

TVS
Verkehrsplanung Stadt Bern
Zieglerstrasse 62
3007 Bern

Bern 21. September 2018

Stellungnahme zur Mitwirkung Parkierungskonzept MIVVerabschiedet an der Delegiertenversammlung vom 11.09 2018
mit 21Ja bei 3 Enthaltungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zu Parkierungskonzept MIV Stellung zu nehmen.

1 Aufgabe

Da wir uns zum STEK 2016 inkl. 'Vertiefungsbericht Mobilität' in zustimmender Form geäussert haben und das Parkierungskonzept MIV eine Weiterbearbeitung der dort festgelegten Mobilitäts-, Energie und Klimaziele ist, äussern wir uns nicht mehr ausführlich zu den einleitenden Kapiteln. Auch die im Kapitel 1 'Aufgabe' wiedergegebenen politischen Aufträge nehmen wir als Grundlagen zur Kenntnis.

Wichtig für das Handeln auf Quartierebene ist jedoch die in 1.3 erwähnte Verbindlichkeit, die insbesondere den Massnahmen den Status als Vororientierungen zuteilt. Diese werden, wenn sie in den Umsetzungsprozess gelangen, nochmals koordiniert und fachlich präzisiert. Wir gehen davon aus, dass dabei, soweit es sich nicht um gesamtstädtische, übergeordnete Prozesse handelt, die Partizipation auf Stadtteilebene angemessen zum Zug kommt.

2 Herausforderungen- Mobilität im Wandel

Die Auslegeordnung der statistischen Daten und soziodemografischen Entwicklungen zur Mobilität in der Stadt ist interessant und zeigt auf, dass die veränderte Nachfrage effektiv Spielraum für die Anpassung des Angebots und die Aufwertung des öffentlichen Raums bietet. Wir sind grundsätzlich einverstanden mit der bedarfsgerechten Zuteilung und verantwortungsvollen gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums.

3 Ziele

Wie schon in 1 erwähnt, unterstützen wir prinzipiell die aus dem STEK abgeleiteten übergeordneten Ziele, die ganz generell das Velo als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel fördern und den ÖV - Anteil innerstädtisch zumindest halten wollen. Die Verteilung des öffentlichen (Verkehrs-) Raums geht zu Lasten der MIV- Parkierfläche, und zu Gunsten von besseren Veloverbindungen, Hindernisfreiheit und Aufenthaltsqualität, die allen Stadtbewohnern zu Gute kommt.

Wir unterstützen insbesondere die Formulierung, dass den Parkier- und Anlieferbedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung getragen werde. Das trifft speziell auch auf die wenigen noch verbleibenden Gewerbestandorte in Quartierstrassen zu, wo die vorherrschende Wohn-Monokultur Verdrängungsprozesse beschleunigt.

Gegenposition: 2 Delegierte lehnen jegliche Umlagerung von Parkierflächen zu Flächen für den Langsamverkehr sowie eine Lenkung der Parkiernutzung durch differenziertere Tarifregelungen etc. als dirigistischen Eingriff in Privatrechte grundsätzlich ab. (siehe Mitwirkungsantwort Sektion ISK / SVP)

Teilziele, die Anlass zu Diskussion geben:

4 Parkplatzangebot

5 Parkraumbewirtschaftung

6 Fehlanreize / Handlungsbedarf

Da Kapitel 4, 5 und 6 die Grundlagen zu den Massnahmen in Kapitel 7 erläutern beschränken wir uns auf die Beurteilung der konkreten Massnahmen

7 Massnahmen

(Umsetzung geplant 'so rasch als möglich', wir diskutieren von 19 Massnahmen diejenigen, die unseren Stadtteil betreffen) **rot: unsere Ergänzungen und Abstimmungswiedergabe**

M1:

- Die Neuerstellung von privaten PP wird *wo sinnvoll und möglich* schrittweise kompensiert durch Aufhebung von PP auf öffentlichem Grund. (Ziel 10 -12%)

Zustimmung: 23 Ablehnung: 2, Enthaltung 2

M3 / 4 / 5 : Reduktion PP bei Planungen

Die BO wird in dem Sinn angepasst, dass

- bei Planungen nach ÜO die PP Anzahl reduziert werden kann (weniger als + 10% MIV-Zunahme für Wohnen, weniger als 20% MIV-Zunahme für alle Nutzungsarten)

Die Auslegung dieser neuen Vorschrift ist schlecht nachvollziehbar und scheint uns auch schlecht überprüfbar > keine Abstimmung

Verzicht auf PP Ersatzabgabe

- in bestimmten Fällen (Vermeidung von Fehlanreiz) auf Ersatzabgabe für nicht erstellte PP verzichtet werden kann

QUAV4 regt an, dass Verzicht auf PP Ersatzabgabe auch durch Erstellung einer entsprechenden Zahl an Veloeinstellplätzen gewährt werden kann

M6

Tarife und Bezugskriterien für Anwohnerparkkarten sollen angepasst werden um primär die Auslastung privater PP und Einstellhallen sicher zu stellen und zu vermeiden, dass private PP teuer an Dritte vermietet und für den Eigenbedarf günstige Anwohnerparkkarten beansprucht werden. Verkürzt gilt folgendes:

- pro Wohnung 1 Parkkarte
 - wenn PP ohne Ersatzabgabe reduziert wurden, besteht kein Anspruch auf Parkkarte
- QUAV4 wünscht, dass gezielt dieser Vermietungsmissbrauch bekämpft werde. Anwohnerinnen die sich korrekt verhalten sollen nicht kollektiv bestraft werden. Man kann aber von Anwohnenden einen Nachweis verlangen, dass ein Anrecht auf eine Parkkarte besteht. Das Kontingent an Parkkarten soll gezielter auf den Bedarf an Anwohner- und Gewerbe- PP ausgerichtet werden.**

- Preis pro Parkkarte soll ungefähr angehoben werden auf Gebühr in weisser Zone oder Parkhaus: QUAV4 erinnert daran, dass in Bezug auf den geltenden Tagesstarif von 12.- für 'Parkkarten ab Automat' (ergo 360.- pro Monat) diese Forderung längst erreicht ist. In Bezug auf die Anwohnerparkkarte fordern wie eine Begrenzung von z.B. 110-120 % des heutigen Tarifs.
- Die Massnahme : 'Prüfung bargeldloser Bezahlformen' ist aufzunehmen. Der Vertrieb der Tagespässe und Stundenkarten muss endlich einigermaßen zeitgemäss geschehen. Im Zeitalter von Car Sharing benötigen Anwohner nicht nur Parkierungsmöglichkeiten für die eigenen Autos. Der Vertrieb an den Bernmobil-Automaten ist bspw. im Burgfeld nutzlos, da mind. 15' Fussminuten entfernt. Bei Besuch gibt es auch keine Lösung. Ein Ziel muss also sein, dass der Kauf der Karten auch elektronisch möglich ist (mind. für die Anwohner) und nicht an ein konkretes Auto gebunden ist.
- Wir stimmen der Beurteilung bei, dass die tariflichen Lenkungsmaßnahmen als Gesamtsystem wirken müssen und deshalb gut überlegt und fein aufeinander abgestimmt angewendet werden müssen, um zu verhindern, dass Umgehungsstrategien zu unerwünschten Nebeneffekten führen.

Zur Information:

Tarife heute: mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Stadt Bern Fr. 264.00 pro Jahr
«andere gleichermassen Betroffene» mit Wohnsitz in der Stadt Bern Fr. 660.00 pro Jahr
Besucher-Tarif 24 h auf weissen Feldern: 16.- Wenn also die Anwohner-Parkkarte auf den Tarif der weissen PP angehoben würde: (12 Monate x 360.-) ergäbe sich ein Preis von 4'320.- / Jahr oder eine Steigerung um das 16-Fache. Das war ja wohl nicht die Absicht.

Zustimmung: 23 Ablehnung: 2, Enthaltung: 2

M7 Einschränkung Fremdvermietung privater PP

- im Rahmen der BO Revision soll Fremdvermietung soweit rechtlich zulässig verboten werden ausser für Car-sharing-Plätze

Zustimmung: 3, Ablehnung: 5, Enthaltung: 11

M8 / 9

- Tarifabstufung nach Zentralität, Vermeidung Fehlanreize
- Strassen PP Nähe Zentrum und Nähe bewirtschafteter Einstellhallen werden teurer
- 4-h Bewilligung und Tageskarten in Zonen mit Anwohnerprivilegierung dito (Vermeidung von 'Ausweich- Parkierung')
- Anwohnerkarten berechtigen neu auch zum Parkieren auf gebührenpflichtigen PP (blaue und weisse Zonen)

Zustimmung: 13, Ablehnung: 7, Enthaltung: 2

M10 Bewirtschaftung private Parkplätze:

- Private PP werden soweit als möglich in die PP Bewirtschaftung einbezogen

Wir befürworten die Strategie den vorhandenen Parkraum - wo möglich inklusive privater Parkflächen so effizient als möglich zu nutzen.

Bei der geplanten Gebührenpflicht ab der ersten Minute sind die besonderen Bedürfnisse des Kleingewerbes zu berücksichtigen.

Zustimmung: 13, Ablehnung: 7, Enthaltung: 2

M11 Bewirtschaftung gilt auch für Motorradplätze

Zustimmung:19, Ablehnung: 2, Enthaltung: 1

M12 / 13 / 14 / 15

- Stadtverträgliche Nutzungsarten werden über die PP Bewirtschaftung unterstützt, z.b. Car-Sharing / **Elektromobile: keine Privilegierung von E- Mobilien, die brauchen gleich viel Platz wie andere**
- Sicherstellung genügend PP für Menschen mit Gehbehinderung
- Ausgestaltung aller PP generell Hindernisfrei

Zustimmung:18, Ablehnung: 3, Enthaltung: 1

M16

- Neuregelung Car-Plätze: Massnahmen zur besseren Stadtverträglichkeit und Entlastung der Innenstadt **sind OK, dürfen aber nicht zu Lasten der Quartierverträglichkeit gehen. Die Situation beim Rosengarten ist zu Stosszeiten bereits jetzt kritisch!**

Zustimmung:23, Ablehnung: 0, Enthaltung: 1

M17 / 18 Parkierungsmöglichkeiten für Handwerker- und Marktfahrzeuge

- **Wir befürworten die besondere Berücksichtigung des (lokalen) Gewerbes für Parkier- und Zuliefermöglichkeiten. Dabei müssten insbesondere auch Dienstleister aus dem Gesundheitswesen wie SPITEX speziell erwähnt werden.**

Zustimmung:15, Ablehnung:3, Enthaltung: 4

8 Stadtteil IV- spezifische Feedbacks**8.1 Egghölzlistrasse / Brunnadernstrasse**

- **Egghölzlistrasse : hier sind eher zu viele PP (Auswertung Externe : Anwohner machen?) vorhanden. Die Senkrechtparkierung (60°) dient zwar der Temporeduktion, ist aber infolge Parkiermanövern, allgemeiner Unübersichtlichkeit und erzwungenes Schlangenfahren gefährlich für den Veloverkehr. Die Unübersichtlichkeit ist auch für die Schulsicherheit ein Problem. Die Neugestaltung der PP an der Egghölzlistrasse z.B. mit Längsparkierung würde die Voraussetzung für eine 'richtige' Veloroute schaffen.**
 - **Zusammen mit den geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen der Brunnadern- und Elfenstrasse sollte die ganze Egghölzlistrasse in den Massnahmenperimeter aufgenommen werden; u.A. müssen die Kreuzung Egghölzlistrasse / Manuelstrasse, die Fussgängerquerungen und die immer noch latente Schleichwegproblematik gesamthaft betrachtet werden.**
- > siehe auch ausführlichere Stellungnahme der IG verkehrsberuhigtes Eلفenauquartier.**

8.2 Brunnadernstrasse / Elfenstrasse: Hier warten wir noch auf das Detailprojekt**8.3 Im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung und der Renovation Pavillonschule hat QUAV4 die totale Entwidmung eines Teilstücks des Kistlerwegs zwischen Schule und Kindergarten gefordert. Wie steht es mit der Umsetzung dieser Idee?****8.4 Zentweg: Projekt Neuordnung mit Verzicht auf einige PP stösst auf Zustimmung, allerdings ist der Nachweis der Tauglichkeit bei stetiger Zunahme der privaten Freizeitanbieter im Gewerbeperimeter (BIMANO etc.) noch nicht erbracht.**

- 8.5 Es ist zu prüfen, ob zur Entlastung der Innenstadt ein PP-Hub am Stadtrand im Osten (Umsteigen auf S-Bahn Ostermundigen, Gümligen, Tram Egghölzli etc.) Sinn macht
- 8.6 Wir lehnen die Vergrösserung von Parkplätzen im öffentlichen Raum aufgrund der unsinnigen Vergrösserung der aktuellen Quotmodelle (SUV etc.) ab.

Abstimmung zu 8.6

Zustimmung:18, Ablehnung:3, Enthaltung: 1

Generell vertreten die QUAV4 Delegierten die Ansicht, dass die Daten für ein zielgerichtetes PP Management zu wenig differenziert sind. Bevor mit tariflichen Massnahmen gesteuert wird, sollte der Quotient von auswärtigen zu anwohnenden Parkierern räumlich, tageszeitlich und bezüglich der Nutzung (Ausgang am Abend, Arbeitspendler, Einkauf, Besuch etc. etc.) genau erhoben werden.

Bern, 21. Sept 2018 / schä