

Motion Fraktion SP (Michael Sutter/Marieke Kruit): Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt!

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.¹ Allein in der Kramgasse wird durchschnittlich alle vier Minuten illegal parkiert.² 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 Altstadtleute 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 Müns-

¹ Erfolgskontrolle Untere Altstadt Schlussbericht Phase 1, S. 21

² siehe auch „Der Bund“ vom 18.4.2013

tergasse 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

Antwort des Gemeinderats

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

Allgemeines zum Verkehrskompromiss und den Parkierbeschränkungen Untere Altstadt

Wie der Gemeinderat bereits in mehreren Berichten zuletzt in seinem Prüfungsbericht vom 3. April 2013 zum Interfraktionellen Postulat SP/JUSO, GFL/EVP, GB/JA!: Berner Altstadt: Verkehrskompromiss mit Parkpösten durchsetzen sowie in seinem Begründungsbericht vom 23. April 2014 zur Motion Regula Fischer: Räumung des illegalen Auto-Camps an der Rathausgasse dem Begründungsbericht festhielt, war und ist ihm die Durchsetzung des Verkehrskompromisses von 1997 ein grosses Anliegen. So wurde denn auch 2005 die Kramgasse und die Gerechtigkeitsgasse saniert, die Parkhäuser (Metro, Casino, Rathaus) bis 2007 erweitert, in gleicher Anzahl oberirdische Parkplätze aufgehoben und in der gesamten Unteren Altstadt eine Begegnungszone eingeführt.

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; was hingegen die Leute

stört, ist die verbreitete illegale Parkierung. Als Antwort darauf verabschiedete der Gemeinderat im Frühling 2013 zwei Massnahmenpakete für die Untere Altstadt: Das erste Paket zielt auf eine bessere Wahrnehmung der Vorschriften und eine klare Kommunikation der geltenden Regeln ab, wie beispielsweise eine besser erkennbare Signalisation; diese Massnahmen wurden im Herbst 2013 umgesetzt. Das zweite Massnahmenpaket beinhaltet die Reduktion der vielen Sonderregelungen und Ausnahmen, um die Verständlichkeit zu verbessern und die polizeilichen Kontrollen zu vereinfachen. Beispielsweise gibt es neu 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. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass damit zielgerichtet gegen das zu Recht kritisierte Falschparkieren vorgegangen wird und er will daher zuerst prüfen, wie sich die Situation in der Unteren Altstadt entwickelt, bevor er bereits weitere Massnahmen ergreift.

Das im vorliegenden Vorstoss zum Ausdruck gebrachte Erstaunen über die erlaubte Parkierung von Anwohnenden und Unternehmen mit Parkkarte auf Parkverbotslinien ist für den Gemeinderat nicht nachvollziehbar. Im 2009 hat der Gemeinderat die Verordnung über Fahr- und Parkiersbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkkartenverordnung vom 6. Juni 2001, PVUA) hinsichtlich der Gültigkeit der Parkkarten auf den Parkverbotslinien präzisiert und die Anpassungen im Anzeiger Region Bern publiziert.

Zu den einzelnen Punkten nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Aktuelle Zahlen (Stand Juni 2014) zu den Ausnahmegewilligungen und den vorhandenen Parkplätzen in der Unteren Altstadt ergeben folgendes Bild:

Parkkarten für Anwohnende (tags- und nachtüber gültig)	127
Parkkarten für Fahrzeuge von Unternehmen (tagsüber gültig)	29
Weiss markierte gebührenpflichtige Parkplätze (tags- und nachtüber)	60
Plätze auf für Parkkarten freigegebenen Parkverbotslinien (tags- und nachtüber)	100
Plätze auf zum Parkieren freigegebenen Parkverbotslinien (nachts und sonntags)	50

Bereits heute ist die Anzahl der Ausnahmegewilligungen leicht geringer als die Anzahl Parkplätze. Tagsüber stehen für 156 Ausnahmegewilligungen 160 Parkplätze zur Verfügung, nachts sogar 210 Parkplätze für die 127 Anwohnenden mit Parkkarten. Da ein Teil der Fahrzeuge der Anwohnenden tagsüber nicht in den Gassen steht und jede Parkkarte auch zum Parkieren in einer an die Untere Altstadt angrenzende Parkkartenzone berechtigt, erachtet der Gemeinderat das Verhältnis zwischen der Anzahl Parkkarten und der Anzahl Parkplätze nicht als problematisch und sieht momentan keinen Handlungsbedarf.

Dem im Vorstoss erwähnten Vorschlag, mittels günstigeren Konditionen in Parkhäusern für Anwohnende die Anzahl der Ausnahmegewilligungen zu reduzieren, steht der Gemeinderat kritisch gegenüber. Damit der Anreiz genügend gross ist, müsste das Parkieren in den Parkhäusern für Anwohnende massiv vergünstigt werden. Die Differenz zum Normaltarif in Parkhäusern hätte die Stadt zu tragen, was einer Subventionierung der Autofahrerinnen und Autofahrern der Unteren Altstadt gleichkäme. Statt die Anwohnenden mittels Vergünstigungen zum Parkieren in die Parkhäuser zu bewegen, wäre nach Auffassung des Gemeinderats die Aufhebung aller weissen gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Unteren Altstadt die effizientere Methode, um gegen das illegale Parkieren vorzugehen, da es somit keine quartierfremden Fahrzeuge in der Unteren Altstadt mehr gäbe. Mit dieser Massnahme müsste jedoch der heutige Verkehrskompromiss aufgehoben und neu ausgehandelt werden. Die Erfahrungen aus dem heutigen Verkehrskompromiss zeigen, dass

diese Forderung kaum mehrheitsfähig wäre und die Umsetzung mit Einsprachen langfristig blockiert werden könnte.

Zu Punkt 2:

Bei einem generellen Parkierungsverbot ausserhalb der weiss markierten Parkplätze, wie das der vorliegende Vorstoss verlangt, sieht der Gemeinderat folgende beiden Probleme:

Da sich der Gemeinderat wie unter Punkt 1 dargelegt gegen die Lösung von vergünstigten Parkplätzen für die Anwohnenden in den Parkhäusern ausspricht, würde mit dem generellen Parkverbot ausserhalb der markierten Parkplätzen erstens die Anzahl Parkmöglichkeiten für Anwohnende so gering, dass der Suchverkehr in der Unteren Altstadt sowie das Falschparkieren massiv zunehmen würden. Zweitens gibt es in der Stadt zusätzlich zu den Anwohner- und Gewerbe-Parkkarten noch die Handwerkerkarten (stadtweit gültig) und die Parkkarte für mobilitätseingeschränkte Menschen (schweizweit gültig), die ebenfalls zum Parkieren im Parkverbot berechtigen. Mit einem generellen Parkverbot ohne Ausnahmegewilligungen würde das heute in der Kramgasse bestehende Verkehrsregime (Ausnahmegewilligungen ungültig) auf die gesamte Untere Altstadt ausgedehnt. Das ist für Handwerker und für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht praktikabel, zumal letztere bereits heute für die Kramgasse eine Lockerung verlangen.

Zu Punkt 3:

Polleranlagen dienen primär als bauliche Durchsetzung von Fahrverboten. Damit der administrative und technische Aufwand verhältnismässig bleibt, gilt es, den Kreis der Berechtigten möglichst klein zu halten. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn während der Sperrzeiten alternative Zufahrtsmöglichkeiten bestehen (Bsp. Poller Hotelgasse, Kette Münstergasse). Neue, mit Poller durchgesetzte Fahrverbotszonen in der Rathausgasse und in der Herrengasse würden eine erhebliche Anzahl von Berechtigten erzeugen (Anlieferung/Güterumschlag, Handwerkerfahrzeuge, Zufahrt zu Privatparkplätzen, Zufahrt mit Parkkarte für mobilitätseingeschränkte Menschen etc.). Neue Fahrverbotszonen führten somit zu einer Verkomplizierung der Regelungen in der Unteren Altstadt und würden neue Ausnahmegewilligungen erfordern. Demgegenüber kritisieren die Motionäre selber: „...die Tatsache, dass es für die untere Altstadt vier verschiedene Arten von Ausnahmegewilligungen gibt, verunmöglicht auch eine effiziente Kontroll- und Bussenpraxis“. Der Gemeinderat ist angesichts der erst per 1. Juli 2014 erfolgten Anpassung der PVUA und der Signalisation in der Unteren Altstadt zu Gunsten einer Vereinheitlichung und Vereinfachung der Ausnahmegewilligungen nicht bereit, Aufträge für neue Fahrverbotszonen anzunehmen.

Zu Punkt 4:

Dieser Aufforderung hat der Gemeinderat Rechnung getragen und er wird dies weiterhin tun. Wie er im Begründungsbericht vom 23. April 2014 auf die Richtlinienmotion Räumung des illegalen Auto-Camps an der Rathausgasse ausgeführt hat, bildet die Untere Altstadt seit langem einen Dauerschwerpunkt in Sachen Verkehrskontrollen. Gesamthaft wurden 2013 11 517 Ordnungsbussen wegen Verfehlungen im Ruhenden Verkehr ausgestellt.

Fazit:

Mit der Umsetzung der beiden Massnahmenpakete für die Untere Altstadt im Herbst 2013 und im Sommer 2014 geht der Gemeinderat von einer Verbesserung der heutigen Situation und einem Rückgang der illegal parkierten Fahrzeuge in der Unteren Altstadt aus. Falls sich das Problem des Falschparkierens künftig nicht entschärfen sollte, würde der Gemeinderat weitere - aus den dargelegten Gründen jedoch nicht die im Vorstoss vorgeschlagenen - Massnahmen prüfen. Aus diesem Grund lehnt er die vorliegende Motion ab. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Bern, 13. August 2014

Der Gemeinderat