

Quartierkommission Stadtteil V  
DIALOG Nordquartier  
Postfach 143  
3000 Bern 22  
<http://dialognord.ch>  
[info@dialognord.ch](mailto:info@dialognord.ch)

Verkehrsplanung Stadt Bern  
Zieglerstrasse 62  
3007 Bern

per E-Mail:  
[verkehrsplanung@bern.ch](mailto:verkehrsplanung@bern.ch)

Bern, den 24. September 2018

### **Stellungnahme DIALOG Nordquartier | Öffentliche Vernehmlassung zum Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Sehr geehrter Frau Gemeinderätin Wyss, liebe Ursula  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Vereinsversammlung DIALOG Nordquartier hat am 19. September mit 9 Stimmen, keiner Gegenstimme und 2 Enthaltungen beschlossen, der bereinigten Stellungnahme stattzugeben. Die Eingabe erfolgt im Bewusstsein, dass die Beschlussfähigkeit gemäss Statuten aufgrund diverser Abwesenheiten de jure leider nicht gegeben war.

#### **Allgemeines**

Das vorliegende Konzept hat zum Ziel, den MIV in der Stadt Bern weiter zu reduzieren. Gemäss STEK 2016 sollen die Massnahmen dazu beitragen, den MIV der städtischen Bevölkerung von heute 22% auf 15% und jenen des Gesamtverkehrs von 43% auf 30% der Wege im Jahr 2030 zu reduzieren. Damit ist klar: Der MIV in der Stadt Bern entfällt zu einem grossen Teil auf Pendlerverkehr oder auf Freizeitverkehr der nicht-städtischen Bevölkerung. Laut Mikrozensus 2015 werden 41% der Wege im Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für Freizeit Zwecke zurückgelegt. Massnahmen, die auf den von aussen induzierten Verkehr abzielen, haben für uns Priorität. Im Parkierungskonzept wird indes nicht aufgezeigt, wie der Zusammenhang zwischen den Modalsplit-Zielen und dem Parkplatzangebot ist, resp. wie die Verkehrsziele über das Parkierungsmanagement erreicht werden sollen. Es fehlen umfassende Informationen zur Auslastung und Nutzung der Parkplätze, der Jahresparkkarten, der Parkierung nach Zwecken. Diese Angaben würden eine feinere Steuerung des Parkplatzangebots nach Zonen, Nutzungen und demografischen Mustern erleichtern. Somit ist es schwierig nachzuvollziehen, ob die Massnahmen alle Bedürfnisse, die in einem urbanen Raum entstehen, ausgewogen berücksichtigen. Wir teilen grundsätzlich die Haltung, dass die Aufenthaltsqualität im öffentlichen

Raum gesteigert werden soll. Wir sind aber der Ansicht, dass es dafür ein gutes Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Mobilitätsmustern braucht.

Wir begrüssen grundsätzlich die Kompensation neuer privater Parkplätze über den Abbau bestehender öffentlicher Parkplätze. Uns ist es ein grosses Anliegen, dass die Massnahmen budgetneutral erfolgen. Höhere Parkgebühren sollen durch tiefere Gebühren andernorts kompensiert werden. Geringerer Aufwand aufgrund des Abbaus von Parkplätzen soll durch tiefere Parkplatzerersatzabgaben ausgeglichen werden etc.

Dass der öffentliche Raum hindernisfrei – auch bei Parkplätzen – gestaltet wird, ist für uns selbstverständlich.

Aussagen zur Umweltverträglichkeit fehlen fast ganz. Klimaziele können auch mit Förderungsmassnahmen für umweltfreundlichen MIV (Elektrofahrzeuge) gefördert werden.

### **Oberziele**

12% ist zwar nicht konform mit dem Postulat Penher, in welchem von «mindestens 10%» die Rede ist, aber aufgrund der langjährigen statistischen Zahlen, die im Bericht leider nicht integriert sind, erscheinen 12% Reduktion absolut realistisch. Das Mengengerüst muss jedoch stark präzisiert werden, indem folgende Fragen beantwortet werden: Wie werden die Verkehrsziele gemäss STEK 2016 erreicht? Wie ist die derzeitige Auslastung der Parkplätze? Wie gross ist der Druck auf die öffentlichen Parkplätze? Welche Doppelnutzung von privaten und öffentlichen Parkplätzen gibt es? Und welche Entwicklung in der Nutzung der privaten und öffentlichen Parkplätzen wird unterstellt?

Ausserdem fehlt die Sicht auf die Quartiere, deren ÖV-Erschliessungsklassen, Mobilitätsmuster, demografische Muster, aber auch Nutzungsanforderungen (z.B. Sportveranstaltungen, Grossanlässe, Einkaufen und hohe Stellenzahl im 3. Sektor im Nordquartier) sich teilweise klar unterscheiden.

Unter Punkt 4 Oberziele und unter Massnahme 17 wird erwähnt, dass dem Wirtschaftsverkehr resp. den Handwerksbetrieben ausreichende Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen sollen. Damit sind wir einverstanden.

### **Massnahmen**

#### **Massnahme 1:**

##### **Kompensation zusätzlicher Privatparkplätze durch Aufhebung von Strassenparkplätzen**

Der Bezug zu den Nutzungsmustern und Nutzungsansprüchen der einzelnen Quartiere, Gewerbetreibenden und Arbeitgeber) und der derzeitigen Auslastung muss enger sein. Es muss auch aufgezeigt werden, wie viele Anwohnerparkkarten für welche Gebiete ausgegeben werden und ob es in einzelnen Quartieren Überangebote oder Übernutzung gibt. Die Reduktion von 12% aller öffentlichen Parkplätze soll bei der Detailplanung der Massnahmen, so weit möglich, räumlich weiter heruntergebrochen werden. Es sind aus unserer Sicht sogar fahrzeugspezifische Vorgaben für Parkplätze denkbar.

##### **Massnahme 2: Aufhebung von Strassenparkplätzen bei gewichtigeren öffentlichen Interessen**

Damit sind wir einverstanden.

### **Massnahme 3: Reduktion der Anzahl Parkplätze im Rahmen von Planungen**

Die Möglichkeiten von Art. 18 im BauG sollen besser ausgeschöpft werden. Die Bauordnung oder entsprechende Verordnungen sollen angepasst werden, damit die PP-Erstellungspflicht bei Planungen reduziert wird. Die neuen Vorschriften sollen folgende Ziele haben: Der Bedarf an effektiv benötigten Parkplätzen bei Neu- und Umbauten wird festgelegt und an die Ansprüche der Nutzung und die Verfügbarkeit öffentlicher Parkplätze angepasst. Verzichtet die Bauherrschaft oder neue Nutzer bewusst auf Parkplätze oder wird die Erstellungspflicht bewusst reduziert, so erlöschen für diese zu «wenig» erstellten Parkplätze die Ansprüche auf Anwohnerparkkarten (Link zu Massnahme 6). Auch die Parkplatzerersatzabgabe muss bei freiwilligem Verzicht auf die Erstellung von neuen Parkplätzen nicht geleistet werden, sofern kein Anspruch auf Anwohnerparkkarten geltend gemacht wird (Link zu Massnahme 4). Das Hauptziel hier: Möglichst vermeiden, dass Eigentümer oder Mieter von privaten Parkplätzen durch die Weitervermietung von Parkplätzen an Pendler «Geld machen» können, auf Kosten der Allgemeinheit. Hierbei sind entsprechende Kontrollen nötig.

### **Massnahme 4: Teilweiser Verzicht auf Parkplatz-Ersatzabgabe** Einverstanden.

### **Massnahme 5: Reduktion der Parkplatz-Erstellungspflicht bei Neu- und Umbauten**

Wie bei den Massnahmen im Rahmen von Planungen (M3) sollen die Möglichkeiten der kantonalen Bauverordnung wie im Falle von Köniz besser ausgeschöpft werden. Die Bandbreite ist enger zu gestalten.

### **Massnahme 6: Anpassung der Tarife und Bezugsriterien für Anwohnerparkkarten**

Die Einschränkung der Bezugsberechtigung der Parkkarten ist grundsätzlich nachvollziehbar. Das Oberziel sollte sein, vor allem den Missbrauch von Anwohnerparkkarten einzudämmen. Pendler (via Gewerbeparkkarten) haben keinen Anspruch auf Anwohnerparkkarten. Wer einen Parkplatz mietet oder in einer Siedlung mit hoher Parkplatzdichte wohnt, oder wer als Gewerbetreibender hervorragend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist (Bsp. Guisanplatz oder Wankdorf), soll seinen Anspruch im Minimum nachweisen müssen oder maximal ein fixes Kontingent an Jahresparkkarten erhalten. Ein kurzes Gespräch mit dem Polizeiinspektorat der Stadt Bern hat gezeigt, dass Handlungsbedarf besteht. Es gibt heute nur ganz wenige Areale (z.B. CSL Behring), für die das Inspektorat Auflagen macht oder denen es den Bezug von immer neuen Parkkarten verweigert. Die Beschränkungen passieren aber beliebig. Es kann heute auch nicht ausgeschlossen werden, dass Parkkarten für das Gewerbe in der Hand von Mitarbeitern und damit Pendlern landen. Dafür gibt es auch anekdotische Evidenz. Es ist bei sinkendem Autobesitz in der Stadt Bern auch zu überlegen, die Parkkarten zu kontingentieren oder zumindest klare Vorschriften vorzusehen, welche Siedlung oder welches Unternehmen wie viele Parkkarten beziehen darf. Der Bezug von Parkkarten sollte bei Planungen auch Eingang in Arealstrategien oder Baugesuche u.Ä. finden. Eine pauschale Erhöhung des Preises der Jahresparkkarten lehnen wir ab. Der Preis soll, wenn schon, nach Knappheit der öffentlich verfügbaren Parkplätze der Zone festgelegt oder über eine Kontingentierung gesteuert werden (analog Emissionshandel). Da die Parkkarten ohnehin für jeweils eine PLZ-Zone ausgegeben werden, wäre eine solche Steuerung machbar. Die generelle Beschränkung auf eine Karte pro Haushalt ist abzulehnen.

### **Massnahme 7: Einschränkung der Fremdvermietung privater Parkplätze**

Diese Einschränkung ist aus unserer Sicht ein Grenzfall. Durch die restriktivere Ausgabe von Anwohnerparkkarten und eine bedarfsgerechtere Erstellung von Parkplätzen bei Planungen, Neu- und Umbauten (M3 und M5) sowie die Anpassung der Parkplatz-Ersatzabgabe stehen genügend Instrumente

zur Verfügung, die Fremdvermietung einzudämmen. Die Fremdvermietung von Parkplätzen ist für uns in jenem Fall problematisch, wo die Bewohner von dazugehörigen Siedlungen gleichzeitig eine Anwohnerparkkarte besitzen oder wenn Siedlungen mit bewusst autoarmem Wohnen betroffen sind.

**Massnahme 8: Abstufung der Parkierungstarife nach Zentralität**  
Einverstanden.

**Massnahme 9: Umwandlung von Parkplätzen mit Parkscheiben in solche mit Gebührenpflicht**  
Einverstanden.

**Massnahme 10: Bewirtschaftung privater Parkplätze**

In dieser Frage sind wir geteilter Meinung. Die einen sind mit dem Vorschlag einverstanden, die anderen lehnen dieses Vorgehen ab. Das beschriebene Ziel 1.6, mit dem die privaten Parkplätze in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden sollen, sei ein Eingriff in das Eigentumsrecht und das Ziel 1.6 sei zu streichen.

**Massnahme 11: Motorradbestellplätze**

Gegen eine Gebührenerhebung ist nichts einzuwenden. Allerdings stellt sich die Frage nach der Abgrenzung. Sind dann Mofas, E-Bikes und Fahrräder auch gebührenpflichtig? Die Definition, welche Fahrzeuge von der Einführung dieser Gebühr betroffen sind, ist genauer festzulegen.

**Massnahme 12: Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für Car Sharing**

Grundsätzlich einverstanden. Für Carsharing sollen keine Überkapazitäten geschaffen werden. Die effektive Entwicklung von Carsharing ist genau zu verfolgen. Siehe auch «Oberziele, 1. Abschnitt».

**Massnahmen 13, 14 und 15**

Einverstanden.

**Massnahme 16: Bereitstellung und Neuregelung von Carparkplätzen**

Carparkplätze sind für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Bern eminent wichtig. Darum ist die Planung von ausreichend und gut eingerichteten Carparkplätzen (Asphalt, Toiletten und Schlechtwetterunterstand) behördenverbindlich festzulegen. Die Benutzung soll hingegen gegen Bezahlung erfolgen.

**Massnahme 17: Parkierungsmöglichkeiten für Handwerkerfahrzeuge**

Dass den Parkierungsmöglichkeiten für Handwerkerfahrzeuge besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird, ist aus Gewerbesicht zwingend. Hingegen muss die illegale Parkierung besser kontrolliert werden.

**Massnahme 18: Parkierungsmöglichkeiten für Marktfahrende**

Einverstanden.

**Massnahme 19: Parkierungsmöglichkeiten für Lastwagen und Anhänger**

Einverstanden.

  
DIALOG  
NORD  
QUARTIER  
QUARTIERKOMMISSION  
STADTTEIL 5

Die Quartierkommission des Stadtteils V, DIALOG Nordquartier bedankt sich für die Möglichkeit der Teilhabe und die Berücksichtigung ihrer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Urs Frieden  
Präsident



Nadine Sutter  
Geschäftsleiterin

Anhänge: keine  
Kopien: keine