Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Stellungnahme zur öffentlichen Vernehmlassung zum Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Bericht zum Parkierungskonzept MIV fällt auf, dass Sichtweise und geplante Massnahmen auf eine Entmündigung der Bürger und eine Überregulierung des MIV abzielen. Der politische Fokus, welcher dem vorgelegten Konzept zugrunde liegt, ist alles andere als objektiv.

Dies zeigt sich u.a. bei den auf Seite 7 genannten Oberzielen. Dass die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs erst an letzter Stelle aufgeführt sind, erscheint symptomatisch. Dabei wird ausgeblendet, dass sich die Steuereinnahmen zur Finanzierung politischer Aktivitäten auch aus den Erträgen der Wirtschaft speisen. Es ist definitiv im Interesse der Politik, dass es der örtlichen Wirtschaft gut geht.
Ganz vergessen gehen die Einwohner/innen der Stadt, deren Bedürfnisse in Bezug auf die Parkierung ihrer Fahrzeuge auch zu berücksichtigen sind. Ihnen werden neue Regelungen zugemutet (z.B. auf Seite 52), welche die Bürokratie aufblähen.
Zur Lenkungsnotwendigkeit des MIV ist zu sagen, dass laut der Verkehrserhebung 2016 für die Stadt Bern (S.16) der Verkehr in der Stadt Bern rückläufig ist. Die Situation scheint sich also zu ent-, statt zu verschärfen.

Fahrzeuge und MIV in der Stadt Bern
Die Erhebungen zur Mobilität in der Region Bern-Mittelland zeigen, dass der Anteil der Etappen, die mit dem MIV zurückgelegt werden, lediglich 13% ausmacht. Dass die zurückgelegte Distanz dabei grösser ist als beim Langsamverkehr liegt in der Natur der Sache. Mobilität ist ein gesellschaftliches Phänomen, das mit Wohlstand einhergeht. Die Nutzung von ÖV kann und soll nicht staatlich verordnet werden.

Von vielen unbenötigten Parkplätzen in der Stadt Bern kann in der Praxis nicht die Rede sein. Nach wie vor sind laut dem Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten 43% der Haushalte in der Stadt Bern im Besitz von einem oder mehreren Autos. Dabei nimmt der Anteil der Autobesitzer mit zunehmender Haushaltsgrösse zu. Eine Erhöhung der Parkgebühren resp. Verringerung der Parkplatzzahl würde also grössere Haushalte (Familien?) stärker treffen. Aus Sicht des TCS Bern-Mittelland kann es nicht sein, dass deren Belastung erhöht wird, nur um politisch einseitige Ziele zu realisieren.

Auslastung des Parkraums
Die öffentlichen Parkfelder belegen gemäss Aussage auf Seite 6 die Fläche von rund 21 Fussballfeldern. Auf die Fläche der Stadt Bern bezogen (7227 Fussballfelder) sind dies demnach weniger als drei Promille der Stadtfläche. Eine Verschwendung von Fläche liegt also eindeutig nicht vor. Im Übrigen müssen Parkgebühren auf dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip beruhen, da eine Rechtsgrundlage in der Kantonsverfassung für deren Nutzung zu Lenkungszwecken fehlt.
Dass der verfügbare Parkraum unterschiedlich stark genutzt wird, ist geografischen und planerischen Gegebenheiten unterworfen. Um den Parkraum ausgewogener auszulasten schlagen wir vor, dass die Parkkarten zonenübergreifend gültig werden. So können stark frequentierte Stadtteile entlastet werden. In zentrumsnahen Gebieten kann durch-

aus über die Anpassung der Gebühren eine Regulierung herbeigeführt werden: Soll die Auslastung der Parkhäuser erhöht werden, ist es sinnvoll, z.B. die Nacht- und Wochenendtarife attraktiver zu gestalten, konkret nach unten anzupassen. Denn gerade in der Nacht ist ein Ausweichen auf den öffentlichen Verkehr nur sehr eingeschränkt möglich.
Generell berücksichtigt das vorgelegte Parkierungskonzept MIV die Differenzierung der Bedürfnisse von Kurzzeit- und Langzeitbesuchern von Anwohnern, Spitälern, Restaurants etc. aus unserer Sicht zu wenige resp. gar nicht. Auch ist damit zu rechnen, dass durch stärkere Limitierung der Parkierungsdauer mehr Parkplatz-Suchverkehr in den Quartieren entsteht, was wiederum nicht im Interesse der örtlichen Bevölkerung sein kann.

Notwendigkeit der Massnahmen
Der Begriff der Aufenthaltsqualität als Grund für die Notwendigkeit zur Reduktion des Parkraums ist nicht klar umrissen und lässt sehr viel Interpretationsspielraum zu. Es ist nicht objektiv zu beurteilen, ob es sich dabei tatsächlich um ein gewichtiges Interesse der Bevölkerung handelt. Laut einem Ranking von Travelbird.ch verfügt Bern über 131,73 Quadratmeter Grünfläche pro Person, das sind 32,76% der Fläche. Erholungsraum ohne Begrünung kommt zu diesen Werten noch dazu. Grünflächen und Erholungsraum in der Stadt Bern können folglich nicht als knapp bezeichnet werden.

e-Mobilität
Förderung der e-Mobilität ist aus Nachhaltigkeitsgründen sinnvoll. Allerdings ist die angeführte Argumentation nicht stringent, da eine Förderung der e-Mobilität nicht notwendigerweise zu geringerem Parkplatzbedarf führt.
In diesem Kontext ist ebenfalls anzumerken, dass e-Trendfahrzeuge wie e-Scooter etc. hier nicht berücksichtigt werden. Soll die e-Mobilität gefördert werden, gehören diese konsequenterweise auch dazu. Viele dieser Fahrzeuge bewegen sich aktuell noch im gesetzesfreien Raum, was sich voraussichtlich in Zukunft ändern wird. Es besteht die Möglichkeit, dass z.B. e-Scooter auf Motorradparkplätzen abgestellt werden. Das Vorhaben, Motorradabstellplätze gebührenpflichtig zu machen, würde in diesem Fall klar einer Förderung von e-Scootern zuwiderlaufen.

Generell stellen wir fest, dass die Absicht des Parkierungskonzepts MIV klar gegen den MIV zielt und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielt, statt sie als gleichwertige Partner anzusehen. Eine solche Ausgangslage bietet schlechten Boden für nachhaltige und ausgewogene Lösungen. Entsprechend lehnen wir das Parkierungskonzept MIV in dieser Form durchgehend ab.

TCS Bern-Mittelland