

Vernehmlassungsantwort der Grünliberalen Stadt Bern (GLP)

Stellungnahme zur Teilrevision der Parkkartenverordnung

Die Grünliberalen Stadt Bern begrüssen die vorliegende Teilrevision der Parkkartenverordnung grundsätzlich. Sie stellt eine wichtige Massnahme zur Umsetzung der Energie- und Klimastrategie 2035 (EKS 2035) dar, insbesondere im Hinblick auf die darin verankerte Massnahme MG-21 zur Reduktion und besseren Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Raum.

Aus Sicht der GLP besteht im heutigen System ein klarer Fehlanreiz: Anwohnerparkkarten werden im Vergleich zu privaten Parkplätzen deutlich zu günstig abgegeben. Während private Abstellplätze monatlich zwischen CHF 100 und 150 kosten, sind Parkkarten im öffentlichen Raum trotz jüngster Anpassungen weiterhin wesentlich günstiger. Dies kommt faktisch einer Subvention gleich und führt dazu, dass öffentliche Flächen ineffizient genutzt werden. Gleichzeitig entsteht ein Anreiz für Private, ihre Parkplätze gewinnbringend an Dritte – insbesondere Pendlerinnen und Pendler – zu vermieten und selbst eine günstige Parkkarte zu beziehen.

Die GLP unterstützt daher die übergeordneten Ziele der Revision ausdrücklich:

- Reduzierung des Parkierungsdrucks im öffentlichen Raum
- Abbau des Ungleichgewichts zwischen vorhandenen Parkplätzen und ausgegebenen Parkkarten
- Bessere Auslastung bestehender privater Parkieranlagen
- Eindämmung der Fremdvermietung an Pendlerinnen und Pendler
- Entlastung und Aufwertung des öffentlichen Raums

Beurteilung der vorgeschlagenen Massnahmen

1. Ausschluss von Personen mit privater Parkierungsmöglichkeit

Die GLP unterstützt den Grundsatz, dass Personen mit Zugang zu einem privaten Parkplatz keine Anwohnerparkkarte mehr erhalten sollen. Diese Massnahme ist geeignet, Fehlanreize zu reduzieren und die Nutzung bestehender Infrastruktur zu verbessern.

Kritisch beurteilen wir jedoch die konkrete Ausgestaltung. Insbesondere stellen sich folgende Fragen:

- Wie wird der Nachweis einer fehlenden privaten Parkierungsmöglichkeit erbracht (Selbstdeklaration, Registerabgleich, Kontrolle)?
- Wie wird mit Situationen umgegangen, wo ein Parkplatz auf privatem Grund von den Platzverhältnissen her theoretisch möglich wäre, jedoch nicht als solcher genutzt wird? Wie wird mit Platz auf privatem Grund umgegangen, der bisher oder zukünftig anders genutzt wird, z.B. als Grünfläche oder als Familien-Velostand?
- Wie wird Missbrauch verhindert bzw. sanktioniert?

Zudem ist die vorgeschlagene Regelung in der aktuellen Form nicht mieterfreundlich und in der Praxis problematisch: Wenn Vermietende vorhandene Parkplätze an Dritte vermieten, haben Mietende gemäss Revision keinen Anspruch auf eine Parkkarte – selbst wenn sie faktisch keinen Zugang zu einem Parkplatz haben. Da Mietende keinen Einfluss auf die Vermietungspraxis der Eigentümerschaft haben, entsteht hier eine sachlich nicht gerechtfertigte Benachteiligung.

Die GLP fordert daher eine praxistaugliche und mietergerechte Lösung, welche die tatsächliche Verfügbarkeit eines privaten Parkplatzes berücksichtigt und nicht nur dessen theoretisches Vorhandensein.

2. Beschränkung auf eine Parkkarte pro Person

Diese Massnahme wird von der GLP klar unterstützt. Sie trägt dazu bei, den Bezug von Parkkarten auf das notwendige Mass zu beschränken und Mehrfachbezüge zu verhindern.

3. Ausschluss von Wohnwagen und Wohnmobilen

Die GLP lehnt ein absolutes Verbot von Parkkarten für Fahrzeuge der Kategorie Wohnwagen bzw. Wohnmobile ab. Grundsätzlich soll es der Bevölkerung überlassen bleiben, mit welchem Fahrzeug sie ihren Anspruch geltend macht. Für erhöhten Gebrauch öffentlichen Bodens sehen wir eine entsprechend finanziell differenzierte Gebühr als zweckmässiger. Statt eines Verbots schlagen wir daher eine differenzierte und lenkungswirksame Preisgestaltung vor:

- Deutlich höhere Gebühren für grosse und schwere Fahrzeuge
- Höhere Tarife für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren
- Günstigere Konditionen für kleine und emissionsarme Fahrzeuge

Damit kann eine ökologische und nach flächenverbrauch orientierte Lenkungswirkung erzielt werden, ohne pauschale Ausschlüsse vorzunehmen.

4. Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse

Die GLP erachtet es als zentral, dass auch künftig für den notwendigen Gewerbeverkehr, für den weder öffentlicher Verkehr noch Velo eine praktikable Alternative darstellen, verhältnismässige und praktikable Lösungen vorsehen. Die Reform muss diese Differenzierung berücksichtigen.

5. Finanzielle Aspekte

Die GLP ist der Ansicht, dass die Preise für Anwohnerparkkarten stärker an die effektiven Kosten und Marktpreise angepasst werden sollten. Öffentliche Parkflächen dürfen nicht länger indirekt subventioniert werden. Eine verursachergerechte Preisgestaltung ist ein zentrales Element einer effizienten und nachhaltigen Verkehrspolitik.

Fazit

Die GLP Stadt Bern unterstützt die Zielsetzung und die grundsätzliche Stossrichtung der Teilrevision der Parkkartenverordnung. Insbesondere die Reduktion von Fehlanreizen und die bessere Nutzung bestehender Ressourcen sind wichtige Schritte hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Gleichzeitig sehen wir in der konkreten Ausgestaltung einzelner Massnahmen Anpassungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf soziale Fairness, Praxistauglichkeit und ökologische Lenkungswirkung. Wir empfehlen dem Gemeinderat, die genannten Punkte und finanziellen Aspekte in der weiteren Ausarbeitung zu berücksichtigen.