



PARKPLATZERSTELLUNG- UND BEWIRTSCHAFTUNG

Konzeptionelle Ueberlegungen zur Einordnung laufender und geplanter Projekte

1. Ausgangslage

- 1.1 Die Parkplatzerstellung- und Bewirtschaftung als verkehrspolitische Massnahmen
- 1.2 Rechtliche Grundlagen - Instrumentarium
- 1.3 Kantonale Parkplatzpolitik
- 1.4 Kommunale Aktivitäten
 - 1.4.1 Stadt Bern
 - 1.4.2 Muri
 - 1.4.3 Ostermundigen
 - 1.4.4 Köniz
 - 1.4.5 Langenthal
 - 1.4.6 Weitere Gemeinden
- 1.5 VZRB
 - Schlussfolgerungen für den Kanton

2. Projekte/Absichten im Kanton Bern

2.1 Laufende Projekte

- o Ermittlung des Parkplatzbedarfes (AG KUS/Federführung, RPA, Rechtsamt BAU, Tiefbauamt, Strassenverkehrsamt, KIGA). Auftrag zur Erarbeitung von Berner Richtlinien ist erteilt.
- o Ueberarbeitung der Finanzierungsvorschriften zugunsten von P+R. Sachbearbeitung Jenne. Stand der Arbeiten noch offen, da Jenne in den Ferien weilt.

2.2 Absichten

- o Erstellen von P+R, B+R sowie Ride+Kiss-Konzepten
- o Verursachergerechte Parkgebühren
- o Anreize zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel durch Private
- o Revision der BauV: Vorschlag des RPA im Jahresprogramm. Es liegen noch keine konkreten Vorstellungen vor.

30. Juli 1990/RM

PARKPLATZERSTELLUNG- UND BEWIRTSCHAFTUNG

Konzeptionelle Ueberlegungen zur Einordnung laufender und geplanter Projekte

1. Ausgangslage

1.1 Die Parkplatzerstellung- und Bewirtschaftung sind wichtige verkehrspolitische Massnahmen. Insbesondere wird - bei einer Reduktion bzw. einer restriktiven Bewirtschaftung - in verdichteten Gebieten (Agglomerationen und Touristikorte) eine Reduktion des motorisierten, individuellen Zielverkehrs erwartet.

1.2 Rechtliche Grundlagen - Instrumentarium

Es bestehen verschiedene rechtliche Grundlagen - Instrumente:

Die Parkplatzerstellung ist im Baugesetz und in der Bauverordnung geregelt (BauG Art. 16-18, BauV Art. 49-56). Grundsätzlich wird ein Normbedarf vorgeschrieben. Die Gemeinden können abweichende Bestimmungen erlassen (Versorgung OeV, Umweltbelastung usw.). Ebenfalls können Ersatzabgaben und Grundeigentümerbeiträge geregelt werden.

Die Strassenpolizeiverordnung weist den Gemeinden die Kompetenz zu, über den gesteigerten Gemeingebrauch von öffentlichen Strassen und Plätzen Polizeivorschriften zu erlassen (Art. 27, Abs.2). Die Polizeidirektion ist für die Genehmigung zuständig.

Regelung der Parkplatzerstellung und Bewirtschaftung auf kantonalen Strassen

Das Strassenfinanzierungsdekret (Art. 14, Abs.2, Bst.a) erlaubt, an P+R-Anlagen Beiträge auszurichten.

Beteiligungsmöglichkeit des Kantons bei P+R

Bundesvorschriften mit direkter Anwendung:
Trottoirparkierverordnung, USG Art.11, LRV Art. 33

Schlussfolgerungen

- Es bestehen vielfältige Möglichkeiten zur Regelung der Abstellplätze

1.3 Kantonale Parkplatzpolitik

Der Kanton verfügt über keine kohärente Parkplatzpolitik. Immerhin sind in der BE-VP die wichtigsten Ziele und Grundsätze für eine umfassende Parkplatzpolitik geschaffen worden. Die entsprechende Konkretisierung kann als Teil der Phase II der BE-VP betrachtet werden.

Im Juli 1989 hat die Baudirektion ein Muster-Parkplatzreglement ausgearbeitet, das aber nur beschränkt auf die kritischen Fragen eingeht. In den Gemeinden ist das Reglement kaum zur Kenntnis genommen worden. Seit einigen Jahren können P+R-Anlagen finanziell unterstützt werden.

Aufgrund der LRV und LSV besteht ein Druck, die Parkplatzpolitik zu überprüfen, eine Koordination mit der Verkehrspolitik und der Siedlungspolitik vorzunehmen sowie vermehrt das Verursacherprinzip anzuwenden.

1.4 Kommunale Aktivitäten

1.4.1 Stadt Bern

Die Stadt Bern verfolgt seit einigen Jahren eine aktive Parkplatzpolitik. Es liegt ein Parkplatzerstellungsreglement als Teil der Bauverordnung vor.

Eine gewisse Reduktion der öffentlichen Parkplätze konnte erreicht werden.

Die privaten Parkplätze sind weiter angestiegen. Die Umwandlung in Kurzzeitparkplätze ist umstritten.

Die Pendlerinitiative verlangt eine weitgehende Reduktion der Parkplätze unter den Normbedarf. Die Realisierung ist angelaufen, obwohl die Genehmigung der Initiative noch ausstehend ist.

Im Muesmattquartier ist ein Vignettensystem für die Anwohner eingeführt worden. Schwierigkeiten hat die Einführung von Parkkartengebühren ergeben: Es werden Fr. 50.- pro Jahr erhoben, die rechtlich angefochten worden ist. Grundlagen für eine sachgerechte Beurteilung der anfallenden Verwaltungsaufwendungen als Bemessungsgrundlage werden zusammengestellt.

Die Parkgebühren werden aufgrund eines kommunalen Reglementes erhoben. Es wird nur der Verwaltungsaufwand berechnet (Fr. 2.- pro Std.). Laut Stadtmann sind die Gebühren nicht verursachergerecht (Fr. 5.- pro Std.).

Im Zusammenhang mit dem Trottoirparkieren ist ein Parkplatzinventar aufgenommen worden, das in einem späteren Zeitpunkt EDV-mässig bewirtschaftet werden soll.

Umstritten ist die Erstellung weiterer Parkhäuser (Cityparkhäuser, Cityrandparkhäuser). Die Stadt und der Kanton sind mehrheitlich an den Cityparkhäusern beteiligt. Die Parkraumbewirtschaftung ist den Betreibergesellschaften

überlassen. Der Einfluss auf die Zutrittsberechtigung, Gebühren usw. kann erst wieder mit der Vertragserneuerung geltend gemacht werden. Die FIN vertritt den Kanton. Die Bewirtschaftung der Parkhäuser (Gebühren, Zutrittsberechtigung, Zonierung usw.) ist noch nicht abgeklärt worden.

1.4.2 Muri

Muri hat ein Parkierungskonzept in Anlehnung an Langenthal, die Zürcher Richtlinien des Kantons und den VSS-Normen erstellt. Die Verabschiedung ist auf August 1990 vorgesehen. Im Anschluss soll ein Parkplatzreglement ausgearbeitet werden. Die Bearbeitung erfolgt durch den Gemeindepräsidenten und die Firma Metron.

1.4.3 Ostermundigen

Umfassende Analysen über die Parkplatzsituation (Vergl. dazu Verkehrskonzept) liegen vor. Es wird eine umfassende Parkplatzpolitik verfolgt (Kombination der Reduktion mit Anwohnergartennetzen, Trottoirparkieren, Geschäftsparkplätze, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Velowege- und Abstellplätze). Jedes Quartier wird einzeln behandelt. Eine Reduktion der öffentlichen Parkplätze entlang der Bernstrasse und in den Quartieren ist eingeleitet.

Parkplatzvorschriften sollen entweder in der Bauverordnung oder in einem Reglement erlassen werden. Die Reduktionsfaktoren werden in einem einfachen Verfahren bestimmt. Die ganze Gemeinde wird unterschiedlich intensiv einbezogen. Das Zürcher-Modell wird als zu kompliziert beurteilt. Ebenfalls wird eine voraussehbare Neuklassifizierung im Laufe der Zeit aufgrund von Angebotsverbesserungen des OeV kritisiert. Gegenüber den Ersatzabgaben besteht eine grosse Skepsis. Insbesondere sollen keine zusätzlichen Parkplätze erstellt werden. Bezüglich Gebühren/Abgaben bestehen vorläufig keine Ueberlegungen. Das Modell Ostermundigen wird auch gesamtschweizerisch als vorbildlich beurteilt (Vergl. dazu Broschüre BUWAL).
Bearbeitung H.P.Oberli, J. Dietiker.

1.4.4 Köniz

Es besteht ein Verkehrskonzept sowie Vorstellungen zur Parkplatzpolitik inkl. Parkplatzanalysen, die eine starke Zunahme der Geschäftsparkplätze (für Arbeitskräfte, Anlieferung, Kunden) ausweisen.

Neben den Aspekten wie sie in Ostermundigen angegangen werden, sollen auch die Gebührenpolitik sowie die P+R-Anlagen einbezogen werden.

Es soll ein neues Reglement ausgearbeitet werden. Ein erster Grobentwurf liegt vor. Die Reduktionsfaktoren sollen im Richtplan aufgenommen werden.

Bearbeitung: R. Steiner (Planer Gemeinde Köniz), R. Pulver, Aarplan, teilweise Büro Berz.

1.4.5 Langenthal

Die Gemeinde Langenthal verfügt seit 1987 über ein Parkplatzreglement. Geregelt sind die Parkplatzpflicht, die Ersatzabgabe, die Grundeigentümerbeiträge sowie Sonderbestimmungen für den Ortskern. Gegenüber den kantonalen Normen und den VSS-Normen werden nur geringfügige Reduktionen verlangt. Am Ortskernrand sollen kompensatorisch Parkplätze erstellt werden. Das Parkplatzreglement führt nicht unbedingt zu einer reduzierten Parkplatzerstellung.

1.4.6 Weitere Gemeinden

In Belp wurden bei einem Bauvorhaben die Zürcher-Richtlinien angewandt, was zu einer Reduktion von 90 Abstellplätzen auf weniger als 300 geführt hat.

Zollikofen: erste Arbeiten angelaufen

Ittigen, Bolligen: vorläufig kein Interesse

Weitere Abklärungen könnten über die Kreisplaner und Raumplanungsbüros vorgenommen werden.

1.5 VZRB

Der VZRB verfügt über ein P+R-Konzept, das in Ueberarbeitung begriffen ist.

Ein Ueberblick über die anderen Regionalplanungsverbände fehlt.

Schlussfolgerungen für den Kanton

- Zahlreiche Gemeinden sind im Rahmen der Ortsplanungsrevision mit den Parkplatzfragen intensiv beschäftigt.

- Praktisch ohne Anleitung und unabhängig voneinander werden die anstehenden Probleme angegangen. Aehnliche Fragestellungen werden von verschiedenen Planungsbüros und Gemeinden aufgearbeitet.

- Die Gemeinden haben in der Parkplatzfrage eine Schlüsselrolle. Sinnvollerweise ist von einem Parkplatzkonzept auszugehen, das wiederum in ein Verkehrskonzept und die Ortsplanung integriert sein sollte.

- Den Gemeinden stehen grundsätzlich genügend Instrumente zur Verfügung. Entscheidend ist das konzeptionelle Vorgehen und - noch wichtiger - der Vollzug. In diesen Bemühungen sind die Gemeinden zu unterstützen.

- Eine Grosszahl von Ortsplanungsrevisionen werden bis 1992 abgeschlossen sein. Die Ueberlegungen zur Parkplatzpolitik sollten relativ rasch eingebracht werden. Allenfalls kann die Parkplatzfrage auch nach Abschluss der Ortsplanungsrevision aufgerollt werden.

- Der Kanton muss den Willen zugunsten einer kohärenten, umweltorientierten Parkplatzpolitik zum Ausdruck bringen. In diesem Sinne wird auch die Erarbeitung von Richtlinien begrüsst.

- Folgende Massnahmen des Kantons sind im Interesse der Gemeinden
 - o Möglichkeiten der Reduktion Normbedarf, Regelung Ersatzabgaben, ev. Eigentümerbeiträge (Projekt angelaufen)
 - o P+R-,B+R-Konzepte (Ausarbeitung von Richtlinien)
 - o Ueberprüfen der Subventionspraxis P+R/B+R
 - o Grundlagen Parkplatzgebührenpolitik/Verursachergerechte Gebühren
 - Gebühren Parkplatzkarten Muesmatt - breite Anwendung
 - Parkplatzgebühren bei Taxuhren und Parkhäusern
 - o Möglichkeiten der Anreize für umweltfreundliche Zielfahrten aufzeigen:
 - Anreise der Pendler mit OeV, zu Fuss oder Velo
 - Anreize im Rahmen von Ausstellungen/Veranstaltungen
 - Erholung und Tourismus
 - o Handeln im eigenen Bereich: Reduzierte Parkplatzserstellung, Gebührenpolitik (Reiterstr. 11: 0.30 Rp/Std.), Anreize schaffen zugunsten umweltfreundlicher Anreise

- Die Kreisplaner des RPA sollten die Gemeinden auf die Möglichkeiten der Parkplatzpolitik aufmerksam machen und ihre Vermittlungsfunktion weiter wahrnehmen.

- Weitere wichtige Partner sind:
 - o Gemeindebehörden/Verkehrskommissionen
 - o Planungsbüros
 - o Betriebe, Veranstalter
 - o Oeffentlichkeit/Verkehrsverbände

2. Projekte/Absichten im Kanton Bern

Im Kanton Bern bestehen folgende Projekte und Absichten im Bereich Parkraumerstellung- und Bewirtschaftung:

2.1 Laufende Projekte

o Ermittlung des Parkplatzbedarfes (AG KUS/Federführung, RPA, Rechtsamt BAU, Tiefbauamt, Strassenverkehrsamt, KIGA). Auftrag zur Erarbeitung von Berner Richtlinien ist erteilt.

Folgende Grundlagen werden aufgearbeitet:

- Grundlagen für Parkplatzreglement oder Integration Bauverordnung
- Möglichkeiten Reduktion Normbedarf (OeV-Erschliessung, USG, LRV, LSV): Verschiedene Möglichkeiten sollten aufgezeigt werden (Ebenfalls Anlehnung an Muri, Ostermundigen usw.): Eher einfache Verfahren mit längerfristiger Stabilität zur Bestimmung der Reduktionsfaktoren
- Ersatzabgabe: Regelungsbedarf, Verwendung
- Ueberlegungen zu einer allfälligen Revision der BauV (Vergl. Punkt 2.2)

Ein erstes Arbeitspapier liegt vor (Sitzung 7.8.90).

Abschluss der Arbeiten: Dezember 1990

Offene Fragen:

- Aufheben des Musterreglementes des RPA
- Ausweichen in Gebiete ohne reduzierten Normbedarf/Verhältnis Projekt Siedlung/Verkehr
- Hinweise zur P+R-Politik sowie Gebührenpolitik in den Richtlinien
- Vollzug der Richtlinien/Abgabe der Richtlinien an Akteure

o Ueberarbeitung der Finanzierungsvorschriften zugunsten von P+R. Sachbearbeitung Jenne. Stand der Arbeiten noch offen, da Jenne in den Ferien weilt.

Offene Fragen:

- Planerische Zielsetzungen
- Integration P+R-Konzept (Vergl. dazu Punkt 2.2)

Sobald als möglich sind ergänzende Angaben vorzunehmen.

2.2 Absichten

o Erstellen von P+R, B+R sowie Ride+Kiss-Konzepten

Zielsetzungen:

- Reduktion bzw. Stabilisierung des IV
- Umsteigen verbessern

Folgende Vorgaben/Grundsätze sind zu beachten:

- Keine Konkurrenz des bestehenden oder geplanten OeV-Systems
- möglichst kurze Fahrtstrecken mit IV
- keine Konkurrenzierung des Velos

- keine Belastung der Wohnquartiere
- Maximale Abstellplatzzahlen aufgrund der Pendlerströme definieren: Ausarbeitung von Richtwerten
- Definition des Zutritts, OeV-Benutzer, keine Fremdbenutzung
- Klare Abgrenzung des Einzugsbereiches
- Kompensation bestehender Parkplätze im Zielgebiet
- Regelung der Gebühren, P+R Bewirtschaftung
- Regelung der Subventionen - Zusammenhang Projekt Jenne
- Aufzeigen der Veloabstellplätze inkl. Finanzierung: Prioritäre Behandlung der Veloabstellplätze
- Ev. Ride+Kiss
- Ev. Solarabstellplätze
- Rolle der Bahnen/Erstellung nach Eisenbahnrecht

Vorgehen

- Aufarbeitung der bisherigen Erfahrungen mit P+R
- Aufzeigen der Kosten P+R/P+B
- Bestehende/in Bearbeitung begriffene Konzepte der Gemeinden, Regionen und Bahnen aufzeigen
- Vertiefen der Grundsätze: Richtlinien ausarbeiten
- Darstellen von positiven Beispielen
- Hinweise auf mögliche Standorte vornehmen (keine abschliessende Behandlung)

Realisierung

- AG: Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr, Direktion VEWD, KUS
- Federführung: Vorschlag Tiefbauamt (Besprechung Bär)
- Erteilung Auftrag, ca Fr. 60000.-

Abschluss: Frühjahr 1991

Umsetzung

- Richtlinien Bau/VEWD
- Konkretisierung durch Gemeinden und Regionalverbände: Prüfung der Recht- und Zweckmässigkeit im Rahmen der Orstplanung
- Rolle der Bahnen/ev. Ueberarbeitung der bestehenden Konzepte
- Ueberprüfung im Rahmen der Mitfinanzierung durch den Kanton
- Parkplatztagung Mai 1991/Raumplanerheft

o Verursachergerechte Parkgebühren

Zielsetzungen:

- Grundlagen für den Erlass von verursachergerechten Parkgebühren erarbeiten

Vorgehen

- Abklären der rechtlichen Verhältnisse (Kantonale Bestimmungen, Genehmigungspflicht, Kommunale Bestimmungen): mögliche Bemessungsgrundlage (Verwaltungskosten/effektive Kosten/soziale Kosten)
- Kosten der Parkplätze darlegen:
 - Bodenpreise und Erstellungskosten
 - Betreiberkosten/Verwaltungskosten
- Vorgehen nach verschiedenen Kategorien:
 - Festlegung der Parkkartengebühren für Anwohner
 - öffentliche Strassenbenutzung (kantonale/kommunal)
 - Parkhausgebühren
 - P+R

- Einbezug der privaten Parkgebühren für Pendler, Einkauf
- Ausarbeiten von Modellen/Richtlinien
 - Grundsätzliche Ueberlegungen
 - Regelungen
 - Beispiele

Realisierung

- AG: POL, Bau, VEWD, Gemeindevertreter
- Federführung: Vorschlag Direktion VEWD
- Erteilung eines Auftrages an Jurist/Oekonom

Abschluss: Frühjahr 1991

Umsetzung

- Richtlinie POL/Bau/VEWD
- Konkretisierung Gemeinden und Private
- Genehmigung durch POL
- Parkplatztagung Mai 1991/Raumplanungsheft

o Anreize zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel durch Private

Zielsetzung

- Reduzierte Parkplatzerstellung fördern
- Negative Auswirkungen auf "Fremdparkieren" reduzieren
- Umsteigen fördern

Vorgehen

- Aufarbeitung bestehender Modelle: Abgabe Umweltabi statt Parkplatz, Verfügbarkeit von GA für auswärtige Mitarbeiter, Abgabe eines Velos statt eines Parkplatzes, direkte Unterstützung der öffentlichen Verkehrsmittel, Förderung Carpooling, Zügelprämien usw.
- Bekannte Fälle aufarbeiten: Sulzer, Ciba-Geigy (erfolgreiche, aktive Bemühungen), Ascom (?)
- Erarbeiten von Modellen zuhanden von Betrieben: primär Pendlerverkehr, ev. auch Einkaufen und Freizeit (Kulturinstitute, Veranstaltungen)

Realisierung

- AG: RPA, VEWD, BUWAL
- Auftrag. ev. BUWAL

Abschluss: Frühjahr 1991

Umsetzung

- Modell
- Betriebe/öffentliche Hand
- Kontrollmöglichkeit nur bei der öffentlichen Hand/Bahnen
- Ev. Wettbewerb bei Privaten
- Parkplatztagung/Raumplanungsheft

o Revision der BauV: Vorschlag des RPA im Jahresprogramm. Es liegen noch keine konkreten Vorstellungen vor.

Beurteilung:

- Eine Aenderung der BauV ist mit grossen konzeptionellen Problemen verbunden.
- Der Kanton kann aufgrund der vielfältigen Verhältnisse (z.B. ländliche Gemeinden ohne Oev-Versorgung/Agglomerationsgemeinden) kaum präzisere Vorschriften erlassen wie dies heute der Fall ist
- Die Gemeinden müssen auch nach einer Aenderung der BauV massgeschneiderte Konzepte ausarbeiten und vor allem vollziehen. Dieser Prozess kann kaum verbessert werden mit einer BauV.
- Hoher Zeitbedarf
- Projekt nicht prioritär behandeln

Schlussfolgerung:

AG kUS/Normbedarfsreduktion macht notwendige Ueberlegungen

Bern, 30. Juli 1990/RM
parkpl1