

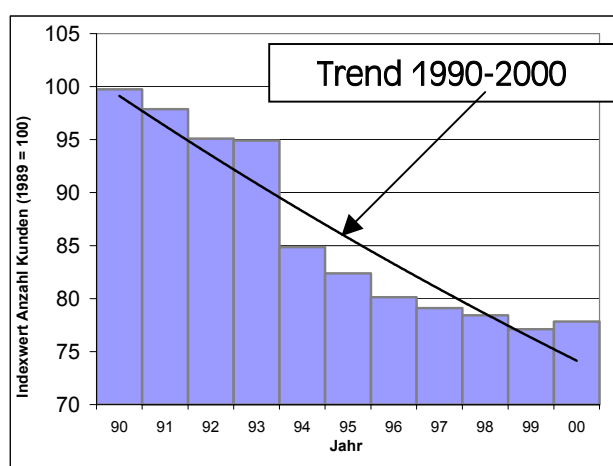
Ein weiteres Parkhaus für die Untere Altstadt !

Viele Geschäfte der Berner Innenstadt beklagen sich seit Jahren über rückläufige Frequenzen. Der Gründe gibt es mehrere. Einer von ihnen ist die seit Jahren zu beobachtende Tendenz, das Parkplatzangebot zu begrenzen, wenn nicht gar zu reduzieren. Die Folge: Zu den Einkaufsspitzenzeiten – Donnerstagabend und Samstagmorgen – ist es schwierig, in Zentrumsnähe einen Parkplatz zu finden. Die sehr gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr kann das Problem leider nur ungenügend entschärfen. Im Auftrag des Berner Oberstadtleists (BOL) wurde eine entsprechende Studie erstellt, welche diese Problematik untersucht hat. Nun ist man daran, die daraus gewonnenen Erkenntnisse umzusetzen.

FAKTEN:

Die Spezialgeschäfte haben in den letzten 10 Jahren **rund 20% an Kunden eingebüsst**. Setzt sich dieser Trend auch in Zukunft unverändert weiter fort, werden sie bis 2010 die Hälfte der Kundschaft von 1990 verloren haben.

Berner Spezialgeschäfte: Index Stand Kundenzahlen 1990-2000

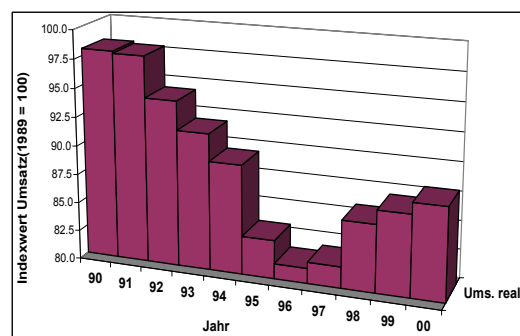


Die daraus resultierenden Umsatzabwanderungen dürften jährlich in der Grössenordnung von mehr als 100 Mio. Franken liegen. Kann dieser rückläufige

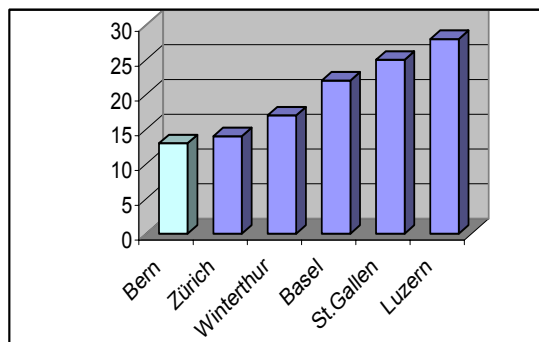
Trend nicht gebrochen werden, besteht die Gefahr, dass die Berner Innenstadt als Einkaufszentrum ihre Vielfalt und ihre Individualität und damit ihre Anziehungskraft auf Dauer verliert mit negativen Folgen für Bevölkerung, Wirtschaft, Tourismus, Hauseigentümer, Finanz- und Steuerkraft.

Real sind auch die Umsätze in der ersten Hälfte der Periode markant zurückgegangen und liegen auch nach dem mit der anziehenden Wirtschaftsentwicklung zusammenfallenden Wiederanstieg in den letzten drei Jahren immer noch **deutlich unter dem Wert von 1990**.

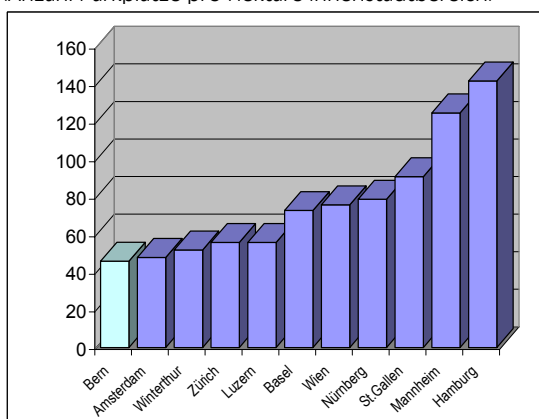
Berner Spezialgeschäfte: Index Entwicklung Umsätze 1989-2000 real



(Anzahl Parkplätze Innenstadt pro 100 Einwohner und Beschäftigte)



(Anzahl Parkplätze pro Hektare Innenstadtbereich)



Parkdauer

Die durchschnittlich erlaubte Parkdauer auf den Parkplätzen ausserhalb der Parkhäuser ist in Bern kürzer als eine Stunde und den Kurzparkierenden (erlaubte Parkdauer ca. 60 Min.) sind 60% der oberirdisch verfügbaren Plätze vorbehalten.

Parkkosten

Im Gegensatz zu den Parkplätzen der Einkaufszentren, die gratis zur Verfügung stehen, ist ein Grossteil der Parkplätze des Innenstadt- und Nahbereichs (teilweise massiv) **gebührenpflichtig**.

Nutzung und Auslastung der Parkplätze

Am Samstag reisen deutlich mehr Besucher der Innenstadt mit dem Auto an als an den übrigen Wochentagen (Samstag 24%, sonst 17%). Die Auslastung der Parkplätze war 2001 allgemein sehr gut, wobei am **Samstag und Donnerstagabend praktisch alle Abstellmöglichkeiten** in der oberen Altstadt **besetzt** sind. Die Parkierenden

kommen zu einem grossen Teil für den Einkauf nach Bern, wobei Donnerstagabend, Mittwochnachmittag und Samstag dominieren. Ein geringer Anteil der mit dem Auto anreisenden Besucher verbringt seine Freizeit in Bern, wobei der Anteil gegen Ende der Woche ansteigt und die Besucher gleichzeitig relativ lang parkieren (ca. 3 Stunden). Die Einführung des Parkleitsystems hat zu einer spürbaren Erhöhung der Auslastung der Innenstadt-Parkhäuser geführt. Es liegen noch keine gesicherten Aussagen vor, inwieweit der Suchverkehr durch die Einführung des Parkleitsystems eingedämmt worden ist.

BEURTEILUNG

Das Parkplatzangebot der Innenstadt ist für die Haupteinkaufszeiten **mengenmässig ungenügend**.

Qualitativ ist es den Parkmöglichkeiten der Einkaufszentren **deutlich unterlegen**, da es nicht gratis ist und die zurückliegende Distanz zwischen Kaufort und Parkplatz mit Ausnahme von Casino und Metro (beide nicht in der Unteren Altstadt gelegen) deutlich grösser ist und der Warentransport vom Kaufort zum Standort des Autos unbequemer ist. Stand und Entwicklung der Verkehrserschliessung dürfen massgeblich dafür verantwortlich sein, dass sich in den letzten Jahren eine beträchtliche Anzahl von **MIV-Nutzern** (**motorisiertem Individualverkehr**) als Kunden von der Innenstadt abgewandt hat. Die deutliche Verbesserung der Erschliessung der Innenstadt durch den öV und den Langsamverkehr hat nicht ausgereicht, um die massive Abwanderung von Kunden aus der Innenstadt zu verhindern. Die MIV-Kunden sind wirtschaftlich interessanter. Sie kaufen für rund zweimal so viel ein wie die Kunden, welche mit dem öV in die Stadt kommen.

UMSETZUNG DER STUDIE „ERREICHBARKEIT BERNER INNENSTADT“

Im Auftrag des Berner Oberstadtleists (BOL) und unter Mitwirkung von zahlrei-

chen Innenstadtorganisationen, darunter auch die Entente Bernoise, hat ein Expertenteam eine entsprechende Studie verfasst, welche die erwähnten Fakten aufzeigt. Das Ziel ist es nun, eine rasche Umsetzung von einzelnen Bereichen aus der Verkehrsstudie zu erreichen. Der Weg besteht in separaten Arbeitsgruppen, welche sich prioritär mit bestimmten Punkten auseinandersetzen und versuchen sowohl kurz- wie auch langfristig Verbesserungen anzustreben.

Der Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV) kümmert sich um die Mehrfachnutzung in den Parkhäusern und um die Doppelsignalisierung der Blauen Zone im Kirchenfeld- und Mattenhofquartier. Beide Bereiche sollten kurzfristig umsetzbar sein:

- Ein Blick in Berner Parkhäuser zeigt folgendes Bild: Die öffentlichen Sektoren sind voll belegt, während man auf gähnende Leere in den Sektoren und Stockwerken der reservierten Firmenparkplätze trifft. Es wird nun versucht, einen Teil dieser von Arbeitspendlern belegten Plätze ausserhalb der Arbeitszeit für andere Zwecke frei zu bekommen. Ein entsprechendes Bewirtschaftungssystem ist mit der heutigen Informatik realisierbar. Beide Bereiche sind kurzfristig umsetzbar.
- Ein Augenschein bei zentrumsnahen Blauen Zonen eröffnet eine weitere Möglichkeit, bestehenden Parkraum intelligenter zu nutzen. Zonen mit auf 60 bis 90 Minuten beschränkter Parkzeit entsprechen nicht den Bedürfnissen der Einkaufenden. Mit einer einfachen Umsignalisierung lässt sich die Parkzeit in diesen Zonen am Samstagmorgen auf drei bis fünf Stunden ausdehnen.

Das **Parkplatzangebot** stellt also sowohl **mengen- wie qualitätsmässig** einen **Schwachpunkt** dar, der in den letzten zehn Jahren nicht behoben worden ist.

Zwar wird zurzeit das Metro-Parking erweitert, und das Casino soll folgen.

Jedoch wird damit kein neuer Parkraum geschaffen, sondern es werden bloss oberirdisch aufzuhebende Parkplätze ersetzt.

FLANIERZONE UNTERE ALTSTADT

Schon Ende 1998 hat der Verein Bern Vision 2020 die Schaffung einer Flanierzone in der Unteren Altstadt gefordert. Wir sehen diese Idee als etwas Gutes an, da es mit der Flanierzone nur Gewinner gibt: Die Untere Altstadt würde so für Anwohner, Geschäftsleute, Passanten und Touristen zu einem attraktiven Begegnungsort. Doch dies ist nur zu erreichen, wenn wir die Autos an einem sinnvollerem Ort als in den Gassen der Unteren Altstadt parkieren können.

Im Bereich der Nydeggbücke gäbe es verschiedene Möglichkeiten, um ein unterirdisches Parkhaus zu bauen. Dieses muss zum Ziel haben, dass es auch für Behinderte, für Personen mit Kindern, Gepäck und Einkaufstaschen bequem und ungefährlich zugänglich ist.

FAZIT:

► **Um das Parkplatzangebot der Innenstadt auf das Niveau anderer Städte und von Einkaufszentren zu heben, gibt es technisch eine nahe liegende Lösung: ein neues Parkhaus zu erstellen. Bis es soweit ist, darf es nicht mehr Jahre dauern. Wir sind es der Berner Innenstadt schuldig, dass wir uns rechtzeitig, um den Erhalt ihrer Attraktivität kümmern. Die Rahmenbedingungen von Städtebau und Denkmalpflege sollen berücksichtigt und von den politischen Entscheidungsträgern gutgeheissen werden, ohne dass der Zeithorizont ins Uferlose driftet.**

► **Damit die Flanierzone im Stadtkern von Bern überhaupt eine Chance hat, fordert die Entente Bernoise den Bau eines Parkhauses Untere Altstadt!**