

Eine Schikane: Keine Parkkarten mehr für Quartier-KMU!

Wie die Polizei Arbeitsplätze aus den Quartieren vertreiben will!



Die KMU in den Quartieren sind auf eine genügende Parkplatzversorgung angewiesen - das ist von existenzieller Bedeutung.

Verschärfte Gangart beim Dauerbrenner "Parkieren"?

Dass es ums Parkierungsproblem immer Unzufriedene, Benachteiligte und Zornige gibt, überrascht nicht. Dieses Thema ist der Dauerzankapfel zwischen den Linken/Grünen/RGM und den Kreisen, die auch für die Anliegen der Wirtschaft und der Arbeit eintreten.

Die hier behandelte, diskriminierende Parkkartenpolitik; der Unsinn mit der flächendeckenden Fr. 2.- Park-Studentaxe und die geplanten nächtlichen MIV-Strassensperren in der Planung Nordquartier sind aber Anzeichen dafür, dass bei 'Verkehr + Parkieren' neue Konflikte anstehen.

Ein kurzer Blick zurück auf 25 Jahre 'Verkehr + Parkieren' ist deshalb ergiebig.

Rückschau 1:

P-ENT --> Pendlerverkehr bremsen – Einkaufs-, Nutz- und Touristenverkehr lenken

Das war die Formel, die ab den späten 70er-Jahren galt. Sie richtete sich gegen die Selbstverständlichkeit, mit dem PW zum

Arbeitsort zu fahren und den ganzen Tag einen Parkplatz zu belegen. Die Parkplätze wurden nun 'bewirtschaftet': Entweder mittels Zeit- oder Preis-Vorgaben. Verstösse und Überschreitungen wurden bald mit Ordnungsbussen geahndet. Später wurde die Bewirtschaftung über die Innenstadt und die Quartierzentren hinaus ausgedehnt und die Kontrollen intensiviert – die Ordnung wurde durchgesetzt! Das ist auch der Zeitpunkt, wo die Quartier-Anwohner besondere Parkierungsberechtigungen forderten. Heute sind diese Parkkarten für alle Quartiere erhältlich und berechtigen zum unbeschränkten Parkieren in der blauen Zone.

Die Bewirtschaftung der PP steht vor ihrer Vollendung: Bald werden alle Parkplätze der Stadt der Bewirtschaftung unterstehen.

Aktuell herrscht das folgende Parkregime:

- Parkhäuser / Parkings	Fr. 4.--/Std
- P+R Neufeld, BEA-Expo, A'holligen	Fr. 1.--/Std
- Weisse P-Felder mit Gebührenpflicht	Fr. 2.--/Std
- Wohnquartiere Blaue Zonen	gratis
- Quartierparkkarten	Fr. 20.--/Mt
- Tages-Parkkarten 4 Std	Fr. 8.--
- Tages-Parkkarten 24 Std	Fr. 15.--
- Handwerker-Parkkarten	Fr. 8.--/Tag

Die Wirtschaft hat sich mit diesem Regime abgefunden und arrangiert. Dies aus der Einsicht, dass ein Laisser-faire zum Chaos führen würde, aber auch in der Erwartung, dass in Problemfällen mit dem Verständnis der Behörde gerechnet werden dürfte.



Stein des Anstosses: Die quartierweise abgegebenen P-Karten für Fr. 20.– im Monat.

In der letzten Zeit wächst aber der Frust, weil die RGM-Politik immer direkter Einfluss auf die Verkehrsplanung nimmt und diese sich immer weiter von einer langfristigen, einvernehmlichen Strategie entfernt. Stattdessen setzt RGM unverhohlen auf ihre wirtschaftsfeindlichen Forderungen.

Rückschau 2:

Folgeschwere politische Manöver!

Ein solches Manöver war die 'Pendlerinitiative' der SP, die entgegen ihrem frommen Titel vorab die Beschränkung des Parkraums ($\frac{1}{2}$ Parkplatz/Wg) und das Verbot von Parkingausbauten forderte. Aufgrund von Missverständnissen auf der bürgerlichen Seite wurde sie angenommen und bescherte unserer Stadt schwere Probleme. Diese katastrophale Weichenstellung konnte erst durch den Verkehrskompromiss 1997 mit dem Ausbau der Innenstadt-Parkings behoben werden. Die Durchsetzung der kantonalen Bauverordnung auf dem Stadtgebiet beseitigte dann die Beschränkung von $\frac{1}{2}$ Parkplätzen pro Wohnung. Die Pendlerinitiative hat aber der Entwicklung unserer Stadt während ihrer Gültigkeit schweren Schaden zugefügt: Reihenweise haben Investoren und private Bauwillige unserer Stadt den Rücken gekehrt! Sie machen einen erklecklichen Anteil am Bevölkerungsverlust unserer Stadt aus.

Die Episode 'Pendlerinitiative' dokumentiert eindrücklich, welchen Schaden eine einseitige grüne Politik verursachen kann.

KMU: Quartier-Parkkarten gestrichen!

Die neue Parkkartenregelung ist nun eine der Massnahmen, die das bisherige Einvernehmen empfindlich stören: Im früheren Parkkarten-Reglement hatten ansässige KMU Anrecht auf den Bezug von Parkkarten. Fortan sind aber nur noch jene Fahrzeuge kartenerberechtigt, die auf die ansässige KMU-Firma eingelöst sind - - - Was war geschehen? - - - Das Parkkarten-Büro bei der Verkehrspolizei machte geltend, dass Angestellte von KMU-Firmen die Karten zum Dauerparkieren missbrauchten. Der behördliche Schluss daraus: Nur noch Firmenfahrzeuge bekommen die Karten!

Man kann diese Logik nur der Bequemlichkeit wegen nachvollziehen: Sie garantiert der Behörde die "klare Lösung"... Hauptsache, das Problem ist rechtlich gelöst. Sie ist aber mit ihrem pauschalen Generalverdacht nicht akzeptabel. Sie ist ungerecht und diskriminiert ganze Berufsgruppen; darunter auch hoch wertschöpfende Zweige, beispielsweise Treuhänder, IT-Berater und Anwälte.



Die Park+Ride-Anlagen werden zunehmend akzeptiert und frequentiert.

Es verhält sich nämlich so, dass Angestellte dieser Branchen meist mit ihren eigenen Fahrzeugen auf Kundenbesuch fahren. Diese werden nun gestraft. Die Behörden-Logik trifft lediglich bei den Handwerksbetrieben zu: Deren Fahrzeuge mit Werkzeug, Ausrüstung und Material lauten selbstverständlich auf die Firmen.

Was uns bei dieser Massnahme besonders stört, ist der obrigkeitliche Umgang mit den wirtschaftenden Bürgern. Es sollte doch möglich sein, in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft Lösungen zu finden, die Missbräuche verhindern.

Die moderne Arbeitswelt braucht die Mobilität

Vor dem Hintergrund möglicher weiterer Massnahmen gegen Verkehrs- und Parkierungsbedürfnisse gerade der KMU rufen wir diese Arbeitsbedingung in Erinnerung. Alle Berufsarten, die nicht an einem ständigen, fixen Ort produzieren, benötigen Mobilität.

Um was geht es? Typologie des Quartier-KMU

Es handelt sich z.B. um einen Druckerei-Betrieb – also um einen Betrieb des 2.Sektors – mit rund 50 Mitarbeitenden, der seit langer Zeit im Quartier ansässig ist.

Gegen 30 Mitarbeiter arbeiten zu normalen Zeiten und stetig an Ort. Sie wohnen überwiegend in der Nähe des Arbeitsplatzes, kommen zu Fuss oder mit dem ÖV. Einige wenige benutzen den nahe gelegenen P+R.

Rund 10 Personen arbeiten Schicht mit den Zeiten 0600-1400h und 1400-2100h; sie rotieren.

6 Personen sind mit Produktmanagement, Aussendienst und Kundenbetreuung beschäftigt. Sie arbeiten am Standort, gehen aber täglich im Schnitt 3 bis 4 Mal auf Kundenbesuch.

Vor kurzem hat die Firma versucht, sich an einem privaten Parking-Ausbau zu beteiligen um sich 10 Parkplätze zu sichern. Die Baubewilligungsbehörde beurteilte die Anzahl der PP aber als unangemessen... und lehnte ab!

Der Entzug der Quartierparkkarte und die Unmöglichkeit, sich eigene PP zu verschaffen, behindert die Geschäftsabläufe stark und schafft echte Standort-Probleme.

Das sind m.a.W. alle Berufe, die zum Arbeiten Besuch des Kunden empfangen oder dazu den Kunden besuchen. Die an Ort produzierenden Firmen gehören überwiegend dem 2. Sektor/Industrie an; die mobilen aber stark dem 3. Sektor/Dienstleistung. Ihr Verhältnis in der Stadt Bern: 2. Sektor: 40.000; 3. Sektor: 100.000 Arbeitsplätze! Das macht die Bedeutung der Mobilität klar.

ÖV oder MIV?

Die Entente Bernoise will hier die Frage stellen, wie sich die beiden unterschiedlichen Angebote heute präsentieren. Wir wollen damit beitragen, die Diskussion wieder zu öffnen, die zurzeit von der RGM-Mehrheit als Diktat geführt wird. Diese Mehrheit muss einsehen, dass Strukturentwicklungen, die (auch) die Wirtschaft betreffen, nicht einfach am politischen Mehrheitstisch entschieden werden dürfen. Das hiesse, einen fundamentalen Konsens aufzukündigen!

Tram und Bus von Bernmobil bewältigen den Löwenanteil des öffentlichen Verkehrs.

Die vom EB-Rechercheur gemessenen Fahrzeiten zeigen interessante Resultate: Bei Fahrten ohne Umsteigen bietet sich der ÖV als valable Alternative zum MIV. Inklusive Bedienung der Haltestellen erzielen Tram und Bus eine Reisegeschwindigkeit von rund 25 km/h. Das entspricht in etwa der Geschwindigkeit des PWs, wenn man das Ent-

parken und die PP-Suche im Zielraum berücksichtigt.

Auch die Fahrten mit 1xUmsteigen zeigen sich dank der Fahrplandichte überraschend günstig:

Eigerplatz ab	16:30	
Umsteigen Kocherpark		
Höhe Bümpliz an	16:45	15 Min
Höhe Bümpliz ab	16:45	
Umsteigen HB		
Unitobler an	17:05	20 Min
Brunnhof ab	11:42	
Umsteigen Hi-Graben		
Wabern an	12:00	18 Min

Ein zweites Umsteigen auf die Tangenzial- und Verbindungslinien liegt aber nicht drin. Die Wartezeiten sind aufgrund der Fahrplanverschiedenheit und den Takten zu gross. Die ermittelten Werte bescheinigen dem ÖV eine gewisse "Business-Tauglichkeit"! Man kann festhalten, dass Ziele im Stadtrayon, in der Nähe der ÖV-Stationen (200m), mit Tram und Bus komfortabel erreicht werden können.

Der MIV bleibt unentbehrlich – inklusive Parkierung!

Der Netzplan von Bernmobil zeigt aber klar, dass die ÖV-Hauptlinien die gewachsenen Kern- und Siedlungsgebiete gut, hingegen etliche Arbeits-Quartiere zu schwach erschliessen. Eindeutige Beispiele dafür sind:

- Bümpliz-Süd mit dem Technopark etc.
- ESP-Raum Wankdorf, Schermen und
- ESP-Raum Weyermannshaus-Ost.



Preis 1: Hinten die kostenlosen blauen, vorne die Fr. 2.--/Std-Plätze

Der Arbeitsbesuchs-Verkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er unregelmässig, individuell und unplanbar anfällt und auch ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten auftritt... er ist angewiesen auf den MIV!

Die reibungslose Abwicklung dieses speziellen Arbeitsverkehrs ist für die Standortqualität entscheidend.



Preis 2: Rund 160 Parkplätze beim Weyermannshaus – offenbar null Nachfrage bei Fr. 2.-/Std

Wenn eine Anfahrt durch neue Erschwernisse 15 Minuten länger dauert, verliert das ganze Arbeitssystem "Stadt Bern" wesentlich an Wirtschaftlichkeit. Das herrschende Regime hat schon genügend Einbussen an Geschwindigkeit und Effizienz gebracht. Es wäre verfehlt, den MIV noch stärker zu behindern. Natürlich gehören zu diesem Arbeitsverkehr auch die erforderlichen Parkplätze: Aufwändige Parkierungssuche und Bussen-Risiko schaffen ein schlechtes Klima. Die Einsicht der Unternehmung: "Wir zügeln in die Agglo" wäre für die Stadt fatal.

Wie machen es die anderen Städte?

Biel

Biel fällt dadurch auf, dass es eine konsequente Entwicklungspolitik betreibt. Dabei sind die Instrumente Marketing und Standortpolitik konkret ausgestaltet und unter einem Dach zusammen gefasst. Biel betrachtet die Sicherstellung der Mobilität und ein ausreichendes Parkplatz-Angebot für die Wirtschaft als eine wichtige Standortqualität. Auch Biel kennt die Quartier-Parkkarten. Die nachsuchenden KMU erhalten die Karten zugeteilt nach einer kurzen Überprüfung ihrer Tätigkeit und dem resultierenden Mobilitätsbedürfnis. Der Wirtschaftsförderer von Biel, Th. Gfeller, argumentiert, dass sich die Bedürfnisse der Anwohner und der Arbeitenden eher komplementär verhalten.

Fazit: Konsequente Entwicklungsförderung unter SP-Leitung!

Langenthal

A. Ryf, P-Beauftragter bei der StaPo Langenthal hat sich bei der Erarbeitung des Parkreglements auch von der Berner Vorlage inspirieren lassen. Auch Langenthal bewirtschaftet seinen Parkraum ganzflächig.

Die Stadt unterscheidet dabei die Zentrumszone, die Quartiere mit der blauen Zone sowie 'Naherholungsgebiet'.

Die Verhältnisse in Langenthal sind übersichtlich. Man kennt einander und auch die Bedürfnisse der KMU... Letztes Jahr verzeichnete man gerade mal drei Beschwerden gegen P-Verfügungen – alle anderen Fälle wurden 'intern' geregelt. Das verleiht dem System eine hohe Flexibilität.

Fazit: Eine liberale, bedürfnisorientierte Praxis, die sich auf genügenden Parkraum und einvernehmliche Lösungsarbeit stützt.

Thun

D. Burri vom Tiefbauamt Thun ist zurzeit mit der Ausarbeitung der neuen Park-Ordnung befasst, die ab 1. Juni 2005 die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung für die Stadt Thun bringen soll.

Die Stadtbehörde ist sich sehr bewusst, dass die Verfügbarkeit von Parkraum eine wichtige Standortqualität für das Gewerbe darstellt. So ist beabsichtigt, in einer ersten Phase sogar den zupendelnden Arbeitnehmer in den Quartieren Parkkarten abzugeben.

Fazit: Die vom früheren Militär- und Verwaltungssitz zum oberländischen Wirtschaftszentrum mutierte Stadt agiert dynamisch – unter SP-Vorsitz.

Die Bilanz der Entente Bernoise:

- Alle messbaren Werte wie:
 - innerstädtische Verkehrsbewegungen
 - Fahrzeugbestand in der Stadt
 - Lärm- und Luftbelastung des MIV usw.
 sind rückläufig oder mindestens stabil!
- Es besteht also kein Anlass, den Individualverkehr MIV verstärkt zu behindern.
- Weitere Behinderungen schaden dem Wirtschafts-Standort Bern.

Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Die KMU-Parkkarte im Quartier ist bei vernünftiger Begründung sofort wieder zuzulassen!
- Es ist ein Fachgremium von Stadtplanung und Polizei zu schaffen, das die längerfristige Verkehrs- und Parkierungspolitik koordiniert.
- Die Schaffung von eigenem Firmen-Parkraum muss erleichtert werden.

02/2005