen werden 2022 folgen. In älteren Vorstossantworten sind entsprechend noch die alten Zahlen zu den privaten Parkplätzen enthalten.

wovon sich rund 16 600 im öffentlichen Raum und 87 200 auf Privatgrund befinden (Stand Ende 2021). Dieser Anzahl Parkplätze stehen 51 167 in der Stadt Bern registrierte PKWs gegenüber. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass in der Stadt Bern grundsätzlich genügend Parkierungsmöglichkeiten für Motofahrzeuge zur Verfügung stehen. 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 I 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	2021	2014 - 2021
Blaue Zone, Privilegierung Anwohnende	-38*	+313*	-570	+100	-660	-170	-25	-93	-141	-1'246
Weisse Zone, Privilegierung Anwohnende		-3*	+280	+30	+620	+20	-50	-76	-1	+820
Bilanz öffentliche Parkplätze mit Privilegierung Anwohnende	nicht erhoben	+310*	-290	+130	-40	-150	-75	-169	-142	-426
Weiss, Kurzzeit		-23*	+20	0	0	0	+10	+2	-13	-4
Weiss, gebührenpflichtig	+48*	+47*	-150	0	-70	-180	-50	+6	-19	-416
Bilanz sämtliche öffentliche Parkplätze	+10	+334	-420	+130	-110	-330	-115	-161	-174	-846

*Bereinigte Zahlen - Quelle: Verkehrsplanung, Statistik Stadt Bern, Statistische Jahrbücher 2014-2021

Veränderung der Anzahl öffentlicher Parkplätze im Stadtteil I

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

Bilanz öffentliche Parkplätze	2017	2018	2019	2020	2021	2017- 2021
Blaue Zone, Privilegierung Anwohnende	0	-1	-1	-2	-10	-14
Weisse Zone, Privilegierung Anwohnende	0	+6	0	-14	-7	-15
Bilanz öffentliche Parkplätze mit Privilegierung Anwohnende	0	+5	-1	-16	-17	-29
Weiss, Kurzzeit	0	+2	0	0	0	+2
Weiss, gebührenpflichtig	+3	-1	0	0	0	+2
Bilanz sämtliche öffentliche Parkplätze	+3	+6	-1	-16	-17	-25

Quelle: Verkehrsplanung

Ende 2021 standen im Stadtteil I insgesamt 227 öffentliche Parkplätze mit Anwohnenden-Privilegierung zur Verfügung. Der Abbau seit 2017 beträgt 11,3 Prozent, wobei es sich bei der weissen Zone nicht um einen eigentlichen Abbau, sondern um eine Anpassung der Stadtteil-Grenze im Geoinformationssystem GIS handelt: Die Parkplätze auf der Taubenstrasse werden seit 2020 im Stadtteil III erfasst.

Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI): Massnahmenpaket Untere Altstadt

Mit dem neuen Zufahrts-, Parkierungs-, und Bewilligungsregime in der Unteren Altstadt soll künftig die Parkiermöglichkeit auf den Parkverbotslinien wegfallen. Im Gegenzug können Anwohner*innen im Rathausparking zu einem vergünstigten Tarif parkieren. Für Details wird auf die Vorlage verwiesen (Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt: Massnahmenpaket Untere Altstadt: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern [Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11]; Anhang III; Teilrevision; 2016.TVS.000118).

Die bereits heute bestehende Möglichkeit, Parkkarten für die angrenzenden Parkzonen zu lösen, steht den Bewohner*innen der Unteren Altstadt auch nach der Einführung der neuen Parkierregelung zur Verfügung. Im Mattequartier, das über eine eigene Parkzone verfügt, sind aktuell keine Anpassungen bei der Parkierung geplant. Die Parkierregelung in der Oberen Altstadt – im Perimeter zwischen Hirschengraben und Zytglogge – bleibt unverändert.

Umwandlung in Mobility-Standplätze im Stadtteil I

Im Stadtteil I stehen im öffentlichen Raum seit 2016 zwei Mobility-Standplätze zur Verfügung. Hierfür wurden zwei Parkplätze in der blauen Zone aufgehoben. Spätestens bis zum Zeitpunkt des Ablaufs der Rahmenkonzession mit Mobility im Frühling 2024 wird der Gemeinderat diese neu verhandeln. In diesem Zusammenhang wird er über neue Anforderungen (z.B. Verzicht auf Verbrennerfahrzeuge) und über eine allfällige Anpassung der Anzahl Standplätze beschliessen.

Ausstattung von Parkplätzen mit E-Ladestationen im Stadtteil I

In den Innenstadtparkhäusern sind über 20 Parkplätze mit Ladeinfrastruktur in Betrieb. Der Gemeinderat wird voraussichtlich 2022 über ein erstes Paket zusätzlicher Ladepunkte in der Stadt Bern entscheiden. Der Stadtteil I steht aufgrund der bereits bestehenden Ladestationen jedoch nicht im Fokus dieses ersten Erweiterungspakets.

Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Veloverleihstationen und Velostrassen im Stadtteil I

Im Rahmen des Veloverleihsystems «Velo Bern» wurden zwischen 2018 und 2020 im Stadtteil I insgesamt 21 Veloverleihstationen im öffentlichen Raum installiert. Dazu mussten 92 Veloabstellplätze und 12 Motorradparkplätze (Postgasse, Mattelift und Nydegg) im öffentlichen Raum aufgehoben werden. Öffentliche Parkplätze wurden keine aufgehoben.

Im Stadtteil I ist aktuell keine Velostrasse geplant.

Weitere Shared Mobility Angebote

Die E-Trottinett-Verleihangebote von TIER und VOI haben keine festen Standorte auf öffentlichem Grund. Es wurden daher auch keine öffentlichen Parkplätze aufgehoben.

Geplante Parkplatzaufhebungen im Zusammenhang mit der Einführung des Farbsack-Trennsystems und der Gewährleistung der Durchfahrt für die Feuerwehr und die Kehrriichtabfuhr 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 Kehrriichtlastwagen mit E-Antrieb – 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.⁴ 2022 werden deshalb im Stadtteil I im Zusammenhang mit der

⁴ Entsorgung + Recycling Bern hat auf ihrer Website ein Kurzvideo aufgeschaltet, welches die äussert knappen Platzverhältnisse für die Kehrriichtwagen dokumentiert: <https://www.bern.ch/themen/abfall/abfuhr/befahrbarkeit-strassennetz>

Gewährleistung der Durchfahrt für die Feuerwehr und die Kehrtraktfahrzeuge voraussichtlich zwei öffentliche Parkplätze von der Wasserwerksgasse an die Schifflaube verschoben.

Das vom Stimmvolk im November 2021 gutgeheissene, neue Abfallentsorgungssystem «Farbsack-Trennsystem» hat keine Auswirkungen auf den Stadtteil I, da dort das neue System nicht eingeführt wird.

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.

Während bei den Bewilligungen und Parkkarten insbesondere die Corona-Pandemie zu einem Rückgang der Einnahmen im Jahr 2020 geführt hat – 2021 sind diese Einnahmen wieder gestiegen – sind es bei den gebührenpflichtigen Parkplätzen mehrere Gründe, die zu einem Einnahmerückgang geführt haben: Ab 2019 schlägt sich die Aufhebung der 142 Parkplätze auf der Schützenmatte in der Bilanz nieder. Ab 2020 hat die Corona-Pandemie zu massiven Einbussen geführt. Zudem ist es in den Jahren 2020 und 2021 zu einem weiteren Rückgang der Einnahmen durch Grossbaustellen gekommen. Darunter «Dr nöi Breitsch» und die Sanierung des Weyerli. Die gesamtstädtischen Einnahmen aus den gebührenpflichtigen Parkplätzen, Bewilligungen und Anwohnerparkkarten haben sich seit 2013 wie folgt entwickelt:

Bewilligungen, Parkkarten und Gebühren	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	4 806 757
Park + Ride, Jahres- und Monatsparkbewilligungen (Gangloff)	47 720	48 220	30 910	31 090	46 010	61 040	57 730	44 060	44 170
Vertreter, reisende Kaufleute und Handwerker, 4 Std.-Karten	71 914	67 608	60 705	56 862	61 659	56 385	65 111	59 994	75 335
Vertreter, reisende Kaufleute und Handwerker, 24 Std.-Karten	172 095	182 683	197 897	198 602	295 185	304 784	396 032	377 872	460 708
Billettautomaten BernMobil, 4 Std.-Karten	138 737	144 707	147 704	150 077	164 932	175 292	182 639	151 106	155 026
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	1 012 406
Übrige Bewilligungen und Parkkarten**	542 757	495 883	511 520	525 591	607 435	960 106	973 292	965 179	938 003
Total Bewilligungen und Parkkarten	6 568 746	6 723 024	6 821 369	6 855 194	7 121 400	7 301 580	7 486 684	7 374 619	7 492 405
Gebühren Parkuhren	3 912 143	4 261 906	4 316 243	4 216 234	4 109 913	4 062 732	3 662 499	2 917 156	2 778 677
Total	10 480 889	10 984 930	11 137 612	11 071 428	11 231 313	11 364 312	11 149 183	10 291 775	10 271 082

* 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: Polizeiinspektorat und Tiefbauamt

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.

Gemäss Erhebung Ende 2021 verfügt der Stadtteil I über 2 870 private und 342 öffentliche Parkplätze. Diesem Angebot von total 3 212 Parkplätzen stehen 2 775 registrierte Motorfahrzeuge gegenüber. Von diesen sind 2 184 PKWs, 318 Lieferwagen und 273 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 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 zur Aufrechterhaltung des Service public.

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 relevanten 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, 2. März 2022

Der Gemeinderat