

Behindertenkonferenz
Stadt und Region Bern BRB

vertreten durch:
Thomas Schneider
Erlenweg 12
3072 Ostermundigen

Verkehrsplanung Stadt Bern
Zieglerstrasse 62
3007 Bern

Ostermundigen, 28. September 2018

Vernehmlassungsantwort zum Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern BRB setzt sich seit dem Jahr 1997 für die Anliegen von Menschen mit Behinderungen in der Stadt und Region Bern ein. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung zum geplanten Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV) zu äussern.

Als Leiter der Arbeitsgruppe «Parkplätze für Menschen mit Behinderungen» der BRB übernehme ich gerne die Beantwortung. Sie finden unsere Stellungnahme in der Beilage.

Bei allfälligen Rückfragen stehe ich Ihnen gerne per E-Mail an schneider@bubble.ch oder telefonisch unter 079 298 17 37 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Schneider
Leiter Arbeitsgruppe «Parkplätze für Menschen mit Behinderungen»

Beilage: Vernehmlassungsantwort

Vernehmlassungsantwort der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern BRB zum Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)

I. Einleitung

Das Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV) hat Auswirkungen auf Menschen mit einer Behinderung. Die Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern begrüsst, dass das Parkierungskonzept ihre Bedürfnisse bereits einbezieht und in den Massnahmen M14 und M15 konkretisiert.

Nachfolgend erlauben wir uns zusätzliche Bemerkungen zu den im Parkierungskonzept enthaltenen Zielen und Massnahmen und geben weitere Anregungen zugunsten von Menschen mit Behinderungen.

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit verwenden wir den Begriff «Behindertenparkkarte» für die Parkkarte für behinderte Personen gemäss Anhang 3 Ziff. 2 der Signalisationsverordnung (SSV).

II. Ausgangslage

1. Bedürfnis eines eigenen Autos

Viele Menschen mit einer Gehbehinderung sind auf ein eigenes Auto angewiesen, um ihre Mobilität weiterhin selbstständig oder mit der Unterstützung von Begleitpersonen wahrnehmen zu können. Für sie ist es häufig notwendig, in unmittelbarer Nähe ihres Zielortes parkieren zu können, da dieser entweder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur schlecht erreichbar ist, oder da für sie die Benutzung dieser Verkehrsmittel aufgrund ihrer Behinderung zu beschwerlich oder nicht möglich ist.

2. Parkierungserleichterungen für Menschen mit erheblichen Gehbehinderungen

Menschen mit einer erheblichen Gehbehinderung, die sich dauernd oder vorübergehend während mindestens sechs Monaten nur bis ca. 200 m oder mit Hilfe einer Begleitperson bzw. mit besonderen Hilfsmitteln fortbewegen können, erhalten auf Ge-

sich hin eine Behindertenparkkarte. Diese auf den Namen der betroffenen Person ausgestellte Parkkarte kann auch beim Transport dieser Person verwendet werden.

Daneben können Behindertentransportorganisationen und institutionalisierte Fahrdienste eine Parkkarte für Behindertenfahrdienste beantragen.

Beide Parkkarten werden durch die kantonale Behörde erteilt. Inhaberinnen und Inhaber dieser Parkkarten profitieren von den folgenden Parkierungserleichterungen:

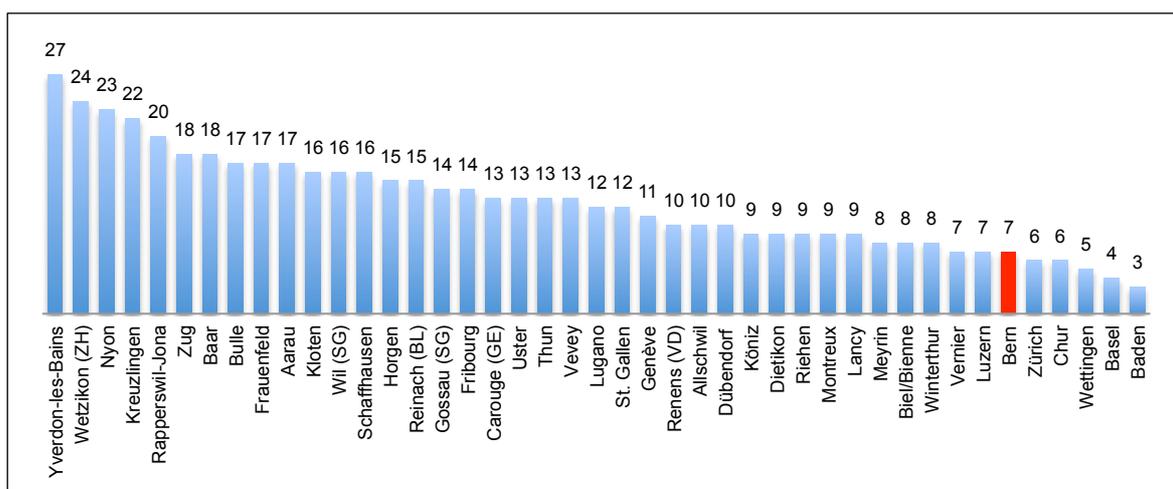
- Zeitlich unbeschränktes Parkieren auf Parkplätzen mit Parkzeitbeschränkung;
- Parkieren im Parkverbot während höchstens drei Stunden;
- Parkieren in Begegnungszonen und Fussgängerzonen ausserhalb von Parkfeldern während höchstens zwei Stunden.

Neben Menschen mit einer Gehbehinderung, die in der Stadt Bern leben und/oder arbeiten, sind auch mit dem Auto anreisende Touristen mit einer Gehbehinderung aus der Schweiz oder dem Ausland auf Behindertenparkplätze angewiesen. Zusätzlich zur schweizweit gültigen Behindertenparkkarte werden hierzulande auch Behindertenparkkarten anerkannt, die in den Mitgliedstaaten und assoziierten Ländern der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (ECMT) ausgestellt wurden (alle europäischen Länder sowie Australien, Kanada, Japan, Korea, Neuseeland und USA). Inhabern einer Behindertenparkkarte aus diesen Ländern stehen dieselben Rechte zu wie Inhabern einer Schweizer Behindertenparkkarte für Behinderte.

3. Nicht genügend Behindertenparkplätze in den grossen Städten

Der Verein Accessibility Data hat im Jahr 2014 eine Untersuchung zu Behindertenparkplätzen in den 50 grössten Schweizer Gemeinden durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass in den grossen Städten wie Basel, Zürich, Luzern und Bern in Bezug auf die Bevölkerungszahl zu wenig Behindertenparkplätze zur Verfügung stehen.

Abbildung: Anzahl Behindertenparkplätze pro 10'000 Einwohner:



Quelle: Accessibility Data

III. Bemerkungen zum Parkierungskonzept

1. Anzahl Behindertenparkplätze

Oberziel 2 sowie die Massnahmen M1, M2 und M3 des Parkierungskonzepts beabsichtigen eine Reduktion der Anzahl Parkplätze insgesamt sowie der Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund in den kommenden zehn Jahren um mindestens 12%.

Erste Bemerkung: Zur Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderungen, wie dies auch in Massnahme M14 vorgesehen ist, ist es fundamental, dass die Behindertenparkplätze vom geplanten Abbau explizit ausgenommen werden. Menschen mit einer Gehbehinderung ist es häufig nicht oder nur mit einer übermässigen Erschwerung ihrer Mobilität möglich, anstelle ihrer Privatfahrzeuge den öffentlichen Verkehr zu benutzen oder in Parkhäusern anstelle von oberirdischen Parkplätzen zu parkieren.

Zudem stehen Parkhäuser oft nicht in der Nähe des Zielortes zur Verfügung oder sind schlecht zugänglich. So ist beispielsweise die gewünschte Verlagerung der Parkierung in der Unteren Altstadt in das Rathaus Parking für Menschen mit einer Gehbehinderung häufig nicht möglich, da der einzige Zugang zum Parkhaus entweder über die Treppe oder über die Strasse zwischen dem Rathaus und der Kirche St. Peter und Paul erfolgt, die aufgrund ihres starken Gefälles (über 15%) zu steil für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer ist.

Zweite Bemerkung: Im Falle der Festlegung einer maximalen Parkplatzzahl in der Stadt Bern sollen Behindertenparkplätze von dieser Limite explizit ausgenommen werden, um trotz der Ausschöpfung der Maximalzahl bei Bedarf weitere Behindertenparkplätze schaffen zu können.

Diese Ausnahme der Behindertenparkplätze von einer maximalen Parkplatzzahl soll nicht nur für öffentliche Parkplätze gelten, sondern auch bei Bauvorhaben auf privatem Grund, so dass bei Überbauungen trotz der Ausschöpfung der Limite zusätzliche Behindertenparkplätze erstellt werden können. Eine Anpassung des kantonalen Baurechts wird angestrebt.

2. Schaffung neuer Behindertenparkplätze

Oberziel 3 sowie die Massnahme M14 sehen vor, Menschen mit einer Gehbehinderung eine ausreichende Anzahl Parkplätze zur Verfügung zu stellen.

Erste Bemerkung: Im Vergleich mit anderen Schweizer Städten und bezogen auf die Bevölkerungszahl stehen in der Stadt Bern verhältnismässig wenig Behindertenparkplätze zur Verfügung. An geeigneten Standorten, an denen Behindertenparkplätze bisher fehlen, sollen deshalb neue, zusätzliche Behindertenparkplätze erstellt werden.

Falls die Platzverhältnisse es erlauben, sollen die Parkplätze zum Schutz der Insassen beim Ein- und Aussteigen bzw. beim Transfer in den Rollstuhl senkrecht zur Strasse angeordnet werden und eine Mindestbreite von 3.50 m aufweisen.

Pro Standort sollen nach Möglichkeit mindestens zwei Behindertenparkplätze erstellt werden.

Unsere Arbeitsgruppe «Parkplätze für Menschen mit Behinderungen» erarbeitet zurzeit eine Möglichkeit, Anregungen von Menschen mit Behinderungen für Standorte zur Schaffung neuer Behindertenparkplätze entgegenzunehmen.

Zweite Bemerkung: An Standorten mit starker Belegung, an denen die bestehende Anzahl Behindertenparkplätze nicht ausreicht, sollen zusätzliche Behindertenparkplätze geschaffen werden. Dies betrifft beispielsweise den Standort beim Tierpark-Restaurant Dählhölzli, an dem die aktuell zwei Behindertenparkplätze nicht ausreichen und um mindestens zwei zusätzliche Behindertenparkplätze erweitert werden sollten.

3. Gebührenpflicht von Parkplätzen

Die Massnahmen M9 und M10 planen die Umwandlung von Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht bzw. von privaten Parkplätzen mit kostenloser Parkierung in Parkplätze mit Gebührenpflicht.

Erste Bemerkung: Auf Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht dürfen Inhaberinnen und Inhaber einer Behindertenparkkarte gebührenfrei und zeitlich unbeschränkt parkieren. Die Behindertenparkkarte gewährt lediglich Parkierungserleichterungen. Im Falle einer Gebührenpflicht zur Parkierung bleibt diese jedoch bestehen.

Menschen mit einer Gehbehinderung sind von der geplanten Umwandlung von Parkplätzen übermässig betroffen. Einerseits ist es ihnen in den meisten Fällen nicht möglich, auf andere, weiterhin gebührenfreie Parkfelder auszuweichen, die weiter entfernt vom Zielort liegen. Andererseits benötigen Menschen mit einer Gehbehinderung häufig mehr Zeit als Menschen ohne Gehbehinderung für den Transfer aus und in das Auto sowie für den Weg zum Zielort und die Rückkehr zum Auto. Teilweise steht ihnen auch weniger Geld zur Verfügung, gerade wenn sie aufgrund ihrer gesundheitlichen Beeinträchtigung nicht arbeiten können und lediglich eine Rente der Invalidenversicherung erhalten.

Im Rahmen der geplanten Umwandlung sollte daher eine Befreiung der Inhaberinnen und Inhaber einer Behindertenparkkarte von der Gebührenpflicht geprüft werden. Eine solche Ausnahme von der Gebührenpflicht wurde in verschiedenen anderen Städten bereits eingeführt und unterstützt die Menschen mit einer Gehbehinderung beim Wahrnehmen ihrer Mobilität.

Zweite Bemerkung: Markierte Behindertenparkplätze sollen weiterhin von einer Gebührenpflicht ausgenommen sein.

4. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Massnahme M13 befasst sich mit der Sicherstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Bemerkung: Bei der Erstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden die Bedürfnisse von Menschen mit Gehbehinderungen in der Regel vergessen. So sind die Ladeplätze in den meisten Fällen nicht breit genug gestaltet, um auch von Menschen im Rollstuhl bedient werden zu können, die zum Transfer in den Rollstuhl und das Manövrieren rund um ihr Auto auf zusätzliche Fläche angewiesen sind.

In diesem Zusammenhang ist sicherzustellen, dass eine ausreichende Anzahl Ladeplätze gemäss den Vorgaben für Behindertenparkplätze erstellt werden.

Falls solche Ladeplätze nicht als Behindertenparkplatz markiert werden, ist zu prüfen, ob sie mit einem einer «Priorität» für Inhaberinnen und Inhaber einer Behindertenparkkarte versehen werden können. Denkbar wäre hier ein entsprechender Hinweis auf einer Tafel oder das Markieren eines Parkverbots, von dem Inhaberinnen und Inhaber einer Behindertenparkkarte ausgenommen sind, das Menschen ohne Behinderung verpflichtet, während des Ladevorgangs bei ihrem Auto zu verweilen und bei Bedarf wegzufahren.

5. Behindertenparkplätze in Parkhäusern

Massnahme M14 will die erforderlichen Parkplätze für Menschen mit einer Gehbehinderung sicherstellen.

Erste Bemerkung: Gemäss VSS-Norm 640 281 ist bei grösseren Anlagen ein Parkfeld für Menschen mit Gehbehinderungen auf je 50 Parkfelder anzuordnen, bei kleineren Anlagen muss ein Mindestangebot vorhanden sein. Abgesehen vom Mobiliar Parking weisen damit sämtliche Berner Parkhäuser eine zu geringe Anzahl Behindertenparkplätze auf.

Tabelle: Behindertenparkplätze in den Parkhäusern von Bern:

Parkhaus	Anzahl Parkfelder	Bestehende Anzahl Behindertenparkplätze	Erforderliche Anzahl Behindertenparkfelder bei 1 pro 50 Parkfelder	Bedarf an zusätzlichen Behindertenparkfeldern
Bahnhof Parking	622	2	12	+10
Metro Parking	425	3	8	+5
Rathaus Parking	580	3	11	+8
Parking City-West	430	2	8	+6
Mobiliar Parking	90	2	1	0
Parking Casino	481	4	9	+5
Expo Parking	720	9	14	+5
Park + Ride Neufeld	505	4	10	+6

Quelle: www.parking-bern.ch

Als Ergebnis der Massnahme M14 sind in den Berner Parkhäusern insgesamt 45 zusätzliche Behindertenparkplätze zu erstellen. Diese Erhöhung der Anzahl Behindertenparkplätze ist zu begrüßen, wenn sie auch den Bedarf an oberirdischen Behindertenparkplätzen nicht aufhebt.

Zweite Bemerkung: Wie oben in Ziffer 1 erwähnt verfügt das Rathaus Parking in der Unteren Altstadt zwar über Behindertenparkplätze, ist jedoch nicht behindertengerecht erreichbar. Der Zugang zum Parkhaus führt entweder über die Treppe oder über die Strasse zwischen dem Rathaus und der Kirche St. Peter und Paul, die aufgrund ihres starken Gefälles (über 15%) zu steil für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer ist. Hier ist zu prüfen, ob die Zugangssituation optimiert werden kann, beispielsweise mit einer Aufstockung der Liftanlagen und einer rollstuhlgängigen Fussgängerbrücke, die von den Liften stufenlos zum Vorplatz der Kirche führt.

IV. Weitere Anregungen

1. Überprüfung bestehender Behindertenparkplätze

Zurzeit sind viele Behindertenparkplätze auf dem Gebiet der Stadt Bern als Strassenparkplatz parallel zur Strasse angeordnet. Sie weisen eine «normale» Breite normaler Parkfelder auf, sind jedoch meist länger (Vorgabe für die Parkplatzlänge bei Längsparkierung: 8.00 m). Dabei muss in Fahrtrichtung links des Parkplatzes gesehen mindestens 1.40 m freie Fläche bestehen.

Solche Behindertenparkplätze decken die verschiedenen Bedürfnisse von Menschen mit Gehbehinderungen, die aus der unterschiedlichen Arten und Ausmassen der Behinderungen resultieren, nur zum Teil ab. Ein solcher Parkplatz ist beispielsweise vollkommen ungeeignet für Menschen mit einer Gehbehinderung, die als Beifahrer auf dem Beifahrersitz mitfahren. Sie benötigen die freie Fläche rechts des Autos, nicht links. Fehlt diese freie Fläche rechts, kann der Behindertenparkplatz entweder nicht oder nur erschwert benutzt werden.

Daneben stellen parallel zur Strasse liegende Behindertenparkplätze ein Sicherheitsrisiko dar, da die Fahrerin oder der Fahrer zur Strasse hin aussteigen bzw. in den Rollstuhl transferieren muss.

Insofern empfehlen wir, die bestehenden Behindertenparkplätze auf dem Stadtgebiet zu überprüfen und sie nach Möglichkeit senkrecht zur Fahrbahn und mit der Mindestbreite von 3.50 m neu anzuordnen. Neue Behindertenparkplätze sind ebenfalls nach Möglichkeit senkrecht zur Fahrbahn zu erstellen, wie dies auch oben in der ersten Bemerkung in Titel III Ziffer 2 betreffend die Schaffung neuer Behindertenparkplätze erwähnt wird.

2. Zurückhaltung bei der Schaffung von Halteverbotszonen

Im Parkierungskonzept fehlen konkrete Angaben dazu, ob und wie sichergestellt werden soll, dass die bei der Reduktion der Parkplatzzahl frei werdende Fläche nicht weiterhin zum Parkieren verwendet wird – insbesondere durch Inhaberinnen und Inhaber einer Handwerker-Parkkarte, denen das Parkieren im Parkverbot ebenfalls gestattet ist.

Die Stadt Bern hat bereits an einigen Stellen grossflächige Halteverbotszonen geschaffen, ohne dass dies aufgrund einer Gefährdung der Verkehrssicherheit nötig gewesen wäre, um Handwerker am Parkieren zu hindern, beispielsweise in der Sempachstrasse neben dem Stade de Suisse. Ein Halteverbot verbietet jedoch auch Inhaberinnen und Inhabern einer Behindertenparkkarte das Parkieren.

Aus diesem Grund bitten wir die Stadt Bern, bei der Reduktion der Anzahl Parkplätze von der Schaffung von Halteverbotszonen abzusehen. Halteverbote sollen nur dort gelten, wo ein Halten zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führt.

3. CarSharing für Menschen mit einer Gehbehinderung

Das in der Stadt Bern von Mobility angebotene CarSharing-Angebot ist nicht auf Menschen mit einer Gehbehinderung ausgelegt. So fehlen trotz der umfangreichen Fahrzeugflotte von Mobility behindertengerecht umgebaute Fahrzeuge oder Fahrzeuge

zum privaten Transport von Menschen im Rollstuhl, die über eine Rampe und Befestigungsmöglichkeiten im Innenraum verfügen. Gleichzeitig kaufen sich einzelne Menschen mit einer Gehbehinderung private Personentransporter (in der Regel ehemalige Fahrzeuge von Behindertentransportorganisationen), die dann aber nur selten im Einsatz sind.

Im Rahmen der Förderung des CarSharing, wie dies in Massnahme M12 vorgesehen ist, empfehlen wir deshalb die Kontaktaufnahme mit Mobility, um die Bereitstellung von Fahrzeugen zum Transport von Menschen mit einer Gehbehinderung zu diskutieren.

V. Schlussbemerkungen

Das Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV) verfolgt einen guten Ansatz. Wir hoffen, dass unsere Bemerkungen dazu beitragen, die mit dem Parkierungskonzept verfolgten Ziele zu erreichen und gleichzeitig eine optimale Situation für Menschen mit einer Gehbehinderung zu schaffen, die in der Stadt Bern mit dem Auto unterwegs sind.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Kommentare.