



Verkehrsplanung Stadt Bern  
Zieglerstrasse 62  
3007 Bern

Bern, 20. September 2018

**Vernehmlassung Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Sehr geehrte Frau Gemeinderätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zum Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV) teilzunehmen.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Sozialdemokratische Partei  
Stadt Bern

Monbijoustrasse 61  
Postfach 2947 · 3001 Bern

Telefon 031 370 07 90  
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch  
www.spbern.ch

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Daniel Rauch  
Co-Präsident

Michael Sutter  
Parteisekretär



## 1 Grundsatz

Die SP Stadt Bern unterstützt das vorliegende Konzept. Wir sind erfreut, dass der Gemeinderat die Wichtigkeit des Themas erkannt und entsprechend gehandelt hat, stammt doch die letzte Grundlage dazu aus dem Jahr 1983. Die in den letzten Jahren erreichte feststellbare Abnahme der Motorisierung der Haushalte in der Stadt Bern ist eine wichtige Trendwende auf dem Weg zu einem nachhaltigen Umgang mit der Umwelt. Denn sie schafft die Voraussetzung, den damit auf dem Weg zu einer noch wohnlicheren Stadt freier werdenden Raum für alle besser zu nutzen. Das neue Konzept liefert wertvolle Grundlagen für die Planung. Die Ziele unterstützen wir; in einigen Punkten können die Massnahmen aus unserer Sicht noch etwas akzentuierter ausfallen. Bei Ziel 4 erwarten wir die Ergänzung, dass die Aufenthaltsqualität für die FussgängerInnen im ganzen Stadtgebiet – und nicht nur für jene in der Innenstadt – verbessert wird; gegen eine gewisse Priorisierung bei der Innenstadt ist nichts einzuwenden. Bei Teilziel 1.2 möchten wir festhalten, dass die Abstufung der Tarife so zu gestalten ist, dass die zu tiefen Tarife angehoben werden und nicht umgekehrt die «zu hohen» Tarife gesenkt werden.

Nachstehend erlauben wir uns, zu einigen einzelnen Massnahmen Stellung zu nehmen.

## 2 Anmerkungen zu den Massnahmen

### Massnahmen M1

Ausgehend von der Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum (17'500 Parkplätze entsprechen 100%) sollen also in 10 Jahren rund 2100 Parkplätze wegfallen, also 210 Parkplätze pro Jahr.

Wir schlagen vor, im Sinne der Transparenz die Bezugsberechnung zur Reduktion auf der Basis aller in der Stadt Bern existierenden öffentlichen und privaten Parkplätze vorzunehmen. Das heisst, dass bei deutlich über 100'000 existierenden Parkplätzen auf Berner Stadtboden in den nächsten 10 Jahren 2100 Parkplätze, somit also ca. 2 bis 2.5% (pro Jahr 2 bis 2.5 Promille) abgebaut werden. Damit lässt sich die Parkplatzentwicklung in der Stadt verlässlicher und transparenter darstellen, als wenn nur die im öffentlichen Strassenraum angelegten Parkplätze in der Berechnung dargestellt werden.

Wir können mit dem Ziel einer Reduktion von 210 Parkplätzen pro Jahr leben, allerdings ist dies für uns das absolute Minimum. Es gibt mehrere Argumente dafür, die Anzahl Parkplätze noch stärker zu senken:

- Es ist sicher, dass in der Vergangenheit der Entwicklung zu weniger Personenwagen in der Stadt Bern in Sachen Parkplatz-Angebot zu wenig Rechnung getragen wurde. Es gibt deshalb einen grossen Nachholbedarf.
- Aufgrund von nicht an städtische Verhältnisse angepassten kantonalen Regelungen werden bei Neubauten zu viele Parkplätze erstellt.
- Die zunehmende Digitalisierung (mit dem Handy rasch einen PP mieten) führt dazu, dass die vorhandenen Parkplätze besser genutzt werden. Dieses Platzerparnis ist an sich erwünscht. Allerdings nimmt damit das Parkplatz-Angebot wieder zu, das heisst, es müssen als Kompensation zusätzliche öffentliche Parkplätze entfernt werden.



### **Massnahmen M2**

Wir stellen fest, dass das 1:1-Ersetzen von oberirdischen Parkplätzen in der Unteren Altstadt durch zusätzliche Einstellplätze im Rathausparking ein peinlicher Fehlschlag zu Gunsten des MIV und zu Lasten des Fuss- und Veloverkehrs war. Von einem «1:1-Ersatz» kann nicht die geringste Rede sein. Während die zusätzlich zugebauten PP im Rathaus-Parking zu 100% funktionieren, sieht man heute in den Altstadtgassen fast noch mehr Autos als früher. Wir bezweifeln, dass dieses Malaise mit den vorgeschlagenen Massnahmen behoben werden kann. Uns ist wichtig, dass die Autos von der Oberfläche verschwinden. Mit dem sog. «Verschwinden» von Parkplätzen haben wir denkbar schlechte Erfahrungen gemacht. Uns scheint das Prinzip «1:1» von höherem öffentlichen Interesse zu sein, als die Partikularinteressen von AltstadtbewohnerInnen und Gewerbetreibenden. Wir warnen daher insbesondere vor einer «Anpassung» der PVUA. Das käme dem Öffnen einer Pandorabüchse gleich und würde das «1:1»-Prinzip zusätzlich schwächen.

Fazit: Die einzige für uns akzeptable Lösung ist die, dass gleich viele Autos von der Oberfläche der unteren Altstadt verschwinden, wie damals zusätzliche Einstellplätze im Rathaus-Parking gebaut wurden. Mit anderen Worten: Wir fordern das (wenigstens nachträgliche) Einhalten des Verkehrskompromisses ein. Das kürzlich vorgestellte «Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI)» bietet aus unserer Sicht dafür noch zu wenig Gewähr.

### **Massnahmen M3**

Wir sind mit den Zielen und Massnahmen einverstanden. Beim Begriff «Freizeitnutzungen» möchten wir auf das zum Teil deutlich zu grosse und zu billige Parkplatz-Angebot bei Sportanlagen (zum Teil sogar gratis!) hinweisen. Untersuchungen haben gezeigt, dass viele SportlerInnen dazu neigen, ihre Sportstätte mit dem Auto aufzusuchen. Die Stadt muss hier dezidiert Gegensteuer geben. Eine Regelung über den Preis würde die Nachfrage senken und das Angebot könnte reduziert werden.

### **Massnahmen M4**

Wir sind mit den Zielen und Massnahmen vollumfänglich einverstanden.

### **Massnahmen M5**

Wir sind mit den Zielen und Massnahmen einverstanden.

Das Ausschöpfen von Art. 18a BauG verdient grösste Beachtung. Dabei verweisen wir auf den Weg, den Köniz vorgezeichnet hat. Wir sind der Ansicht, dass die Stadt Bern bei der Senkung der Parkplatz-Erstellungspflicht noch weiter gehen könnte als Köniz. Wichtig wäre insbesondere, die sehr hohen Obergrenzen der Parkplatz-Erstellung gemäss heutiger BauV zu senken.

Auf politischer Ebene muss dafür gesorgt werden, dass der Druck auf die Kantonsregierung steigt, den Städten in der BauV sinnvollere Parkplatzregelungen statt des aktuellen Zwangs zu teuren Überangeboten zu ermöglichen.



### **Massnahmen M6**

Mit den Zielen 1.1 und 1.4 sind wir einverstanden.

Nicht einverstanden sind wir damit, dass grundsätzlich ein Anspruch auf eine normale Anwohnerparkkarte pro Haushalt (d.h. pro Wohnung) besteht. Dieser Grundsatz ist zu überprüfen. Mindestens in zwei Fällen sollte keine Parkkarte ausgestellt werden können:

- Die AutobesitzerInnen verfügen im Haus über einen Einstellplatz. Bei den geltenden sehr tiefen Preisen für eine Parkkarte ist es für manche AutobesitzerInnen bequem, für kürzere Zeiten das Auto auf der Strasse abzustellen. Das führt mit dazu, dass bemängelt wird, es würden in gewissen Gebieten mehr Parkkarten ausgegeben als Parkplätze zur Verfügung stehen.
- Das Auto, für das eine Parkkarte verlangt wird, ist breiter als die im Moment vorhandenen Parkfelder in den Quartieren. Das heisst, beim Gesuch zum Erhalt einer Parkkarte müsste neu die Breite der Autos deklariert werden. Die Stadt müsste eine maximale Breite angeben, bis zu der noch eine Parkkarte abgegeben würde. Für Arbeitsfahrzeuge von Gewerbetreibenden und Erwerbstätigen sind jedoch Ausnahmen weiterhin zuzulassen.

### **Massnahmen M7**

Wir sind mit den Zielen und Massnahmen grundsätzlich einverstanden. Der rechtliche Spielraum sollte dabei maximal ausgereizt werden. Wir bezweifeln, dass die Umsetzung der Massnahmen ohne den nötigen Druck gelingt

### **Massnahmen M8**

Wir sind mit den Zielen und Massnahmen einverstanden, sind aber der Meinung, dass die Hierarchie der Preise mit Preiserhöhungen und keinesfalls mit Preissenkungen erreicht werden soll.

### **Massnahmen M9**

Wir sind mit den Zielen und Massnahmen zum grossen Teil einverstanden. Abgelehnt wird von uns die Möglichkeit, dass die Anwohnerparkkarte neu auch zum freien Parkieren auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der betreffenden Zone berechtigen soll. Wir sind der Meinung, die InhaberInnen von Parkkarten seien genügend privilegiert

### **Massnahmen M10 – M12**

Wir sind mit allen Zielen und Massnahmen einverstanden.

### **Massnahmen M13**

Auch Elektrofahrzeuge haben in der Stadt einen gewichtigen Nachteil: Sie brauchen zu viel Platz. Elektrofahrzeuge sind zwar zu fördern, aber nicht mit Steuergeld. So sollen die Kosten von Ladestationen durch die Betreiber von Elektrofahrzeugen oder/und durch die Anbieter dieser Stationen selber übernommen werden.



### **Massnahmen M14 – M15**

Wir sind mit allen Zielen und Massnahmen einverstanden.

### **Massnahmen M16**

Wir sind mit allen Zielen und Massnahmen einverstanden. Es gibt keinen Grund, dass derart viele Gratis-Parkplätze für Cars zur Verfügung gestellt werden.

### **Massnahmen M17 – M19**

Wir sind mit allen Zielen und Massnahmen grundsätzlich einverstanden. Allerdings erstaunt es uns, dass nichts über die Tarife gesagt wird. Die Privilegierung dieser Nutzergruppen muss finanziell entschädigt werden.

### **Massnahmen MX**

Einige Punkte fehlen aus unserer Sicht im «Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)», die dazu beitragen könnten, die Wirkung der Massnahmen noch zu verstärken:

#### **a) Massnahmen gegen zu grosse Personenwagen**

Der rekordstarke Trend zu grossen Personenwagen in der Schweiz widerspricht jeglichen Umweltanstrengungen, insbesondere auch energiepolitisch. Der Verkehrspolitik der Städte läuft dieser Trend diametral entgegen. Auch raumplanerisch liegt er im Offside: Die Städte wollen baulich verdichten, die Offroader bringen dagegen eine «Verdünnung». Sie beanspruchen zuviel Platz, der für eine effiziente und nachhaltige Förderung zugunsten des Langsamverkehrs dann nicht mehr zur Verfügung steht. Unabhängig davon, ob sie fahren oder parkiert sind, gefährden überbreite Personenwagen in engen Quartierstrassen besonders FussgängerInnen und Velofahrende - darunter auch viele Kinder..

Statt den VSS-Normen zu folgen und die Parkfelder immer breiter zu markieren, sollte die Stadt Bern ihre Parkfelder bei der momentanen Breite beibehalten, abgesehen von einigen Ausnahmen, z.B. für Gewerbetreibende. Das bedeutet, dass immer mehr überbreite Fahrzeuge in den Quartieren nicht mehr parkieren könnten. Ihnen sollte deshalb auch keine Parkkarte abgegeben werden (s. unsere Bemerkungen zu M6). Noch wirksamer wäre diese Massnahme, wenn die Stadt Bern über den Städteverbund auch andere Städte animieren würde, eine Abwehrstrategie gegen übergrosse Personenwagen zu entwickeln. Das könnte schweizweit positive Impulse bei der Erneuerung des Fahrzeugparks zur Folge haben.

Auch gegen überlange Fahrzeuge sind Massnahmen nötig. Zwar kennt die Stadt Bern gemäss BO einen Vorgartenschutz. In etlichen Stellen besteht statt eines Vorgartens jedoch weiterhin ein asphaltierter Vorplatz, mit einer typischen Tiefe in der Grössenordnung von 4 m zwischen Fassade und Trottoir. Diese Parkplätze sind in der Regel nicht bewilligt. Auf diesen Plätzen wird häufig senkrecht zur Fassade parkiert und ein Teil des Fahrzeugs ragt in den Trottoirbereich. Wir erwarten, dass die Stadt hier Massnahmen entwickelt, etwa durch eine spezielle Verbotssignalisation, die auch eine Kontrolle ermöglichen würde.



**b) Häufigere Kontrollen der blauen und weissen Zonen**

Überall gibt es Gebiete, in welchen ein überdurchschnittlicher Parksuchverkehr herrscht. Hier müssten die Parkplatzkontrollen gegenüber heute wesentlich intensiviert werden. Bislang galt die Regel, dass ein Parkfeld mindestens einmal pro Woche kontrolliert werden soll.

Wir verlangen, die Kontrolldichte zu verdoppeln, also mindestens zwei Kontrollen pro Parkfeld und Woche durchzuführen. Damit könnte auch ein Prinzip wieder angestrebt werden, welches bei der Einführung der Blauen Zone am 27.09.1992 in der Abstimmungsbotschaft noch enthalten war: Der Aufwand für die Kontrolle der Blauen Zone sollte in etwa den Einnahmen aus den Parkkartengebühren entsprechen. Unterdessen liegen die Einnahmen wesentlich höher als die Ausgaben.