

**Postulat Fraktion SP (Michael Sutter/Marieke Kruit) vom 13. Februar 2014:
Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt!
(2016.SR.000047)**

In der Stadtratssitzung vom 4. Februar 2016 wurden die Punkte 1 bis 3 des vorliegenden Vorstosses mit SRB Nr. 2016-57 als Postulat erheblich erklärt. Am 18. Mai 2017 hat er einer Fristverlängerung bis 30. Juni 2018 zugestimmt. Vorliegend unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat den entsprechenden Prüfungsbericht. Punkt 4 wurde als Motion erheblich erklärt (2014.SR.000030), den Begründungsbericht hat der Gemeinderat am 14. Februar 2018 zuhanden des Stadtrats verabschiedet.

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 Parkpfosten 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 Münstergasse 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 Ausnahmewilligungen 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 Ausnahmewilligungen (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

Grundlage für den vorliegenden Prüfungsbericht bildet das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI), dem der Gemeinderat am 24. Januar 2018 zugestimmt hat.¹ Dieses bildet die Erkenntnisse aus der Erfolgskontrolle zur Parkierung Untere Altstadt von 2016 und aus der engen Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft (HIV Sektion Bern, Gewerkschaftsbund, KMU Stadt Bern, BERNCity) und den Vereinigten Altstadtleuten (VAL) ab. Das Konzept formuliert Massnahmen zur Weiterentwicklung und Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr. Damit wird einerseits auch das Stadtentwicklungskonzept 2016 konkretisiert und der darin formulierte Auftrag *«Der Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt sowie die Zufahrt zu den zentrumsnahen Parkhäusern sind gewährleistet»* stufengerecht umgesetzt. Andererseits ist das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt Bestandteil des vom Gemeinderat im Juli 2018 in die öffentliche Vernehmlassung geschickten Parkierungskonzepts Motorisierter Individualverkehr (MIV).² Dieses hält fest, dass das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt *«als Grundlage für die Regelung der Parkierung in der Innenstadt dient»*. Wegleitend für den Gemeinderat sind schliesslich auch die Grundideen der sogenannten Public Space Public Life-Studie zur Innenstadt von 2017 (*«Bern – eine Altstadt für Alle»*), welche Massnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Raums in der Altstadt entwickelt hat.

¹ Vgl. Medienmitteilung vom 31. Januar 2018: http://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/verbesserungen-fuer-wirtschaftsverkehr-und-aufenthaltsqualitaet

² Vgl. Medienmitteilung vom 2. Juli 2018: http://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/parkierungskonzept-geht-in-die-oeffentliche-vernehmlassung

Definition Wirtschaftsverkehr:

Der Wirtschaftsverkehr ist in der Verkehrsplanung noch kein gebräuchlicher Begriff. Generell werden mit dem Wirtschaftsverkehr die Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet, welche im Rahmen der Herstellung und des Vertriebs von Gütern und Dienstleistungen bzw. zur Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten (Industrie, Bau-/Gewerbe, Handel) stattfinden. Ebenfalls für die Wirtschaft von Bedeutung, jedoch nicht dem Wirtschaftsverkehr zugeordnet, werden die Kundenfahrten für Einkauf, Dienstleistungen, Gastronomie etc. Diese sind Teil des Privatverkehrs, ebenso wie die Pendlerfahrten zur Arbeit.

Der Gemeinderat hat im Januar 2018 zur Parkierung in der Unteren Altstadt – im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt – folgende Beschlüsse gefasst:

- Für die Entlastung der Gassen der Unteren Altstadt von Personenwagen wird in einem ersten Schritt eine Lösung ausgearbeitet, welche die Langzeitparkierung (insbesondere der Anwohnerinnen und Anwohner) möglichst in die angrenzenden Parkhäuser verschiebt und die Anzahl Parkierungsmöglichkeiten in den Gassen spürbar reduziert. Sofern die angestrebte Entlastung der Gassen damit nicht erreicht werden kann, wird später – abgestimmt auf die Regelung der Parkierung – eine mögliche zusätzliche Beschränkung der Zufahrt auf Berechtigte geprüft.
- Gleichzeitig hat er für die Vorbereitung der dazu erforderlichen baulichen Massnahmen einen Kredit bewilligt.

Auf der Basis des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt und seiner Beschlüsse zur Unteren Altstadt nimmt der Gemeinderat zu den drei Punkten des Postulats wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

In den Gassen der Unteren Altstadt stehen für die rund 160 Parkierbewilligungen für Anwohnende und Unternehmungen gemäss Parkierverordnung Untere Altstadt (PVUA) theoretisch 212 legale Abstellmöglichkeiten zur Verfügung (61 öffentliche Parkplätze und 151 auf Parkverbotslinien). Nicht eingerechnet in dieser Betrachtung ist allerdings die variierende, legale Belegung von Abstellmöglichkeiten (inkl. Parkverbote) durch Güterumschlag und durch Ausnahmegewilligungen, wie die Tages- und Wochenparkbewilligungen für Vertreter, reisende Kaufleute und Handwerker, die Parkierungserleichterung für Personen mit Gehbehinderung und die Parkierbewilligung für die Gemeindefürsorge (SPITEX).

Mit der vom Gemeinderat angestrebten Verschiebung der Langzeitparkierung – insbesondere der Anwohnerschaft – in die angrenzenden Parkhäuser, können die Gassen wirksam von Personenwagen entlastet, die Parkiermöglichkeiten reduziert und damit Raum für Aufwertungen des öffentlichen Raums und für den Wirtschaftsverkehr gewonnen werden. Die genauen Regelungen werden zusammen mit den angrenzenden Parkhäusern, den Altstadtleisten, den Gewerbevertretern sowie den Sozialpartnern entwickelt.

Zu Punkt 2:

Mit der Verschiebung der Langzeitparkierung in die angrenzenden Parkhäuser werden Anwohnende nicht mehr auf Parkverbotslinien parkieren dürfen. Die Verordnung über Fahr- und Parkierungsbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierverordnung Untere Altstadt; PVUA) sowie die Parkkartenverordnung (PKV) werden entsprechend angepasst. Darauf abgestimmt werden die Markierungen und die Bewirtschaftung dieser Flächen sowie deren Bedarf überprüft. Die Parkierungsregeln sollen damit verständlicher und besser kontrollierbar werden. Zudem dürfte damit – unter Wahrung der Parkierungsbedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs – auch eine Reduktion der Parkierflächen möglich sein.

Zu Punkt 3:

Das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt sieht nicht vor, zusätzliche Polleranlagen zu errichten. Der Gemeinderat hat aber beschlossen, dass später – sofern die angestrebte Entlastung der Gassen mit den beschriebenen Massnahmen nicht erreicht werden kann – eine mögliche, zusätzliche Beschränkung der Zufahrt auf Berechtigte geprüft werden soll.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Arbeiten können mit dem bestehenden Personal bewältigt werden. Für die Vorbereitung der Umsetzung der Massnahmen des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt (Vorstudien für Gestaltung, Signalisierung und Markierung Obere und Untere Altstadt) hat der Gemeinderat einen Kredit über Fr. 110 000.00 zulasten der Investitionsrechnung bewilligt. Für die konkreten Umsetzungen werden – je nach Ausgestaltung der definitiven Lösungen – Kreditanträge beim ausgabe-kompetenten Gremium erforderlich sein.

Die Verlegung der Langzeitparkierung in die Parkhäuser ist voraussichtlich nicht kostenneutral, wodurch die Realisierung auch davon abhängen wird, ob bezüglich der Verteilung der Kosten zwischen Anwohnerschaft, Parkhäusern und Stadt eine Lösung gefunden werden kann.

Bern, 29. August 2018

Der Gemeinderat