2021.SR.000218

Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser/Kurt Rüegsegger): Quartierparkkarten im Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine): 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 V 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.

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

1. Wie viele Parkplätze wurden im Stadtteil V 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, Trottinetts, 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 V 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, Trottinetts, 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 V 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, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)? Tabellarische Darstellung mit Jahr der Massnahme; Ort /Strassennummer; Anzahl der aufgehobenen Parkplätze; Anzahlt der umgewandelten Parkplätze; Kosten der Aufhebung/Umwandlung, entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren)
4. Wie viele Parkplätze wurden im Stadtteil V im Zeitraum 1.1.2021 bis 31.12.2021 total aufgehoben resp. umgewandelt, resp. gingen den Anwohnern verloren (blaue in weisse Zone, Umwandlung in Mobility, Publibike, Parkplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)? Tabellarische Darstellung mit Jahr der Massnahme; Ort /Strassennummer; Anzahl der aufgehobenen Parkplätze; Anzahlt 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 V 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, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)? Tabellarische Darstellung mit Jahr der Massnahme; Ort /Strassennummer; Anzahl der aufgehobenen Parkplätze; Anzahlt 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 V 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, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)? Tabellarische Darstellung mit Jahr der Massnahme; Ort /Strassennummer; Anzahl der aufgehobenen Parkplätze; Anzahlt der umgewandelten Parkplätze; Grund der Umwandlung/Aufhebung z.B. für Veloparkplatz, Velostreifen, Durchfahrt Kehrichtwagen etc.? Kosten der Aufhebung/Umwandlung, entgangene Einnahmen, z.B. Wegfall Parkgebühren)

7. Wie viele Parkplätze sollen im Stadtteil V 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, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)? Tabellarische Darstellung mit Jahr der Massnahme; Ort /Strassennummer; Anzahl der aufgehobenen Parkplätze; Anzahlt 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 V 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, Trottinetts, Leihvelos, Veloparkplätze etc.)? Tabellarische Darstellung mit Jahr der Massnahme; Ort /Strassennummer; Anzahl der aufgehobenen Parkplätze; Anzahlt 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 V 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, Trottinetts, 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 V 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 angewiesen 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 Konkurrenznachteile erleidet? Wenn ja, warum? Wie hilft sie dem Gewerbe? Wenn nein, warum nicht?

Bern, 25. November 2021
Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Thomas Glauser, Kurt Rüegsegger
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 Parkierungsge-bühren: 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 Parkierungs-*

gebühren: 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). Anderseits 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 sogenannt 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 sogenannt 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 angekündet 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.

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach im Zusammenhang mit politischen Vorstössen ausgeführt hat[1], 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. Konkret bedeutet dies, dass er auf diesem Weg – so der aktuelle Stand – mittelfristig noch rund 8 100 der insgesamt rund 16 600 öffentlichen Parkplätze abbauen will. Daneben bestehen weiterhin rund 87 200 Parkplätze auf privatem Grund (Stand 2021).[2]

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 -erstellungen 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 Veloinfrastuktur. 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).

---

[1] 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

[2] 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.

- 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 Kehrichtwagen, 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 den Fragen 1 – 9:

Aufhebung von Parkplätzen

Bevor näher auf die Parkplatzentwicklung im Stadtteil V eingegangen wird, ist dem Gemeinderat nochmals der Hinweis wichtig, dass es in der Stadt Bern insgesamt rund 103 800 Parkplätze gibt, 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 Motofrahrzeuge 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 V 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 V

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

Bilanz öffentliche Parkplätze	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2017- 2021**
Blaue Zone, Privilegierung Anwohnende	-641*	-21	-3	-38	-18	-721
Weisse Zone, Privilegierung Anwohnende	+595*	-14	-4	15	0	+592
Bilanz öffentliche Parkplätze mit Privilegierung Anwohnende	**-46**	**-35**	**-7**	**-23**	**-18**	**-129**
Weiss, Kurzzeit	0	-3	0	0	0	-3
Weiss, gebührenpflichtig	-31	-2	-23	-2	-7	-65
Bilanz sämtliche öffentliche Parkplätze	**-77**	**-40**	**-30**	**-25**	**-25**	**-197**

** Diese Veränderungen sind auf die Schaffung der neuen weissen Zone Breitfeld mit Anwohnerprivilegierung zurückzuführen - Quelle: Verkehrsplanung*

Ende 2021 standen im Stadtteil V insgesamt 3 180 öffentliche Parkplätze mit Anwohnenden-Privilegierung zur Verfügung. Der Abbau beträgt seit 2017 daher gerade mal 3,9 Prozent, was der Gemeinderat als durchaus verhältnismässig einstuft.

Umwandlung in Mobility-Standplätze im Stadtteil V

Im Stadtteil V stehen im öffentlichen Raum 12 Mobility-Standplätze zur Verfügung. Spätestens bis Ablauf der Rahmenkonzession mit Mobility im Frühling 2024 wird der Gemeinderat diese neu verhandeln. In diesem Rahmen wird er über neue Anforderungen (z.B. Verzicht auf Verbrennerfahrzeuge) und über eine allfällige Anpassung der Anzahl Standplätze beschliessen.

Adresse Mobility-Standplatz	**Anzahl und Art der aufgehobenen öffentlichen Parkplätze**
Rosalia-Wenger-Platz	1 (keine Aufhebung)
Stauffacherstrasse 32	2 Parkplätze gebührenpflichtig
Herzogstrasse 23-25	3 Parkplätze weisse Zone
Beundenfeldstrasse 2-4	3 Parkplätze blaue Zone
Wylerstrasse 7	2 Parkplätze blaue Zone
Dammweg 9	1 Parkplatz blaue Zone
Total Aufhebungen öffentliche Parkplätze mit Privilegierung Anwohnende für Mobility	**9 Parkplätze weisse / blaue Zone**

Ausstattung von Parkplätzen mit E-Ladestationen im Stadtteil V

2021 wurden zwei Parkplätze in der blauen Zone am Klösterlistutz 8 mit Ladeinfrasktrukur ausgerüstet. Der Gemeinderat wird voraussichtlich 2022 über ein erstes Paket zusätzlicher Ladepunkte in der Stadt Bern entscheiden.

Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Veloverleihstationen im Stadtteil V

Im Rahmen des Veloverleihsystems «Velo Bern» wurden zwischen 2018 und 2020 im Stadtteil V im öffentlichen Raum insgesamt 25 Veloverleihstationen installiert. Dazu mussten rund 15 öffentliche Parkplätze aufgehoben werden (Lorrainebrücke, Quartiergasse, Wylerbad, Kursaal, Breitenrainstrasse, Kasernenstrasse, Allmendstrasse, Schönburg, Schänzlistrasse).

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 Velostrassen und der Gewährleistung der Durchfahrt für die Feuerwehr und die Kehrichtabfuhr 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 Kehrichtlastwagen 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.[3] Deshalb werden im Stadtteil V im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Durchfahrt für die Feuerwehr und die Kehrichtfahrzeuge voraussichtlich rund 150 Parkplätze auf den folgenden Strassen aufgehoben: Blumenweg, Altenbergstrasse, Lerberstrasse, Rabbentalstrasse, Schläflirain, Sonnenbergstrasse, Allmendstrasse, Attinghausenstrasse, Birkenweg, Elisabethenstrasse, Melchtalstrasse, Militärstrasse, Moserstrasse, Wylerstrasse, Zeigerweg und Zielweg. Davon können voraussichtlich 25 bis 50 Parkplätze ersetzt werden.

Die Stadt Bern plant in Abstimmung mit den jeweiligen Quartierkommissionen und den Wirtschaftsverbänden, weitere Velostrassen einzuführen. Im Stadtteil V ist die Optimierung der bestehenden Velostrasse Militär-/Beundenfeldstrasse vorgesehen. Dafür werden voraussichtlich drei öffentliche Parkplätze abgebaut. Die Umsetzung ist im Frühling 2022 geplant.

Geplante Parkplatzaufhebungen im Zusammenhang mit der Einführung des Farbsack-Trennsystems
Mit dem Farbsack-Trennsystem und der damit einhergehenden Bereitstellung der Abfälle in Containern werden diverse Standplätze und Bereitstellungsplätze für Container auf öffentlichem Grund realisiert. Die genaue Lage dieser Standplätze wird momentan evaluiert. Eine exakte Aussage zur Anzahl Parkplätze, die aufgrund der geplanten Containerstandplätze wegfallen sollen, ist daher zurzeit nicht möglich.

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 Einnahmen-Rückgang 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:

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

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 V über 13 426 private und 3 715 öffentliche Parkplätze. Diesem Angebot von total 17 141 Parkplätzen stehen 10 867 registrierte Motorfahrzeuge gegenüber. Von diesen sind 7 921 PKWs, 1 497 Lieferwagen und 1 449 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 wichtigen 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