

Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Fragen zur Förderung von Carsharing

Carsharing gewinnt in Bern zunehmend an Bedeutung. Der Gemeinderat versucht denn auch, für Carsharing-Organisationen vermehrt Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Hierfür besteht bisher eine Rahmenkonzession für einen Anbieter namens Mobility. Demnach sollen dem genossenschaftlich organisierten Unternehmen mittelfristig 35 Parkplätze auf öffentlichem Grund gegen Gebühr zur Verfügung gestellt werden. Mobility weist gemäss Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2014 einen Jahresgewinn von knapp CHF 3.9 Mio. und eine Bilanzsumme von CHF 85.3 Mio. aus. Weiter verfügt das KMU über rund 1400 Standorte respektive 2700 Fahrzeuge.

Carsharing als relativ neue Form von Mobilität ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings gilt es aus Sicht der Fraktion FDP. Die Liberalen die Rolle der Stadt Bern zu klären und zu verhindern, dass die Schaffung von Carsharing-Parkplätzen zu Lasten der Quartierbevölkerung, des Gewerbes oder anderer Verkehrsteilnehmer geht. Konkret stellen sich folgende Herausforderungen:

1. Bietet die Stadt Bern einem Wettbewerber Parkplätze auf öffentlichem Grund an, muss sie die Gleichbehandlung weiterer Anbieter garantieren können. Konkret hiesse dies für die Stadt Bern, weiteren Anbietern ebenfalls rund 35 Plätze an vergleichbar attraktiven Standorten gegen Gebühr zur Verfügung zu stellen.
2. Teilweise betreiben auch einzelne Anwohner, im Sinne einer gemeinschaftlichen Organisation, Carsharing. Die Stadt Bern muss deshalb die Frage klären, ob und wie sie diese Formen des Carsharings berücksichtigen will.
3. Für die Schaffung von Carsharing-Parkplätzen bestehen zwei Möglichkeiten. Entweder werden neue Parkplätze geschaffen, häufig ist es hierfür aber schwierig geeignete Standorte zu finden. Oder für die Carsharing-Parkplätze werden bisherige Parkplätze (z.B. in blauen Zonen) aufgehoben. Dies geht dann häufig zu Lasten der Quartierbevölkerung (Zunahme Suchverkehr, weniger Parkmöglichkeiten) des lokalen Gewerbes (weniger Kundschaft) sowie der anderen Verkehrsteilnehmern (Verdrängungseffekt).

Der Gemeinderat wird deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Aufgrund welcher rechtlichen Grundlage werden Parkplätze auf öffentlichem Grund an private Unternehmen dauervermietet? Ist die Dauervermietung von öffentlichem Grund an Private künftig auch für andere Geschäftsbereiche denkbar?
2. Wie stellt der Gemeinderat eine Gleichbehandlung sämtlicher Anbieter im Bereich Carsharing sicher?
3. Wie gedenkt der Gemeinderat mit nachbarschaftlichem Carsharing umzugehen? Erhalten diese Organisationen auch Parkplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung gestellt? Wenn Ja, warum? Wenn Nein, warum nicht?
4. Wie will der Gemeinderat bei Aufhebung von bestehenden Parkplätzen zu Gunsten von Carsharing Mehrverkehr, fehlende Parkmöglichkeiten und Verdrängungseffekte für andere Verkehrsteilnehmer verhindern?
5. Wie beurteilt der Gemeinderat die Verkehrssicherheit in den Quartieren infolge Mehrverkehrs, widerrechtlichen Parkierens und Verdrängungseffekten bei Aufhebung bestehender Parkflächen für die Öffentlichkeit?

Bern, 14. Januar 2016

Bernhard Eicher, Mario Imhof, Dannie Jost, Barbara Freiburghaus, Jacqueline Gafner Wasem, Christoph Zimmerli

Antwort des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach ausgeführt hat, ist die Stadtverträglichkeit des Verkehrs angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse und der knappen Platzverhältnisse eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, beabsichtigt der Gemeinderat, den Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf umweltfreundliche Verkehrsformen zu erreichen. Der Gemeinderat begrüsst daher Massnahmen zur Förderung von Carsharing. Dank solchen Lösungen können der motorisierte Individualverkehr (MIV) und somit auch die Abstellplätze reduziert werden; darauf hat der Gemeinderat bereits in seinem Begründungsbericht vom 1. April 2015 auf die Interfraktionelle Motion GFL/EVP, SP/JUSO, GB/JA! (Daniel Klauser, GFL/Leyla Gül, SP/Judith Gasser, GB): Rahmenbedingungen für Carsharing optimieren, hingewiesen.

Mobility betreibt zurzeit gemäss eigenen Angaben im Gemeindegebiet der Stadt Bern 176 Fahrzeuge, davon 154 auf Standplätzen auf Privatboden und 22 auf Standplätzen im öffentlichen Raum (Stand Februar 2016). Die Baugesuche für die gemäss Rahmenkonzession verbleibenden 13 Standplätze im öffentlichen Raum werden voraussichtlich im Frühling 2016 publiziert. Die Plätze werden sich auf die Stadtteile I (Innenstadt), II (Länggasse-Felsenau) und III (Mattenhof-Weissenbühl) verteilen.

Zu Frage 1:

Gemäss kantonaler Strassenverordnung (BSG 732.111.1, SV) sind öffentliche Parkplätze Bestandteil der öffentlichen Strasse (Art. 1 Abs. 1 Bst. a SV) und stellen somit öffentliche Sachen im Gemeingebrauch dar. Werden öffentliche Parkplätze einem bestimmten Personenkreis zur ausschliesslichen Nutzung übertragen, ist dies gemäss kantonalem Strassengesetz (BSG 732.11, SG) als Sondernutzung zu qualifizieren, die vom Strasseneigentümer mittels Konzession zu bewilligen ist (Art. 70 Abs. 1 SG). Die Gemeindeordnung der Stadt Bern (SSSB 101.1, GO) hält in Artikel 101 GO fest, dass für die Erteilung der Sondernutzungskonzession der Gemeinderat zuständig ist. Dies ist im vorliegenden Fall in Form einer Rahmenkonzession erfolgt, welche die allgemeinen Bestimmungen enthält (u.a. Verfahren zur Festlegung der einzelnen Standplätze, Haftpflicht, Unterhalt, Gebührenpflicht, Höchstzahl der Standplätze), während das Tiefbauamt der Stadt Bern als Strasseneigentümerin mit Objektkonzessionen die einzelnen Standplätze bewilligt. Mit der Genehmigung der Rahmenkonzession hat der Gemeinderat die bereits erwähnte Richtlinienmotion erfüllt (Interfraktionelle Motion GFL/EVP, SP/JUSO, GB/JA!: Rahmenbedingungen für Carsharing optimieren).

Sondernutzungskonzessionen sind auch für andere Geschäftsbereiche möglich. Das zeigen beispielsweise die zahlreichen Konzessionen für die Bewirtung im öffentlichen Raum (Wirtschaftsgärten). Wichtig ist für den Gemeinderat, dass für die Bevölkerung trotz der Nutzungsübertragung ein wesentlicher Anteil am Nutzen verbleibt (öffentliches Interesse).

Zu Frage 2:

Die Rahmenkonzession hält fest, dass es dem Gemeinderat frei steht, weitere Parkplätze einem anderen Carsharing-Unternehmen zur Sondernutzung zu übertragen. Die bestehende Rahmenkonzession ist zudem auf zehn Jahre (Ende 2024) befristet. Spätestens dann können sämtliche Standplätze im öffentlichen Raum neu verhandelt werden, falls nötig auch unter mehreren Anbietern.

Zu Frage 3:

Nachbarschaftliches Carsharing von im öffentlichen Raum parkierten Privatfahrzeugen gibt es seit je her. Dabei werden Privatfahrzeuge, die mit Anwohnerparkkarte in der blauen oder weissen Zone frei parkiert sind, von mehreren Nutzerinnen und Nutzern benutzt. Nachbarschaftliches oder betriebliches Carsharing mit fixem Stellplatz findet hingegen auf privatem Boden statt, so wie dies insbesondere bei autoarmen oder autofreien Siedlungen vielfach umgesetzt wird. Dies ist sowohl für Private als auch für Unternehmen eine interessante Möglichkeit, die erforderlichen Flächen für die Parkierung und dadurch die Parkplatzerstellungskosten minimal zu halten und durch Mehrfachnutzung eine bessere Ausnutzung des privaten Parkplatzangebots zu erreichen. In vielen Fällen werden auch hier Mobility-Fahrzeuge eingesetzt, die teilweise mit Blockreservierungen für einen eingeschränkten Nutzerkreis belegt sind.

Zu Frage 4:

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass ein gutes Carsharing-Angebot den Bedarf an privatem Fahrzeugbesitz reduzieren kann. Dies wiederum verringert den Druck auf die bestehenden Parkplätze, ermöglicht eine Reduktion an Parkierungsflächen und generiert letztendlich weniger MIV-Fahrten bei gleichbleibender Mobilität. Carsharing trägt bei den Nutzerinnen und Nutzern zudem erfahrungsgemäss zu einer Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens bei. Ein gutes Carsharing-Angebot bietet der Stadtbevölkerung, den Unternehmen, Arbeitenden sowie Besucherinnen und Besuchern die Möglichkeit, innerhalb ihrer Mobilitätskette jederzeit auf ein Fahrzeug zurückzugreifen, als Alternative zum eigenen Auto. Das Auto wird dabei sehr bewusst eingesetzt und häufig mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert. Durchschnittlich weisen Sharing-Fahrzeuge eine rund 40 Prozent höhere Auslastung auf als Personenwagen im Privatbesitz. Aus diesen Gründen eignet sich Carsharing auch zur Optimierung des Parkraums. Der Gemeinderat stützt sich in seiner Einschätzung auf Resultate einer Interface-Studie¹ aus dem Jahr 2012 (Originalstudie: 2006), die anhand aktueller Unternehmenszahlen von Mobility per Ende 2014 aktualisiert worden ist. Carsharing steht zudem im Einklang mit dem Umstand, dass in der Stadt Bern mittlerweile mehr als die Hälfte aller Haushalte über kein eigenes Privatfahrzeug mehr verfügt.

Zu Frage 5:

Gestützt auf die Ausführung zu Frage 4 erwartet der Gemeinderat keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit durch Carsharing.

Bern, 10. Mai 2016

Der Gemeinderat

¹ www.interface-politikstudien.ch/projekt/evaluation-car-sharing/
www.mobility.ch/evaluation_carsharing