

**Der Grosse Rat  
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil  
du canton de Berne**

## **Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion**

### **35 2015.RRGR.590 Motion 171-2015 Hofmann (Bern, SP)**

**Parkplätze von kantonalen Neubauten sollten mindestens die Erstellungskosten decken und anzahlmässig die Nachfrage nicht übersteigen**

Vorstoss-Nr.: 171-2015  
Vorstossart: Motion  
Eingereicht am: 03.06.2015

Eingereicht von: Hofmann (Bern, SP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 21

RRB-Nr.: 1225/2015 vom 21. Oktober 2015  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

**Parkplätze von kantonalen Neubauten sollten mindestens die Erstellungskosten decken und anzahlmässig die Nachfrage nicht übersteigen**

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. darzulegen, auf welche Weise er in Zukunft vermeidet, dass Kredite für Bauvorlagen an den Grossen Rat gelangen, die eine Subventionierung von Parkplätzen in Einstellhallen zur Folge haben
2. dafür zu sorgen, dass in Zukunft bei Neubauten die Anzahl der vom Kanton zur Verfügung gestellten Parkplätze der zu erwartenden Nachfrage angepasst wird

#### **Begründung**

Als Beispiel für einen Vorgang, bei dem die Erstellungskosten bei weitem nicht gedeckt sind, sei der Kredit «Neubau Murtenstrasse 20–30» genannt, der in der Januarsession 2015 vom Grossen Rat beschlossen wurde.

Das vierte und das fünfte Untergeschoss dieses Neubaus dienen ausschliesslich der Parkierung von 105 Autos. Auf Nachfrage in der BaK wurden die Kosten für diese beiden Geschosse auf 9,7 Mio. Franken beziffert. Das heisst, die Erstellung eines einzigen Parkplatzes kostet mehr als 90 000 Franken.

Im Vortrag wurden die jährlichen Einnahmen aus diesen Parkplätzen auf 189 000 Franken budgetiert, was pro Parkplatz 1800 Franken pro Jahr oder 150 Franken pro Monat ausmacht.

Es ist leicht auszurechnen, dass sich daraus eine Bruttorendite für diese Parkplätze von weniger als 2 Prozent ergibt. Übliche Bruttorenditen bei Neubauten betragen hingegen 6 Prozent. Das heisst, zwei Drittel der Ausgaben pro Parkplatz werden von der öffentlichen Hand subventioniert, und nur ein Drittel über die Parkgebühren vom Benutzer selber bezahlt.

Solche Vorgänge sind leider nicht besonders selten. Zum Beispiel kostet die Erstellung eines Einstellplatzes im Schlossbergparking in Thun ca. 130 000 Franken. Ob die Einnahmen pro Parkplatz entsprechend höher sein werden, als beim Neubau Murtenstrasse, ist zumindest fraglich. Auch wenn sie höher wären, würde eine Subventionierung der Parkplätze resultieren.

Dass die Förderung des Parkierens über subventionierte Tarife an zentralen Lagen eine Staatsaufgabe sei, wäre neu. Dazu lässt sich kaum eine entsprechende Bestimmung finden. Eine Staatsaufgabe ist dagegen beispielsweise die Luftreinhaltung. Die beiden «Aufgaben» widersprechen sich diametral.

Dem Projekt Murtenstrasse wurde eine freie Debatte von einer Mehrheit des Grossen Rates verweigert. Dem Antragsteller, der einen marktüblichen Bruttoertragswert bei der Vermietung der Parkplätze verlangte, gelang es nicht, sein Anliegen innerhalb von zwei Minuten für alle verständlich

darzustellen.

Auch bei Punkt 2 dieser Motion stellt das gleiche Projekt Murtenstrasse wie oben ein Beispiel dazu dar, wie es nicht laufen sollte. Nur ein Drittel der 105 Parkplätze werden in Zukunft von Benutzern des Gebäudes gebraucht. Die restlichen zwei Drittel werden an das Inselparking vermietet. Auf die Frage, ob man die Anzahl Parkplätze nicht auf den durch die Nachfrage begründeten Drittel reduzieren könnte, kam die folgende Antwort: Die 105 Parkplätze seien in der Überbauungsordnung der Stadt Bern enthalten, der Kanton müsse sich daran halten. Die Stadt Bern hingegen argumentiert, die 105 Parkplätze lägen bereits unterhalb des durch das in der BauV festgelegten Minimums. Das AGR (des Kantons) hätte signalisiert, dass eine weitere Reduktion nicht mehr genehmigungsfähig gewesen wäre. Fazit: Die BauV zwingt die Bauherren (bzw. die Gemeinden beim Verfassen von ÜO's) zuweilen, mehr Parkplätze zu bauen als nachgefragt werden.

Noch eine Bemerkung zu den Parkplätzen, die an das Inselparking vermietet werden. In den gesamten Unterlagen vermisst man den geringsten Hinweis darauf, ob der Bedarf des Inselparkings nach zusätzlichen Parkplätzen ausgewiesen ist oder nicht.

### Antwort des Regierungsrats

Namentlich im Zusammenhang mit dem kantonalen Neubauprojekt an der Murtenstrasse 20–30, das der Grosse Rat in der Januarsession 2015 genehmigt hat und wogegen nun das Referendum ergriffen wurde, geht der Motionär davon aus, der Kanton subventioniere Parkplätze für Private. Dem ist nicht so, denn der Regierungsrat geht mit dem Motionär absolut einig, dass die Subventionierung von Parkplätzen für Private keine staatliche Aufgabe ist. In der Praxis ist es vielmehr so, dass sich die Anzahl Parkplätze bei kantonalen Neubauprojekten entweder nach den allgemeinen gesetzlichen Vorgaben gemäss Artikel 52 der kantonalen Bauverordnung (BSG 721.1) und der konkret geplanten kantonalen Nutzung richtet, oder nach allfälligen zwingenden Vorgaben einer geltenden Überbauungsordnung. Die Bewirtschaftung von Parkplätzen erfolgt danach gemäss Verordnung vom 25. Oktober 1995 über die Bewirtschaftung der Parkplätze des Kantons (BSG 761.612.1). Beim Neubauprojekt an der Murtenstrasse 20–30 mussten die Vorgaben der entsprechenden städtischen Überbauungsordnung eingehalten werden. Für eine geringere Anzahl von Parkplätzen blieb rechtlich kein Raum. Das ebenfalls in der Motionsbegründung genannte Schlossbergparking in Thun ist im Weiteren kein kantonales Gebäude.

Zu den konkreten Motionsforderungen:

1. Wie bisher werden sich auch künftig kantonale Neubauprojekte bezüglich der Parkplätze nach den gesetzlichen sowie planerischen Vorgaben und den konkret ausgewiesenen kantonalen Bedürfnissen ausrichten. Der Regierungsrat sieht keinen Anlass, die bestehende Praxis zu ändern.
2. Dass die Anzahl der Parkplätze bei kantonalen Neubauprojekten nicht über die im Rahmen der kantonalen Nutzung konkret zu erwartende Nachfrage hinausgeht, stellt den absoluten Regelfall dar. Das Neubauprojekt an der Murtenstrasse 20–30 war eine Ausnahme, weil – wie eingangs erwähnt – die Vorgaben der städtischen Überbauungsordnung eingehalten werden mussten. Nur deshalb beinhaltet dieses Projekt mehr Parkplätze, als für die kantonale Nutzung des Gebäudes nach üblicher Praxis zur Verfügung gestellt würden. Im Normalfall ist die heutige Praxis verglichen mit den früher gängigen Massstäben streng. Der Kanton stellt als Arbeitgeber nur eine sehr begrenzte Anzahl Parkplätze zur Verfügung und die Nachfrage übersteigt bei den kantonalen Gebäuden regelmässig bei weitem das Angebot. Der Regierungsrat erkennt daher keinen Handlungsbedarf.

Der Regierungsrat beantragt:

Ablehnung

**Präsident.** Nun kommen wir zu zwei Geschäften, die zurückgezogen wurden. Die beiden Motionäre möchten jeweils eine kurze Erklärung abgeben.

**Andreas Hofmann, Bern (SP).** Gestern hat Regierungsrätin Barbara Egger im Verlauf der Debatte über die Energiedestrategie gesagt, ich hätte sie gemassregelt. Das habe ich gar nicht bemerkt, ich habe mir nur eine abweichende Meinung erlaubt. Was ich jetzt sage, gehört wohl eher in den Bereich der Massregelungen, doch in diesem Fall ist die gesamte Regierung gemeint. Ich muss diese Motion zurückziehen, weil ich Ihnen nicht zumuten kann, auf dieser dürftigen Grundlage über diese Motion zu entscheiden. Der Grund für diese Dürftigkeit besteht darin, dass die Regierung das Gespräch verweigert. Zu Punkt 1: Ich habe aufgrund von Informationen, die ich durch die Arbeit in der

BaK erhalten habe, nachgewiesen, dass die Parkplätze an der Murtenstrasse massiv subventioniert werden. Das habe ich in der Motion auch geschrieben. Die Regierung sagt, sie sei auch gegen eine Subventionierung, doch die genannten Parkplätze seien nicht subventioniert worden. Allerdings fehlt von einer Widerlegung meiner Darstellung jede Spur. Die Regierung behauptet einfach das Gegenteil, ohne auf die Sache einzutreten. Zu Punkt 2: Die Regierung sagt, die Überzahl an Parkplätzen in der Murtenstrasse sei wegen der Überbauungsordnung (ÜO) der Stadt Bern festgelegt worden. Das heisst, die Stadt Bern habe es so haben wollen. Natürlich habe ich bei der Stadtverwaltung nachgefragt. Dort erklärte man mir, man habe die Anzahl Parkplätze senken wollen, aber der Kanton habe gesagt, das Vorhaben würde so nicht bewilligt. Das ist natürlich ein Zirkelschluss. Etwas stimmt hier nicht. Offenbar ist aber jene Stelle, die damit gedroht hat, die ÜO nicht zu bewilligen, nicht die BVE, sondern das AGR. Möglicherweise gibt es zwischen BVE und AGR ein Kommunikationsproblem. Auch dieses Argument wurde in der Regierungsantwort nicht widerlegt. Ich muss meine Motion zurückziehen, denn auf dieser Grundlage kann man nicht entscheiden.