



Parkierungskonzept

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Bericht zuhanden der öffentlichen Vernehmlassung

Stand: Juni 2018

Begleitgruppe

Hans-Martin Baumann	Tiefbauamt Stadt Bern
Norbert Esseiva	Polizeiinspektorat Stadt Bern
Urs Gloor	Verkehrsplanung Stadt Bern
Mathias Haltner	Verkehrsplanung Stadt Bern
Thomas Holzer	Statistik Stadt Bern
Hannes Meuli	Verkehrsplanung Stadt Bern
Stephan Moser	Verkehrsplanung Stadt Bern
Peter Schild	Amt für Umweltschutz Stadt Bern

Bearbeitung

Felix Brunner	Metron Bern AG
Antje Neumann	Metron Bern AG
Hannes Meuli	Verkehrsplanung Stadt Bern
Stephan Moser	Verkehrsplanung Stadt Bern
Mathias Haltner	Verkehrsplanung Stadt Bern

Herausgeberin: Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bundesgasse 38, Postfach, 3001 Bern,
Telefon 031 321 65 33, Fax 031 321 72 45, tvb@bern.ch, www.bern.ch/stadtverwaltung/tvb

Inhalt

Zusammenfassung	5
1 Aufgabe	11
1.1 Ausgangslage	11
1.2 Abgrenzung	13
1.3 Verbindlichkeit	13
2 Herausforderungen – städtische Mobilität im Wandel	14
2.1 Städtisches Mobilitätsangebot	14
2.2 Entwicklung – Bevölkerung und Motorisierung	14
2.3 Verkehrsverhalten der Stadtbevölkerung	16
2.4 Gesamtverkehr in der Stadt Bern	16
2.5 Mobilitätsziele der Stadt Bern	18
2.6 Hindernisfreier öffentlicher Raum	19
2.7 Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums	19
2.8 Wirtschaftsverkehr	20
2.9 Entwicklungen mit Bezug zur Parkierung	20
3 Ziele	22
3.1 Übergeordnete Ziele	22
3.2 Ziele Parkierungskonzept	23
4 Parkplatzangebot	26
4.1 Überblick	26
4.2 Strassenparkplätze	27
4.3 Abstellplätze Motorräder	29
4.4 Carparkplätze	30
4.5 Taxistandplätze	31
4.6 Öffentlich zugängliche Parkhäuser	32
4.7 Private Parkplätze	36
5 Parkraumbewirtschaftung	37
5.1 Bewirtschaftungsregime	37
5.2 Mengengerüst Parkkarten	38
5.3 Mengengerüst gebührenpflichtige Parkplätze	39
5.4 Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung	40
5.5 Parkierungstarife	41
5.6 Zonen mit Parkscheibenpflicht; blaue und weisse Zonen mit Anwohnerprivilegierung	44

5.7	Bewirtschaftung von Motorrad-Abstellplätzen	45
5.8	Kontrolle der Parkierung	46
6	Fehlanreize / Handlungsbedarf	47
6.1	Bestehendes Überangebot bei privaten Parkplätzen	47
6.2	Parkplatz-Erstellungspflicht grösser als der Bedarf	49
6.3	Zu viele und zu günstige Anwohnerparkkarten	52
6.4	Vermietung von Privatparkplätzen an Dritte	53
6.5	Optimierungsbedarf bei der Parkplatzbewirtschaftung	55
6.6	Fehlende Anreize für nachhaltigeres Verkehrsverhalten	57
6.7	Abstellplätze für besondere Bedürfnisse	60
7	Massnahmen	62
M1	Kompensation zusätzlicher Privatparkplätze durch Aufhebung von Strassenparkplätzen	63
M2	Aufhebung von Strassenparkplätzen bei gewichtigeren öffentlichen Interessen	64
M3	Reduktion der Anzahl Parkplätze im Rahmen von Planungen	66
M4	Teilweiser Verzicht auf Parkplatz-Ersatzabgabe	67
M5	Reduktion der Parkplatz-Erstellungspflicht bei Neu- und Umbauvorhaben	68
M6	Anpassung der Tarife und Bezugskriterien für Anwohnerparkkarten	69
M7	Einschränkung der Fremdvermietung privater Parkplätze	70
M8	Abstufung der Parkierungstarife nach Zentralität	71
M9	Umwandlung von Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht in solche mit Gebührenpflicht	72
M10	Bewirtschaftung privater Parkplätze	73
M11	Bewirtschaftung von Motorrad-Abstellplätzen	74
M12	Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für CarSharing	75
M13	Sicherstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	76
M14	Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung	77
M15	Hindernisfreie Ausgestaltung von Parkplätzen	78
M16	Bereitstellung und Neuregelung von Carparkplätzen	79
M17	Parkierungsmöglichkeiten für Handwerkerfahrzeuge	80
M18	Parkierungsmöglichkeiten für Marktfahrzeuge	81
M19	Parkierungsmöglichkeiten für Lastwagen und Anhänger	82
8	Anhang	83
8.1	Kontroll-Matrix Ziele und Massnahmen	83
8.2	Abkürzungsverzeichnis und Glossar	86
8.3	Literaturverzeichnis	88
8.4	Übersicht der wichtigsten rechtlichen Bestimmungen	91

Zusammenfassung

Das vorliegende Konzept befasst sich mit der Parkierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)¹ in der Stadt Bern. Der Umgang mit der Parkierung ist ein integraler Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und richtet sich nach deren übergeordneten Zielen, insbesondere den 2016 durch den Gemeinderat im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) festgelegten Zielen zur Mobilität sowie den diesbezüglichen Vorgaben der Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern. Zudem greift das Parkierungskonzept verschiedene Anliegen aus stadträtlichen Vorstössen auf, die vom Parlament erheblich erklärt worden sind.

Das Konzept orientiert sich darüber hinaus an den Vorgaben, die sich aus dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) ableiten und hält das Ziel des Gemeinderats im Blick, die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums zu verbessern. Zu letzterem kann der Abbau von Parkplätzen einen wichtigen Beitrag leisten. Schliesslich soll das Parkierungskonzept den Interessen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung tragen.

Stadt- und klimaverträgliche Mobilität

Im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, welches am 14. Dezember 2016 vom Gemeinderat verabschiedet worden ist, wird als Ziel ein stadt- und klimaverträgliches Verkehrssystem postuliert. Bezogen auf die Parkierung nennen das STEK 2016 folgende Leitlinie: *«Der Anteil MIV am Gesamtverkehr wird reduziert. Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt, die Anzahl Parkplätze reduziert».*

Die Energie- und Klimastrategie 2025 wurde am 12. Mai 2015 vom Gemeinderat verabschiedet und definiert die energie- und klimapolitischen Leitlinien für den Zeitraum 2015-2025. Die Zielsetzungen hinsichtlich stadt- und klimaverträglicher Mobilität lehnen sich eng an jene des STEK 2016 an bzw. verweisen direkt auf diese. So sieht die Energie- und Klimastrategie 2025 etwa vor, dass der Energieverbrauch der Mobilität sinken und der Einsatz von erneuerbaren Energien für die Mobilität steigen soll.

Hindernisfreier öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum soll für alle Menschen hindernisfrei zugänglich sein. Um diesem Ziel Nachdruck zu verleihen, hat der Gemeinderat den Bericht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» in Auftrag gegeben, der gestützt auf die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) Massnahmen formuliert, mit denen die Hindernisfreiheit im öffentlichen Raum erreicht werden kann. Diesen Anliegen wird das vorliegende Parkierungskonzept gerecht.

Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums

Der Gemeinderat hat sich in den Legislaturrichtlinien für die Jahre 2017-2020 das Ziel gesetzt, die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums zu erhöhen und «zusätzlichen Raum für Begegnungen» schaffen. So soll etwa das Verweilen in der Innenstadt und in

¹ Die Velo-Parkierung wird im Rahmen der Velo-Offensive bearbeitet.

den Quartieren attraktiver werden. Eine Reduktion der für die Parkierung reservierten Flächen ermöglicht es, solchen «Raum für Begegnungen» zu schaffen. Die anvisierte Attraktivierung des öffentlichen Raums lässt sich zum Beispiel durch «*Projekte wie Spielplätze, Urban Gardening, Flächen für Trendsportarten, die Umgestaltung kleiner Quartierplätze und (mithilfe eines) Parkierungskonzept(s)*» erreichen.

Wirtschaftsverkehr

Das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 hält fest, dass der Wirtschaftsverkehr «*optimal organisiert*» wird und «*möglichst ungehindert zirkulieren*» können soll. Dazu gehört auch ein entsprechendes Parkierungsangebot. Das Parkierungskonzept legt deshalb ein besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs und peilt entsprechende Massnahmen an. Für die Innenstadt bildet das vom Gemeinderat Ende Januar 2018 verabschiedete «Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt», welches die Innenstadt als Wirtschafts-, Wohn- und Aufenthaltsort stärken will, die zentrale Vorgabe.

Konzeptionelle Voraussetzungen

Vor dem Hintergrund dieser Stossrichtungen basiert das Parkierungskonzept auf folgenden Randbedingungen:

- Der städtische Raum ist ein begrenztes und kostbares Gut. Alleine die öffentlichen Strassen-Parkfelder belegen heute eine Fläche von rund 21 Fussballfeldern. Der effektiv benötigte Raum (Manövrierfläche etc.) beträgt ein Vielfaches davon. Dieser Platz fehlt für andere Bedürfnisse (ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr, Freiflächen, multifunktional nutzbare Flächen etc.). Deshalb wird angestrebt, den öffentlichen Raum möglichst von Parkplätzen zu entlasten, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, die Aufenthaltsqualität auf (Wohn-)Strassen und Plätzen zu verbessern, die Hindernisfreiheit zu gewährleisten sowie das Velofahren attraktiver zu machen. Diese und weitere Bedürfnisse können ein gegenüber dem Parkieren höheres öffentliches Interesse haben, was rechtfertigt, dass Parkplätze aufgehoben werden.
- Das Parkplatzangebot ist Teil eines Anreizsystems, welches die Attraktivität des MIV beeinflusst. Ein Überangebot steigert die Attraktivität des MIV und kann zu einer Verkehrszunahme führen. Dies würde den Zielen der städtischen Verkehrspolitik zuwiderlaufen. Ein zu knappes Angebot kann ebenfalls nachteilige Auswirkungen haben, etwa unerwünschten Suchverkehr in den Quartieren. Die Bewirtschaftung des Parkplatzangebots – sowohl in Bezug auf die verfügbare Menge als auch in Bezug auf den Preis (Parktarife) – ist deshalb ein wichtiges Instrument der Verkehrsplanung im städtischen Umfeld.
- Das Parkierungskonzept darf nicht nur das Angebot berücksichtigen, sondern muss auch die Entwicklung der Nachfrage im Auge behalten: Im Jahr 2015 besaßen 57% der Haushalte in der Stadt Bern kein eigenes Auto (2010: 53%). Dies entspricht einer Zunahme der autofreien Haushalte um rund 13 Prozentpunkte in zehn Jahren. Bis 2005 entwickelte sich der Personenwagenbestand in der Stadt Bern ungefähr parallel zur Bevölkerungszahl. Seither hat die Bevölkerung zugenommen, während der Fahrzeugbestand deutlich zurückgegangen ist. Die Stadtbevölkerung nimmt pro Tag um durchschnittlich drei Personen zu, gleichzeitig reduziert sich die Anzahl Personenwagen um täglich 0.5 Autos. Diese abnehmende Nachfrage nach Parkplätzen bietet die Chance, einen Teil des öffentlichen Raums für neue Bedürfnisse

verfügbar zu machen, indem das Überangebot an Parkplätzen entsprechend der sinkenden Nachfrage abgebaut wird. Blicke das Überangebot bestehen, würde ein unerwünschter Anreiz für das Pendeln mit dem Auto in die Stadt geschaffen.

Verbindlichkeit

Bei den vom Parkierungskonzept vorgeschlagenen Massnahmen handelt es sich mehrheitlich um sogenannte «Vororientierungen». Das heisst, dass die Massnahmen vom Gemeinderat grundsätzlich als geeignet (zielsichernd) anerkannt werden und eine verbindliche Vorgabe für die weitere Planung durch die zuständigen Behörden darstellen. Bevor die Massnahmen definitiv beschlossen und umgesetzt werden können, gilt es jedoch, den Beschluss- und Umsetzungsprozess zu präzisieren, die Massnahmen inhaltlich weiter zu konkretisieren, die Betroffenen einzubeziehen und die nötigen fachlichen und politischen Abstimmungs- und Interessenabwägungsprozesse durchzuführen.

Mit der Genehmigung des Konzepts durch den Gemeinderat werden die zuständigen Behörden angewiesen, die Massnahmen im Sinne des Konzeptes weiterzubearbeiten und die für die Umsetzung erforderlichen Schritte einzuleiten. Letzteres umfasst neben der technischen Weiterbearbeitung auch den Einbezug der Betroffenen sowie die politische Beschlussfassung gemäss den geltenden Kompetenzregelungen.

Ziele und Massnahmen des Parkierungskonzepts

Die Zielsetzungen zur Parkierung basieren im Wesentlichen auf den im STEK 2016 und im dazugehörigen «Vertiefungsbericht Mobilität» sowie auf den in der Energie- und Klimastrategie 2025 festgehaltenen Zielen. Des Weiteren gehen die Zielsetzungen auf den Bericht «Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum», die Public Space Public Life Studie «Bern – eine Altstadt für alle» sowie auf das «Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt» zurück. Aus diesen übergeordneten Zielen wurden für das Parkierungskonzept folgende spezifischen Ziele abgeleitet:

Oberziele:

- 1 Mit einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung wird der MIV so gelenkt, dass sich sein Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduziert.²
- 2 Die Anzahl Parkplätze wird insgesamt reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den kommenden zehn Jahren um mindestens 12% reduziert³.
- 3 Die Parkplätze entsprechen den Anforderungen des hindernisfreien öffentlichen Raums.
- 4 Die städtische Parkierung trägt den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung.

² Gemäss Vorgaben des STEK 2016 und der Energie- und Klimastrategie 2025 soll die absolute Anzahl der von der Stadtbevölkerung mit dem Auto zurückgelegten Wege um 20% zurückgehen, bezogen auf den Gesamtverkehr wird eine Reduktion um 15% angestrebt (2010/12 bis 2030).

³ Diese Vorgabe geht auf ein erheblich erklärtes Postulat des Stadtrats zurück (Postulat Fraktion GB/JA! (Stephanie Penher, GB / Franziska Grossenbacher, GB): *Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 % reduzieren*). Die zusätzlichen 2% Abbau beinhalten die Kompensation des stetig steigenden Flächenverbrauchs der Parkierung, der durch die periodische Anpassung der Parkplatznormen an die zunehmenden, durchschnittlichen Fahrzeugabmessungen zustande kommt.

Um diese übergeordneten sowie die parkierungsspezifischen Teilziele (siehe 3.2) zu erreichen, sieht das Parkierungskonzept insbesondere folgende Massnahmen vor:

- Werden infolge von Neu- oder Umbauten Parkplätze erstellt und stehen nachher mehr private Parkplätze zur Verfügung als vorher, wird die entsprechende Anzahl öffentlicher Parkplätze reduziert (Massnahme M1)
- Bestehen gewichtige öffentliche Interessen (z.B. Verkehrssicherheit, Hindernisfreiheit, Aufenthaltsqualität), so werden Strassenparkplätze aufgehoben (Massnahme M2). In der Unteren Altstadt besteht diesbezüglich besonderer Handlungsbedarf, weshalb hier ein Schwerpunkt gesetzt wird. Gestützt auf das «Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt»⁴ wird gemeinsam mit betroffenen und interessierten Kreisen und unter Einbezug der Parkierungsmöglichkeiten in den angrenzenden Parkhäusern ein neues Parkierungskonzept Untere Altstadt entwickelt.
- Wird für die Entwicklung eines Areals die baurechtliche Grundordnung angepasst, muss die maximale Anzahl der erlaubten Parkplätze gegenüber der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV, BSG 721.1) reduziert werden (Massnahme M3). Dabei gelten folgende Prinzipien:
 - Die Parkplatzzahl für die Wohnnutzung ist so festzulegen, dass der durch die Nutzung induzierte Verkehr zu weniger als 10% durch den MIV bewältigt wird.
 - Die Parkplatzzahl insgesamt (über alle Nutzungsarten inkl. Wohnen) ist so festzulegen, dass der durch die Nutzung induzierte Verkehr zu weniger als 20% durch den MIV bewältigt wird.
- Das Reglement vom 8. Juni 2000 über die Ersatzabgaben für Autoabstellplätze (Parkplatzersatzabgabereglement; PPER; SSSB 76161) wird so angepasst, dass die Parkplatzersatzabgabe nur dann verlangt wird, wenn durch den Verzicht auf das Erstellen eines Parkplatzes eine zusätzliche Nachfrage für das Parkieren auf öffentlichem Grund entsteht. Wird keine Parkplatzersatzabgabe entrichtet, erlischt für die Bewohnenden der entsprechenden Liegenschaft ein allfälliger Anspruch auf eine Anwohnerparkkarte (Massnahme M4).
- Die Stadt unterstützt Bauherren, die weniger Parkplätze erstellen wollen als in der Bauverordnung vorgesehen. Es wird soweit möglich verhindert, dass mehr Parkplätze erstellt werden, als die Nutzerinnen und Nutzer des Gebäudes effektiv benötigen (Massnahme M5).
- Die Ausgabe von Parkkarten an Anwohnende wird neu geregelt: Das Anrecht auf eine Anwohnerparkkarte besteht, wenn in der Liegenschaft keine Parkplätze verfügbar sind und keine Parkplätze an Dritte (z.B. Zupendlerinnen und Zupendler) vermietet werden. Kein Anspruch auf eine Parkkarte besteht, wenn die antragstellende Person in einer Liegenschaft wohnt, bei der die Anzahl Parkplätze auf Initiative der Bauherrschaft (Verzicht) oder aus verkehrspolitischen Gründen (z.B. festgehalten in den Vorschriften zu einer Überbauungsordnung) reduziert worden ist. In allen anderen Fällen besteht ein Anspruch auf eine normale Anwohnerparkkarte pro Haushalt (d.h. pro Wohnung); zusätzliche Parkkarten werden zu höheren Ansätzen («Marktpreise») abgegeben (Massnahme M6).

⁴ Nähere Informationen zum Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt finden sich in Kapitel 6.7.

- Das Vermieten von (Bewohner-)Parkplätzen an Dritte (z.B. kurzzeitig via App oder längerfristig an Zupendelnde) wird – soweit rechtlich möglich – eingeschränkt bzw. klarer geregelt. Bei neuen Baubewilligungen und bei Anpassungen der baurechtlichen Grundordnung wird die Vermietung von Parkplätzen an Dritte (ausgenommen CarSharing) soweit rechtlich möglich verboten (Massnahme M7).
- Um die Parkierung möglichst in die bestehenden Parkhäuser verlagern zu können – und damit die Parkierung auf den Strassen zu reduzieren –, werden die Tarife von Strassenparkplätzen und Parkhäuser aufeinander abgestimmt. Die Tarife für das Parkieren auf den Strassen werden angehoben (Massnahme M8).
- Wo zweckmässig, werden Parkplätze mit Parkscheibenpflicht in gebührenpflichtige Parkplätze umgewandelt. Auf diesen ist neu die Anwohnerparkkarte gültig (Massnahme M9).
- Von den rund 100'000 Parkplätzen in der Stadt Bern befinden sich rund 86'000 auf privatem Grund. Diese sollen – soweit rechtlich möglich – in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden (Massnahme M10).
- Dasselbe gilt für die Motorrad-Abstellplätze auf öffentlichem Grund (Massnahme M11).
- CarSharing-Parkplätze und die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sind grundsätzlich auf privatem Boden anzubieten. Soweit erforderlich werden das CarSharing (Massnahme M12) und die E-Mobilität (Massnahme M13) mit spezifischen Angeboten auf öffentlichen Parkplätzen gefördert.
- Die Parkierung im öffentlichen Raum soll den Anliegen eines hindernisfreien öffentlichen Raums gerecht werden:
 - Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung (Massnahme M14)
 - Hindernisfreie Ausgestaltung von Parkplätzen (Massnahme M15)
- Beim Parkplatzangebot ist den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung zu tragen:
 - Bereitstellung und Neuregelung von Carparkplätzen (Massnahme M16)
 - Handwerkerfahrzeuge (Massnahme M17)
 - Marktfahrzeuge (Massnahme M18)
 - Lastwagen und Anhänger (Massnahme M19)

Umsetzung der Massnahmen

Die Umsetzung erfolgt schrittweise und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel grundsätzlich so rasch wie möglich. Angesichts der unterschiedlichen Zeithorizonte sowie der im Detail noch auszuarbeitenden Massnahmen wird dabei auf einen konkreten Zeitplan verzichtet. In jedem Massnahmenblatt ist jedoch angegeben, welche konkreten nächsten Schritte geplant sind, wer die Federführung bei der Weiterbearbeitung hat und welche Stellen (insbesondere innerhalb der Stadtverwaltung, allenfalls auch Dritte) in die weiteren Arbeiten einbezogen werden sollen.

1 Aufgabe

1.1 Ausgangslage

Ein erster Entwurf des Parkierungskonzepts wurde parallel zum Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 erarbeitet. Das Parkierungskonzept stellt eine vertiefte Detailbetrachtung der im STEK 2016 verankerten Grundsätze dar. Das STEK 2016 ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, welches die Stossrichtung für die nächsten 15 bis 20 Jahre vorgibt.

Ebenfalls greift das Parkierungskonzept die Vorgaben und Leitlinien der Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern auf. Mit der Energie- und Klimastrategie 2025 steht der Stadt Bern nicht nur ein Planungsinstrument für die Versorgung von Gebäuden mit Strom und Wärme zur Verfügung, sondern auch für den Energieverbrauch durch den Verkehr. Sie ist zudem eine zentrale Grundlage für die konkrete Umsetzung des Richtplans Energie und definiert die energie- und klimapolitischen Leitlinien für die Jahre 2015 bis 2025.

Die Parkierungspolitik der Stadt Bern ist ein wichtiges Thema der städtischen Verkehrspolitik. Dies zeigt sich u.a. in der Anzahl politischer Vorstösse zum Thema Parkierung. Im Laufe der Jahre 2010 - 2017 wurden folgende, vom Stadtrat eingereichte Vorstösse (Motionen und Postulate) zum Thema bearbeitet:

<i>Titel</i>	<i>Forderung</i>	<i>Stand</i>
Interfraktionelles Postulat SP/JUSO, GFL/EVP, GB/JA! (Beat Zobrist, SP/Daniel Klausser, GFL/Urs Frieden, GB) vom 25. Juni 2009: Berner Altstadt: Verkehrskompromiss mit Parkpfosten durchsetzen (2009.SR.000245)	in den meistbetroffenen Gassen (Rathaus-, Münster-, Herren-, Zeughaus-, Speicher-, Amtshaus-, Kram-, Nägeligasse) zum Schutz vor illegalem Zuparkieren das Errichten von Parkpfosten prüfen	<i>Prüfungsbericht April 2013:</i> Ergebnisse der Erfolgskontrolle 2012; Umsetzung von zwei Massnahmenpaketen (u.a. Anpassung PVUA); in Übereinstimmung mit VAL keine baulichen Massnahmen (keine Pfosten)
Motion Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist) vom 17. Februar 2011: Parkplatzstatistik für die Stadt Bern (2011.SR.000068)	1. Stichtag Erfassung private und öffentliche PP 3. Publikation im stat. Jahrbuch	<i>Begründungsbericht Okt. 2013:</i> Stichtag 31.12.; zeitliche Verzögerung der Daten-Nachführung; Publikation im stat. Jahrbuch ab 2014
Motion Regula Fischer (GPB-DA) vom 23. Juni 2011: Räumung des illegalen Auto-Camps an der Rathausgasse (2011.SR.000194)	Die Kantonspolizei beauftragen, die Rathausgasse von jeglicher illegaler Parkierung durch Autos freizuhalten	<i>Begründungsbericht April 2014:</i> best. Kontrollschwerpunkt; Ergebnisse der Erfolgskontrolle 2012; Umsetzung von zwei Massnahmenpaketen (u.a. Anpassung PVUA)
Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB / Lea Bill, JA!) vom 18. Oktober 2012 : Kostenpflichtige Parkplätze für Motorräder (2012.SR.000305)	alle Gratis-Motorrad-Abstellplätze in der Innenstadt in kostenpflichtige Parkplätze umwandeln	<i>Erheblich erklärt; Antrag auf Fristverlängerung;</i> bundesrechtliche Grundlagen für Gebührenerhebung fehlen noch; Vernehmlassung ab Mitte 2018 geplant <i>vgl. Massnahmenblatt M11</i>

<p>Postulat Fraktion SP (Michael Sutter / Marieke Kruit) vom 13. Februar 2014: Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt! (2016.SR.000047)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausnahmegewilligungen reduzieren, für die autobesitzende Anwohnende andere Lösungen suchen (Bsp. Parking) 2. Parkverbot ausserhalb markierter PP, auch mit Parkkarten 3. weitere Polleranlagen in Altstadtgassen, die besonders von Falschparkierern und Suchverkehr betroffenen sind 	<p><i>Prüfungsbericht bis Mitte 2018;</i> mit dem Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt hat der GR im Januar 2018 Massnahmen gemäss Postulat beschlossen <i>vgl. Massnahmenblätter M2, M6 und M8</i></p>
<p>Motion Fraktion SP (Michael Sutter / Marieke Kruit) vom 13. Februar 2014: Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt! (2014.SR.000030)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 4. Schwerpunktsetzung verkehrspolizeiliche Kontrollen U.A. 	<p><i>Begründungsbericht liegt vor, wurde jedoch noch nicht vom Stadtrat genehmigt.</i></p>
<p>Motion Fraktion SP (Michael Sutter / Ingrid Kissling-Näf, SP) vom 13. August 2015: Harmonisierung der Parkgebühren in der Berner Altstadt (2015.SR.000201)</p>	<p>Parkgebühren in den Gassen der Altstadt mindestens auf das Niveau der Tarife in den Parkhäusern erhöhen</p>	<p><i>Überwiesen als Postulat;</i> <i>vgl. Massnahmenblatt M8</i></p>
<p>Postulat Fraktion GB/JA! (Stephanie Penher, GB / Franziska Grossenbacher, GB) vom 24. Januar 2013: Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 % reduzieren (2015.SR.000249)</p>	<p>Anzahl der PP auf öffentlichem Grund um mindestens 10% reduzieren, um das PP-Angebot an den geringeren Autobestand der Berner Bevölkerung anzupassen</p>	<p><i>Überwiesen; Antrag auf Fristverlängerung;</i> Zielsetzung im Parkierungskonzept aufgenommen <i>vgl. Massnahmenblätter M1, M2, M6 und M12-18</i></p>
<p>Postulat Fraktion SP (Benno Frauchiger) vom 23. April 2015: Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss (2018.SR.000023)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Konzept erstellen, um bis 2035 alle PP im öffentl. Raum mit Stromanschluss zu versehen; 2. Finanzierung hauptsächlich über die Gebühren für die Anwohnerparkkarten sowie über Ersatzabgabe PP-Erstellungspflicht; 3. Strombezug auf öffentlichen PP über geeignetes, selbsttragendes Abrechnungssystem regeln; 4. prüfen, ob in Übergangsphase zweckmässig und möglich, öffentl. PP mit Stromanschluss E-Fahrzeugen vorzubehalten. 	<p><i>Überwiesen;</i> GR unterstützt die Stossrichtung, ist bereit auch Ladestationen auf öffentlichen PP einzurichten; <i>vgl. Massnahmenblatt M13</i></p>
<p>Postulat Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Martin Schneider, BDP) vom 7. Mai 2015: Fördermassnahmen für mehr E-Mobilität in Bern (2018.SR.000022)</p>	<p>gesetzliche Grundlagen schaffen, damit: 3. Mittelstandsbetriebe, die auf E-Fahrzeuge umstellen, Gewerbe-Parkkarten befristet auf fünf Jahre kostenlos erhalten.</p>	<p><i>Pkt. 3 als Postulat überwiesen;</i> <i>vgl. Massnahmenblatt M13</i></p>
<p>Postulat Fraktion SP/JUSO (Benno Frauchiger, SP) vom 12. Januar 2017: Elektroautos statt Benzinkutschen – auch für MieterInnen von Abstellplätzen (2017.SR.000007)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anreize der Stadt, um in privaten PP-Anlagen Nachrüstung von Ladestationen zu fördern; 2. Möglichkeiten in ÜO, BR-Verträgen oder BO prüfen, Mindestanteile an Abstellplätzen mit Ladestationen vorzuschreiben; 3. zweckmässiges Vorgehen, um Abstellplätze mit Lademöglichkeit in Quartieren zu erhöhen. 	<p><i>Antrag auf Überweisung</i> <i>vgl. Massnahmenblatt M13</i></p>

Ein weiterer Auslöser für das vorliegende Konzept sind Anpassungen an der Parkplatzbewirtschaftung zu Gunsten der Haushaltsanierung der Stadt. Das Einführen der flächendeckenden Gebührenerhebung erfolgte zwischen 2002 und 2007 in Etappen. 2013 wurde die Gebührenpflicht auf das Wochenende ausgedehnt. Gleichzeitig ist untersucht worden, wo durch eine Umwandlung von Parkscheibenpflicht in Gebührenpflicht – bei gleichzeitiger Ausdehnung der Anwohnerprivilegierung auf die gebührenpflichtigen Parkplätze – zusätzliche Einnahmen generiert werden könnten. Dieser Ansatz ist nun im vorliegenden Parkierungskonzept MIV integriert.

1.2 Abgrenzung

Das vorliegende Parkierungskonzept MIV befasst sich mit der Parkierung des motorisierten Individualverkehrs. Behandelt werden insbesondere das Angebot (Abbau, Verlagerung), die Bewirtschaftungsform (Parkdauer, Berechtigung, Höhe der Parkgebühren, Dauer der Parkgebührenpflicht) von öffentlichen Parkplätzen und Möglichkeiten zur Beeinflussung privater Parkplätze (z.B. durch Überbauungsordnungen oder Mobilitätsmanagement). Zum motorisierten Individualverkehr zählen auch Motorräder. Folglich ist auch der Umgang mit Motorrad-Abstellplätzen Teil des Konzepts. Die Veloparkierung ist jedoch ausgenommen. Hingegen widmet sich das Parkierungskonzept auch den Cars, den Fahrzeugen von Handwerksbetrieben, den Menschen mit Behinderung etc., welche je spezifische Bedürfnisse bezüglich der Parkierung haben.

Die Parkierung bei Grossanlässen im Raum Wankdorf ist konzeptionell im Richtplan ESP Wankdorf abgedeckt. Dieser wird 2018 teilrevidiert.

Das vorliegende Parkierungskonzept macht Aussagen auf konzeptioneller Ebene. Die Parkierung wird daher in Teilgebieten betrachtet und in unterschiedlichen Parkierungskategorien behandelt. Es werden Grundsätze und Grössenordnungen beschrieben. Einzelne Parkfelder sind hingegen nicht Bestandteil des Konzepts.

1.3 Verbindlichkeit

Durch den Beschluss des Gemeinderats wird das Parkierungskonzept behördenverbindlich.

Mit der Genehmigung des Konzepts durch den Gemeinderat sind die zuständigen Behörden angewiesen, die Massnahmen im Sinne der Konzeptziele weiterzubearbeiten und die für die Umsetzung erforderlichen Schritte einzuleiten. Allfällige Abweichungen von den Zielen und Massnahmen bei der Umsetzung sind zu begründen.

Die Massnahmen haben mehrheitlich den Stand «Vororientierungen». Sie sind richtungsweisend für die Umsetzung durch die zuständigen Behörden. Bevor die Massnahmen definitiv beschlossen und umgesetzt werden können, gilt es, den Beschluss- und Umsetzungsprozess zu präzisieren, die Massnahmen inhaltlich weiter zu konkretisieren und die nötigen fachlichen und politischen Abstimmungs- und Interessenabwägungsprozesse durchzuführen.

Verbindliche Ziele und zentrale Massnahmen(-elemente) sind
in den Kapiteln 2 und 7 grün hinterlegt

2 Herausforderungen – städtische Mobilität im Wandel

2.1 Städtisches Mobilitätsangebot

In der Stadt Bern befindet sich ein breites Angebot an Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, sozialen und kulturellen Einrichtungen usw. in naher Distanz zum Wohnort. Die meisten Wege sind kurz und können zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Dies gilt auch für die ÖV-Anschlüsse zu den Nah-/Fernzielen. Die nächste Haltestelle befindet sich in der Regel in weniger als 300 m Entfernung und wird in kurzer Taktfolge bedient. Die Abdeckung des Siedlungsgebiets durch den öffentlichen Verkehr ist in der Stadt Bern sehr gut (siehe Abbildung 1). Auch können verschiedene Mobilitätsformen gut miteinander kombiniert oder je nach Nutzungszweck bedarfsgerecht eingesetzt werden (Multimobilität).

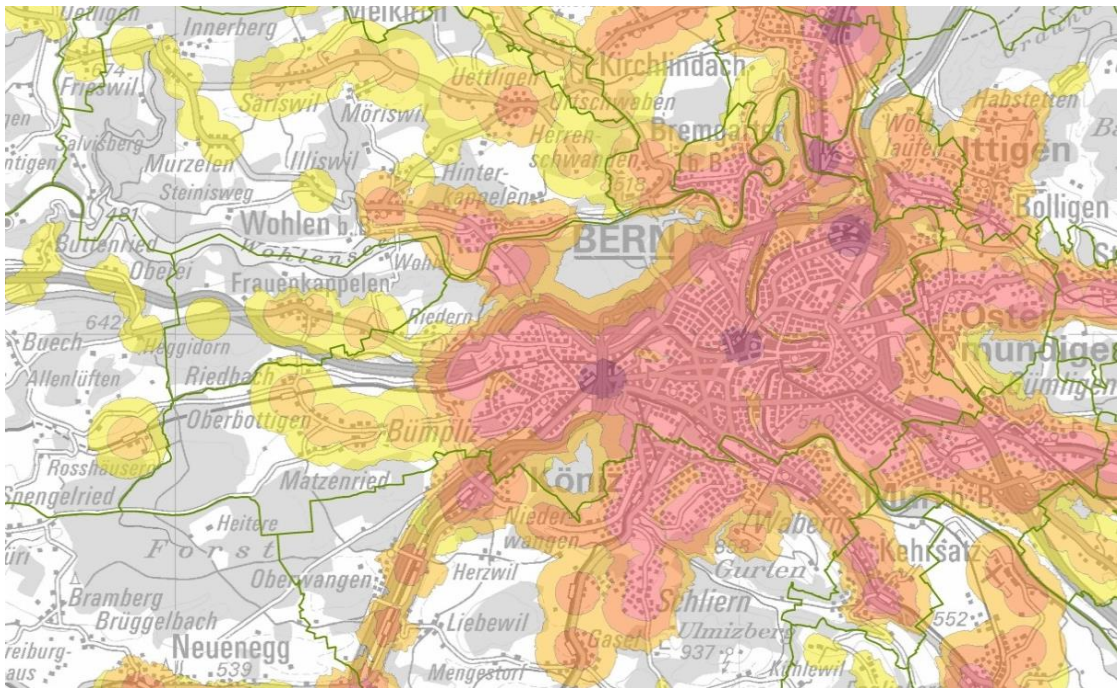


Abbildung 1: Abdeckung Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (je dunkler desto besser; Kriterien: Distanz zur Haltestelle, Taktfolge, Art des Verkehrsmittels; Quelle: Geoportal Kanton Bern; öV-Erschliessungsgüte)

2.2 Entwicklung – Bevölkerung und Motorisierung

Das städtische Mobilitätsangebot ermöglicht es einer breiten Bevölkerung, ohne Auto auszukommen. Autofreies oder autoarmes Wohnen sind in der Stadt Bern eher die Regel als die Ausnahme; 57% der Haushalte leben autofrei. In der Schweiz (22%), im Kanton Bern (25%) und in der Region Bern (33%) sind die Werte deutlich niedriger (Stand Mikrozensus 2015). Der Blick auf die Zahlen der Jahre 2000 bis 2015 der Stadt Bern zeigt einen klaren Trend. Der Anteil der autofreien Haushalte hat zwischen 2000

und 2005 nur leicht zugenommen, erhöhte sich in den folgenden zehn Jahren jedoch um rund 13 Prozentpunkte.

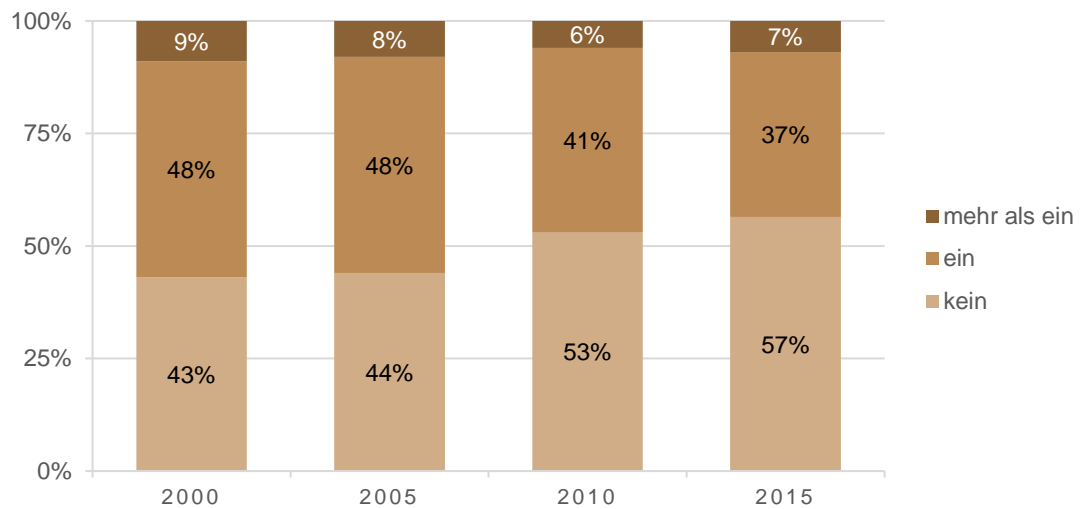


Abbildung 2: Entwicklung der «Autos pro Haushalt» von 2000 bis 2015 in der Stadt Bern (Quelle: Mikrozensus)

Die Entwicklung des Personenwagenbestands zeigt ein ähnliches Bild. Dieser hat sich seit 1990 kontinuierlich nach unten bewegt. In den 1990er Jahren war dies teilweise auf eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Bern zurückzuführen. Seit der Jahrtausendwende ist die Einwohnerzahl allerdings wieder ansteigend und liegt nun über dem Niveau von 1990. Trotz steigender Bevölkerungszahlen nimmt die Zahl der Personenwagen in der Stadt Bern weiter ab. Im Gegensatz dazu ist im Kanton Bern oder auch schweizweit der Personenwagenbestand seit 1990 sogar noch stärker gewachsen als die Bevölkerungszahl.

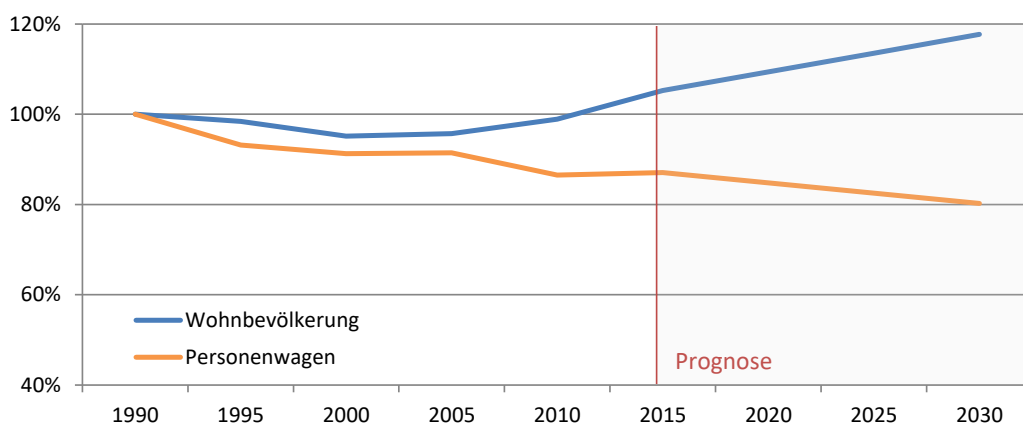


Abbildung 3: Entwicklung und Prognose von Bevölkerung und Motorisierung in der Stadt Bern (Quellen: Statistik Stadt Bern, Verkehrsplanung Stadt Bern 2014)

Für die weitere Entwicklung der Stadt Bern formuliert der Richtplan des Kantons Bern ein Wachstumsziel von 13.6% Bevölkerungszuwachs bis im Jahr 2030. Dies entspricht

etwa einer Fortsetzung der Entwicklung seit dem Jahr 2000. Die Stadt Bern strebt gemäss STEK 2016 für den Planungshorizont 2030 ein Bevölkerungswachstum von 12%, d.h. von 140'000 Einwohner (2016) auf 157'000 Einwohner (2030) an.

Wird die Entwicklung beim Personenwagenbestand fortgeschrieben, so wird sich die Anzahl der Personenwagen täglich um 0.5 Autos reduzieren, während Bern pro Tag um 3.0 Personen wachsen wird.

2.3 Verkehrsverhalten der Stadtbevölkerung

Das vielfältige Mobilitätsangebot und der niedrige Autobestand der Haushalte widerspiegeln sich auch im Verkehrsverhalten der Stadtbevölkerung. Bernerinnen und Berner legen über drei Viertel der Wege mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss- oder mit dem Velo zurück. Auf den motorisierten Individualverkehr entfallen 22% der Wege.

Modal Split Stadtbevölkerung:

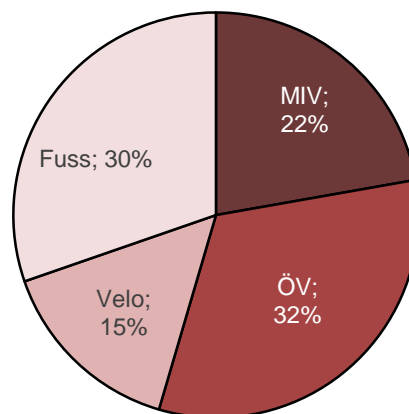


Abbildung 4: Modal Split - Wege der Berner Stadtbevölkerung
(Quelle: Mikrozensus 2015)

2.4 Gesamtverkehr in der Stadt Bern

Ein MIV-lastigeres Bild zeigt sich bei der Betrachtung des Gesamtverkehrs im Perimeter der Stadt Bern; also inklusive der Wege, welche durch nicht in der Stadt wohnhafte Personen zurückgelegt werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist mit 43% deutlich höher; zu Lasten des Fussverkehrs, welcher nur noch auf einen Anteil von 18% kommt. Die Anteile des öV (28%) und des Veloverkehrs (11%) liegen in derselben Grössenordnung wie bei der Stadtbevölkerung (Quelle GVM BE, 2012).

Während in der Stadt Bern gute und attraktive Alternativen zum MIV zur Verfügung stehen, ist dies im Umland der Stadt nicht in gleichem Masse der Fall. Ein beachtlicher Teil der Wege zwischen dem Umland und der Stadt Bern werden demzufolge mit dem Auto zurückgelegt. Dazu kommt, dass wer mit dem Auto in die Stadt gefahren ist, oft auch kurze Wege innerhalb der Stadt mit dem Auto zurücklegt. An der Quelle und am

Ziel jedes Weges wird ein Parkplatz benötigt. Der Parkplatzbedarf und deren Verteilung sind entsprechend stark von den Fahrten zwischen der Stadt und dem Umland bestimmt (Anzahl und Zielorte).

Modal Split Gesamtverkehr:

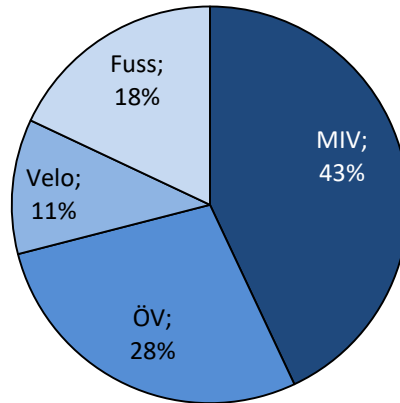
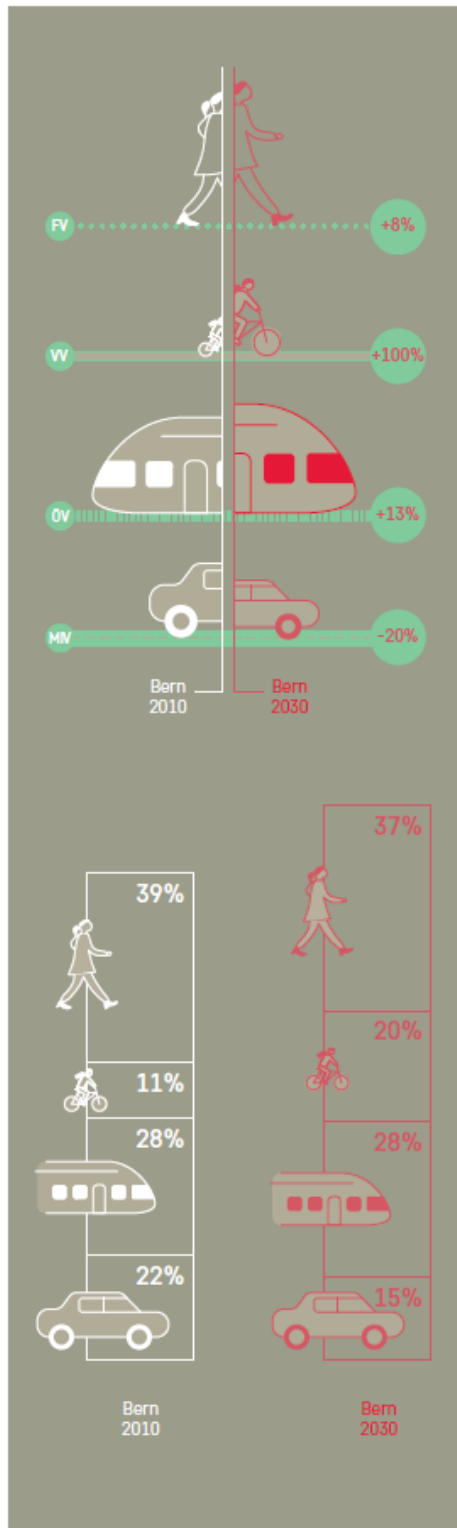


Abbildung 5: Modal Split - Wege des Gesamtverkehrs in der Stadt Bern
(Quelle: GVM Kanton Bern, 2012)

Durch das bereits heute stark ausgelastete städtische Strassennetz besteht für eine Zunahme des MIV, insbesondere während den Pendlerzeiten, nur noch ein geringer Spielraum.

2.5 Mobilitätsziele der Stadt Bern

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat im Dezember 2016 das Stadtentwicklungskonzept 2016 genehmigt und damit für die Behörden als verbindlich erklärt. Das STEK 2016 umschreibt die angestrebte Entwicklung im Bereich der Mobilität wie folgt:



BERNS LEITIDEEN

Bern ist ...

... eine Stadt der kurzen und sicheren Wege

Ein ganzheitliches Mobilitätsmanagement, der hervorragende Ausbaustandard des öV und die attraktiven Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sorgen dafür, dass sich die Menschen stadtverträglich fortbewegen.

Bern kann seinen öV-Anteil am Modalsplit weiter deutlich steigern, während der motorisierte Individualverkehr weiter verhältnismässig reduziert wird. Ebenso wird der Anteil an Fuss- und insbesondere an Veloverkehr deutlich gesteigert.

Die Mobilität in der Stadt Bern ist stadtverträglich und erlaubt eine hohe Lebens- und Wohnqualität.

- Der Velo-Anteil am Verkehr der Stadtbevölkerung konnte verdoppelt werden. Er ist kontinuierlich von 11 % auf 20 % angestiegen.
- Der öV hält seinen Modalsplitanteil bei der städtischen Bevölkerung und übernimmt einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums, wodurch sein Modalsplitanteil in der Gesamtverkehrsbetrachtung von 28 % auf 32 % steigt.
- Die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Innenstadt wird signifikant verbessert.
- Der Anteil MIV am Gesamtverkehr wird reduziert. Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt, die Anzahl Parkplätze reduziert.
- Im Zuge der aufgezeigten Entwicklung nimmt die Verkehrssicherheit stetig zu.

Abbildung 6: Wege der Stadtbevölkerung (oben) Modal Split Stadtbevölkerung (unten)
(Quelle: STEK 2016)

2.6 Hindernisfreier öffentlicher Raum

Ein hindernisfreier öffentlicher Raum ist nicht nur für Menschen mit Behinderung von Bedeutung. Gleichermassen profitieren davon andere gesellschaftliche Gruppen wie z.B. Kinder und ältere Menschen oder Personen mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen. Der Gemeinderat hat den Bericht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR), 2016» verwaltungsintern in Auftrag gegeben, der gestützt auf die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) Massnahmen formuliert, mit denen die Hindernisfreiheit im öffentlichen Raum erreicht werden kann. Ziel des Projekts UHR sind die Erarbeitung und Überarbeitung von Standards zur Realisierung eines hindernisfreien öffentlichen Raums. Dabei besteht der politische Wille, Hindernisfreiheit auch in Situationen umzusetzen, für welche das BehiG dies nicht als zwingend vorsieht. Nebst der obligatorischen Umsetzung von Hindernisfreiheit bei Um- und Neubauten sowie der Sanierung sämtlicher öV-Haltestellen sollen deshalb auch bestehende Elemente des übrigen öffentlichen Raums saniert werden.

Zu den wichtigen Anliegen eines hindernisfreien öffentlichen Raums gehört es, dass den Menschen mit Behinderungen an zentralen Orten und in ausreichender Anzahl speziell für sie reservierte Parkplätze zur Verfügung stehen.

Die seit 2015 vorliegende Norm *Fussverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum* (VSS SN 640 075) konkretisiert – gestützt auf das BehiG – die Anforderungen an die Hindernisfreiheit des öffentlichen Raums. So gilt es auch Parkplätze so anzuordnen, dass sie für Menschen mit Behinderung kein Hindernis darstellen. In der Stadt Bern sind rund 500 öffentliche Parkplätze ganz oder teilweise auf Trottoirflächen angeordnet. Sie unterbrechen blinden und sehbehinderten Menschen die taktile Längsführung durch den Trottoirrand. Die Stadt Bern hat die Vorgaben der besagten Norm in ihre Gestaltungsprinzipien und Normalien übernommen und 2016 mit dem Projekt UHR ein Massnahmenprogramm für das Beheben von Defiziten in Bezug auf die Hindernisfreiheit gestartet. In diesem Zusammenhang gilt es, auch die öffentliche Parkierung zu korrigieren und etwa Parkplätze aufzuheben bzw. zu verschieben, die sich auf Trottoirflächen befinden.

2.7 Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums

Mit dem Legislaturziel 5 «*Die Stadt Bern schafft zusätzlichen Raum für Begegnungen*» bekennt sich der Gemeinderat auch im Rahmen seiner Legislaturrichtlinien 2017-2020 für einen attraktiven öffentlichen Raum. Der Gemeinderat will die Attraktivität aller Stadtteile erhöhen und die Aneignung des öffentlichen Raums durch die Bevölkerung ermöglichen. Die Reduktion der für die Parkierung reservierten Flächen schafft Raum für dieses Anliegen. Für den Bereich der Berner Innenstadt hat der Gemeinderat in diesem Zusammenhang 2016 bei Gehl architects eine sogenannte Public Space Public Life-Studie in Auftrag gegeben. Die Studie mit dem Titel «Bern – eine Altstadt für alle» enthält nebst einer detaillierten Analyse des Innenstadtpерimeters eine Vielzahl von Vorschlägen, wie Plätze, Pärke, Gassen und Gässchen aufgewertet werden können, um den Aufenthalt für alle noch attraktiver zu gestalten.

2.8 Wirtschaftsverkehr

Wie oben erwähnt streben die städtische Energie- und Klimastrategie 2025 sowie in Übereinstimmung damit das STEK 2016 für das Stadtgebiet mittel- und langfristige eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an. Gleichzeitig hält das STEK 2016 fest, dass der Wirtschaftsverkehr «*optimal organisiert*» wird und «*möglichst ungehindert zirkulieren*» können soll. Dazu gehört auch ein entsprechendes Parkierungsangebot. Das Parkierungskonzept soll deshalb den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung tragen. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Innenstadt und dem Umfeld des Hauptbahnhofs, welche als zentrale innerstädtische Räume aufgewertet und für den Fussverkehr attraktiver gestaltet werden sollen. Ebenso klar ist aber, dass die Parkhäuser für den MIV weiterhin erreichbar sein müssen und die Innenstadt für den sogenannten Wirtschaftsverkehr⁵ zugänglich bleiben muss. Diesem Ziel dient das gemeinsam mit Wirtschaftsorganisationen, Gewerkschaften und weiteren Betroffenen erarbeitete und vom Gemeinderat Ende Januar 2018 verabschiedete «Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt». Dieses dient als Grundlage für die Regelung der Parkierung in der Innenstadt.

2.9 Entwicklungen mit Bezug zur Parkierung

- Der sinkende Personenwagenbestand in der Stadt Bern führt zu einer geringeren Nachfrage nach Parkplätzen, da die zunehmende Anzahl Haushalte ohne Auto weniger Parkplätze bei ihren Wohnungen und im öffentlichen Raum benötigen. Der weiter zunehmende Fahrzeugbestand im Umland der Stadt Bern und die Nutzung dieser Fahrzeuge für Fahrten nach Bern erhöhen hingegen die Parkplatznachfrage in der Stadt.
- Das kantonale Baurecht verpflichtet die Ersteller von Neu- und Umbauten, eine Mindestanzahl an Parkplätzen zu erstellen, ungeachtet des tatsächlichen Bedarfs. Die Gemeinden können im Einzelfall jedoch abweichende Vorschriften erlassen, durch welche die kantonal vorgegebene Mindestanzahl unterschritten werden kann. Der parkplatzrechtliche «Normalfall» führt aber dennoch zu einem Angebot an Parkplätze, das in aller Regel über der Nachfrage liegt. Gemäss Credit Suisse beträgt der Parkplatz-Leerstand in ihren Wohnliegenschaften durchschnittlich 29% (Credit Suisse 2012). Immobilienverwaltungen bestätigen diese Tendenz auch in der Stadt Bern. Betroffen vom Parkplatz-Leerstand sind z.B. die Grosssiedlungen im Westen der Stadt mit einem durchschnittlichen Leerstand von ca. 20%. Eine mögliche Folge davon ist, dass Parkplätze an Pendler vermietet werden.
- CarSharing erlebt eine zunehmende Verbreitung. CarSharing ist auf zentrale, gut mit anderen Verkehrsmitteln erreichbare, für jedermann zugängliche und in der Regel fest reservierte Standorte angewiesen. Der Gemeinderat hat 2014 mit dem Car-

⁵ Der Wirtschaftsverkehr ist in der Verkehrsplanung noch kein gebräuchlicher Begriff. Generell werden mit dem Wirtschaftsverkehr sogenannte Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet, welche im Rahmen der Herstellung und des Vertriebs von Gütern und Dienstleistungen bzw. zur Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten (Industrie, Bau, Gewerbe oder Handel) stattfinden (IVZ Industrie-Verband Zürich, 2015).

Sharing-Anbieter «Mobility» eine Rahmenkonzession für die Sondernutzung von öffentlichem Parkraum erteilt. Dadurch wurde es möglich, bestehende Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten von 35 CarSharing-Standplätzen umzuwidmen.

- Auffälliger Trend beim Fahrzeugbestand sind die hohen Zuwachsraten der Elektromobilität, auch wenn deren Anteil an der gesamten Fahrzeugflotte zurzeit noch gering ist. Eine höhere Verbreitung haben Elektroautos bei Fahrzeugflotten von Unternehmen und bei CarSharing-Flotten erreicht. E-Fahrzeuge müssen mit Strom versorgt werden, was sich beim Parkplatz zuhause, am Arbeitsort oder aber auch auf öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen (Parkhaus-)Parkplätzen erledigen lässt. Der Bedarf an «E-Tankstellen» im öffentlichen Raum lässt sich nicht präzise vorher-sagen.
- Die Motorfahrzeuge werden tendenziell immer breiter. Dieser Trend wird in den Parkplatznormen berücksichtigt, indem die empfohlenen Abmessungen periodisch dem neuen Durchschnitt angepasst werden. Bei gleichbleibender Anzahl an Parkplätzen nähme so der Flächenverbrauch der Parkierung im öffentlichen Raum kontinuierlich zu. Die Stadt Bern setzt die aktuell geltenden Normen bei Neumarkierungen wo immer möglich um, kompensiert aber die zusätzlich beanspruchte Fläche durch den Abbau von Parkfeldern.
- Die Stadt Bern betreibt Sammelparkuhren für kleinere und dezentrale Standorte sowie Zentrale Parkuhren (Ticketautomaten). Die Zentralen Parkuhren müssen in nächster Zeit ersetzt werden. Im Vordergrund stehen dabei bargeldlose Systeme (Kreditkarten etc.) sowie online Bezugs- und Bezahlmöglichkeiten via App (Handy-Parking) im Sinne der städtischen SmartCity-Bestrebungen. Ziel ist es, das Handy-Parking auch auf Sammelparkuhren auszudehnen.

3 Ziele

3.1 Übergeordnete Ziele

Mit dem Parkierungskonzept ist auf das sich wandelnde Mobilitätsverhalten zu reagieren bzw. dieses aufzunehmen und die Rahmenbedingungen der Parkierung auf die neuen Herausforderungen und Ansprüche anzupassen.

Die parkierungsbezogenen Zielsetzungen leiten sich aus den übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzungen gemäss STEK 2016 ab, die teilweise ebenfalls ihren Niederschlag in der Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern finden.

- Die Mobilität in der Stadt Bern ist stadtverträglich und erlaubt eine hohe Lebens- und Wohnqualität.
- Der Velo-Anteil am Verkehr der Stadtbevölkerung wird verdoppelt.
- Der öV hält seinen Anteil im Modalsplit bei der städtischen Bevölkerung und übernimmt einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums.
- Die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Innenstadt wird signifikant verbessert.
- Der öffentliche Raum ist für alle Menschen hindernisfrei zugänglich.
- Der Anteil MIV am Gesamtverkehr wird reduziert.
- Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt, die Anzahl Parkplätze reduziert.
- Im Zuge der aufgezeigten Entwicklung nimmt die Verkehrssicherheit stetig zu.
- Der Wirtschaftsverkehr wird optimal organisiert und soll möglichst ungehindert zirkulieren können.

Der «Vertiefungsbericht Mobilität» zum STEK 2016 erläutert das Thema Parkierung wie folgt:

Reduktion der Parkierung MIV auf ein minimales Mass:

- *Die Parkierung als wichtige Einflussgrösse der Fahrtenerzeugung ist auf ein minimales Mass zu begrenzen.*
- *Insbesondere die punktuellen Überangebote an privaten Parkplätzen sind für eine Reduzierung des Parkierungsdrucks im öffentlichen Raum zu nutzen.*
- *Damit ist einer zunehmenden Fremdvermietung an Pendlerinnen und Pendler entgegenzuwirken.*
- *Die Dominanz der Parkierung im öffentlichen Raum ist kontinuierlich zu reduzieren. Bei unterschiedlichen Flächenansprüchen sind Parkplätze zugunsten von Projekten mit höherem öffentlichem Interesse aufzuheben.*
- *Angesichts der vielfältigen Alternativen zum Auto in der Stadt Bern hat sich die Neuerstellung von Parkplätzen bei Bauvorhaben an den Grundsätzen des autoarmen Bauens zu orientieren.*

3.2 Ziele Parkierungskonzept

Oberziele:

- 1 Mit einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung wird der MIV so gelenkt, dass sich sein Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduziert.⁶
- 2 Die Anzahl Parkplätze wird insgesamt reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den kommenden zehn Jahren um mindestens 12% reduziert.
- 3 Die Parkplätze entsprechen den Anforderungen des hindernisfreien öffentlichen Raums.
- 4 Die städtische Parkierung trägt den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung.

Der Umsetzung des **Oberziels 1** – mit geeigneter Parkplatzbewirtschaftung den Anteil MIV am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduzieren –, dienen folgende Teilziele:

- 1.1 Das System der Parkplatzbewirtschaftung (Parkgebühren, Parkkarten) ist so ausgestaltet, dass ein Anreiz besteht, primär bestehende Einstellhallen zu benutzen.
- 1.2 Die Parkgebühren (inkl. Parkkarten) werden so angepasst, dass das Parkieren in Einstellhallen/Parkieranlagen ausserhalb des Zentrums zusammen mit der öV-Fahrt nicht teurer ist, als das Parkieren (im Parkhaus) im Zentrum.
- 1.3 Die gebührenpflichtigen Parkfelder und die blauen bzw. weissen Zonen mit Parkscheibenpflicht sind räumlich so angeordnet, dass für zentrale Parkfelder effektiv höhere Gebühren verlangt werden, als für weniger zentrale.
- 1.4 Der Bezug von Anwohnerparkkarten ist so geregelt, dass kein Anreiz besteht, private Einstellhallenplätze an Dritte zu vermieten.
- 1.5 Die Bewirtschaftung wird auf Spezialparkplätze ausgedehnt, insbesondere auf Motorradparkplätze und auf Carparkplätze.
- 1.6 Soweit möglich werden private Parkplätze in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen.
- 1.7 Stadtverträglichere Fahrzeuge (E-Mobile) und Nutzungsarten (CarSharing) werden über die Parkplatzbewirtschaftung unterstützt.

⁶ Die absolute Anzahl der von der Stadtbevölkerung mit dem Auto zurückgelegten Wege soll um 20% zurückgehen, bezogen auf den Gesamtverkehr wird eine Reduktion um 15% angestrebt (2010/12 bis 2030).

Der Umsetzung des **Oberziels 2** – die Anzahl Parkplätze zu reduzieren⁷ –, dienen die folgenden Teilziele:

- 2.1 Die Anzahl Parkplätze bei Neubauten/Überbauungen wird minimiert, damit ein Überangebot verhindert und die Gesamtzahl effektiv reduziert werden kann.
- 2.2 Dazu wird die Parkplatz-Erstellungspflicht soweit möglich reduziert.
- 2.3 Bei Planungen wird eine maximale Anzahl Parkplätze festgeschrieben, die sich an den Grundsätzen des autoarmen Bauens orientiert.
- 2.4 Bei unterschiedlichen Flächenansprüchen im öffentlichen Raum sind Parkplätze zugunsten von Bedürfnissen mit höherem öffentlichem Interesse aufzuheben.
- 2.5 Werden im Zusammenhang mit Um- oder Ersatzneubauten zusätzliche private Parkplätze erstellt, wird die entsprechende Anzahl Strassenparkplätze aufgehoben, damit die Anzahl Parkplätze insgesamt nicht zunimmt.
- 2.6 Damit kein Anreiz besteht, unnötig viele Privatparkplätze zu erstellen oder zu erhalten, wird die Parkplatz-Ersatzabgabe (unter Auflagen) reduziert oder aufgehoben.
- 2.7 Damit bestehende Einstellhallenplätze durch die Nutzer der Liegenschaft genutzt werden können, wird das Fremdvermieten privater Parkplätze – soweit rechtlich zulässig – eingeschränkt (ausgenommen zu Gunsten CarSharing).
- 2.8 Die Anzahl Abstellmöglichkeiten (Parkierung) in der Unteren Altstadt wird reduziert, um Raum zu schaffen für Nutzungen mit höherem öffentlichem Interesse.

Die Zielgrösse von mindestens 12% Parkplatzabbau im öffentlichen Raum beinhaltet weiter auch die Kompensation des stetig steigenden Flächenverbrauchs der Motorfahrzeugparkierung, der durch die periodische Anpassung der Parkplatznormen an die wachsenden Fahrzeugabmessungen zustande kommt.

In den Teilzielen 2.4 und 2.8 wird der Begriff «höheres öffentliches Interesse» verwendet. Als Leitlinien für diese Abwägung zwischen verschiedenen öffentlichen Interessen dienen insbesondere die Ziele, Konzepte und Strategien des Gemeinderates (z.B. STEK 2016, Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum etc.) oder politische Vorstösse/Entscheiden von Stadtrat und Bevölkerung. Öffentliche Interessen, die oft höher zu gewichten sind als jenes der Nutzung des Strassenraums für die Parkierung sind beispielsweise:

- die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen (insbesondere für die «Schwächeren», z.B. Kinder oder ältere Menschen);
- die Gewährleistung eines hindernisfreien öffentlichen Raums;
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Strassen und Plätzen.

⁷ Ausgehend von den aktuell 17'500 Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum entsprechen 12% Reduktion 2'100 Parkplätzen. Soll das Ziel in zehn Jahren erreicht werden, müssen jährlich durchschnittlich gut 200 Parkplätze aufgehoben werden.

Der Umsetzung des **Oberziels 3** – Parkplätze entsprechen den Anforderungen des hindernisfreien öffentlichen Raums –, dienen die folgenden Teilziele:

- 3.1 Parkplätze sind konsequent so anzuordnen bzw. auszugestalten, dass die taktile Erkennbarkeit der Parkfelder für Menschen mit Sehbehinderung gewährleistet ist.
- 3.2 Auf Stadtgebiet wird eine ausreichende Anzahl Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung zur Verfügung gestellt.
- 3.3 Bis in 10 Jahren sind alle Parkplätze auf Trottoirs, die nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen, aufgehoben oder baulich korrigiert.

Der Umsetzung des **Oberziels 4** – die städtische Parkierung trägt den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung –, dienen die folgenden Teilziele:

- 4.1 Für spezifische Nutzergruppen der Wirtschaft, die auf die Nutzung eines Motorfahrzeugs angewiesen sind, stehen ausreichende Angebote für die Parkierung und den Personen-/ und Güterumschlag zur Verfügung (Handwerksbetriebe, Marktfahrende, Cars, Taxis, Lastwagen mit Anhängern).
- 4.2 Die Verträglichkeit der Parkierung und des Güterumschlags der Wirtschaft mit den vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums in der Innenstadt ist sichergestellt.
- 4.3 Die Konflikte zwischen illegaler Parkierung und dem Gewerbe sind vermindert.
- 4.4 Die Parkierungsregelung in der Innenstadt ist gemäss Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt umgesetzt.

4 Parkplatzangebot

4.1 Überblick

Parkplätze insgesamt	103'500
PP im öffentlichen Strassenraum	17'500
davon blaue/weisse Zone (Parkscheibenpflicht)	14'730
davon weisse PP	2'770
- davon gebührenpflichtig	2'550
- davon kostenlos (15 / 30 Min)	220
<i>zusätzliche Abstellangebote:</i>	
- PP für Menschen mit Gehbehinderung, Car, Taxi, Hotel, Mobility, Pikettfelder Blaulichtorganisationen, Lastwagen	ca. 400
- Motorrad-PP	ca. 1'200
- Parkverbotslinien	ca. 700
PP auf Privatrealen	86'000
davon öffentlich zugänglich ca.	10'000
davon in Parkhäusern des Parkleitsystems	3'900
öffentliche PP und öffentlich zugängliche Privat-PP	27'500

Abbildung 7: Übersicht öffentliche und private Parkplätze in der Stadt Bern
(Quelle GIS Stadt Bern, 2016)

In der Stadt Bern gibt es insgesamt etwas mehr als 100'000 Parkplätze. Davon befinden sich ca. 17'500 im öffentlichen Strassenraum. Die grosse Mehrheit – rund 86'000 Parkplätze⁸ – befinden sich auf Privatgrund. Davon sind rund 10'000 öffentlich zugänglich, alleine knapp 3'900 in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern des Parkleitsystems (www.parking-bern.ch).

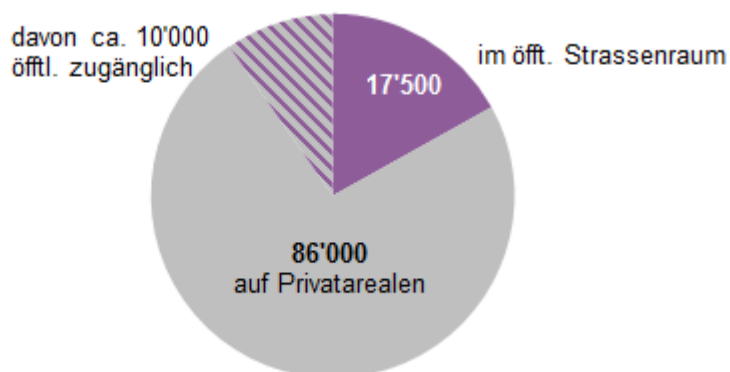


Abbildung 8: Anteile öffentliche und private Parkplätze in der Stadt Bern;
(Quelle GIS Stadt Bern, 2016)

⁸ Der effektive Bestand privater Parkplätze liegt schätzungsweise ca. 5% - 10% höher aufgrund von Parkierungsanlagen, welche bereits in Betrieb, jedoch noch nicht nachgeführt sind.

4.2 Strassenparkplätze



Von den 17'500 öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum liegen ca. 14'700 in der blauen oder weissen Zone mit Parkscheibenpflicht und Anwohnerparkkarte. Diese befinden sich in der Regel in Wohnquartieren. Die übrigen rund 2'800 sind weiss markierte Parkfelder, welche sich in der Regel in der Nähe von wichtigen Zielorten wie Freizeitanlagen und Quartierzentren befinden. Die meisten sind gebührenpflichtig, ausgenommen ca. 200 Parkfelder, an denen nur für eine kurze Zeit (15 bzw. 30 Minuten) und kostenlos parkiert werden kann.

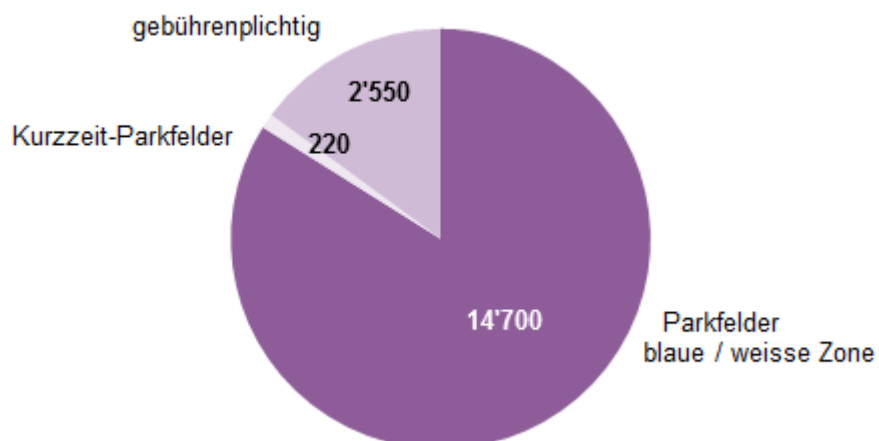


Abbildung 9: Allgemein zugängliche Parkplätze im öffentlichen Strassenraum
(Quelle: GIS Stadt Bern, 2016)

Weiter gibt es knapp 400 benutzerbezogene Parkfelder (Abstellplätze für Menschen mit Gehbehinderung, Taxi, Car, Mobility, Lastwagen usw.).

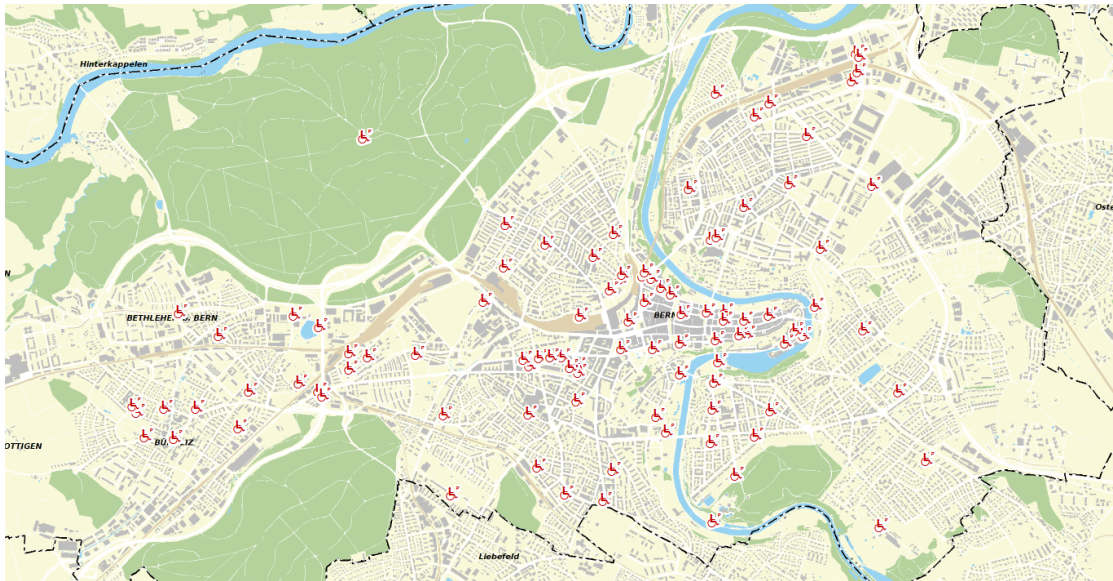


Abbildung 10: Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung
(map.bern.ch, Stand April 2017)

Zirka 700 Abstellmöglichkeiten stehen zudem auf Parkverbotslinien und -feldern in erster Linie dem Personen- und Güterumschlag zur Verfügung. Das Parkieren ist hier nur mit spezieller Berechtigung erlaubt (z.B. Parkbewilligung für Vertreter, reisende Kaufleute und Handwerker, Parkierungserleichterungen für Menschen mit Gehbehinderung, Ausnahmebewilligungen Innenstadt).

Insbesondere in Lagen mit hoher Dichte sind diese Flächen einem starken Belegungsdruck ausgesetzt, da sich hier die Bedürfnisse zeitlich überlagern (z.B. Baustellen, Güterumschlag, Bewirtung in der Gasse, Markttage etc.) und teilweise durch missbräuchliche Parkierung zusätzlich behindert werden.

Die Motorfahrzeuge werden tendenziell immer breiter. Dieser Trend wird in den Parkplatznormen berücksichtigt, indem die empfohlenen Abmessungen periodisch dem neuen Durchschnitt angepasst werden. So gibt die Norm z.B. seit 2006 eine Mindestbreite für Längsparkfelder von 1.90m anstelle von 1.80m vor, eine weitere Anpassung steht bevor. Bei gleichbleibender Anzahl an Parkplätzen nimmt so der Flächenverbrauch der Parkierung kontinuierlich zu, während der den unterschiedlichsten Bedürfnissen zur Verfügung stehende öffentlichen Strassenraum nicht mitwachsen kann. Die Stadt Bern setzt bei Neumarkierungen und bei Neubauprojekten wo immer möglich die aktuell geltenden Normen um, kompensiert aber die zusätzlich beanspruchte Fläche durch den Abbau von Parkfeldern.

Neben den Parkplätzen für Autos stehen im öffentlichen Strassenraum weiter ca. 1'200 Motorrad-Abstellplätze zur Verfügung.

4.3 Abstellplätze Motorräder



Zum motorisierten Individualverkehr zählen auch Motorräder. Wie auch für andere Fahrzeuge gilt der Grundsatz, dass sich die Abstellplätze auf privatem Grund befinden sollen. Die ca. 1'200 Motorrad-Abstellplätze auf öffentlichem Grund stellen lediglich eine Ergänzung dar. Diese sind weiss markiert und teilweise zusätzlich mit einem Signal versehen. Im Casino-Parking stehen zudem 52 Motorrad-Abstellplätze zur Kurz- und Dauermiete zur Verfügung.

Das Abstellen eines Motorrads abseits dieser Motorrad-Abstellplätze ist auf öffentlichem Grund in der Regel nicht gestattet, weder auf Autoparkplätzen noch auf Veloabstellplätzen (sofern diese mit einem Signal versehen sind). In Zonen mit Parkscheibenpflicht ist das Abstellen auch nur auf den speziell für sie markierten Abstellplätzen zulässig. Auf Trottoirs dürfen Motorräder nicht abgestellt werden, selbst wenn für Passanten noch 1.50 Meter freier Raum bleibt.

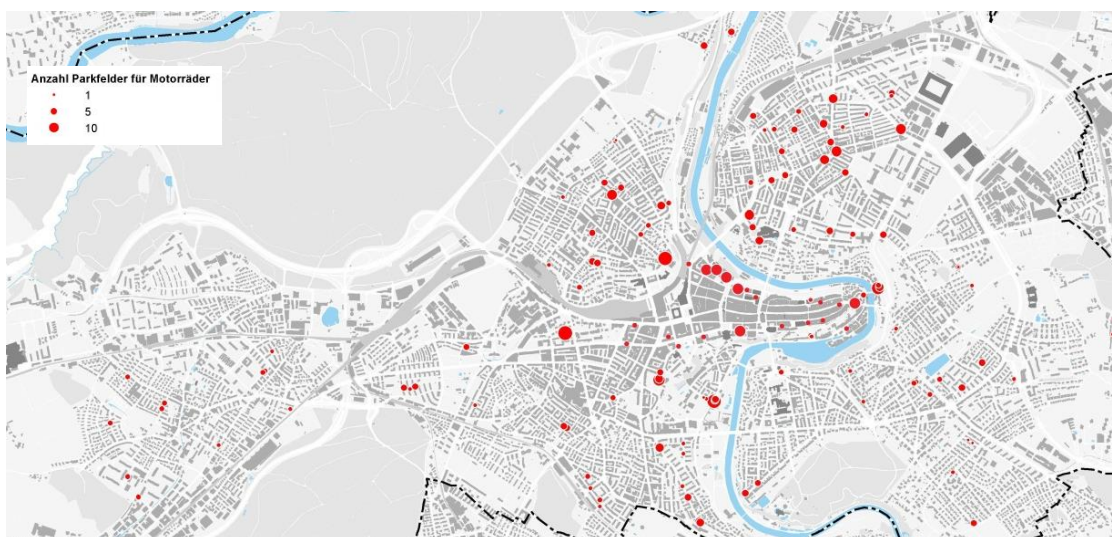


Abbildung 11: Verteilung der Parkfelder für Motorräder (Quelle: GIS Stadt Bern)

4.4 Carparkplätze



In der Stadt Bern sind auf öffentlichem Grund derzeit rund 50 Parkplätze für Cars ausgewiesen. Diese befinden sich zumeist in direkter Nähe von touristischen Zielorten oder an zentralen Orten, die gut mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Individualverkehr erreicht werden können.

Wie die folgende Grafik zeigt, ist die Bewirtschaftung (Parkzeitbeschränkung) der Carparkplätze unterschiedlich ausgestaltet:

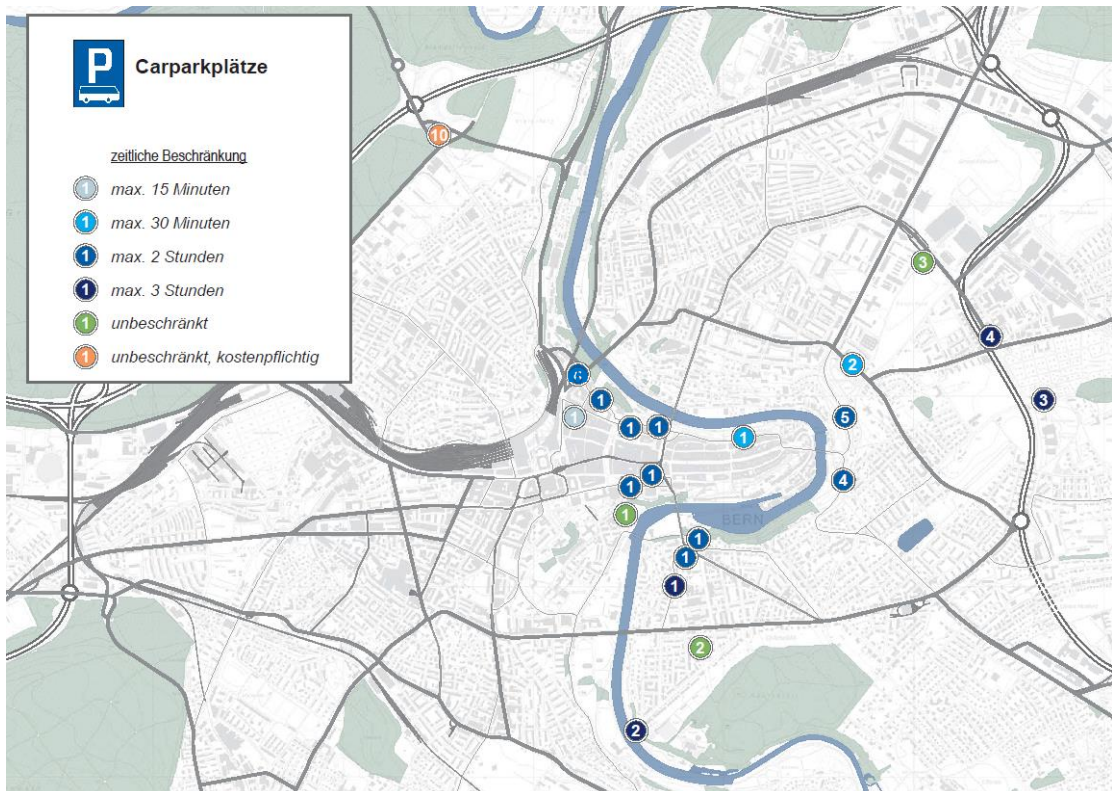


Abbildung 12: Verteilung der Abstellplätze für Cars (Quelle: GIS Stadt Bern, 2017)

4.5 Taxistandplätze



Abbildung 13: Taxistandplätze (Quelle: map.bern.ch, 2017)

An neuralgischen Orten bestehen signalisierte Taxistandplätze, die es Taxihalterinnen und -haltern ermöglichen, auf Kundschaft zu warten. Darüber hinaus bestehen verschiedene Möglichkeiten für den kurzzeitigen Personen- und Gepäckumschlag, z.B. bei Hotelvorfahrten oder in Parkverboten. Der Bedarf an dauernd zur Verfügung stehenden Taxiplätzen nimmt zum Zentrum hin zu und steht hier entsprechend stärker in der Flächenkonkurrenz mit den anderen Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs, als in den Wohnquartieren.

Zurzeit sind keine Veränderungen erkennbar, die eine massgebende Anpassungen des heute bestehenden Platzangebots erfordern oder erlauben würden. So ist die Anzahl der in Bern bewilligten Taxis relativ konstant:

	1999	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Anzahl Taxikonzessionen	317	338	337	335	332	327	323	326

4.6 Öffentlich zugängliche Parkhäuser

In der Stadt Bern gibt es neben den Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum insgesamt rund 10'000 Parkplätze auf Privatarealen, die öffentlich zugänglich sind. In der Innenstadt befinden sich sechs Parkhäuser mit gut 2'700 Plätzen (Parking Bahnhof, Metro, Rathaus, CityWest, Mobiliar und Casino). Sie sind zusammen mit dem Park+Ride Neufeld und dem Expo-Parking an das Parkleitsystem angeschlossen. Dieses umfasst insgesamt ca. 3'900 Plätze (www.parking-bern.ch). Weiter verfügt u.a. das Inselspital, der Kursaal und das Feusi Bildungszentrum beim Bahnhof Wankdorf über öffentlich zugängliche Parkhäuser. Daneben bestehen weitere private, aber öffentlich zugängliche Parkieranlagen, in der Regel im Zusammenhang mit Einkaufs- und Freizeitnutzungen (z.B. Westside, WankdorfCenter, Kursaal/Casino) sowie Spitälern und Ausbildungsstätten.

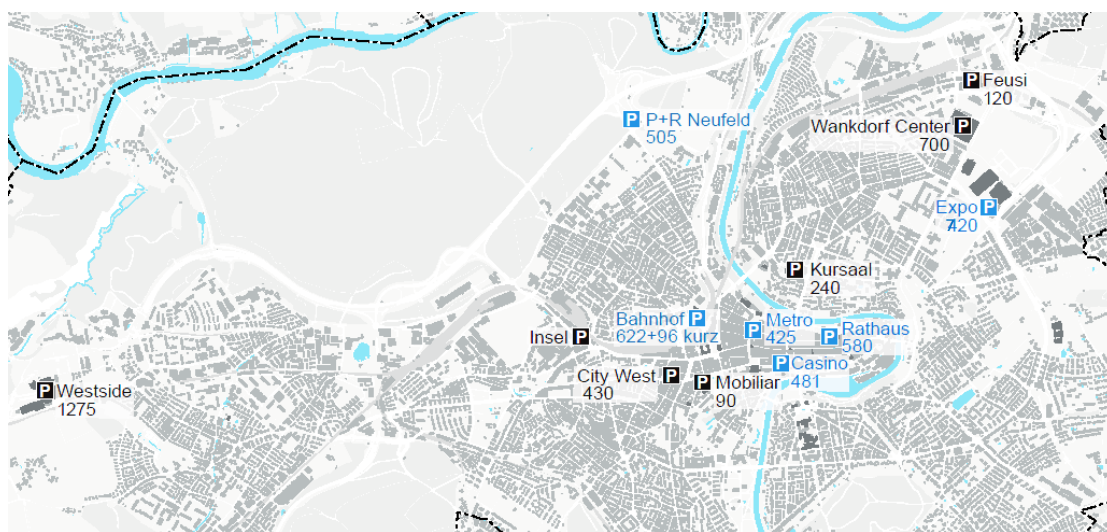


Abbildung 14: Öffentlich zugängliche Parkhäuser mit jeweiliger Anzahl Plätzen

Die Stadt Bern ist an mehreren Parkhäusern sowohl am Eigentum der Liegenschaft wie auch am Betrieb beteiligt:

Eigentum

- Die Parkhäuser Metro und Park+Ride Neufeld sind im Besitz der Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG), an welcher die Stadt Bern eine Mehrheitsbeteiligung hält. Die AWAG ist ausserdem Mehrheitseigentümerin des Expo-Parkings.
- An den Parkhäusern Casino, Rathaus und Bahnhof hält die Stadt Bern eine Minderheitsbeteiligung.
- Die Innenstadtparkhäuser City West und Mobiliar sowie die öffentlich zugänglichen Parkhäuser im Umfeld der Innenstadt (Kursaal, Insel) sind ganz in privater Hand.

Betrieb

- Das Park+Ride Neufeld wird von der mehrheitlich städtischen AWAG betrieben.
- Alle anderen Parkhäuser werden von privaten Gesellschaften betrieben.

Die Dividendenerträge, welche die Stadt Bern auf ihre Anteile am Aktienkapital der Parkhäuser erhält, sind teilweise erfolgsabhängig. Damit sind die Erträge der Stadt Bern indirekt durch die Einnahmen aus dem Parkhausbetrieb bestimmt.



Abbildung 15: Dynamisches Parkleitsystem an der Schwarztorstrasse

Nutzung und Auslastung der Parkhäuser

Die innerstädtischen Parkhäuser sind von Montag bis Samstag tagsüber in der Regel gut ausgelastet. Nachts sind die Kurzzeitparkplätze weitestgehend unbesetzt. Aufgrund des Abendverkaufs in der Altstadt beginnen sich die Innenstadtparkhäuser donnerstags erst nach 21.00 Uhr zu leeren. Das Bahnhofparking liegt zwar direkt beim Bahnhof, hat jedoch für Bahnreisende keine besondere Bedeutung. Die Tarifgestaltung ist nicht auf die Funktion eines Park+Ride ausgelegt. Das Parkieren für längere Zeit ist verhältnismässig teuer. Einzig das Kurzzeitparking auf der Perronplatte als sogenanntes Kiss+Ride hat einen direkten Bezug zum Bahnhof.

Der durchschnittliche Fahrzeugumschlag pro Parkplatz variiert in Abhängigkeit der Auslastung und der Parkdauer sehr stark.

Beim Metro-Parking wird jeder Parkplatz durchschnittlich knapp vier Mal pro Tag angefahren. An Samstagen und in der Weihnachtszeit ist mit höheren Werten zu rechnen. Im Park+Ride Neufeld, wo die Fahrzeuge in der Regel den ganzen Tag stehen, liegt der Umschlagswert pro Parkplatz unter 0.5. In den anderen Parkings liegen die Umschlagswerte dazwischen.

Die Innenstadtparkhäuser mit den hohen Umschlagswerten tragen zu einem erheblichen Teil zum motorisierten Individualverkehr im Stadtkern bei. Aufgrund von verschiedenen übergeordneten Projekten ist in Zukunft von einer geringeren MIV-Kapazität in der westlichen Innenstadt und insbesondere auf dem Bahnhofplatz auszugehen (z.B. neuer Bahnhofzugang Bubenberg, Optimierung Veloführungen, Stärkung der stadträumlichen Qualität). Davon betroffen sind auch die Zufahrtswege der innerstädtischen Parkhäuser.

Die im Parkierungskonzept vorgeschlagenen Massnahmen haben zum Ziel, die Parkierung soweit möglich von den Strassen in die bestehenden Parkhäuser und Einstellhallen zu verlagern. Dadurch wird sich die Auslastung der Parkhäuser tendenziell erhöhen.

Exkurs:

Bedeutung innerstädtischer Parkhäuser für Zentrumsnutzung

Zur Bedeutung, welche die innerstädtischen Parkhäuser für die Zentrumsnutzungen haben, gibt eine Studie aus Zürich Hinweise (Tiefbauamt Stadt Zürich, 2011):

- Zirka drei Viertel der Parkierungsvorgänge führen zu einer Konsumation in der Innenstadt. Davon kehren 60% der Personen mit maximal einer Tragtasche pro Fahrzeug zurück (1 Tragtasche pro 1.5 Personen; analog zum durchschnittlichen Fahrzeug-Besetzungsgrad). 86% der Personen mit Konsumation kommen von ausserhalb der Stadt.
- Zirka ein Viertel der Parkierungsvorgänge führen zu keiner Konsumation. Davon machen mit 43% Geschäftsfahrten mit Abstand den grössten Anteil aus. Bei 19% wurde «Arbeit» und bei 13% «Einkaufsbummel» als Fahrtenzweck angegeben. Alle weiteren Zwecke bewegen sich in kleinem, einstelligem Prozentwert.

Park+Ride

Mit dem Park+Ride Neufeld verfügt die Stadt Bern über eine Park+Ride-Anlage, welche sich direkt bei einem Autobahnanschluss befindet und gut an das städtische öV-Netz angebunden ist. Die AWAG hat im März 2017 den Ausbau des P+R Neufeld um 114 Plätze angekündigt.

Weiter werden durch die Stadt Bern bei der Tramhaltestelle Europaplatz offene Park+Ride-Plätze angeboten (P+R Gangloff; 84 gebührenpflichtige Abstellplätze).

Am zweckmässigsten sind P+R-Anlagen nahe des Wohnortes. Das S-Bahnnetz ist gut ausgebaut und bietet Verbindungen in die Stadt Bern in kurzer Taktfolge an. Es gibt zahlreiche mögliche Umsteigepunkte. Aus diesem Grund sind gemäss RGSK Bern-Mittelland nur Anlagen ausserhalb der Stadtgrenze beitragsberechtigt (siehe Abbildung 13).

Der wohnortnahe Umstieg auf den öffentlichen Verkehr wird nur erfolgen, wenn dies auch bezüglich der Tarifgestaltung attraktiv ist; die Parkgebühren in den Park+Ride-Anlagen im Umland müssen also niedriger sein als jene in der Stadt Bern: Im Park+Ride Neufeld kostet eine Tageskarte Fr. 18.00. Darin inbegriffen sind Hin- und Rückfahrt mit dem öV zum Bahnhof Bern für zwei Personen. Eine Tageskarte für die meisten Park+Ride-Anlagen bei den S-Bahnhöfen der Region Bern kostet Fr. 6.00. Einzelne wenige, sehr gut gelegene Anlagen sind deutlich teurer (z.B. P+R Worb Dorf: 12.00 Fr./Tag). Jeweils noch nicht inbegriffen ist die Weiterfahrt mit dem öffentlichen Verkehr.

Vergleichsweise günstig sind die Tarife beim Park+Ride Gangloff. Hier werden pro Stunde Fr. 1.10 verlangt. Erhältlich sind ausserdem Monats- und Jahresparkkarten à Fr. 80.00 bzw. 800.00. Bei Vorweisen eines öV-Abos (Tarifverbundzonen 100/101 oder GA) wird ein Rabatt von Fr. 30.00 bzw. Fr. 300.00 gewährt.

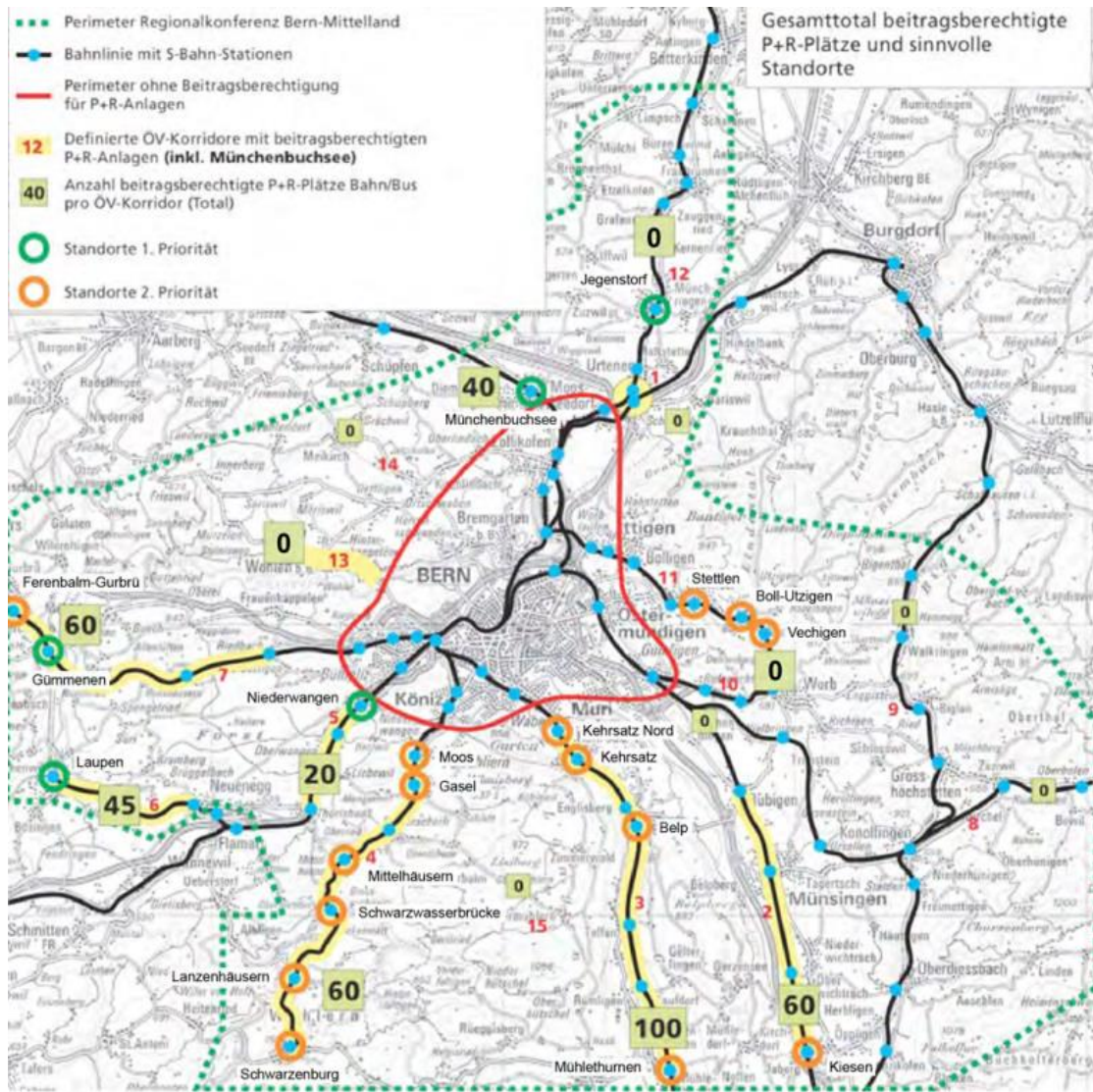


Abbildung 16: Abbildung RGSK 2 Bern-Mittelland; Beitragsberechtigung P+R-Anlagen

4.7 Private Parkplätze

Die grosse Mehrheit der Parkplätze in der Stadt Bern befindet sich auf Privatgrund. Knapp die Hälfte der privaten Parkplätze befindet sich in Tiefgaragen.

Von den rund 82'000 privaten Parkplätzen (ohne private, öffentlich zugängliche Parkhäuser) kommen – gemäss einer Schätzung im Rahmen einer Grundlagenstudie⁹ zum Parkierungskonzept aus dem Jahr 2008 – zirka ein Drittel der Wohnnutzung zugute. Die anderen zwei Drittel der Parkplätze stehen dem Berufsverkehr zur Verfügung, davon werden wiederum ca. 80% von Zupendlerinnen und Zupendlern beansprucht.

Private Parkplätze

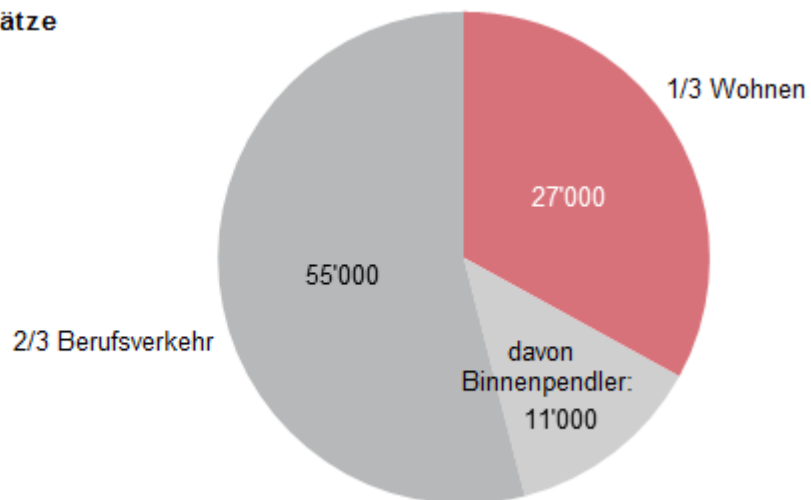


Abbildung 17: Verteilung der privaten Parkplätze nach Nutzungszweck
(Basis: GIS Stadt Bern 2016, Schätzung Studie smt 2008)

⁹ Parkierungskonzept Phase I: Gesamtbetrachtung; Verkehrsplanung Stadt Bern (smt AG, 2008).

5 Parkraumbewirtschaftung

5.1 Bewirtschaftungsregime

Die öffentlich zugänglichen Parkplätze werden heute in der Stadt Bern grundsätzlich flächendeckend bewirtschaftet (Zeitbeschränkung/Gebühren). Das Parkregime folgt bei der Zuordnung und Bewirtschaftung der Parkfelder gewissen Strukturen/Prinzipien, welche das Parkplatzangebot nach Lage und Nutzung in drei Stufen gliedert:

- Stadtzentrum: öffentlich zugängliche Parkhäuser
- Quartierzentren / Hot Spots: gebührenpflichtige Parkfelder oder Kurzzeit-Parkfelder (z.B. max. 15 oder 30 Minuten)
- Wohnquartiere: blaue und weisse Zonen mit Parkscheibenpflicht und Anwohnerprivilegierung

Folgend sind die Bestimmungen der unterschiedlichen Parkplatzangebote erläutert:

- **Öffentlich zugängliche Parkhäuser:**
Sechs öffentlich zugängliche Parkhäuser befinden sich in der Innenstadt. Weitere Parkhäuser befinden sich an Orten mit viel Publikumsverkehr (z.B. Einkauf, Freizeitnutzungen, Spitäler, Ausbildungsstätten). Die Tarife werden durch die Betreibergesellschaften festgelegt. Sie variieren je nach Lage und Tageszeit. Neben Kurzzeitparkplätzen werden auch Dauerparkplätze angeboten.
- **Weisse Parkfelder (gebührenpflichtig):**
In Stadt- und Quartierzentren sowie in der Nähe von Freizeitanlagen/Naherholungsräumen wird mittels Parkuhr eine Parkgebühr erhoben. Die Parkzeit ist begrenzt, was durch eine Zusatztafel angezeigt wird. Die Parkzeitbegrenzung ist auf den jeweiligen Bestimmungszweck abgestimmt. An Standorten, wo ein hoher Umschlag gewünscht ist (z.B. vor Bäckerei, Kiosk), ist die maximale Parkzeit kurz (15 oder 30 Min.), dafür wird auf eine Gebührenerhebung verzichtet. Die Parkzeitbegrenzung verhindert eine unerwünschte Belegung durch Langzeitparkierende.
- **Zonen mit Parkscheibenpflicht:**
Blaue Zonen befinden sich in Wohnquartieren. Es gilt von Montag bis Samstag von 8.00 bis 19.00 Uhr eine generelle Beschränkung von einer Stunde plus die angebrochene halbe Stunde. Bei einer Ankunftszeit ab 18.00 Uhr darf längstens bis 9.00 Uhr des Folgetages parkiert werden. Die Parkscheibenpflicht kann in Gebieten mit Parkierdruck durch Freizeitverkehr auf den Sonntag ausgedehnt werden.
Besteht auch in den Nachtstunden ein hoher Parkierdruck durch Publikumsverkehr, kann mit der weissen Zone mit Parkscheibenpflicht eine stärkere Beschränkung als in der blauen Zone umgesetzt werden. In der Regel gilt in der Stadt Bern in weissen Zonen eine Beschränkung auf eine Stunde rund um die Uhr und an allen Wochentagen. So werden diese Plätze z.B. für Veranstaltungsbesuche unattraktiv.
Mit einer kostenpflichtigen Parkkarte für die entsprechende Zone darf in beiden Zonenarten zeitlich unbeschränkt parkiert werden. Wer als Besucher länger parkieren will, kann eine kostenpflichtige Tages- oder 4-Stunden-Karte beziehen (bei Automaten Bernmobil, Polizeiinspektorat und Polizeiposten).

5.2 Mengengerüst Parkkarten

	Anzahl			
	2013	2014	2015	2016
Jahresparkkarten	19'274	19'891	19'960	20'032
- Anwohnerparkkarten	12'850	12'840	13'122	13'340
- Gewerbe	4'974	5'032	5'104	5'152
- andere	1'450	2'019	1'734	1'540
Untere Altstadt	169	152	159	150
Tagesparkkarte (24h)	85'836	89'094	90'168	93'117
4-Stunden-Parkkarte	25'095	25'691	26'378	26'567
Diverse	2'656	3'120	2'175	2'479

(Quelle: Polizeiinspektorat Stadt Bern)

Die Anzahl der sich im Umlauf befindenden Jahresparkkarten ist in den vergangenen vier Jahren um rund 4% auf aktuell 20'000 angestiegen. Davon sind 67% Anwohnerparkkarten und 26% Parkkarten für das Gewerbe.

Eine leichte Abnahme von 11% seit 2013 verzeichnete die Anzahl Anwohnerparkkarten Untere Altstadt.

Diese 13'340 Anwohnerparkkarten stehen einem Angebot von 14'700 Parkfeldern in Zonen mit Parkscheibenpflicht (blaue oder weisse Zone) gegenüber.

Von den rund 50'000 in Bern registrierten Personenwagen haben rund 27% eine Anwohnerparkkarte, um zeitlich unbegrenzt in Zonen mit Parkscheibenpflicht zu parkieren.

Zugenommen hat die Anzahl verkaufter Einzelparkkarten für das Parkieren während vier Stunden (+6% seit 2013) bzw. während 24 Stunden (+8%) in den blauen und weissen Zonen mit Parkscheibenpflicht. Täglich werden im Durchschnitt 255 Tages- und 70 4-Stunden-Karten verkauft. Im Vergleich der täglichen Belegung der Strassenparkplätze mit Jahresparkkarten, bewegen sich der Anteil Tages- und 4-Stunden-Karten im tiefen einstelligen Prozentbereich.

5.3 Mengengerüst gebührenpflichtige Parkplätze



Rund 2'550 Strassenparkplätze in Bern sind gebührenpflichtig. Nachfolgend eine Liste der grössten Standorte:

Standort	Anzahl PP
Bad Weyermannshaus	261
Marzilibad	157
Schützenmatte ¹⁰	142
Untere Altstadt	114
Gangloff	110
Klösterli	99
Känzeli	82
Wylerbad	69
Kursaal	61
KA-WE-DE	54
Helvetiaplatz + Engl. Anlage	52
Tierparkweg	51

¹⁰ Der Stadtrat hat im Herbst 2016 beschlossen, sämtliche 142 Parkplätze auf der Schützenmatte zu Gunsten multifunktionaler Platznutzungen dauerhaft aufzuheben (Medienmitteilung vom 8. September 2016). Die daraufhin publizierte Aufhebung der Parkplätze wurde von 16 Firmen bzw. Verbänden beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland angefochten. Ein im Januar 2018 vom Gemeinderat genehmigter Vergleich zwischen der Stadt und den Beschwerdeführenden konnte den Streit um die Parkierung auf der Schützenmatte entschärfen. Dieser sieht vor, dass die öffentlichen PW-Parkplätze aufgehoben werden, jedoch im Rahmen eines dreijährigen Versuchsbetriebs rund ein Drittel der Fläche für die Parkierung des Wirtschaftsverkehrs (Car, Taxi, Handwerker/Gewerbe) reserviert bleibt. Die übrigen zwei Drittel des Schützenmatt-Areals stehen dauerhaft als Begegnungs- und Kulturort zur Verfügung. Nach Ablauf des Versuchsbetriebs wird über die weitere Nutzung des mit Parkierung belegten Areal-Drittels entschieden. Die Umsetzung erfolgt ab Sommer 2018.

5.4 Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung

	Erträge in Franken			
	2013	2014	2015	2016
Jahresparkkarten	4'818'800	4'923'900	5'028'900	5'005'700
Anwohnende U.A.	29'800	29'800	29'800	36'500
Tagesparkkarten (24h)	1'132'000	1'230'600	1'202'000	1'247'100
4-Stunden-Parkkarten	210'700	212'300	208'400	206'900
Gebührenpflichtige PP ¹¹	3'912'143	4'261'906	4'316'243	4'216'234
Diverse	378'500	326'500	352'300	359'000
Total	10'481'943	10'985'006	11'137'643	11'071'434

(Quelle: Polizeiinspektorat Stadt Bern)

Die Gesamterträge aus der Parkplatzbewirtschaftung betragen 2016 rund 11 Mio. Franken. Dieser Ertrag hat in den vergangenen vier Jahren um 6% zugenommen.

45% des Ertrags stammt aus dem Verkauf der Jahresparkkarten, 38% sind Einnahmen aus den Bezahlparkplätzen und 11% stammen aus dem Verkauf von Tagesparkkarten für das Parkieren in einer Parkkartenzone.

¹¹ Der Stadtrat hat mit SRB 2016-490 vom 3. November 2016 einen jährlichen Einnahmeverzicht für die Parkplätze Schützenmatte von rund Fr. 600 000.00 ab 2017 bewilligt. Effektiv wegfallen werden die Einnahmen aufgrund des Beschwerdeverfahrens zur Parkplatzaufhebung aber voraussichtlich erst ab Mitte 2018.

5.5 Parkierungstarife

Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die in der Stadt Bern gültigen Parkierungstarife. Die Tarife der privaten Parkhäuser entsprechen den aktuellen Angaben im Internet.

Überblick (Tarife Stand April 2017)

Innenstadt-Parkhäuser	1/2h	1 h	4 h	8 h	24 h	Monat	Jahr
- Bahnhof Parking	2.20	3.-	16.90	32.40	36.00	375.00	4'500.00
- Metro Parking	4.40	4.40	17.60	35.20	40.00		
- Rathaus Parking	1.80	3.60	14.40	28.80	30.00	310.00	3'720.00
- Parking City West	3.60	3.60	14.40	28.80	28.00		
- Mobiliar Parking	3.20	3.20	12.80	25.60	28.00		
- Parking Casino	3.60	3.60	14.40	25.70	28.00		
Parking ausserhalb der Innenstadt							
- Expo Parking	1.60	3.20	12.80	25.60	36.00	150.00	1'800.00
- Oberirdische Parkplätze Allmend		2.50	10.00	20.00	29.00		
- Park+Ride Neufeld	2.00	2.00	8.00	18.00	18.00	180.00	
- Park+Ride Gangloff		1.10	4.40	8.80		80.00	800.00
- Insel Parking	3.20	3.20	12.80	25.60	35.00		
- Parking Kursaal	3.60	3.60	14.40	28.80	69.00		
- Einstellhalle Europaplatz			6.00		16.00		
Strassenparkierung							
z.B. Klösterlistutz	1.10	2.20	8.80				
«Parkticket» für blaue und weisse Zonen mit Parkscheibenpflicht	gratis	gratis	9.00	16.00	16.00		
Anwohnerparkkarte Quartier						22.00	264.00
Anwohnerparkkarte Untere Altstadt							960.00

Die Zusammenstellung zeigt die sehr unterschiedlichen Preise für dieselbe Parkdauer:

Für eine Parkdauer beispielsweise von 4 Stunden ist die günstigste Variante das Park+Ride Gangloff (Fr. 4.40), die teuerste Variante das Metro-Parking mit Fr. 17.60. Hier scheint ein Zusammenhang zwischen Zentralität (und damit Nachfrage/Zahlungsbereitschaft) und Preis zu bestehen.

Auffällig sind die sehr tiefen Preise im Bereich Europaplatz. Neben dem Park+Ride Gangloff (Fr. 4.40 für 4h), bietet die Einstellhalle im Haus der Religionen 4 Stunden Parkieren für nur Fr. 6.00 an.

Auf den nachfolgenden Karten sind die Preise für zwei verschiedene Parkdauern (60 Minuten und 24 Stunden) dargestellt:

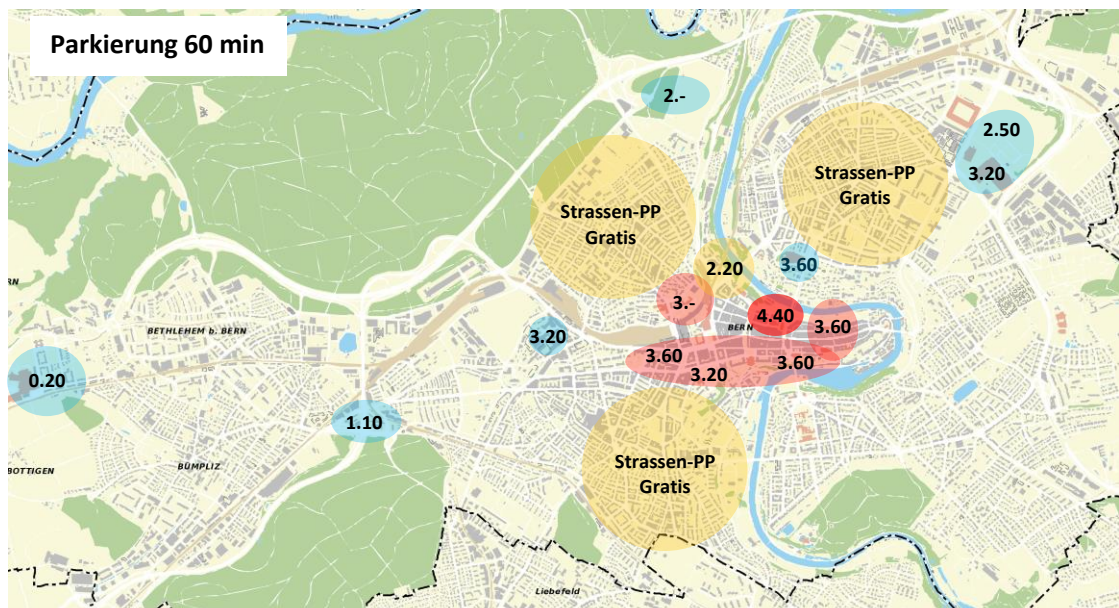


Abbildung 18: Tarifunterschiede bei einer Parkierung bis 60 Minuten

Es zeigt sich, dass beim Parkieren bis zu einer Stunde die «Parkscheiben-Parkplätze» am günstigsten (gratis) sind. Gleiches gilt für das Parkieren nachts oder am Wochenende.

In der Innenstadt sind die gebührenpflichtigen Parkplätze (z.B. Klösterlistutz mit Fr. 2.20 pro Stunde) wesentlich günstiger als die Parkhäuser (Fr. 3.00 bis Fr. 4.40).

Bei einer Parkdauer bis 4 Stunden ist in der Innenstadt mit Fr. 8.80 noch immer der gebührenpflichtige Strassenparkplatz am günstigsten. Parkieren im Parkhaus kostet zwischen Fr. 12.80 und Fr. 17.60.

Die 4-Stunden-Parkkarte für die blauen und weissen Zonen mit Parkscheibenpflicht ausserhalb des Stadtzentrums kostet Fr. 9.00, also etwa gleichviel wie dieselbe Parkdauer auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen. Die günstigsten Varianten sind das P+R Neufeld (Fr. 8.00) und das P+R Gangloff (Fr. 4.40).

Auf Parkfeldern, welche mit einer Parkuhr versehen sind, wird für die ersten 30 Minuten eine Kontrollgebühr von Fr. 1.10 verlangt. Für jede weitere Stunde werden Fr. 2.20 fällig. Die maximale Parkzeit beträgt in der Regel 3 Stunden (nachts und am Wochenende mehrheitlich frei).

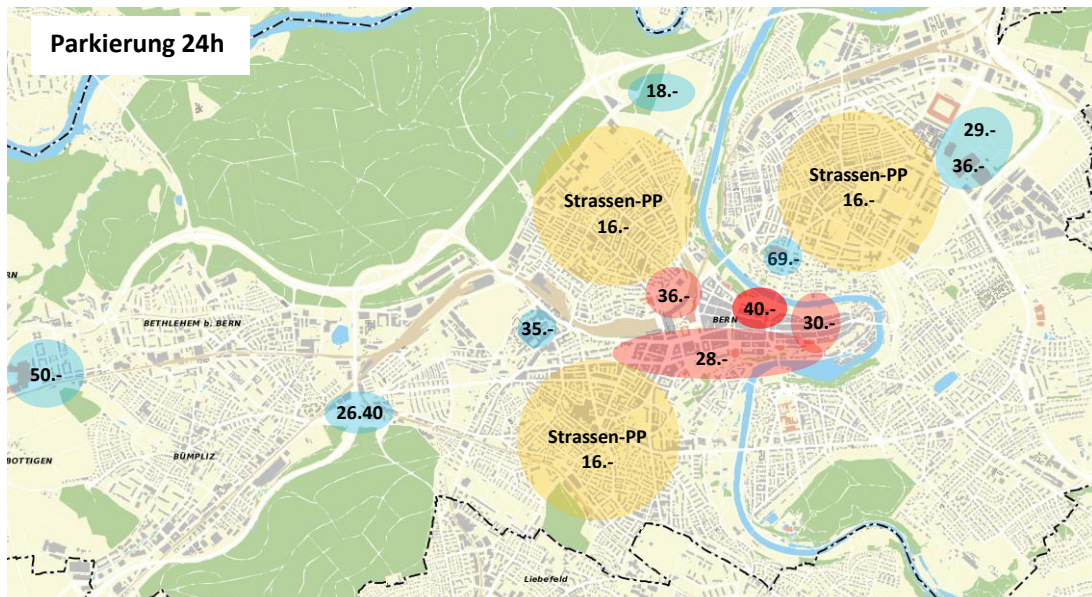


Abbildung 19: Tarifunterschiede bei einer Parkierung bis 24 Stunden

Wer das Fahrzeug einen ganzen Tag (24 Stunden) stehen lassen möchte, kann dies mit einer Tageskarte für Fr. 16.00 in der blauen oder weissen Zone mit Parkscheibenpflicht tun. Die Tagesstarife in den Innenstadtparkhäusern variieren zwischen Fr. 28.00 und Fr. 40.00. Deutlich günstiger ist das Park+Ride Neufeld, welches mit Fr. 18.00 einen auf Pendler zugeschnittenen Tagesstarif verlangt.

Das Dauerparkieren (während eines ganzen Jahres) kostet in den Innenstadtparkhäusern bis Fr. 4'500.00, an peripheren Standorten sinken die Jahrestarife hingegen auf Fr. 1'800.00, im P+R Gangloff kombiniert mit öV-Ticket sogar auf Fr. 800.00. Die Anwohnerparkkarte gibt es für Fr. 264.00 bzw. Fr. 960.00 (Untere Altstadt). Beide Karten sind somit günstiger als die Parkhäuser und Parkierungsanlagen in der Umgebung.

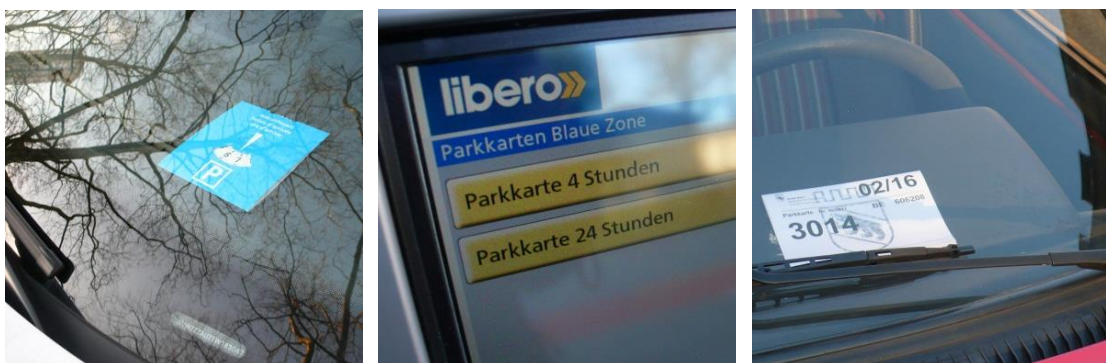


Abbildung 20: Parkierungsberechtigungen in den blauen / weissen Zonen: Parkscheibe (links), 4- und 24-Stunden-Parkkarte (Mitte), Anwohnerparkkarte (rechts)

5.6 Zonen mit Parkscheibenpflicht; blaue und weisse Zonen mit Anwohnerprivilegierung



Die Bereitstellung eines Angebots an Parkplätzen für die Nutzer einer Liegenschaft liegt in der Verantwortung der Liegenschaftsbesitzer. Der öffentlichen Parkierung kommt die Aufgabe zu, allenfalls ein ergänzendes Angebot zur Verfügung zu stellen, soweit der Bedarf gegeben ist und die Handlungsspielräume vorhanden sind.

Die Parkplätze in den blauen und weissen Zonen sollen in erster Linie Anwohnenden und Besuchenden dienen, welche über keine eigenen Parkplätze auf Privatgrund verfügen (historisch gewachsen oder Erstellung von Parkplätzen nicht möglich/zumutbar). Der Erwerb einer Anwohnerparkkarte ist allerdings auch für andere Personen möglich. Voraussetzung ist, dass die Person in der Parkkartenzone gemeldet und das Fahrzeug auf deren Namen und Adresse eingelöst ist. Dasselbe gilt auch für Geschäftsbetriebe in der Parkkartenzone (Gewerbeparkkarte). Weiter können anderen, von der Parkkartenregelung gleichermassen Betroffenen, ebenfalls Parkierungsbewilligungen ausgeben werden.

Parkkarten berechtigen zum unbeschränkten Parkieren innerhalb der einen, entsprechenden Parkkartenzone. Einzig Handwerkerparkkarten enthalten eine Berechtigung für alle Zonen. Mit dem Erwerb der Parkkarte entsteht kein Anspruch auf eine Parkiermöglichkeit auf öffentlichem Grund. Innerhalb der Parkkartenzone darf nur auf den markierten Feldern parkiert werden. Zudem haben z.B. Besuchende die Möglichkeit, an den Fahrkartenautomaten von BERNMOBIL oder bei der Polizei eine 24-Stunden- oder eine 4-Stunden-Karte zu erwerben.

Der Erwerb einer Parkkarte ist in der Stadt Bern sehr attraktiv. Die Parkkarte ist im Vergleich mit den Mietkosten eines privaten Parkplatzes sehr günstig. Die Gebühr für eine Parkkarte beträgt in der Stadt Bern für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern Fr. 22.00 pro Monat bzw. Fr. 264.00 pro Jahr (Anwohnerparkkarte, Gewerbeparkkarte, Handwerkerparkkarte). Die Mindestbezugsdauer beträgt drei Monate.

5.7 Bewirtschaftung von Motorrad-Abstellplätzen



Die 2014 vom Stadtrat überwiesene Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB / Lea Bill, JA!): Kostenpflichtige Parkplätze für Motorräder (2012.SR.000305) verlangt, dass alle weissen Gratis-Motorrad-Abstellplätze in der Innenstadt in kostenpflichtige Parkplätze umgewandelt werden. Motorrad-Abstellplätze gegen Gebühr gibt es derzeit nur im Casino-Parking. Hier stehen 52 (zurzeit schlecht ausgelastete) Plätze für Kurz- und Dauermieterinnen und -mieter zur Verfügung.

Abklärungen beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) haben bestätigt, dass in der Signalisationsverordnung einzig für Motorwagen ein Signal für gebührenpflichtiges Parkieren vorgesehen ist. Eine entsprechende Signalisationsmöglichkeit für Motorräder besteht derzeit nicht. Somit besteht noch keine Möglichkeit, im öffentlichen Strassenraum Gebühren für das Parkieren von Motorrädern zu erheben, ohne gegen Bundesrecht zu verstossen.

Auf Anregung der Städtekonferenz Mobilität hat sich das ASTRA 2016 bereit erklärt, das Anliegen einer Anpassung der Signalisationsverordnung intern zu prüfen. In der Zwischenzeit hat das ASTRA angekündigt, im Sommer 2018 ein umfassendes Revisionsprojekt in die Vernehmlassung zu schicken, welches primär die Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnung, aber auch andere bundesrechtliche Erlasse betrifft.

Sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Erheben von Gebühren auf Motorrad-Abstellplätzen gegeben sind, wird der Gemeinderat einen Umsetzungsvorschlag erarbeiten.

5.8 Kontrolle der Parkierung

Die Kontrolle der Parkierung erfolgt in der Stadt Bern durch die Kantonspolizei bzw. durch ein von der Kantonspolizei beauftragtes Unternehmen.

Grundlage bildet der «Ressourcenvertrag zwischen dem Kanton Bern und der Stadt Bern betreffend Erbringung von Leistungen der Sicherheits- und Verkehrspolizei sowie der Amts- und Vollzugshilfe durch die Kantonspolizei».

Gemäss Artikel 6 «Jahresplanung, Reporting und Controlling» legt die Stadt jeweils bis Ende September die Jahresplanung für das nächste Kalenderjahr vor. Mit der Jahresplanung werden die durch die Kantonspolizei zu erbringenden Leistungen (Inhalt, Umfang, Qualität) sowie das Controlling konkretisiert.

Die Stadt kann somit über die Jahresplanung festlegen, wo die Kantonspolizei bei der Kontrolle des ruhenden Verkehrs Schwerpunkte setzen soll.

6 Fehlanreize / Handlungsbedarf

Fehlanreize sind «Signale», welche ein unerwünschtes Verhalten begünstigen bzw. Hindernisse darstellen, um ein erwünschtes Verhalten umzusetzen.

Im Mobilitätsbereich ist ein erwünschtes Verhalten beispielsweise eine möglichst nachhaltige und stadtverträgliche Wahl des Verkehrsmittels. Als Fehlanreiz kann beispielsweise der Pendlerabzug bei den Steuern bezeichnet werden, da dieser lange Pendlerwege «belohnt».

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bezeichnet es als Fehlanreiz, dass diejenigen, welche die Infrastrukturen nutzen, nicht in allen Fällen die von ihnen verursachten Kosten tragen: *«Bei der Strasseninfrastruktur subventionieren die Steuerzahler/innen deren Nutzung, da Gemeindestrassen in der Regel aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden. Die Folgekosten des Mobilitätsverhaltens fallen bei der Allgemeinheit an, einerseits in Form von Krankheits- oder Umweltkosten, andererseits in Form von Subventionen des öffentlichen Verkehrs. Diese Fehlanreize könnten behoben werden, würde man diese Kosten auf die Verursacher/innen überwälzen»*.¹² Solche Fehlanreize finden sich auch in der Stadt Bern. Diese sollen möglichst rasch korrigiert werden.

6.1 Bestehendes Überangebot bei privaten Parkplätzen

Bei den privaten Parkplätzen besteht ein ausgeprägtes Überangebot. So weisen beispielsweise die Grosssiedlungen im Westen der Stadt Bern einen durchschnittlichen Parkplatz-Leerstand von rund 20% auf.

Dieses Überangebot an Parkplätzen insbesondere in Wohnüberbauungen kann dazu führen, dass diese Parkplätze an Pendler vermietet werden, was zu einem unerwünscht hohen MIV-Anteil bei der Pendler-Mobilität führen kann.

Das Überangebot hat verschiedene Ursachen:

- Die kantonale Bauverordnung (BauV, BSG 721.1) verlangt eine minimale Anzahl Parkplätze, welche über dem effektiven Bedarf liegt.
- Da Parkplätze an Dritte vermietet werden, besteht kein ökonomischer Anreiz, nur die für die Bewohnerinnen und Bewohner der Überbauung effektiv erforderlichen Parkplätze zu erstellen.
- Der Verzicht auf die Erstellung von Parkplätzen (bzw. die Aufhebung bestehender Parkplätze) wird heute «bestraft», indem die Stadt eine Parkplatzerersatzabgabe verlangt, wenn weniger als die gemäss Bauverordnung erforderliche Minimal-Anzahl an Parkplätzen erstellt wird – unabhängig davon, ob sich daraus ein erhöhter Bedarf an öffentlichen Parkplätzen ergibt oder nicht (wie beispielsweise bei einer autofreien Siedlung). Die Bauordnung der Stadt Bern (BO, SSSB 721.1) regelt in Artikel 66 die Ersatzabgabe heute wie folgt:

¹² Medienmitteilung des UVEK vom 13.02.2017.

¹ Von Bauenden, die die gesetzlich vorgeschriebene Anzahl Abstellplätze aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht erstellen können, wird eine Ersatzabgabe erhoben.

² Das Weitere regelt das Reglement über die Ersatzabgaben für Autoabstellplätze.

Das städtische Reglement über die Ersatzabgaben für Autoabstellplätze (Parkplatzersatzabgabereglement, PPER; SSSB 761.61) führt heute folgendes aus:

Art. 1 Wer als Bauherrschaft von der Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen befreit wird, hat der Stadt Bern im Umfang der Befreiung Ersatzabgaben zu entrichten.

Art. 2 (...) Die Ersatzabgabe beträgt ein Drittel der Erstellungskosten, d.h. gerundet 8 700 Franken pro Abstellplatz.

Grundgedanke dieser Regelung ist, dass die öffentliche Hand dafür entschädigt wird, wenn öffentliche Parkplätze zur Verfügung gestellt werden müssen, die eigentlich auf privatem Grund hätten angeboten werden müssen. Verzichtet jemand explizit auf den Besitz eines PW, verursacht er jedoch keinen Bedarf für einen (privaten oder öffentlichen) Parkplatz, es entfällt gemäss dieser Logik auch die Begründung für eine Ersatzabgabe.

- Die Anwohnerparkkarte für das unbeschränkte Abstellen seines PW in Zonen mit Parkscheibenpflicht ist ausgesprochen günstig – in den meisten Fällen günstiger als ein Abstellplatz in einer Einstellhalle. Es besteht somit kein finanzieller Anreiz, vorhandene Einstellhallenplätze zu nutzen.

Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren sind folgende Massnahmen möglich:

- Der Preis und/oder die Vergabekriterien für Anwohnerparkkarten können angepasst werden. Parkkarten können beispielsweise nur noch an Personen abgegeben werden, die in ihren Liegenschaften nicht über ausreichend private Parkplätze verfügen.
- Die Parkplatzerersatzabgabe kann angepasst werden.
- Die Vermietung von Parkplätzen, die einer bestimmten Nutzung zugeordnet sind, an Dritte, kann eingeschränkt werden.
- Das Überangebot, welches durch die Summe der privaten und der öffentlichen Parkplätze entsteht, kann korrigiert werden, indem die Anzahl öffentlicher Parkplätze reduziert wird.
- Werden durch einen Neubau zusätzliche Parkplätze erstellt, kann das Zusatzangebot durch eine Reduktion der öffentlichen Parkplätze «kompensiert» werden.

Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren, sieht das Konzept folgende Massnahmen vor:

- | | |
|----|--|
| M1 | Kompensation zusätzlicher Privatparkplätze durch Aufhebung von Strassenparkplätzen |
| M2 | Aufhebung von Strassenparkplätzen bei gewichtigeren öffentlichen Interessen |
| M3 | Reduktion der Anzahl Parkplätze im Rahmen von Planungen |
| M4 | Teilweiser Verzicht auf Parkplatz-Ersatzabgabe |

6.2 Parkplatz-Erstellungspflicht grösser als der Bedarf

Das Siedlungsgebiet der Stadt Bern ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Die öV-Erschliessungsgüte¹³ liegt deutlich höher als im kantonalen Durchschnitt. Zwischen dem Westside und der östlichen Gemeindegrenze liegt praktisch das gesamte Siedlungsgebiet in den höchsten Erschliessungsgüteklassen A und B:

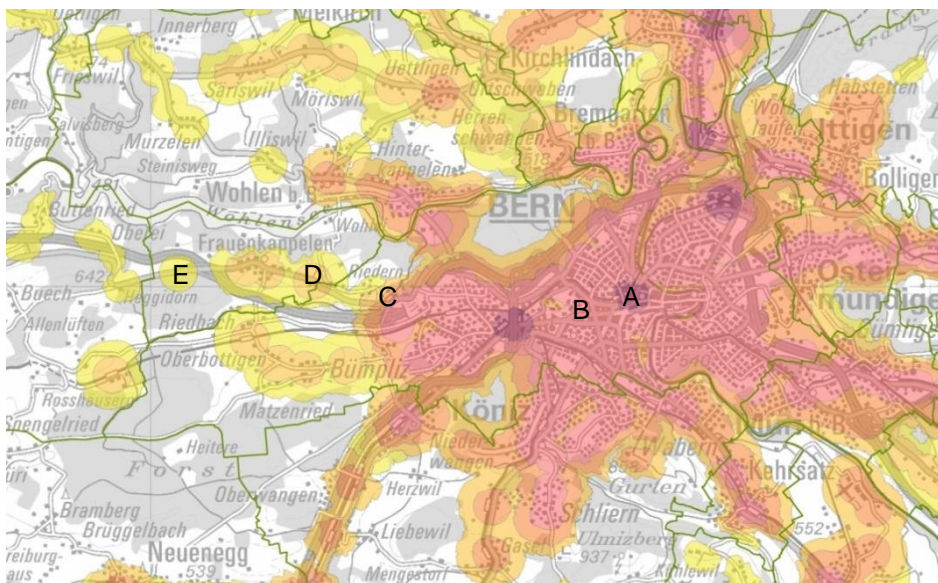


Abbildung 21: öV-Erschliessungsgüteklassen (Quelle: Geoportal Kanton Bern)

Mit der baulichen Entwicklung in der Stadt Bern erhöht sich der Bestand an Parkplätzen. Wird bei einem Wohn-Neubau schon nur das Minimum an Parkplätzen gemäss Bauverordnung realisiert (z.B. 0,5 Parkplätze pro Wohnung), werden mehr Parkplätze erstellt, als im städtischen Durchschnitt heute benötigt werden.

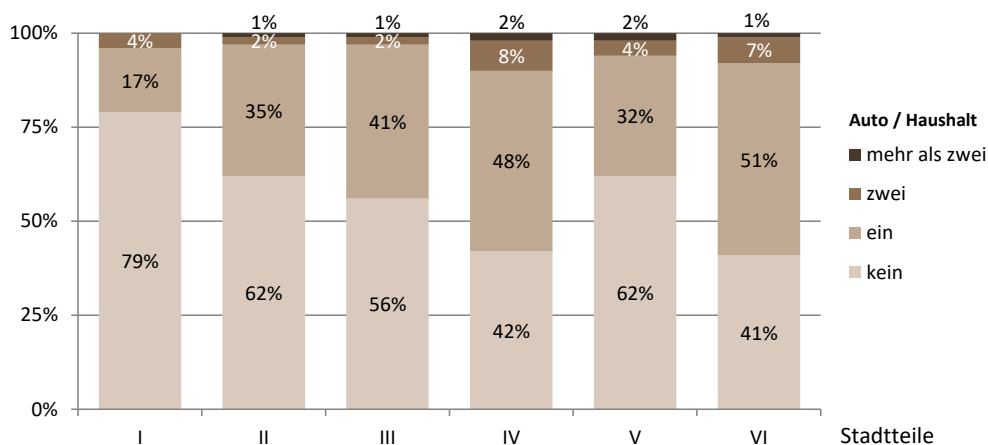


Abbildung 22: Autos pro Haushalt nach Stadtteilen (Quelle Mikrozensus 2010)

¹³ Die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr wird gemäss den im Richtplan des Kantons Bern (Massnahmenblatt B_10) festgelegten Kriterien bzgl. Kursintervallen, Distanzen zur Haltestelle und Art des Verkehrsmittels ermittelt und in die Kategorien A – E eingeteilt.

Gemäss Mikrozensus 2015 haben 57% der Haushalte in Bern kein eigenes Auto, benötigen somit auch keinen PW-Parkplatz. Je nach Stadtteil schwankt der Anteil der Haushalte ohne Auto zwischen 41% und 79% (Mikrozensus 2010). Ursache des Überangebotes ist somit die nicht auf städtische Verhältnisse angepasste kantonale Vorgabe.

Das Strassennetz in der Stadt Bern ist stark ausgelastet. Für Zusatzverkehr besteht nur noch ein geringer Spielraum. Für die Realisierung wichtiger Schlüsselprojekte zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems muss die MIV-Verkehrslast im Zentrum reduziert werden (z.B. Zukunft Bahnhof Bern mit neuem Bahnhofzugang Bubenberg). Gemäss STEK 2016 und der Energie- und Klimastrategie 2025 soll der PW-Verkehr in den kommenden Jahren um rund 20% reduziert werden.

Gemäss Bauverordnung Artikel 51 sind bei Bauten ab vier Wohnungen zwischen 0.5 bis 2 Pflichtparkplätze zu erstellen. Diese Bandbreite ist nicht auf die städtischen Verhältnisse der Stadt Bern ausgelegt. Bei Realisierung der Pflichtparkplätze gemäss kantonalen Bauverordnung würde kontinuierlich ein Überangebot an Parkplätzen geschaffen. Die Stadt muss daher in kommunalen Vorschriften (z.B. Überbauungsordnungen) eine für die städtischen Verhältnisse angepasste Regelung bezüglich Parkierung festschreiben. Die Stadt Bern macht bereits heute durch Regelungen in der Bauordnung (z.B. Art. 65, Parkieren von Motorfahrzeugen in der Altstadt) sowie in diversen Überbauungsordnungen von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Will die Behörde in einer Planung die Anzahl Parkplätze abweichend von den kantonalen Vorschriften regeln, dient das Baugesetz (Art. 18) als rechtlicher Rahmen. Die kantonale Bauverordnung sieht die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes derzeit nur im Rahmen von parkplatzreduzierten Wohnbau-Vorhaben vor (Art. 54a). Sind andere Nutzungen Gegenstand eines Baubewilligungsverfahrens, kann die Behörde verlangen, dass der Gesuchsteller nachweist, dass durch die neue Nutzung keine verkehrswidrigen Zustände entstehen. Dies kann er mittels eines Betriebskonzeptes nach Artikel 15 Baubewilligungsdekret (BewD, BSG 725.1) nachweisen. Die Behörde kann festhalten, welche Aspekte in einem Mobilitätskonzept bzw. einem «Betriebskonzept Mobilität» dargelegt werden müssen.

Bei entsprechenden Planungen muss von Beginn weg der Aspekt Mobilität berücksichtigt werden, also z.B. bei der Definition der Arealstrategie. Dabei sind neben den übergeordneten Zielen des STEK 2016 auch die lokalen/objektspezifischen Aspekte zu berücksichtigen. Diese, allenfalls in einer Mobilitätsstrategie zusammengefassten Analysen und Festlegungen, dienen als Grundlage einerseits für die Ausformulierung der arealspezifischen Vorschriften, andererseits für den Nachweis des öffentlichen Interesses im Rahmen der Plangenehmigung.

Für die Festlegung einer für die städtischen Verhältnisse angepassten Regelung bezüglich Parkierung gilt folgender Grundsatz, Ausgangspunkt sind die quantitativen Ziele gemäss STEK 2016:

Modal Split (Wege)	Stadtbevölkerung Bern 2030	Gesamtverkehr in Bern 2030
Fuss	37%	20%
Velo	20%	18%
öV	28%	32%
MIV	15%	30%

Der Modalsplit «Stadtbevölkerung» ist Basis für den Ziel-Modalsplit für die Nutzungsart «Wohnen», jener für den Gesamtverkehr bildet die Basis für den Modalsplit insgesamt, d.h. über alle Nutzungsarten. Sollen die Ziele gemäss STEK 2016 erreicht werden, müssen diese insbesondere bei Neubauten «übertraffen» werden. Daher gilt, dass die Parkplatzzahl für die Nutzungsart Wohnen so festzulegen ist, dass der durch die Nutzung verursachte Verkehr zu weniger als 10% durch den MIV bewältigt wird. Die Parkplatzzahl insgesamt (über alle Nutzungsarten, inkl. Wohnen) ist so festzulegen, dass der durch die Nutzung verursachte Verkehr zu weniger als 20% durch den MIV bewältigt wird.

Werden Neubauten erstellt, insbesondere, wenn bestehende Bauten ersetzt werden, müssen Parkplätze erstellt werden – in der Regel sind es nach dem Neubau mehr als vorher. Bisher blieben die öffentlichen Parkplätze in der blauen und weissen Zone erhalten, was zu einer kontinuierlichen Erhöhung der Anzahl an Parkplätzen geführt hat. Die Strassenräume bleiben dadurch autodominiert.

Um diese unerwünschte Zunahme an Parkierungsflächen zu korrigieren, soll die entsprechende Anzahl öffentlicher Parkplätze reduziert werden, damit die Anzahl Parkplätze insgesamt nicht zunimmt.

Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren, sind folgende Massnahmen möglich:

- Das kantonale Baugesetz (BauG, BSG 721.0) ermächtigt die Gemeinden in Artikel 18 in ihren Vorschriften zu bestimmen, dass in Gebieten, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten oder freizuhalten sind, nur beschränkt oder keine privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden dürfen. Auf dieser Grundlage kann z.B. im Rahmen von Arealplanungen die Anzahl zulässiger Parkplätze begrenzt werden.
- Bauherren, welche weniger Parkplätze erstellen wollen als in der Bauverordnung vorgesehen, können dies, wenn entsprechende Nachweise vorgelegt werden: Bei Wohnnutzungen ist das Vorgehen in Artikel 54a BauV festgehalten. Für andere Nutzungen muss der Bauherr aufzeigen, dass dadurch keine verkehrswidrigen Zustände entstehen. Dies kann/muss er mittels eines Betriebskonzeptes Mobilität nach Artikel 15 Baubewilligungsdekret (BewD, BSG 725.1 - Dekret über das Baubewilligungsverfahren) nachweisen.

Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren, sieht das Parkierungskonzept folgende Massnahmen vor:

M3 Reduktion der Anzahl Parkplätze im Rahmen von Planungen

M5 Reduktion der Parkplatz-Erstellungspflicht bei Neu- und Umbauvorhaben

6.3 Zu viele und zu günstige Anwohnerparkkarten

Mit Fr. 22.00 pro Monat sind die Gebühren für eine Anwohnerparkkarte im Vergleich zu einem privaten Abstellplatz unschlagbar tief. Die Marktpreise für einen Abstellplatz (ab ca. Fr. 90.00), einen Tiefgaragenstellplatz (ca. Fr. 180.00) oder einen Dauerstellplatz in einem Parkhaus (ca. Fr. 300.00) liegen um ein Mehrfaches höher. Umgerechnet auf den Tag kostet ein Platz in der blauen oder weissen Zone gerade mal 73 Rappen.

Diese niedrige Gebühr führt dazu, dass Parkkarten auch von Personen erworben werden, die in ihren Liegenschaften über Parkplätze verfügen würden. Dadurch bleibt der Druck auf die öffentlichen Parkplätze trotz kontinuierlichem Ausbau des Bestands an privaten Parkplätzen hoch. Dies hat zur Folge, dass trotz rückläufigem Personenwagenbestand der Stadtberner Bevölkerung selbst in den verkehrsberuhigten Wohnquartieren der Strassenraum autodominiert bleibt und für andere Zwecke im öffentlichen Interesse (Aufwertung Strassenraum etc.) nicht zur Verfügung steht.

Dies kann dazu führen, dass Parkplätze an Pendlerinnen und Pendler vermietet werden, die bereit sind, einen höheren Betrag zu bezahlen als Anwohnende, die auf Parkplätze in der blauen und weissen Zone ausweichen können. Dies steht ausdrücklich im Widerspruch zum Gebührenreglement der Stadt Bern (GebR, SSSB 154.11), Anhang III, Ziffer 4.9: *«Die Parkkartengebühren sollen insbesondere bewirken, dass nur Personen, die darauf angewiesen sind, eine Anwohnerprivilegierung beanspruchen und verhindern, dass Garagenplätze an Pendlerinnen und Pendler vermietet werden».*

Die Parkkartenverordnung (PKV, SSSB 761.232) legt in Artikel 3 Absatz 2 fest, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, damit ein Anrecht auf eine Parkkarte besteht: *«Die Summe der verfügbaren privaten Parkplätze und der erteilten Parkkarten darf im Einzelfall die gemäss den kantonalen und kommunalen Vorschriften über die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge zulässige Parkplatzzahl nicht übersteigen».*

Diese Formulierung stammt aus dem Jahr 1994 und bezieht sich auf das damalige kantonale Recht. Die Formulierung wurde bewusst offen formuliert, damit sie nicht bei jeder Anpassung des übergeordneten Rechts angepasst werden muss. Die Formulierung lässt Interpretationsspielraum offen und muss allenfalls präzisiert werden.

Ursache des Überangebotes ist somit der zu tiefe Preis für Parkkarten bzw. die Vergabep Praxis für Parkkarten, die nicht ausschliesst, dass eine Parkkarte bezogen werden kann, trotz in der Liegenschaft vorhandenem Parkplatz. Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren, sind folgende Massnahmen möglich:

- Der Preis für Anwohnerparkkarten kann angepasst werden.
- Die Vergabekriterien für Parkkarten können angepasst werden: beispielsweise werden diese nur noch an Personen abgeben, die in ihren Liegenschaften nicht über ausreichend private Parkplätze verfügen.

Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren, sieht das Parkierungskonzept folgende Massnahme vor:

M6 Anpassung der Tarife und Bezugskriterien für Anwohnerparkkarten

6.4 Vermietung von Privatparkplätzen an Dritte



Um mit nicht vermieteten oder zeitweise leerstehenden Parkplätzen einen Ertrag zu erwirtschaften, werden seit Jahren private Parkplätze via Inserat und neu auch via Internetapplikation öffentlich angeboten. Die verfügbaren Parkplätze sind online abrufbar und können für längere Zeit, teilweise auch stundenweise, gemietet werden.

Dies führt zu einer Ausweitung des Angebotes an Parkplätzen für Pendlerinnen und Pendler bzw. für Kundinnen und Kunden/Besucherinnen und Besucher, was den Lenkungszielen der städtischen Parkraumbewirtschaftung widerspricht und zu einer Zunahme der Anzahl MIV-Fahrten führen kann.

Gleichzeitig kann mit der Vermietung eine bestehende Infrastruktur besser ausgenutzt werden, was grundsätzlich zu begrüßen ist.

Im Rahmen der Beantwortung der Interpellation Hofmann¹⁴ hat sich der Regierungsrat des Kantons Bern zur Rechtmässigkeit des Vermietens privater Parkplätze wie folgt geäußert:

«Das Erstellen oder Ändern von Parkplätzen gilt als Bauvorhaben und unterliegt der Baubewilligungspflicht. Anders als öffentliche Parkplätze sind bewilligte private Parkplätze immer einer bestimmten Baute oder Anlage zugeordnet und nur für die Nutzerinnen und Nutzer dieser Bauten und Anlagen bestimmt (Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte, Besucherinnen und Besucher, Kundschaft etc.). Die Vermietung solcher Parkplätze an andere Personen entspricht nicht der bewilligten Nutzung und stellt daher baurechtlich betrachtet eine Zweckänderung dar. Zweckänderungen sind – auch wenn sie nicht mit baulichen Massnahmen verbunden sind – grundsätzlich ebenfalls baubewilligungspflichtig (Art. 22 Abs. 1 RPG, Art. 1a Abs. 1 BauG). Zweckänderungen ohne bauliche Massnahmen erfordern gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nur dann

¹⁴ Antwort des Regierungsrates des Kantons Bern vom 6. April 2016 auf die Interpellation Hofmann vom 25.11.2015 «Dürfen Parkplätze weitervermietet werden?» (2015.RRGR.1157).

keine Baubewilligung, wenn der neue Zweck der in der fraglichen Zone zugelassenen Nutzung entspricht und sich die Änderung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Umwelt, Erschliessung und Planung als ausgesprochen geringfügig erweist. Ob eine Baubewilligung erteilt werden kann, lässt sich nicht allgemein, sondern nur im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse beurteilen. Zu den Fragen im Einzelnen:

Ein Parkplatz, der als Nebenanlage eines Wohngebäudes bewilligt wurde, ist dafür bestimmt, von einer Bewohnerin oder einem Bewohner dieses Gebäudes mit einem Auto benutzt zu werden. Wenn der Parkplatz an eine beliebige Drittperson vermietet und ausschliesslich von dieser benutzt wird, sind weder zusätzlicher Verkehr noch erhöhte Emissionen zu erwarten. Die geänderte Nutzung ist daher, sofern sie die massgebenden Zonenvorschriften nicht tangiert, nicht baubewilligungspflichtig. Die Vermietung ist, unter der Voraussetzung, dass für die Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnbaute weiterhin genügend Parkplätze zur Verfügung stehen, zulässig».

Zusammengefasst gilt:

- Soll ein Parkplatz an Dritte vermietet werden, muss der Vermieter nachweisen (können), dass die «massgebenden Zonenvorschriften nicht tangiert» werden.
- Weiter muss nachgewiesen werden (können), dass der Parkplatz ausschliesslich von einer beliebigen Drittperson (also nicht von mehreren) genutzt wird.
- Drittens müssen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnbaute weiterhin genügend Parkplätze zur Verfügung stehen.
- Ist eines dieser Kriterien nicht erfüllt, erfordert die Umnutzung eine Baubewilligung.

Aus dieser Stellungnahme des Regierungsrates lässt sich folgender Handlungsspielraum für die Stadt Bern ableiten:

- Die Vermietung eines privaten Parkplatzes an mehrere Dritte (also z.B. stundenweise mittels App) erfordert eine Baubewilligung.
- Werden in einer Liegenschaft Parkplätze an Dritte vermietet (ausgenommen zu Gunsten CarSharing), erlischt der Anspruch der Bewohnerinnen und Bewohner auf eine Anwohnerparkkarte.
- Allenfalls kann von Vermietern privater Parkplätze verlangt werden, dass sie die oben erwähnten Nachweise erbringen – ansonsten die Vermietung/Umnutzung bis zum Vorliegen einer Baubewilligung untersagt wird.

Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren, sind folgende Massnahmen möglich:

- Vermieter von Parkplätzen werden aufgefordert nachzuweisen, dass die Kriterien für eine «baubewilligungsfreie» Umnutzung erfüllt sind.
- Bei der Vergabe von Anwohnerparkkarten muss nachgewiesen werden, dass in der betroffenen Liegenschaft keine Parkplätze an Dritte vermietet werden (ausgenommen zu Gunsten CarSharing).

Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren, sieht das Parkierungskonzept folgende Massnahme vor:

M7 Einschränkung der Fremdvermietung privater Parkplätze

6.5 Optimierungsbedarf bei der Parkplatzbewirtschaftung

Das aktuelle System der Parkplatzbewirtschaftung ist bezüglich Tarife, Parkierungszeiten und Benutzergruppen nicht optimal ausgestaltet. Um die Parkierung möglichst in die bestehenden Parkhäuser verlagern zu können – und damit die Parkierung auf den Strassen zu reduzieren –, müssen die Tarife von Strassenparkplätzen und Parkhäuser aufeinander abgestimmt sein.

Oder anders formuliert: Das Parkieren im Strassenraum ist gegenüber dem Parkieren im Parkhaus zu günstig. Auch zwischen den verschiedenen Tarifen für das Parkieren im öffentlichen Strassenraum bestehen Fehlanreize. Schliesslich sind verschiedene «Spezialfälle» noch nicht in die Bewirtschaftung einbezogen, insbesondere Abstellplätze für Motorräder und Car-Parkplätze.

Ursachen für die bestehenden Fehlanreize sind u.a. nicht aktuelle Tarife für das Parkieren auf öffentlichen Strassenparkplätzen:

- Erste Priorität hat der Wegfall von PW-Fahrten in der Stadt Bern. Das wohnortnahe Umsteigen von MIV-Pendlerinnen und -pendlern auf den öffentlichen Verkehr wird nur erfolgen, wenn dies auch bezüglich der Tarifgestaltung attraktiv ist: Die Parkgebühren in den Park+Ride-Anlagen im Umland müssen also niedriger sein, als jene in der Stadt Bern.
- Zweite Priorität hat das Umsteigen vom PW auf den öV am Stadtrand. Die Tarife in den zentrumsfernen Einstellhallen/Parkieranlagen müssen somit tiefer sein als an zentralerer Lage. Als Ziel gilt, dass das Parkieren in Einstellhallen/Parkieranlagen ausserhalb des Zentrums inklusive öV-Ticket günstiger sein soll als das Parkieren im Zentrum.
- Dritte Priorität hat das Parkieren in bestehenden Einstellhallen/Parkieranlagen. Die Tarife in diesen Parkings müssen somit tiefer sein als jene für die (angrenzenden) Strassenparkplätze.
- Das (Kurzzeit-)Parkieren auf Parkplätzen mit Ticket-Automat soll günstiger sein als das Parkieren mit einer 4-Stunden-Karte in der blauen oder weissen Zone mit Parkscheibenpflicht. Für das Parkieren von weniger als 1.5 Stunden sind heute die Zonen mit Parkscheibenpflicht finanziell am attraktivsten. Um die Parkgebühren in den Stadtteilzentren zu umgehen, wird folglich teilweise auf diese Zonen in den Quartieren ausgewichen. Die Bestimmungen für die blaue Zone sind schweizweit identisch geregelt (Anhang 3 der Signalisationsverordnung, SSV, SR 741.21) und können durch die Stadt Bern nicht verändert werden. Kommunaler Handlungsspielraum bzgl. der maximalen Parkierdauer besteht, sobald blaue in weisse Zonen mit Parkscheibenpflicht umgewandelt werden.
- Wichtig ist, dass das Angebot und die Nachfrage in einem angemessenen Verhältnis zu einander stehen, so dass die Parkfelder gut ausgelastet sind, aber dennoch kein unerwünschter Suchverkehr entsteht.

Aus diesen Überlegungen ergibt sich folgendes Tarif-System:

- Die Parkgebühren in den Park+Ride-Anlagen im Umland müssen niedriger sein als jene in der Stadt Bern.
- Die Tarife in den zentrumsfernen Einstellhallen/Parkieranlagen müssen tiefer sein als an zentralerer Lage. Als Ziel gilt, dass das Parkieren in Anlagen ausserhalb des Zentrums inklusive öV-Ticket günstiger sein soll als das Parkieren im Zentrum.
- Die Tarife in den Parkings müssen tiefer sein als jene auf den (angrenzenden) Strassenparkplätzen.
- Das Parkieren auf Plätzen mit Ticket-Automat muss günstiger sein als das Parkieren in der blauen/weissen Zone mit 4-Stunden-Karte.

Bei der Gestaltung der Tarife sind die unterschiedlichen «Parkierungsmuster» zu berücksichtigen.

- Kurzzeit-Parkierung (bis 30 Minuten)
- Parkierung Besucher/Kunden bis 4 Stunden
- Pendlerparkierung ca. 8 Stunden
- Langzeitparkierung über 24 Stunden
- Nachtparkierung/Wochenende

Um die Parkplatzbewirtschaftung zu optimieren, sind folgende Massnahmen möglich:

- Aktualisierung der Tarife für das Parkieren auf Strassenparkplätzen.
- Aktualisierung der Tarife für das Parkieren in Parkieranlagen, die von der Stadt Bern betrieben werden (P+R Neufeld, P+R Gangloff).
- Diskussion der Tarife mit den Betreibern privater Parkhäuser, bei denen die Stadt Miteigentümerin des Parkhauses ist.
- Umwandlung von «blauen Zonen» in «weisse Zonen» (erweitert den Regelungsspielraum der Stadt).
- Umwandlung von Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht in Parkplätze mit Ticket-Automat.
- Die Abstellmöglichkeiten für Motorräder können – sofern die bundesrechtlichen Voraussetzungen entsprechend angepasst werden – kostenpflichtig werden.
- Car-Parkplätze können differenzierter bewirtschaftet werden, so dass an zentralen Standorten nur noch ganz kurz zum Ein- oder Aussteigen angehalten werden kann.

Um die Parkplatzbewirtschaftung zu optimieren, sieht das Parkierungskonzept folgende Massnahmen vor:

- M8 Abstufung der Parkierungstarife nach Zentralität
- M9 Umwandlung von Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht in solche mit Gebührenpflicht
- M10 Bewirtschaftung privater Parkplätze
- M11 Bewirtschaftung von Motorrad-Abstellplätzen

6.6 Fehlende Anreize für nachhaltigeres Verkehrsverhalten

Bei der Zuweisung öffentlicher Parkplätze an Nutzergruppen werden in ganz besonderem Mass die Anwohnenden privilegiert (Anwohnerparkkarte). Andere Nutzergruppen, welche beispielsweise einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität leisten, werden wesentlich weniger stark unterstützt. Dazu gehören insbesondere Anbieter/Nutzer von CarSharing sowie die Elektromobilität.

Steigen Autobesitzende neu auf CarSharing um, führt das meist zu einer Reduktion der gefahrenen Auto-Kilometer und zu einer stärkeren Nutzung anderer Verkehrsarten. CarSharing ist auf zentrale, gut mit anderen Verkehrsmitteln erreichbare, für jedermann zugängliche und in der Regel fest reservierte Standorte angewiesen. Die Stadt Bern verfügt über ein dichtes Netz an Standplätzen des CarSharing-Anbieters Mobility. Weiterhin bestehen jedoch auch Lücken im Standortnetz.

Der Anteil Elektroautos ist trotz hoher Wachstumsraten noch verschwindend klein. Sofern Elektroautos mit «grünem» Strom betrieben werden, haben diese einen relevanten Umweltvorteil gegenüber Benzin- und Diesel-Autos.



Sowohl für CarSharing-Autos wie auch für Ladestationen von Elektro-Autos kann die Stadt reservierte Abstellflächen zur Verfügung stellen. Auf der Grundlage eines Standortkonzepts und einer Rahmenkonzession wurden in den letzten Jahren 35 Mobility-Stellplätze im öffentlichen Strassenraum erstellt, weitere können je nach Bedarfsentwicklung folgen.

Für öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Strassenraum liegt noch kein Standortkonzept vor. Laut verschiedener Entwicklungsprognosen zur Elektromobilität¹⁵ wird die Ladeinfrastruktur angepasst werden müssen. Das Aufladen auf privaten Parkplätzen stellt das Fundament der Elektromobilität dar und dient der Verminderung des Parkierungsdrucks auf die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Strassenraum. Es wird in der E-Mobil-Branche davon ausgegangen, dass rund 85% der Ladevorgänge am privaten Abstellort erfolgen (zu Hause oder am Arbeitsplatz). Hier prüft

¹⁵ Gemäss Energieperspektiven 2050 des Bundes soll die E-Mobilität ab 2020 eine zunehmend wichtigere Rolle spielen (CO₂-Emissionsziel für Neuwagen 2020 95g CO₂/km; Produkte-Pipeline der Autohersteller); Prognosen rechnen mit einer Zunahme der Elektrofahrzeuge am Fahrzeug-Bestand auf rund 10% (2030) bis rund 35 % (2050) (Quelle: www.swiss-emobility.ch).

die Stadt, inwiefern mit entsprechenden Vorschriften in Überbauungsordnungen, Baurechtsverträgen oder einer Anpassung der Bauordnung erreicht werden kann, dass bei Neuüberbauungen neue Ladestationen vorgesehen oder zumindest die baulichen Voraussetzungen für ein späteres Nachrüsten geschaffen werden können.

Für die rund 15% Ladevorgänge, die an öffentlich zugänglichen Ladestationen erfolgen, ist die Infrastruktur bei Tankstellen, Parkhäusern, Kundenparkplätzen und an Standorten im öffentlichen Strassenraum zu ergänzen¹⁶. EnergieWasserBern (ewb) will kurzfristig rund 20 Ladestationen an öffentlich zugänglichen Standorten realisieren, hauptsächlich auf privaten, öffentlich zugänglichen Parkplätzen. Diese werden das bestehende Angebot (u.a. Parkhäuser Bahnhof, Rathaus, City-West, Mobiliar, Casino und Parkplätze Zentrums Paul Klee, PostParc) ergänzen. Vorgesehen sind vier bis fünf Schnellladestationen (sogenannte «coffee&charge», ca. 10-30 Minuten) und rund 15 Normalladestationen (sogenannte «work/shop&charge», 1 bis 4 Stunden). Aus heutiger Sicht dürfte der Bedarf an Schnellladestationen in der Stadt Bern damit für einige Zeit gedeckt sein, resp. wird der Markt auf die Bedarfsentwicklung reagieren.

Eine wichtige Standortvoraussetzung bei der Bewilligung öffentlich zugänglicher Schnellladestationen ist die gute Erreichbarkeit ab Strassen des Basisnetzes, d.h. ohne Mehrverkehr auf Quartierstrassen. Voraussichtlich vier bis fünf Normalladestationen von ewb sind im öffentlichen Strassenraum vorgesehen, dabei handelt es sich primär um das Umrüsten bereits bestehender Standorte (z.B. Nägeligasse, Klösterlistutz, P+R Gangloff). Zusätzlich zu den oben beschriebenen Standortvoraussetzungen wird die Stadt hier ein diskriminierungsfreies Zahlssystem verlangen (d.h. ohne Abo und ohne Mitgliedschaftszwang) und die Versorgung dieser Ladenstationen mit CO2-frei produziertem Strom sicherstellen.

Je nach Entwicklung (Anteil autofreier Haushalte, CarSharing, Ladestationen auf Privatboden, Kosten und Technik E-Fahrzeuge etc.) wird die Nachfrage für Ladestationen im öffentlichen Strassenraum unterschiedlich gross sein.



Das «sleep&charge» an einem privaten Anschluss stellt die kostengünstigste Lademöglichkeit dar. Bewohnende von Liegenschaften ohne private Parkplätze können jedoch nur öffentliche Ladestationen nutzen. Die Stadt Basel hat 2015 in einer Studie¹⁷ den Anteil der zu reservierenden Parkplätze für Ladestationen in der blauen Zone untersucht. Je nach Szenario liegt der Anteil bei 2 bis 5% (bis 2025) resp. 5 bis 18% (bis 2030).

¹⁶ „Das Ziel für das Jahr 2020 muss sein, eine landesweit differenzierte Ladeinfrastruktur zu schaffen, die einen Anteil von 10% bis 30% Elektroautos am CH-Fahrzeugmarkt versorgen kann. Das heisst: 600 000 häusliche Systeme («sleep&charge»), 60 000 business/office-Stationen («work&charge»), 30.000 Ladestationen bei Geschäften, Restaurants («shop&charge»), 150 Schnellladestationen («coffee&charge»)“ (Quelle: www.swiss-employment.ch, Schweizer Road Map Elektromobilität, 2012).

¹⁷ Elektromobilität Region Basel, Massnahmenkonzept für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, Schlussbericht, Oktober 2015.

Die Berechnungen der Stadt Basel lassen sich nicht 1:1 auf die Stadt Bern übertragen, für eine erste Grössenordnung können sie allerdings dienen: In der Stadt Bern entsprechen die 2% knapp 300 Parkplätzen in Zonen mit Parkscheibenpflicht, die bis 2025 mit Ladestationen ausgerüstet werden müssten.



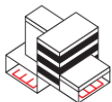
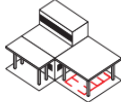


Verteilung Ladevorgänge	Privater Aufstellort 85%			Öffentlich zugänglicher Aufstellort 15%		
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur	 <p>Einzel- / Doppelgarage bzw. Stellplatz beim Eigenheim</p>	 <p>Parkplätze bzw. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks</p>	 <p>Firmenparkplätze / Flottenhöfe auf eigenem Gelände</p>	 <p>Autohof, Autobahn-Raststätte</p>	 <p>Einkaufszentren, Parkhäuser, Kundenparkplätze</p>	 <p>Straßenrand / öffentliche Parkplätze</p>

Abbildung 23: Verteilung der Standorte der Ladeinfrastruktur (Quelle: Ladeinfrastruktur E-Fahrzeuge Deutschland – Statusbericht und Handlungsempfehlungen 2015)

Die Stadt Bern wird zur Förderung der Elektromobilität – u.a. gestützt auf einen Leitfaden des Bundesamts für Energie (Elektromobilität für Gemeinden, Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen, 2017) – eine Anzahl an öffentlichen Ladestationen in Quartieren mit wenig privaten Parkplätzen herleiten und ein geeignetes Ladesystem bestimmen. Allenfalls könnte dazu die sogenannte «Laternenladung» (Beleuchtungsmasten mit Ladanschluss) in Frage kommen, ebenfalls mit den Auflagen eines diskriminierungsfreien Zahlensystems und der Versorgung dieser Ladestationen mit CO₂-frei produziertem Strom.

Das Einrichten von Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen muss jedoch begleitet werden mit einer wirkungsvollen «Aktivierung» der Liegenschaftsbesitzenden zur Erstellung privater Ladestationen. Zu prüfen ist ausserdem, inwieweit eine Anwohnerprivilegierung (z.B. Anwohnerparkkarte) für die Nutzung dieser Ladestationen zielführend ist.

Um nachhaltiges Verkehrsverhalten zu fördern, sieht das Parkierungskonzept folgende Massnahmen vor:

M12 Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für CarSharing

M13 Sicherstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

6.7 Abstellplätze für besondere Bedürfnisse

Aufgrund der begrenzten Flächen und der hohen Nutzungsdichte ist die Flächenkonkurrenz insbesondere in der Berner Altstadt hoch. Hier stehen – abgesehen von Spezialparkplätzen für Taxi, Hotel, Car usw. – nur wenige öffentlich zugängliche Parkplätze auf Strassenniveau zur Verfügung. Hingegen gibt es in der Innenstadt Parkverbotslinien im Umfang von rund 450 Abstellmöglichkeiten, auf welchen der Güterumschlag sowie das Parkieren mit Handwerkerparkkarte oder Parkkarte für Menschen mit Gehbehinderung erlaubt ist. Für die Untere Altstadt gibt es ausserdem Anwohnerparkkarten und Parkkarten für die ansässigen Geschäftsbetriebe, welche das Parkieren auf den Parkverbotslinien ebenfalls erlauben.

Die Zufahrt und die Parkierung in der Altstadt ist in der Verordnung über Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (PVUA, SSSB 761.212) und der Verordnung über die Zufahrtsberechtigungen und das Parkieren in der Oberen Altstadt (VZB, SSSB 761.211) geregelt. In der Innenstadt stehen zudem mehrere Parkhäuser zur Verfügung.

Der hohe Nutzungsdruck ergibt folgende Herausforderungen:

- Für Fahrzeuge von Handwerkern besteht in den Fahrverbotszonen der Oberen Altstadt ein eher knappes Angebot an Abstellmöglichkeiten. Das Parkieren des Fahrzeugs während der Sperrzeiten ist nicht gestattet. Entsprechend sind Handwerksbetriebe auf alternative Abstellmöglichkeiten in fussläufiger Distanz angewiesen, denn diese Fahrzeuge können je nach Höhe nicht in den öffentlichen Parkhäusern abgestellt werden. Die Untere Altstadt leidet nach wie vor unter zu vielen Falschparkierern, was den Wirtschaftsverkehr behindert und die Aufenthaltsqualität mindert. Im Auftrag des Gemeinderats erarbeitete die Stadt deshalb zusammen mit Wirtschaftsorganisationen, Gewerkschaften und weiteren Betroffenen das «Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt». Ziel ist es, die Zufahrt in die Kernzone auf den notwendigen Verkehr zu beschränken und Parkier- und Anlieferungsflächen künftig konsequenter dem Güterumschlag und den Handwerkern zur Verfügung zu halten. Um die Situation in der Oberen Altstadt zu verbessern wird das bestehende Konzept der Zufahrtsberechtigung bis 2019 weiter verfeinert, bis es im Rahmen einer Revision der VZB verbindlich umgesetzt werden kann. In der Unteren Altstadt strebt der Gemeinderat in Absprache mit den Vereinigten Altstadtleisten in einem ersten Schritt an, die Langzeitparkierung – insbesondere der Anwohnerschaft – möglichst in die angrenzenden Parkhäuser zu verschieben, um Raum für Aufwertungen und den Wirtschaftsverkehr zu gewinnen. Die genauen Regelungen werden bis 2019 zusammen mit den Altstadtleisten, den angrenzenden Parkhäusern und den Sozialpartnern noch zu entwickeln sein.
- Marktfahrzeuge, welche nicht gleichzeitig als Verkaufsstand dienen, benötigen einen Abstellplatz ausserhalb des Marktes. Diese Fahrzeuge können je nach Höhe nicht in den öffentlichen Parkhäusern abgestellt werden. Marktfahrende können beim Polizeiinspektorat Parkkarten erwerben, welche zum Abstellen der Marktfahrzeuge berechtigen. 2016 wurden knapp 200 entsprechende Parkierungsbewilligungen ausgegeben. Je nach Standort des Marktes werden unterschiedliche Parkkarten ausgegeben, welche zum Abstellen des Fahrzeugs in bestimmten, benachbarten Parkräumen berechtigen. Die Parkdauer ist auf die Dauer des Marktes (inkl. Auf- und Abbau) beschränkt. Dieses Angebot muss bei Anpassungen an der Anzahl und Bewirtschaftung der Parkplätze angepasst werden.

- In der Stadt Bern gibt es ca. 150 gelb markierte Parkfelder für Menschen mit Gehbehinderung. Das Angebot wird laufend optimiert (aufgrund privater Anfragen und in Absprache mit den Behindertenorganisationen und der städtischen Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen). Auf ihnen darf nur mit einer entsprechenden Parkkarte (Parkierungserleichterung für Menschen mit Gehbehinderung) und im Falle einer Parkzeitbeschränkung zusammen mit der Parkscheibe parkiert werden. Die Parkkarte berechtigt ausserdem zum:

- zeitlich unbeschränkten Parkieren auf Parkplätzen mit Parkzeitbeschränkung;
- Parkieren bis zu drei Stunden im Parkverbot;
- Parkieren bis zu zwei Stunden in Begegnungszonen ausserhalb Parkfelder.

Die Parkkarte für Menschen mit Gehbehinderung wird durch die kantonalen Behörden ausgestellt und ist gesamtschweizerisch gültig. Die Markierung von speziellen, reservierten Parkfeldern für Menschen mit Gehbehinderung ist wichtig, weil sie grössere Manövrierflächen benötigen für das Ein- und Aussteigen aus dem Fahrzeug, das Verladen der Hilfsmittel und um ein Rollstuhlzuggerät über eine Rampe aus dem Kofferraum zu fahren. Zudem ist für diese Personengruppe entscheidend, dass der Parkplatz nahe am Zielort bzw. nahe eines hindernisfreien Ausgangs einer grösseren Parkierungsanlage liegt. 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.

- Die Norm Fussverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum (VSS SN 640 075) konkretisiert – gestützt auf das BehiG – die Anforderungen an die Hindernisfreiheit des öffentlichen Raums. So sind auch Parkplätze so anzuordnen, dass sie für Menschen mit Behinderung kein Hindernis darstellen. Heikel sind in diesem Zusammenhang insbesondere die rund 500 öffentlichen Parkplätze in der Stadt Bern, die ganz oder teilweise auf Trottoirflächen angeordnet sind. Sie unterbrechen blinden und sehbehinderten Menschen die taktile Längsführung durch den Trottoirrand. Solche Parkplätze gilt es entweder zu verschieben, baulich anzupassen oder allenfalls ganz aufzuheben.
- Die engen Raumverhältnisse schränken die Befahrbarkeit der Altstadt für Lastwagen (Anhängierzüge und Sattelschlepper) ein. In der Stadt Bern gibt es nur wenige Möglichkeiten Lastwagen und/oder Anhänger auf öffentlichen Grund zu parkieren, z.B. um ohne Anhänger in der Innenstadt anliefern zu können oder um zu warten, bis in der Innenstadt oder auf einer Baustelle just-in-time angeliefert werden kann.

Um Abstellflächen für besondere Bedürfnisse stärker in den Fokus zu rücken, sieht das Parkierungskonzept folgende Massnahmen vor:

- | | |
|-----|--|
| M2 | Aufhebung von Strassenparkplätzen bei gewichtigeren öffentlichen Interessen |
| M14 | Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung |
| M15 | Hindernisfreie Ausgestaltung von Parkplätzen |
| M16 | Bereitstellung und Neuregelung von Carparkplätzen |
| M17 | Parkierungsmöglichkeiten für Handwerkerfahrzeuge |
| M18 | Parkierungsmöglichkeiten für Marktfahrzeuge |
| M19 | Parkierungsmöglichkeiten für Lastwagen und Anhänger |

7 Massnahmen

Aus den politischen Vorgaben, den Zielen und der Situationsanalyse ergibt sich zusammenfassend folgender Handlungsbedarf:

- M1 Kompensation zusätzlicher Privatparkplätze durch Aufhebung von Strassenparkplätzen
- M2 Aufhebung von Strassenparkplätzen bei gewichtigeren öffentlichen Interessen
- M3 Reduktion der Anzahl Parkplätze im Rahmen von Planungen
- M4 Teilweiser Verzicht auf Parkplatz-Ersatzabgabe
- M5 Reduzierung der Parkplatz-Erstellungspflicht bei Neu- und Umbauvorhaben
- M6 Anpassung der Tarife und Bezugskriterien für Anwohnerparkkarten
- M7 Einschränkung der Fremdvermietung privater Parkplätze
- M8 Abstufung der Parkierungstarife nach Zentralität
- M9 Umwandlung von Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht in solche mit Gebührenpflicht
- M10 Bewirtschaftung privater Parkplätze
- M11 Bewirtschaftung von Motorrad-Abstellplätzen
- M12 Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für CarSharing
- M13 Sicherstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- M14 Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung
- M15 Hindernisfreie Ausgestaltung von Parkplätzen
- M16 Bereitstellung und Neuregelung von Carparkplätzen
- M17 Parkierungsmöglichkeiten für Handwerkerfahrzeuge
- M18 Parkierungsmöglichkeiten für Marktfahrzeuge
- M19 Parkierungsmöglichkeiten für Lastwagen und Anhänger

Verbindliche Ziele (Kap. 3) und zentrale Massnahmen(-elemente) sind grün hinterlegt.

Umsetzung der Massnahmen

Die Umsetzung erfolgt schrittweise und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel grundsätzlich so rasch wie möglich. Angesichts der unterschiedlichen Zeithorizonte sowie der im Detail noch auszuarbeitenden Massnahmen wird dabei auf einen konkreten „Zeitplan“ verzichtet. In jedem Massnahmenblatt ist jedoch angegeben, welche konkreten nächsten Schritte geplant sind, wer die Federführung bei der Weiterbearbeitung hat und welche Stellen (insbesondere innerhalb der Stadtverwaltung, allenfalls auch Dritte) in die weiteren Arbeiten einbezogen werden sollen.

M1 Kompensation zusätzlicher Privatparkplätze durch Aufhebung von Strassenparkplätzen

Ausgangslage	Die Gesamtzahl an Parkplätzen in der Stadt Bern (öffentlich + privat) nimmt kontinuierlich zu, während der Bedarf – trotz Bevölkerungswachstum – stetig abnimmt. Grund dafür ist mitunter die Anzahl bei Neu- und Umbauten zusätzlich erstellter Parkplätze.
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>2 Die Anzahl Parkplätze wird insgesamt reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den nächsten zehn Jahren um mindestens 12% reduziert.</p> <p>2.5 Werden im Zusammenhang mit Umbauten oder Ersatzneubauten zusätzliche private Parkplätze erstellt, wird die entsprechende Anzahl Strassenparkplätze aufgehoben, damit die Anzahl Parkplätze insgesamt nicht zunimmt.</p> <p>2.4 Bei unterschiedlichen Flächenansprüchen sind Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten von Projekten mit höherem öffentlichem Interesse aufzuheben.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Werden infolge von Neu- oder Umbauten Parkplätze erstellt und stehen nachher mehr private Parkplätze zur Verfügung als vorher, wird die entsprechende Anzahl öffentlicher Parkplätze in den umliegenden Parkkarenzonen reduziert.• In Gebieten mit einem starken Überhang von ausgegebenen Parkkarten gegenüber den verfügbaren öffentlichen Parkplätzen kann von einer Reduktion von Parkplätzen abgesehen werden.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Bauinspektorat, Tiefbauamt Stadt Bern
Umsetzung	Nächste Schritte: <ul style="list-style-type: none">• Entwicklung Kompensationsmechanismus• Das Bauinspektorat ermittelt die Anzahl zusätzlich erstellter Parkplätze und informiert die Verkehrsplanung und das Tiefbauamt.

M2 Aufhebung von Strassenparkplätzen bei gewichtigeren öffentlichen Interessen

Ausgangslage Für das gesamte Stadtgebiet gilt der politische Auftrag, die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10% zu reduzieren. Die leicht höhere Zielgrösse des Parkierungskonzepts von mindestens 12% Reduktion beinhaltet zusätzlich auch die Kompensation des stetig steigenden Flächenverbrauchs der Motorfahrzeugparkierung durch die wachsenden Fahrzeugabmessungen.

Stadtweit steht die bestehende Parkierung im öffentlichem Raum teilweise in Konflikt mit anderen öffentlichen Interessen, wie z.B. mit der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden – insbesondere von Kindern oder Menschen mit Behinderungen – oder der Aufenthaltsqualität auf Strassen und Plätzen.

In der Unteren Altstadt besteht besonderer Handlungsbedarf¹⁸. Die Bauordnung der Stadt Bern (BO) legt in Artikel 65 die Regeln für die Parkierung von Motorfahrzeugen in der Altstadt fest: «In der Altstadt dürfen unter Vorbehalt der folgenden Ausnahmen keine weiteren öffentlichen und privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden: Die (...) oberirdischen Parkfelder (...) dürfen im Verhältnis 1:1 durch unterirdische Parkplätze in bestehenden und zu erweiternden Parkgaragen der Altstadt ersetzt werden». Gemäss einer 2016 durchgeführten Erfolgskontrolle beträgt hier die mittlere Auslastung der legalen Parkierungsmöglichkeiten durch «erlaubte» Fahrzeuge rund 50%. Dazu kommen unerlaubt abgestellte Fahrzeuge, deren Anteil an allen parkierten Fahrzeugen betrug 2016 24% (gegenüber 38% im Jahr 2012).

Um den Wirtschaftsverkehr (insbesondere die Anlieferung und den Güterumschlag) zu erleichtern, aber auch um die Innenstadt weiter aufzuwerten und den Aufenthalt in den Gassen noch attraktiver zu machen, soll die Anzahl parkierter Fahrzeuge in den Gassen weiter reduziert werden. Das 2016/17 eng mit Wirtschaftsorganisationen, Gewerkschaften und weiteren Betroffenen erarbeitete «Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI)» bildet die Grundlage für die in der Unteren Altstadt zu ergreifenden Massnahmen.

In einzelnen Gassen werden Fahrzeuge halb auf der Strasse und halb in den Laubenbögen parkiert. Diese Praxis wurde lange toleriert, ist aber aus Sicht der Stadt nicht legal (Art. 85 BO).

Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>2 Die Anzahl Parkplätze wird insgesamt reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den nächsten zehn Jahren um mindestens 12% reduziert.</p> <p>1.1 Das System der Parkplatzbewirtschaftung (Parkgebühren, Parkkarten) ist so ausgestaltet, dass ein Anreiz besteht, primär bestehende Einstellhallen zu benutzen.</p> <p>2.4 Bei unterschiedlichen Flächenansprüchen sind Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten von Projekten mit höherem öffentlichem Interesse aufzuheben.</p>
----------------------------------	--

¹⁸ Interfraktionelles Postulat SP/JUSO, GFL/EVP, GB/JA! (Beat Zobrist, SP/Daniel Klausner, GFL/Urs Frieden, GB) vom 25. Juni 2009: Berner Altstadt: Verkehrskompromiss mit Parkposten durchsetzen (2009.SR.000245), Motion Regula Fischer (GPB-DA): Räumung des illegalen Auto-Camps an der Rathausgasse (2011.SR.000194), Postulat Fraktion SP (Michael Sutter / Marieke Krut): Keine Zone für experimentelles Parkieren in der unteren Altstadt! (2016.SR.000047).

	<p>2.8 Die Anzahl Abstellmöglichkeiten (Parkierung) in der Unteren Altstadt wird reduziert, um Raum zu schaffen für Nutzungen mit höherem öffentlichem Interesse.</p> <p>3.2 Auf Stadtgebiet wird eine ausreichende Anzahl Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung zur Verfügung gestellt</p> <p>4.1 Für spezifische Nutzergruppen der Wirtschaft, die auf die Nutzung eines Motorfahrzeugs angewiesen sind, stehen ausreichende Angebote für die Parkierung und den Personen- und Güterumschlag zur Verfügung (Handwerksbetriebe, Marktfahrende, Cars, Taxis, Lastwagen mit Anhängern).</p> <p>4.2 Die Verträglichkeit der Parkierung und des Güterumschlags der Wirtschaft mit den vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums in der Innenstadt ist sichergestellt.</p> <p>4.3 Die Konflikte zwischen illegaler Parkierung und dem Gewerbe sind vermindert.</p> <p>4.4 Die Parkierungsregelung in der Innenstadt ist gemäss Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt umgesetzt.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer neuen Parkierungsregelung in der Unteren Altstadt unter Einbezug: <ul style="list-style-type: none"> - der Verschiebung der Langzeitparkierung in angrenzende Parkhäuser - der Aufhebung der Parkierung auf den «Parkverbotslinien» - der Markierung einer reduzierten Anzahl Parkplätze für spezifische Bedürfnisse, z.B. das (kostenpflichtige) Kurzparkieren für Kunden. • Im Rahmen der Revision BO eine Präzisierung von Artikel 85 (Lauben) prüfen. • Prüfen Anpassung PVUA: Einzelne Geschäfte mit besonderen Bedürfnissen haben das Bedürfnis, dass auch Angestellte Parkkarten beziehen können; gemäss aktueller Regelung ist dies nicht möglich. • Laufende Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen Interessen, insbesondere auch das Bedürfnis nach Parkplätzen für Menschen mit Behinderung bei Massnahmen und Projekten im Strassenraum und auf Plätzen stadtweit.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Polizeiinspektorat, Tiefbauamt Betroffene/Anwohnende/Gewerbetreibende
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Parkierungsregelung Untere Altstadt auf Grundlage des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) • Abschluss von Vereinbarungen zwischen der Stadt und den Parkhäusern • Anpassung Markierung/Signalisation Untere Altstadt • evtl. Anpassungen Bauordnung, PVUA, Gebührenreglement • laufend: Als Leitlinien für die Abwägung zwischen verschiedenen öffentlichen Interessen dienen stadtweit insbesondere die Ziele, Konzepte und Strategien des Gemeinderates (z.B. STEK 2016; Energie- und Klimastrategie 2025; Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum) sowie politische Vorstösse und Entscheide von Stadtrat und Bevölkerung.

M3 Reduktion der Anzahl Parkplätze im Rahmen von Planungen

Ausgangslage Die gemäss kantonalem Recht zu erstellende Anzahl Parkplätze ist nicht auf die Verhältnisse der Stadt Bern ausgelegt. Der Motorisierungsgrad in der Stadt Bern ist niedrig und die Anzahl autofreier Haushalte hoch. Werden bei Neu- und Umbauten Parkplätze nach Bauverordnung (BauV) erstellt, entsteht ein Überangebot an Parkplätzen.
→ Weitere Erläuterungen siehe Kapitel 6.2

Ziele
(vgl. Kapitel 3)

2 Die Anzahl Parkplätze wird insgesamt reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den nächsten zehn Jahren um mindestens 12% reduziert.

2.1 Die Anzahl Parkplätze bei Neubauten/Überbauungen wird minimiert, damit ein Überangebot verhindert werden und die Gesamtzahl effektiv reduziert werden kann.

2.3 Bei Planungen wird eine maximale Anzahl Parkplätze festgeschrieben, die sich an den Grundsätzen des autoarmen Bauens orientiert.

Massnahmen

- Wird für die Entwicklung eines Areals eine Überbauungsordnung erlassen, ist die maximale Anzahl der erlaubten Parkplätze gegenüber der BauV – soweit rechtlich zulässig – zu reduzieren. Dabei gelten folgende Prinzipien:
 - Die Parkplatzzahl für die Nutzungsart Wohnen ist so festzulegen, dass der durch die Nutzung induzierte Verkehr zu weniger als 10% durch den MIV bewältigt wird.
 - Die Parkplatzzahl insgesamt (über alle Nutzungsarten, inkl. Wohnen) ist so festzulegen, dass der durch die Nutzung induzierte Verkehr zu weniger als 20% durch den MIV bewältigt wird.
- Bei entsprechenden Planungen muss von Beginn weg der Aspekt Mobilität berücksichtigt werden, also z.B. bei der Definition der Arealstrategie oder bei der Formulierung des Programms für einen Wettbewerb. Dabei sind neben den Zielen des STEK 2016 auch die lokalen/objektspezifischen Aspekte zu berücksichtigen.
- Neben dem autoarmen Wohnen wird durch Beratung und entsprechende Vorschriften autoarme Mobilität auch bei anderen Nutzungsarten gefördert und gefordert, beispielsweise bei Schulen/Fachhochschulen, bei Dienstleistungsnutzungen (Büro) oder bei Freizeitnutzungen.
- Überbauungen, an denen die Stadt Bern als Grundeigentümerin, Baurechtsgeberin und/oder Bauträgerin/Bauherrin beteiligt sind, müssen Vorbildcharakter haben.

Federführung Verkehrsplanung Stadt Bern

Beteiligte Stadtplanungsamt, Bauinspektorat, Fachstelle Mobilitätsberatung (AFU)

Umsetzung

- laufend bei Arealplanungen etc.
- Anpassung Bauordnung

M4 Teilweiser Verzicht auf Parkplatz-Ersatzabgabe

Ausgangslage	Der Verzicht auf die Erstellung von Privatparkplätzen (bzw. die Aufhebung bestehender Parkplätze) wird heute «bestraft», indem die Stadt eine Parkplatzerersatzabgabe verlangt, wenn weniger als die gemäss Bauverordnung erforderliche Minimal-Anzahl Parkplätze erstellt wird – dies unabhängig davon, ob sich daraus ein erhöhter Druck auf die öffentlichen Parkplätze ergibt oder nicht (wie beispielsweise bei einer autofreien Siedlung). → Weitere Erläuterungen siehe Kapitel 6.1
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>2 Die Anzahl Parkplätze wird insgesamt reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den nächsten zehn Jahren um mindestens 12% reduziert.</p> <p>2.6 Damit kein Anreiz besteht, unnötig viele Privatparkplätze zu erstellen oder zu erhalten, wird die Parkplatz-Ersatzabgabe (unter Auflagen) reduziert oder aufgehoben.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung des Parkplatzerersatzabgabereglements und der Bauordnung (Art. 66) mit sinngemäss folgendem Inhalt: In folgenden Fällen muss <u>keine</u> Ersatzabgabe entrichtet werden: <ul style="list-style-type: none"> - Der Bauherr reduziert die Anzahl Parkplätze aus eigenem Antrieb und zeigt plausibel auf, dass durch den Verzicht keine zusätzliche Nachfrage für das Parkieren auf öffentlichem Grund entsteht, z.B. indem er die Nutzerinnen und Nutzer der Liegenschaft/Überbauung verpflichtet, auf einen eigenen PW zu verzichten (z.B. auf der Basis von Art. 54a BauV). - Die Stadt verpflichtet einen Bauherrn (mittels Vorschriften in einer Überbauungsordnung o.ä.) nur eine gegenüber dem kantonalen Recht reduzierte Anzahl Parkplätze zu erstellen. - Bestehende Privatparkplätze werden aufgehoben oder in Velo-Abstellplätze umgewandelt. • Sicherstellung durch Massnahme 6 (Neuregelung Vergabe Anwohnerparkkarten)
Federführung	Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Polizeiinspektorat
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung Parkplatzerersatzabgabereglement inkl. Überprüfung von Mittelzufluss und Verwendung der Spezialfinanzierung «Ersatzabgaben für Autoabstellplätze» • Anpassung Bauordnung • Neuregelung Bezugskriterien von Anwohnerparkkarten (siehe Massnahme 6)

M5 Reduktion der Parkplatz-Erstellungspflicht bei Neu- und Umbauvorhaben

Ausgangslage Die Festlegungen der Anzahl Parkplätze in der kantonalen Bauverordnung sind ungenügend auf die Verhältnisse der Stadt Bern ausgelegt. Das Siedlungsgebiet der Stadt Bern ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Zwischen dem Westside und der östlichen Gemeindegrenze liegt praktisch das gesamte Siedlungsgebiet in den öV-Erschliessungsgüteklassen A oder B.

Bei Realisierung der Pflichtparkplätze gemäss kantonalen Bauverordnung (BauV) wird kontinuierlich ein Überangebot an Parkplätzen geschaffen, wobei die BauV Möglichkeiten bietet, um die geforderte Mindestanzahl zu unterschreiten. Bauherren können weniger Parkplätze erstellen, als in der BauV vorgesehen, wenn entsprechende Nachweise vorgelegt werden: Bei Wohnnutzungen ist das Vorgehen in Artikel 54a BauV festgehalten, für übrige Nutzungen muss aufgezeigt werden, dass dadurch keine verkehrswidrigen Zustände entstehen. Dies kann/muss mittels eines «Betriebskonzeptes Mobilität» nachgewiesen werden (vgl. Artikel 15 Baubewilligungsdekret, wonach die «Behörde weitere Unterlagen, ... verlangen» kann).

→ Weitere Erläuterungen siehe 6.2

Ziele
(vgl. Kapitel 3)

2 Die Anzahl Parkplätze wird insgesamt reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den nächsten zehn Jahren um mindestens 12% reduziert.

2.1 Die Anzahl Parkplätze bei Neubauten/Überbauungen wird minimiert, damit ein Überangebot verhindert und die Gesamtzahl effektiv reduziert werden kann.

2.2 Dazu wird die Parkplatz-Erstellungspflicht soweit möglich reduziert.

Massnahmen

- Die Stadt unterstützt durch Beratung und durch entsprechende Grundlagen/Checklisten usw. Bauherren, die weniger Parkplätze erstellen wollen als in der Bauverordnung vorgesehen.
- Im Rahmen einer Revision der Bauordnung werden die nötigen Bestimmungen erlassen, damit in Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind (gemäss Art. 18 Bst. a BauG), nur beschränkte Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden dürfen, beispielsweise in alle Wohnzonen W (gem. Art. 19 BO).

Federführung Verkehrsplanung Stadt Bern

Beteiligte Bauinspektorat, Stadtplanungsamt Stadt Bern,
Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern

Umsetzung

- laufend
- Anpassung Bauordnung

M6 Anpassung der Tarife und Bezugskriterien für Anwohnerparkkarten

Ausgangslage	Die Gebühren für eine Anwohnerparkkarte sind im Vergleich zur Miete für einen privaten Abstellplatz (zu) tief. Deshalb werden Parkkarten auch von Personen erworben, die in ihrer Liegenschaft über Parkplätze verfügen würden. Dies führt dazu, dass dort die privaten, den Anwohnenden zugeordneten Parkplätze teilweise leer bleiben oder z.B. an Zu-Pendlerinnen und -Pendler vermietet werden. → Weitere Erläuterungen siehe Kapitel 6.3
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>1.1 Das System der Parkplatzbewirtschaftung (Parkgebühren, Parkkarten) ist so ausgestaltet, dass ein Anreiz besteht, primär bestehende Einstellhallen zu benutzen.</p> <p>1.4 Der Bezug von Anwohnerparkkarten ist so geregelt, dass kein Anreiz besteht, private Einstellhallenplätze an Dritte zu vermieten.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Ausgabe von Parkkarten an Anwohnerinnen und Anwohner wird nach den folgenden Grundsätzen neu geregelt: <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich besteht ein Anspruch auf eine normale Anwohnerparkkarte pro Haushalt (d.h. pro Wohnung). - Der Preis für die Anwohnerparkkarte wird dem Preis für einen Einstellhallenplatz bzw. der Parkgebühr in der weissen Zone angenähert. - Zusätzliche Parkkarten werden zu höheren Ansätzen abgegeben («Marktpreis»). - Das Anrecht auf eine Anwohnerparkkarte besteht, wenn in der Liegenschaft keine Parkplätze verfügbar sind und keine Parkplätze an Dritte (Bsp. Zupendlerinnen oder Zupendler) vermietet werden. Als Nachweis kann beispielsweise eine Bestätigung des Liegenschaftseigentümers dienen. Ein Anspruch auf eine Anwohnerparkkarte besteht, wenn die Parkplatzerersatzabgabe vollständig entrichtet worden ist. - Kein Anspruch auf eine Parkkarte besteht, wenn die antragstellende Person in einer Liegenschaft/Siedlung wohnt, bei der die Anzahl Parkplätze auf Initiative der Bauherrschaft (Verzicht) oder aus verkehrspolitischen Gründen (z.B. festgehalten in den Vorschriften einer Überbauungsordnung) reduziert worden ist und deshalb keine Parkplatzerersatzabgabe entrichtet worden ist. - Das Vorhandensein von Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht im Umfeld einer Liegenschaft ist keine Voraussetzung zum Bezug von Parkkarten.
Federführung	Polizeiinspektorat, Bauinspektorat Stadt Bern
Beteiligte	Strassenverkehrsamt Kanton Bern, Verkehrsplanung, Tiefbauamt
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung Gebührenreglement • Anpassung Parkkartenverordnung / PVUA / VZB

M7 Einschränkung der Fremdvermietung privater Parkplätze

Ausgangslage	<p>Während ein «Bewohner-Parkplatz» typischerweise zwei bis vier Fahrten pro Tag verursacht, kann ein kurzfristig/stundenweise vermieteter Parkplatz 10 bis 20 Fahrten pro Tag erzeugen. Diese Fahrten belasten das städtische Strassennetz (je nach Lage des Parkplatzes auch Quartierstrassen oder Begegnungszonen), das zusätzliche Parkplatzangebot kann zu einem unerwünschten Umsteigen von stadtvträglichen Verkehrsarten auf den Personenwagen führen. Das läuft den Zielen des STEK 2016 diametral entgegen.</p> <p>Zum rechtlichen Rahmen der Parkplatzvermietung hat sich der Regierungsrat des Kantons Bern in der Antwort vom 6. April 2016 auf die Interpellation Hofmann¹⁹ geäußert. → Weitere Erläuterungen siehe 6.4</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>2.7 Damit bestehende Einstellhallenplätze durch die Nutzer der Liegenschaft genutzt werden können, wird das Fremdvermieten privater Parkplätze – soweit rechtlich zulässig – eingeschränkt (ausgenommen zu Gunsten CarSharing).</p> <p>1.4 Der Bezug von Anwohnerparkkarten ist so geregelt, dass kein Anreiz besteht, private Einstellhallenplätze an Dritte zu vermieten.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Die «Parkplatzvermittler» (wie die Firma ParkU) werden darauf hingewiesen, dass das Anbieten von privaten Parkplätzen an mehrere Nutzerinnen und Nutzer baubewilligungspflichtig ist. Sie werden nach Möglichkeit verpflichtet sicherzustellen, dass auf ihrer Plattform nur zur Mehrfachnutzung baubewilligte Parkplätze angeboten werden. • Vermieterinnen und Vermieter von privaten Parkplätzen werden darauf hingewiesen, dass es sich bei der kurzfristigen Vermietung allenfalls um eine baubewilligungspflichtige Nutzungsänderung handeln könnte. Sie können im Rahmen eines baupolizeilichen Verfahrens aufgefordert werden, nachzuweisen, dass die Kriterien für eine «baubewilligungsfreie» Umnutzung erfüllt sind. • Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren und bei Anpassungen der baurechtlichen Grundordnung wird die Vermietung von Parkplätzen an Dritte – soweit rechtlich möglich – verboten. Ausnahmen gelten z.B. für CarSharing-Unternehmen.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Bauinspektorat Stadt Bern
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung, unter welchen Bedingungen die Umnutzung eines Parkplatzes (noch) baubewilligungsfrei erfolgen kann und entsprechende Information an die Vermieterinnen und Vermieter von privaten Parkplätzen • laufend bei Baubewilligungsverfahren • bei Anpassungen der baurechtlichen Grundordnung

¹⁹ 2015.RRGR.1157.

M8 Abstufung der Parkierungstarife nach Zentralität

Ausgangslage	Das aktuelle System der Parkplatzbewirtschaftung ist bezüglich Tarife, Parkierungszeiten und Benutzergruppen nicht optimal ausgestaltet. Um die Parkierung möglichst in die bestehenden Parkhäuser verlagern zu können – und damit die Parkierung auf den Strassen zu reduzieren – müssen die Tarife von Strassenparkplätzen und Parkhäuser aufeinander abgestimmt sein. Bei der Gestaltung der Tarife sind die unterschiedlichen „Parkierungsmuster“ zu berücksichtigen. → Weitere Erläuterungen siehe 6.5
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<ol style="list-style-type: none"> 1 Mit einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung wird der MIV so gelenkt, dass sich sein Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduziert. 1.1 Das System der Parkplatzbewirtschaftung (Parkgebühren, Parkkarten) ist so ausgestaltet, dass ein Anreiz besteht, primär bestehende Einstellhallen zu benutzen. 1.2 Die Parkgebühren (inkl. Parkkarten) werden so angepasst, dass das Parkieren in P+R-Anlagen am Stadtrand zusammen mit der öV-Fahrt ins Zentrum nicht teurer ist, als das Parkieren im Zentrum.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Abstufung der Parkgebühren der Strassenparkplätze nach Zentralität und Nähe zu den Parkhäusern. • Erhöhung der Parkgebühr für Strassenparkplätze in der Innenstadt zwischen Klösterlistutz / Aargauerstalden / Muristalden und City West auf das Niveau der Gebühren in den Parkhäusern (Tarifstufe Zentrum). • Erhöhung der Gebühren für eine 4-Stunden-Bewilligung für die Zonen mit Anwohnerprivilegierung (Verhindern von Umlagerungen aufgrund der Gebührenerhöhung der Strassenparkplätze in der Innenstadt) • Erhöhung der Gebühren für eine Tageskarte für die Zonen mit Anwohnerprivilegierung (Austarieren der Gebührenhöhe zwischen Park+Ride und Strassenparkplätzen) • Prüfung bargeldloser Bezahlformen in Abhängigkeit des jeweiligen technischen Stands
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Tiefbauamt Stadt Bern, Police Bern, Polizeiinspektorat
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung/Einführung bargeldloser Bezahlformen • Überprüfung/Anpassung Bewirtschaftung Strassenparkplätze • Anpassung Gebührenreglement • Überprüfung/Anpassung Tarife Parkhäuser mit städtischer (Mehrheits-) Beteiligung und evtl. politische Einflussnahme auf die Tarifordnung der übrigen Parkhäuser

M9 Umwandlung von Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht in solche mit Gebührenpflicht

Ausgangslage	<p>Das Parkieren in der blauen bzw. weissen Parkkartenzonen (erste Stunde gratis, günstige 4- bzw. 24h-Tickets) ist oft günstiger als auf den gebührenpflichtigen Parkfeldern und führt zu unerwünschten Suchfahrten durch die Quartiere. Mit höheren Tarifen bei gebührenpflichtigen Parkplätzen verstärkt sich dieser Effekt.</p> <p>→ Weitere Erläuterungen siehe 6.5</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>1 Mit einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung wird der MIV so gelenkt, dass sich sein Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduziert.</p> <p>1.3 Die gebührenpflichtigen Parkfelder und die blauen bzw. weissen Zonen mit Parkscheibenpflicht sind räumlich so angeordnet, dass für zentrale Parkfelder effektiv höhere Gebühren verlangt werden, als für weniger zentrale.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gebührenpflicht wird etappenweise ausgedehnt (ab der ersten Minute, auch nachts und an Sonntagen). • Die Anwohnerparkkarte berechtigt neu auch zum freien Parkieren auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der betreffenden Zone. • Umwandlung der blauen Zone in eine weisse Zone mit Parkzeitbeschränkung während 7x24 Stunden an Standorten, wo nachts und am Wochenende viel anwohnerfremde Parkierung besteht, insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> - Matte - Innenstadt/Aargauer-/Muristalden - City West • Prüfung einer schrittweisen, stadtweiten Umwandlung von blauen Zonen in weisse Zonen mit Parkzeitbeschränkung während 7x24 Stunden. • Überprüfung des Zuschnitts der blauen und weissen Parkkartenzonen anhand der Bedürfnisse, der funktionalen Räume und der Strassennetz-hierarchie gemäss STEK 2016.
Federführung	Tiefbauamt Stadt Bern
Beteiligte	Verkehrsplanung Stadt Bern, Polizeiinspektorat
Umsetzung	Überprüfung/Anpassung Bewirtschaftung Strassenparkplätze

M10 Bewirtschaftung privater Parkplätze

Ausgangslage	<p>Von den rund 100'000 Parkplätzen in der Stadt Bern befinden sich rund 86'000 auf privatem Grund. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen ohne Bewirtschaftung oder mit niedrigen Tarifen beeinflusst die Verkehrsmittelwahl zugunsten des MIV, indem gegenüber der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ein finanzieller Anreiz besteht.</p> <p>Anzustreben ist, dass alle Parkplätze bewirtschaftet werden, d.h. nicht kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt neben den öffentlichen (bei denen die Stadt die Bewirtschaftung direkt beeinflussen kann) auch für die privaten Parkplätze, seien diese öffentlich zugänglich (Parkhäuser) oder nicht (insbesondere Parkplätze am Arbeitsort).</p> <p>Die rechtlichen Möglichkeiten eine Bewirtschaftung bestehender privater Parkplätze zu bewirken, sind sehr klein.</p> <p>Im Rahmen von Arealplanungen ist es möglich, auch bezüglich der Bewirtschaftung privater Parkplätze Vorschriften zu formulieren.</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>1 Mit einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung wird der MIV so gelenkt, dass sich sein Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduziert.</p> <p>1.6 Soweit möglich, werden private Parkplätze in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der baurechtlichen Grundordnung prüfen, wonach private Besucher- und Kundenparkplätze ab der ersten Minute gebührenpflichtig sind; allfällige Ausdehnung der Bewirtschaftungspflicht auf Parkplätze an Arbeitsorten (Pendlerparkplätze). • Bewirtschaftungspflicht ab der ersten Minute (und rund um die Uhr) für alle öffentlich zugänglichen, privaten Parkieranlagen ab 10 Parkplätzen und die Festsetzung eines Mindesttarifs (rechtlich beschränkte Möglichkeit der Einflussnahme) prüfen.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Stadtplanungsamt, Polizeiinspektorat Stadt Bern
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • laufend bei Arealplanungen • Anpassung Bauordnung

M11 Bewirtschaftung von Motorrad-Abstellplätzen

Ausgangslage Während die Parkplätze im öffentlichen Strassenraum für Autos konsequent bewirtschaftet werden, ist das Abstellen eines Motorrads kostenlos. Es liegt ein politischer Auftrag vor (Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB / Lea Bill, JA!): *Kostenpflichtige Parkplätze für Motorräder*), alle Motorrad-Abstellplätze in der Innenstadt in kostenpflichtige Parkplätze umzuwandeln.

Weil eine entsprechende Signalisationsmöglichkeit auf Bundesebene bisher fehlt, besteht noch keine Möglichkeit, im öffentlichen Strassenraum Gebühren für das Parkieren von Motorrädern zu erheben. Das ASTRA wird im Sommer 2018 ein Revisionsprojekt in die Vernehmlassung schicken, welches u.a. auch die bundesrechtlichen Grundlagen für das Bewirtschaften von Motorrad-Abstellplätzen schaffen soll.

→ Weitere Erläuterungen siehe 5.7

Ziele
(vgl. Kapitel 3)

1 Mit einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung wird der MIV so gelenkt, dass sich sein Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduziert.

1.5 Die Bewirtschaftung wird auf Spezialparkplätze ausgedehnt, insbesondere auf Motorradparkplätze (...).

Massnahme

- Sobald die Möglichkeit zur Signalisation besteht, wird geprüft, welche Umsetzung in Bern zweckmässig ist.

Federführung Verkehrsplanung Stadt Bern

Beteiligte Tiefbauamt Stadt Bern, Polizeiinspektorat

Umsetzung abhängig von der Revision bunderechtlicher Erlasse

M12 Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für CarSharing

Ausgangslage	<p>Beim CarSharing wird der Mobilitätsbedarf mehrerer Haushalte mit einem Fahrzeug gedeckt. Dadurch reduziert sich der Parkplatzbedarf deutlich. Durchschnittlich weisen CarSharing-Fahrzeuge eine ca. 40% höhere Auslastung auf als private Personenwagen.</p> <p>CarSharing ist auf zentrale, gut mit anderen Verkehrsmitteln erreichbare, für jedermann zugängliche und in der Regel fest reservierte Standorte angewiesen. Im Grundsatz sind CarSharing-Parkplätze auf privatem Grund anzubieten. Um Lücken im Standortnetz zu füllen hat der Gemeinderat 2014 Mobility eine Rahmenkonzession für die Sondernutzung von öffentlichem Parkraum für 35 CarSharing-Standplätze erteilt.</p> <p>→ Weitere Erläuterungen siehe 6.6</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>1 Mit einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung wird der MIV so gelenkt, dass sich sein Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduziert.</p> <p>1.7 Stadtverträglichere Nutzungsarten (CarSharing) werden über die Parkplatzbewirtschaftung unterstützt.</p>
Massnahmen	<p>Als Ergänzung zu den Standplätzen auf privatem Grund wird das CarSharing mit folgenden Massnahmen unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung und Weiterentwicklung der Rahmenkonzession zur Sondernutzung von öffentlichem Parkraum zugunsten von CarSharing-Standplätzen. • Ermöglichung der Einführung eines Modells analog zu «Catch a Car»: Benutzung von beliebigen Parkfeldern durch CarSharing-Fahrzeuge ohne festen Standplatz. • Weitere Parkplätze für CarSharing-Fahrzeuge auf öffentlichem Grund werden nur noch unter der Bedingung zur Verfügung gestellt, dass der CO₂-Ausstoss der Fahrzeuge maximal 95g/km beträgt.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Fachstelle Mobilitätsberatung, Polizeispektorat
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Rahmenkonzessionen zur Sondernutzung von öffentlichem Parkraum • Anpassung Bauordnung

M13 Sicherstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Ausgangslage	<p>Die Alltagstauglichkeit von Elektrofahrzeugen hängt entscheidend von der Ladeinfrastruktur ab. Wie Parkplätze ist auch die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Grundsatz auf privatem Grund anzubieten. Elektroautos lösen die Verkehrsprobleme in den Städten nicht, auch sie beanspruchen (Parkierungs-)Fläche im knappen öffentlichen Raum. Sie tragen zudem nur dann zu einer Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität bei, wenn durch sie ein realer Ersatz benzin- und dieselpetriebene Fahrzeuge erreicht wird und wenn der Strom für die Ladung aus nachhaltigen, erneuerbaren Quellen stammt.</p> <p>→ Weitere Erläuterungen siehe 6.6</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	1.7 Stadtverträglichere Fahrzeuge (E-Mobile) werden über die Parkplatzbewirtschaftung unterstützt.
Massnahmen	<p>Unterstützung der E-Mobilität mit folgenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufnahme von Vorschriften im Rahmen von Überbauungsordnungen, Baurechtsverträgen und in der BO für das Erstellen von privater Ladeinfrastruktur. • Prüfen von Anreizen zum Nachrüsten bestehender privater Parkierungsanlagen mit Ladestationen. • Bereitstellen von öffentlichem Raum für die erforderliche Ladeinfrastruktur, als Ergänzung der Angebotsentwicklung auf privatem Grund. Voraussetzung ist, dass der Strom CO₂-frei produziert wird. Zurzeit wird von einem Bedarf von 300 Ladenstationen im öffentlichen Raum bis 2025 ausgegangen (erste grobe Schätzung basierend auf Berechnungen für die Stadt Basel). • Prüfen der Förderung der E-Mobilität durch befristet kostenlos abzugebenden Anwohner- und Gewerbeparkkarten. • Erarbeitung einer Standortstrategie auf der Grundlage des Leitfadens Elektromobilität in Gemeinden (Bundesamt für Energie), der seit Ende 2017 zur Verfügung steht.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Stadtplanungsamt, Fachstelle Mobilitätsberatung, Tiefbauamt, Bauinspektorat, Tiefbauamt Kanton Bern, ASTRA, ewb
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Integration von E-Mobility-Vorschriften bei Arealplanungen • Standortstrategie erarbeiten • allenfalls Pilotprojekt (Bsp. Anreizsysteme, Ladeinfrastruktur) Anpassung Bauordnung

M14 Sicherstellung der erforderlichen Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung

Ausgangslage	<p>In der Stadt Bern gibt es ca. 150 gelb markierte Parkfelder für Menschen mit Gehbehinderung.</p> <p>Die Markierung von reservierten Parkfeldern für Menschen mit Gehbehinderung ist wichtig, weil sie eine grössere Manövriertfläche benötigen für das Ein- und Aussteigen aus dem Fahrzeug, das Verladen der Hilfsmittel und um ein Rollstuhlzuggerät über eine Rampe aus dem Kofferraum zu fahren. Zudem ist für diese Personengruppe entscheidend, dass der Parkplatz nahe am Zielort bzw. nahe eines hindernisfreien Ausgangs einer grösseren Parkierungsanlage liegt.</p> <p>Bei grösseren Parkierungsanlagen muss gemäss geltenden Normen ein Parkfeld für Menschen mit Gehbehinderungen auf 50 Parkfelder erstellt werden, bei kleineren Anlagen muss ein Mindestangebot vorhanden sein. → Weitere Erläuterungen siehe 6.7</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>3.2 Auf Stadtgebiet wird eine ausreichende Anzahl Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung zur Verfügung gestellt.</p>
Massnahmen	<p>Laufende Überprüfung und Optimierung der Parkfelder für Menschen mit Gehbehinderung im öffentlichen Raum und bei Parkierungsanlagen durch den Austausch mit den Behindertenorganisationen und mit Direktbetroffenen. Dabei gelten gemäss VSS-Normen folgende Grundsätze:</p> <p><i>Öffentlicher Strassenraum:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkfelder für Menschen mit Gehbehinderung an geeigneten Stellen und in ausreichender Anzahl (situationsbezogen) • hindernisfreier Zugang und Benutzbarkeit der Parkierungsanlagen • Parkplatzangebot an Schnittstellen zum öV <p><i>Parkierungsanlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • mindestens 1 Parkfeld für Menschen mit Gehbehinderung pro Anlage • bei grösseren Anlagen mindestens 1 Parkfeld für Menschen mit Gehbehinderung pro 50 Parkplätze • Anordnung in der Nähe von Ausgang und Lifanlage <p>Bei Neu- und Umbauten und Arealplanungen ist die Erstellung von Parkfeldern für Menschen mit Gehbehinderung nach denselben Prinzipien konsequent zu verlangen.</p>
Federführung	<p>Verkehrsplanung Stadt Bern</p>
Beteiligte	<p>Tiefbauamt, Bauinspektorat, Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderung</p>
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • laufend bei Projekten im öffentlichen Strassenraum • laufend bei Arealplanungen • laufend im Rahmen von Baubewilligungsverfahren

M15 Hindernisfreie Ausgestaltung von Parkplätzen

Ausgangslage	<p>Zahlreiche öffentliche Parkplätze sind nicht im Strassenraum angeordnet, sondern teilweise oder ganz auf Trottoirs markiert.</p> <p>Parkplätze, die auf Fussverkehrsflächen angeordnet und nur mit Farbe markiert sind, können von Sehbehinderten nicht mit dem Stock ertastet werden. Sie stellen damit für diese Menschen eine Gefahr dar.</p> <p>Im Bericht «Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum; Vorgehen zur Umsetzung» vom 8. Juli 2016 (UHR) ist vorgeschrieben, wie solche Parkplätze ausgestaltet werden müssen (Abgrenzung Parkfelder im Trottoirbereich). Diesen Vorgaben genügt heute nur ein Teil der auf Fussgängerflächen angeordneten Parkplätze.</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>3.1 Parkplätze sind konsequent so anzuordnen bzw. auszugestalten, dass die taktile Erkennbarkeit der Parkfelder für Menschen mit Sehbehinderung gewährleistet ist.</p> <p>3.3 Bis in 10 Jahren sind alle Parkplätze auf Trottoirs, die nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen, aufgehoben oder baulich korrigiert.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">• laufende Überprüfung der Trottoirparkierung im Rahmen von Projekten (beispielsweise Begegnungszonen, Tempo 30) und Anpassung an die Vorgaben UHR (Aufhebung, Verlegung von der Fussverkehrsfläche auf die Fahrbahn, ertastbare Abgrenzung)• Erarbeiten eines Sanierungsprogrammes, das aufzeigt wie das Ziel innerhalb von 10 Jahren erreicht werden kann.• Koordination des Vorgehens mit anderen Strasseneigentümern (Bund, Kanton, Private)
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, Tiefbauamt, Bauinspektorat, Tiefbauamt Kanton Bern,
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">• laufende Überprüfung im Rahmen von Projekten im öffentlichen Strassenraum• Erarbeitung Sanierungsprogramm

M16 Bereitstellung und Neuregelung von Carparkplätzen

Ausgangslage	In der Stadt Bern sind auf öffentlichem Grund derzeit 54 Parkplätze für Cars ausgewiesen. Mit Ausnahme des Carterminals am P+R Neufeld sind die Carparkplätze kostenlos benutzbar. Insgesamt ist die Bewirtschaftung nicht optimal organisiert, die erlaubte Parkdauer auf den zentralsten Parkplätzen ist beispielsweise zu lang.
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>4.1 Für spezifische Nutzergruppen der Wirtschaft, die auf die Nutzung eines Motorfahrzeugs angewiesen sind – insbesondere Cars – stehen ausreichende Angebote zur Verfügung.</p> <p>1.5 Die Bewirtschaftung wird auf Spezialparkplätze ausgedehnt, insbesondere (...) auf Carparkplätze.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Carparkierung folgt dem Grundsatz «Je zentraler, desto kürzer die Parkzeit» und basiert auf folgenden Rahmenbedingungen: <ul style="list-style-type: none"> - Innenstadt: Kurzzeit-Carparkplätze nur zum Ein- und Aussteigen - Ausserhalb Innenstadt: kostenpflichtige Carparkplätze, längere Parkdauer möglich, Alternativstandorte zur Schützenmatte prüfen - Stadtverträgliche Anpassung des Angebots von Carplätzen auf neue Linienangebote und auf neue Konzepte aus der Tourismusbranche (allenfalls Ausbau Carterminal beim P + R Neufeld) • Erarbeitung eines Standort- und Bewirtschaftungskonzepts
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Bern Tourismus
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Vollzug gemäss Grundsatz und Rahmenbedingungen • Erarbeitung eines Standort- und Bewirtschaftungskonzepts zur Carparkierung • Ausbau/Erstellung eines dezentralen Carterminals

M17 Parkierungsmöglichkeiten für Handwerkerfahrzeuge

Ausgangslage	<p>Handwerksbetriebe sind oft darauf angewiesen, Fahrzeuge die als Werkstatt dienen, in der Nähe des Einsatzortes abzustellen. Für sie gibt es in der Stadt Bern deshalb eine spezielle Parkkarte. Die Parkbewilligung für Vertreter, reisende Kaufleute und Handwerker berechtigt zum Parkieren auf den Parkfeldern in allen blauen und weissen Zonen sowie im Parkverbot (signalisiert und Parkverbotslinien). Der Weg zwischen Abstellmöglichkeit und Einsatzort ist dadurch so kurz wie möglich.</p> <p>In der Innenstadt stehen für Handwerker (und weitere Berechtigte) neben den normalen Parkfeldern Parkverbotslinien im Umfang von rund 450 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung.</p> <p>Handwerkerfahrzeuge können je nach Höhe des Fahrzeugs nicht in den Parkhäusern abgestellt werden und sind daher auf Parkplätze im Strassenbereich und in relativer Nähe zum Einsatzort angewiesen.</p> <p>→ Weitere Erläuterungen siehe 6.7</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>4.1 Für spezifische Nutzergruppen der Wirtschaft, die auf die Nutzung eines Motorfahrzeuges angewiesen sind – insbesondere Handwerksbetriebe – stehen ausreichende Angebote zur Verfügung.</p> <p>4.2 Die Verträglichkeit der Parkierung und des Güterumschlags der Wirtschaft mit den vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums in der Innenstadt ist sichergestellt.</p> <p>4.3 Die Konflikte zwischen illegaler Parkierung und dem Gewerbe sind vermindert.</p> <p>4.4 Die Parkierungsregelung in der Innenstadt ist gemäss Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt umgesetzt.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Mitberücksichtigung der Interessen von Handwerksbetrieben bei Angebotsanpassungen von Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Strassenraum • Prüfung einer nutzungsdauerabhängigen Parkgebühr (Stundentarife) z.B. mit bargeldloser Bezahlform via Internet. • Prüfung von Handwerker-Sektoren in Parkhäusern.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Tiefbauamt, Polizeiinspektorat
Umsetzung	laufend

M18 Parkierungsmöglichkeiten für Marktfahrzeuge

Ausgangslage	<p>Marktfahrzeuge, die nicht gleichzeitig als Verkaufsstand dienen, benötigen einen Abstellplatz ausserhalb des Marktes.</p> <p>Marktfahrende können beim Polizeiinspektorat Parkkarten erwerben, die zum Abstellen der Marktfahrzeuge berechtigen. 2016 wurden knapp 200 entsprechende Parkkarten abgegeben.</p> <p>Marktfahrende können ihre Fahrzeuge in der Regel nicht in den Parkhäusern abstellen und sind daher auf Parkplätze im Strassenbereich und in relativer Nähe zum Marktstandort angewiesen.</p> <p>→ Weitere Erläuterungen siehe 6.7</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>4.1 Für spezifische Nutzergruppen der Wirtschaft, die auf die Nutzung eines Motorfahrzeuges angewiesen sind – insbesondere Marktfahrende – stehen ausreichende Angebote zur Verfügung.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Mitberücksichtigung der Interessen von Marktfahrenden bei Angebotsanpassungen von Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum.• Erhaltung bzw. Schaffung eines geeigneten Angebotes an Abstellplätzen für Marktfahrzeuge in relativer Nähe zum Marktstandort.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Tiefbauamt, Polizeiinspektorat
Umsetzung	laufend

M19 Parkierungsmöglichkeiten für Lastwagen und Anhänger

Ausgangslage	<p>Der hohe Nutzungsdruck und die knappen Platzverhältnisse in der Innenstadt stellen die Anlieferung sowie die Ver- und Entsorgung vor logistische Herausforderungen. Die Anlieferungszeiten sind begrenzt. Die engen Raumverhältnisse schränken die Möglichkeit zusätzlich ein, Lastwagen und Anhänger auf Stadtgebiete abzustellen.</p> <p>In der Stadt Bern gibt es nur wenige Möglichkeiten, Lastwagen und/oder Anhänger auf öffentlichen Grund zu parkieren (Bahnstrasse), z.B. um ohne Anhänger in der Innenstadt anliefern zu können oder um zu warten, bis in der Innenstadt oder auf einer Baustelle just-in-time angeliefert werden kann.</p>
Ziele (vgl. Kapitel 3)	<p>4.1 Für spezifische Nutzergruppen der Wirtschaft, die auf die Nutzung eines Motorfahrzeuges angewiesen sind – insbesondere Lastwagen und Anhänger – stehen ausreichende Angebote zur Verfügung.</p>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und – nach Möglichkeit – Erweiterung von Abstellmöglichkeiten von Anhängern und Lastwagen zur Optimierung der Anlieferungslogistik in der Innenstadt. • Definierung von Berechtigungen, Zeitbeschränkungen, Tarifen und Kontrollmöglichkeiten.
Federführung	Verkehrsplanung Stadt Bern
Beteiligte	Tiefbauamt, Polizeiinspektorat
Umsetzung	laufend

8 Anhang

8.1 Kontroll-Matrix Ziele und Massnahmen

Massnahmen ▶	M1:	M2:	M3:	M4:	M5:	M6:	M7:	M8:	M9:	M10:	M11:	M12:	M13:	M14:	M15:	M16:	M17:	M18:	M19:
▼ Ziele	Kompensation zusätzlicher Privatparkplätze durch Aufhebung von Strassenparkplätzen																		
OZ 1 Mit einer geeigneten Parkplatzbewirtschaftung wird der MIV so gelenkt, dass sich sein Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Bern reduziert.				X				X	X	X	X	X							
OZ 2 Die Anzahl Parkplätze wird insgesamt reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den kommenden 10 Jahren um mindestens 12 % reduziert.	X	X	X		X														
OZ 3 Die Parkplätze entsprechen den Anforderungen des hindernisfreien öffentlichen Raums																			
OZ 4 Die städtische Parkierung trägt den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung																			
VZ 1 Fehlanreize, die zu vermeidbaren Autofahrten beitragen, werden prioritär korrigiert.																			
TZ 1.1 Das System der Parkplatzbewirtschaftung (Parkgebühren, Parkkarten) ist so ausgestaltet, dass ein Anreiz besteht, primär bestehende Einstellhallen zu benutzen.		X				X		X											
TZ 1.2 Die Parkgebühren (inkl. Parkkarten) werden so angepasst, dass das Parkieren in Einstellhallen/Parkierungsanlagen ausserhalb des Zentrums zusammen mit der öV-Fahrt nicht teurer ist, als das Parkieren im Zentrum.								X											
TZ 1.3 Die gebührenpflichtigen Parkfelder und die blauen bzw. weissen Zonen mit Parkscheibenpflicht sind räumlich so angeordnet, dass für zentrale Parkfelder effektiv höhere Gebühren verlangt werden als für weniger zentrale.									X										
TZ 1.4 Der Bezug von Anwohnerparkkarten ist so geregelt, dass kein Anreiz besteht, private Einstellhallenplätze an Dritte zu vermieten						X	X												
TZ 1.5 Die Bewirtschaftung wird auf Spezialparkplätze ausgedehnt, insbesondere auf Motorradparkplätze und auf Carparkplätze.											X					X			

	Massnahmen ▶																		
▼ Ziele	M1:	M2:	M3:	M4:	M5:	M6:	M7:	M8:	M9:	M10:	M11:	M12:	M13:	M14:	M15:	M16:	M17:	M18:	M19:
TZ 1.6 Soweit möglich, werden private Parkplätze in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen										X									
TZ 1.7 Stadtverträglichere Fahrzeuge (E-Mobile) und Nutzungsarten (Car-Sharing) werden über die Parkplatzbewirtschaftung unterstützt.												X	X						
TZ 2.1 Die Anzahl Parkplätze bei Neubauten/Überbauungen wird minimiert, damit ein Überangebot verhindert und die Gesamtzahl effektiv reduziert werden kann				X	X														
TZ 2.2 Dazu wird die Parkplatz-Erstellungspflicht soweit möglich reduziert.					X														
TZ 2.3 Bei Planungen wird eine maximale Anzahl Parkplätze festgeschrieben, die sich an den Grundsätzen des autoarmen Bauens orientiert				X															
TZ 2.4 Bei unterschiedlichen Flächenansprüchen sind Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten von Projekten mit höherem öffentlichem Interesse aufzuheben.	X	X																	
TZ 2.5 Werden im Zusammenhang mit Um- oder Ersatzneubauten zusätzliche private Parkplätze erstellt, wird die entsprechende Anzahl Strassenparkplätze aufgehoben, damit die Anzahl Parkplätze insgesamt nicht zunimmt.	X																		
TZ 2.6 Damit kein Anreiz besteht, unnötig viele Parkplätze zu erstellen oder zu erhalten, wird die Parkplatz-Ersatzabgabe (unter Auflagen) reduziert oder aufgehoben.				X															
TZ 2.7 Damit bestehende Einstellhallenplätze durch die Nutzer der Liegenschaft genutzt werden können, wird das Fremdvermieten privater Parkplätze soweit rechtlich zulässig eingeschränkt.							X												
TZ 2.8 Die Anzahl Abstellmöglichkeiten (Parkierung) in der Unteren Altstadt wird reduziert, um Raum zu schaffen für Nutzungen mit höherem öffentlichem Interesse.		X																	
TZ 3.1 Parkplätze sind konsequent so anzuordnen bzw. auszustatten, dass die taktile Erkennbarkeit der Parkfelder für Menschen mit Sehbehinderung gewährleistet ist.															X				
TZ 3.2 Auf Stadtgebiet wird eine ausreichende Anzahl Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung zur Verfügung gestellt.		X											X						
TZ 3.3 Bis in 10 Jahren sind alle Parkplätze auf Trottoirs, die nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen aufgehoben oder baulich korrigiert..														X					

	Massnahmen ▶																		
▼ Ziele	M1:	M2:	M3:	M4:	M5:	M6:	M7:	M8:	M9:	M10:	M11:	M12:	M13:	M14:	M15:	M16:	M17:	M18:	M19:
TZ 4.1 Für spezifische Nutzergruppen der Wirtschaft, die auf die Nutzung eines Motorfahrzeugs angewiesen sind, stehen ausreichende Angebote für die Parkierung und den Personen- und Güterumschlag zur Verfügung (Handwerksbetriebe, Marktfahrende, Cars, Taxis, Lastwagen mit Anhängern).		X														X	X	X	X
TZ 4.2 Die Verträglichkeit der Parkierung und des Güterumschlags der Wirtschaft mit den vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums in der Innenstadt ist sichergestellt.		X															X		
TZ 4.3 Die Konflikte zwischen illegaler Parkierung und dem Gewerbe sind vermindert.		X															X		
TZ 4.4 Die Parkierungsregelung in der Innenstadt ist gemäss Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt umgesetzt.		X															X		

8.2 Abkürzungsverzeichnis und Glossar

ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWAG	Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG
BauG	Baugesetz Kanton Bern (BSG 721.0) vom 9. Juni 1985
BauV	Bauverordnung Kt. Bern (BSG 721.1) vom 6. März 1985
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; SR 151.3) vom 13. Dez. 2002
BewD	Dekret über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret; BSG 725.1) vom 22. März 1984
Blaue / Weisse Zonen mit Parkscheibenpflicht	<p>Blaue Zonen befinden sich in Wohnquartieren. Es gilt von Montag bis Samstag von 8.00 bis 19.00 Uhr eine generelle Beschränkung von einer Stunde plus die angebrochene halbe Stunde (Signalisationsverordnung Art. 48 Abs. 2a: SSV 741.21).</p> <p>Weisse Zonen sind dort zu finden, wo nachts eine Verdrängung durch anwohnerfremde Parkierung zu befürchten ist. In der Regel gilt in der Stadt Bern hier eine Beschränkung auf eine Stunde während 7x24h (Signalisationsverordnung Art. 48 Abs. 2b: SSV 741.21).</p> <p>Mit einer Parkkarte für die entsprechende Zone darf in beiden Zonen zeitlich unbeschränkt parkiert werden. Wer als Besucher länger parkieren will, kann eine 4-Stunden- oder Tages-Karte kaufen (Automaten Bernmobil, Polizeiinspektorat und Polizeiposten).</p>
BO	Bauordnung der Stadt Bern (SSSB 721.1) vom 24. September 2006
ESP	Entwicklungsschwerpunkte für Arbeitsnutzung (Link: Kanton Bern)
Gebührenpflichtige Parkplätze	Parkplätze (privat und öffentlich) auf denen eine Gebühr geschuldet wird; diese wird an einer Parkuhr für eine bestimmte Zeit im Voraus oder per Parkticket vor der Wegfahrt an Automaten bezahlt.
GebR	Reglement über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; SSSB 154.11) vom 21. Mai 2000
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Der Modal Split ist die Verteilung (Split) der Mobilität auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten, er hängt unter anderem von den Verkehrsangeboten und von wirtschaftlichen Entscheiden ab.

öffentlich zugängliche Parkplätze	Parkplätze in privatem Besitz, jedoch für die Öffentlichkeit zugänglich (Bsp. Kursaal-Parking, Einkaufszentren)
öV	Öffentlicher Verkehr
Parkverbotslinien / -felder	Gelbe Markierung mit Kreuz; auf ihnen ist nur das Ein- und Ausladen von Personen oder Gütern gestattet (Signalisationsverordnung Art. 79 Abs. 4: SSV 741.21). Einzelne Parkkarten (Bsp. Parkierungserleichterung für Menschen mit Gehbehinderung) erlauben eine längere Verweildauer.
PKV	Parkkartenverordnung (SSSB 761.232) vom 16. März 1994
PPER	Reglement über die Ersatzabgabe für Autoabstellplätze (Parkplatzersatzabgabereglement; SSSB 761.61) vom 8. Juni 2000
PVUA	Verordnung über Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierverordnung Untere Altstadt; SSSB 761.212) vom 6. Juni 2001
PW	Personenwagen
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (Link: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/Siedlung/regionales-gesamtverkehrs-siedlungskonzept.php)
SSV	Signalisationsverordnung (SR 741.21) vom 5. September 1979
STEK 2016	Stadtentwicklungskonzept 2016 (Link: www.bern.ch/stek2016)
Strassenparkplätze	Parkplätze im öffentlichen Strassenraum
UHR	Konzept Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum, 2016 (Link: www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/wie-wir-planen-bauen/uhr)
ÜO	Überbauungsordnung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VZB	Verordnung über die Zufahrtberechtigungen und das Parkieren in der Oberen Altstadt (SSSB 761.211) vom 5. April 2011

8.3 Literaturverzeichnis

- Amt für Umwelt und Energie BS, Amt für Umweltschutz und Energie BL et. Al.
Ernst Basler + Partner (Verfasser)
Schlussbericht Elektromobilität Region Basel, Massnahmenkonzept für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur
- ARE u.A. (Hrsg.); 2002
Metron Verkehrsplanung AG, Brugg (Bearbeitung)
Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen - Auswirkungsanalyse
- Bundesamt für Statistik BFS; 2015
Die Bodennutzung in der Schweiz - Auswertungen und Analysen
- Bundesamt für Statistik BFS; 2014
Strassenfahrzeuge 2013, Fahrzeugbestand wächst weiter: **Trend zu Diesel- und Allradfahrzeugen**, Medienmitteilung
- Bundesamt für Statistik BFS; 2013
Strassenfahrzeuge 2012, **Ein Rekordjahr bei den Strassenfahrzeugen**, Medienmitteilung
- Bundesamt für Strassen ASTRA (Hrsg.); 2010
Pestalozzi & Stäheli, Basel; Schweiz. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Zürich (Bearbeitung)
Hindernisfreier Verkehrsraum – Anforderungen aus Sicht von Menschen mit Behinderung; Forschungsauftrag VSS 2008/201
- BVE Kanton Bern; 2012
Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern GVM, Auswertung TIC/Ecoplan
- Catch a Car AG; 2016
ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT (Verfasser)
Analyse und Modellierung des Mobility-Pilotprojekts Catch A Car (Summary)
- Club der Autofreien CAS (Hrsg.); 2008
Interface Politikstudien (Bearbeitung)
Der autofreie Lebensstil, Spezialauswertungen der Mikrozensus Verkehr 1994, 2000 und 2005 sowie der eidgenössischen Einkommens- und Verbrauchserhebungen 2003-2005
- Credit Suisse, Real Estate Asset Management; 2012
Präsentation Daniel Hediger an der HSR
Wohnen und Mobilität, **Die Bedeutung der Mobilität beim Wohnungsbau**
- Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, Energiefachstelle
Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern
- EnergieSchweiz, Bundesamt für Energie BFE; 2017
Elektromobilität für Gemeinden – Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen
- EnergieSchweiz für Gemeinden (Hrsg.); 2014
Synergo, Zürich; Planungsbüro Jud, Zürich (Bearbeitung)
MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen, Handbuch
- Gemeinderat Stadt Bern; 2017
Stadt der Beteiligung. Legislaturrichtlinien 2017-2020; Ziele, Massnahmen, strategische Grundlagen
- Mobility Genossenschaft AG; 2012
Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern (Verfasser)
Evaluation Carsharing (Summary)

- Preisüberwachung PUE; 2010
Parkkartengebühren
- Projektkoordination ESP Wankdorf; 2014
Metron Bern (Bearbeitung)
Monitoring und Controlling ESP Wankdorf 2013
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM); 2012
Mobilität in der Region Bern, Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten
- Stadt Bern (Hrsg.); 2017
Gehl architects, Copenhagen (Verfasser)
Bern – Eine Altstadt für alle; Public Space & Public Life – Studie
- Stadt Bern (Hrsg.); 2017 (1)
STEK 2016 Stadtentwicklungskonzept Bern, Gesamtbericht
- Stadt Bern (Hrsg.); 2017
STEK 2016 Mobilität, Vertiefungsbericht
- Städtekonferenz Mobilität, Bern; 2013 (1)
Elektromobilität: Positionen der Städtekonferenz Mobilität
- Städtekonferenz Mobilität, Bern; 2013 (2)
Kompensation Blaue Zone - Pflichtparkplätze; Factsheet
- Städtekonferenz Mobilität, Bern; 2013 (3)
Monetäre Parkplatzbewirtschaftung für Motorräder, Factsheet
- Stadtkanzlei Stadt Bern;
Jahresberichte Statistik 2009 bis 2017
- Statistik Stadt Bern; 2014 (1)
Bevölkerungsbestand seit 1941 - Stadt Bern
- Statistik Stadt Bern; 2014 (2)
Gemeindegebiet nach Bodennutzung und Stadtteilen in Hektaren Ende 2013
- Statistisches Amt Kanton Zürich; 2013
Leben ohne Auto – im Kanton Zürich keine Seltenheit, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010;
in Umweltpraxis Nr. 74 S. 23ff
- Statistisches Amt Kanton Zürich; 2010
Züricher Autoflotte in Bewegung, Entwicklung des Personenwagenbestands im Kt. ZH
- Tiefbauamt Stadt Bern (Hrsg.); 2016
Kontextplan AG, Bern (Bearbeitung)
Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum; Vorgehen zur Umsetzung
- Tiefbauamt Stadt Bern (Hrsg.); 2013
Kontextplan AG, Bern (Bearbeitung)
Evaluation des Potenzials für gebührenpflichtige Parkplätze
- Tiefbauamt Stadt Zürich (Hrsg.); 2011
Metron Verkehrsplanung, Brugg; Planungsbüro Jud, Zürich (Bearbeitung)
Förderung der städtischen Standortattraktivität durch effizienten und finanzierbaren Verkehr, Teil 1:
Wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen in der Stadt Zürich
- Tiefbauamt Stadt Zürich (Hrsg.); 2010
Planungsbüro Jud, Zürich (Bearbeitung)
Belegung und Verkehrsaufkommen von Parkfeldern in der Stadt Zürich

- Verkehrsplanung Stadt Bern u.A. (Hrsg.); 2017
Planungsbüro Jud, Zürich (Bearbeitung)
Städtevergleich Mobilität, vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich

- Verkehrsplanung Stadt Bern (Hrsg.); 2017
Metron Bern AG (Bearbeitung)
Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt

- Verkehrsplanung Stadt Bern (Hrsg.); 2008
SMT AG (Bearbeitung)
Parkierungskonzept Stadt Bern, Phase I: Gesamtbetrachtung

8.4 Übersicht der wichtigsten rechtlichen Bestimmungen

Bund

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
Signalisationsverordnung (SSV)
Strassenverkehrsgesetz (SVG)
Verkehrsregelnverordnung (VRV)

Kanton Bern

Baugesetz Kanton Bern (BauG) Art. 16 - 18

Legt die Grundsätze der Parkplatzerstellungspflicht sowie den Spielraum der Gemeinde fest. (Die Bemessung der ausreichenden Anzahl Parkplätze ist in der BauV geregelt.)

Art. 18 ermächtigt die Gemeinden, in ihren Vorschriften Gebiete festzulegen, wo zwecks Entlastung oder Freihaltung vom Fahrzeugverkehr nur beschränkt oder keine privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden dürfen.

Bauverordnung Kanton Bern (BauV) Art. 49 - 54

Legt für die unterschiedlichen Nutzungen Bandbreiten mit Minimal- und Maximalwerten an Pflichtparkplätzen und Veloabstellplätzen fest, welche bei Neu- und Umbauten zu erstellen sind. Ebenso ist geregelt, unter welchen Bedingungen eine Reduktion möglich ist und wie bei Hindernissen bei der Erfüllung zu verfahren ist.

Stadt Bern

Bauordnung (BO) Art. 63 - 66

Die Bestimmungen für Gemeinschaftsgaragen sind in Art. 64 zu finden. Art. 65 legt die Parkierungsbestimmungen in der Altstadt fest. Unter anderem ist dort definiert, dass in der Altstadt keine Parkplätze erstellt werden dürfen; Ausnahme in Tiefgaragen, wenn gleichzeitig eine entsprechende Reduktion von oberirdischen Parkfeldern erfolgt.

Art. 66 Definiert die Ersatzabgabe. Einzelheiten sind in einem separaten Reglement geregelt (PPER)

Gebührenreglement (GebR)

Regelt die Gebührenhöhe der Parkkarten, von 4-Stunden- und Tageskarten (24h) für die Blaue Zone, Parkergebühren von gebührenpflichtigen Parkfeldern im öffentlichen Raum.

Parkkartenverordnung (PKV)

Bestimmt die Grundsätze, die Parkkarten-Berechtigten die Gültigkeitsdauer usw. Nicht jedoch die Gebührenhöhe. Diese ist im Gebührenreglement definiert.

Reglement über die Ersatzabgabe für Autoabstellplätze (PPER)

Legt die Einzelheiten wie Voraussetzung, Härtefälle, Betrag und Verwendung der Ersatzabgabe fest.

Verordnung über die Zufahrtsberechtigungen und das Parkieren in der Oberen Altstadt (VZB)

Regelt die Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Oberen Altstadt, legt den Geltungsbereich, die Berechtigten, die Gültigkeitsdauer usw. fest.

Verordnung über die Zufahrtsberechtigung zum Matte-Quartier (VZM)

Regelt die Zufahrtsberechtigung zum Mattequartier und damit auch die Schnittstelle zur Parkierung.

Verordnung über Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (PVUA)

Regelt die Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt, legt den Geltungsbereich, die Berechtigten, die Gültigkeitsdauer usw. fest.