



# Reduktion und Bewirtschaftung von Parkplätzen

**Z4.1** Absenkpfad Sektor Mobilität einhalten

**Z4.2** Anteil erneuerbare Energie im Verkehr erhöhen

**Z4.3** Verkehrsaufkommen motorisierter Individualverkehr reduzieren und dabei leichter Güterverkehr stabilisieren

**Z4.4** Verkehrsaufkommen Veloverkehr erhöhen

**Z4.6** Zunahme öffentlicher Verkehr

## Massnahmenbeschrieb

Das öffentliche Parkplatzangebot wird im Rahmen der laufenden Projekte reduziert und bewirtschaftet.

Die Bezugskriterien für Anwohnerparkkarten werden angepasst, um die Ausgabe der Parkkarten zu reduzieren. Die Reduktion der Anwohnerparkkarten ist eine Voraussetzung für die Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Raum.

Die Mehrzahl der Parkplätze in der Stadt Bern wird auf privatem Grund zur Verfügung gestellt. Bei Neubauten soll die Zahl der privaten Parkplätze über die grundeigentümergebundene Vorgaben (Überbauungsordnung (ÜO)

oder Bauordnung) verringert und die Parkplätze sollen bewirtschaftet werden. Über planungsrechtliche Vorgaben (z. B. Richtpläne, ÜO) wird sichergestellt, dass bei neuen Nutzungen der Modalsplit zugunsten des Umweltverbundes erhöht und die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auch bei Nutzungsverdichtungen minimiert wird.

Den Anforderungen des Wirtschafts-, Gewerbe- und Werkverkehrs ist in den konkreten Projekten Rechnung zu tragen.

## Zielsetzung der Massnahme

- Parkplätze im öffentlichen und privaten Raum werden reduziert.
- Die Vorgaben für das Parkplatzangebot bei Bauvorhaben werden restriktiver, autofreie Siedlungen werden gefördert.

## Synergien zu anderen Massnahmen der EKS 2035

- MG-3 Förderung E-Mobilität
- MG-9 City-Logistik optimieren
- KAG-2 Klimaanpassungsmassnahmen im öffentlichen Raum

## Umsetzungsschritt

### Federführende Direktion und Dienststelle

### Beteiligte Direktionen und Dienststellen, weitere Beteiligte

### A Reduktion öffentlich zugängliches Parkplatzangebot

TVS, VP

TVS, TAB  
TVS, SGB  
PRD, SPA  
SUE, PI  
SUE, BI  
Quartierorganisationen

- Die Parkplätze im öffentlichen Raum insbesondere im Rahmen von Projekten reduzieren, z. B. bei:
  - widerrechtlichen Situationen wie nichteingehaltenen Sichtweiten
  - Verbesserungen im Verkehrsraum bzw. in der Gesamtmobilität
  - Schaffung von Flächen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie für Ladeinfrastruktur
- Die bereitgestellten Parkplätze mit Parkscheibenpflicht auf die verkauften Parkkarten abstimmen
- In ausreichendem Mass Anlieferflächen und Handwerkerparkplätze sicherstellen

### B Bezugskriterien Anwohnerparkkarte

TVS, VP

SUE, PI  
TVS, TAB  
Dritte

- Die beschlossene Gebührenerhöhung der Anwohnerparkkarten umsetzen und dabei die Parkierungsgebühr für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb (Elektrofahrzeuge) weniger stark erhöhen als für fossil betriebene
- Bezugskriterien für Anwohnerparkkarten überprüfen, erweitern und anpassen, um die Anzahl Parkplätze zu senken
- Beispiele für die Anpassung von Bezugskriterien:
  - Anrecht auf einen Parkplatz nur dann gewähren, wenn auf dem privaten Grundstück nachweislich keine eigenen Parkplätze zur Verfügung stehen
  - Unterschiedliche Gebühren evaluieren, abgestuft nach Fahrzeugart und -grösse, Antrieb und in Abhängigkeit der Zeitdauer
  - Fahrzeuge mit einer höheren Umweltbelastung finanziell stärker belasten, um den motorisierten Individualverkehr aus Sicht der Energie- und Klimastrategie möglichst zu optimieren
- Parkkartenverordnung und Gebührenreglement in Kraft setzen

→ Fortsetzung auf nächster Seite



<b>C Reduktion privates Parkplatzangebot bei Neubauvorhaben über allgemeingültige grundeigentümergebundene Vorgaben und Bewirtschaftung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Im Rahmen von Planerlassverfahren auf Basis des STEK 2016 und der Energie- und Klimastrategie 2035 das Angebot privater Parkplätze reduzieren</li><li>• Parkplätze für den betrieblich notwendigen Wirtschafts- und Werkverkehr nicht einschränken</li><li>• Mit der Parkplatzreduktion auch die Bewirtschaftung von Parkplätzen prüfen, verbindlich machen und eine entsprechende Erfolgskontrolle durchführen (z. B. bei Einkaufszentren im Rahmen von Baubewilligungen)</li><li>• In den Sondernutzungsplanungen (z. B. ÜO) und in Projekt-Wettbewerben, die eine Zone mit Planungspflicht ablösen, grundsätzlich die Vorgabe von maximal 0,2 Parkplätzen pro Wohnung festsetzen</li><li>• Im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundordnung Vorgaben für die Erstellung von Parkplätzen aufnehmen</li><li>• Grundlagen und Instrumente für die Förderung autofreier Wohnformen schaffen und anwenden</li></ul>	PRD, SPA	TVS, VP Dritte
<b>D Mobilitätskonzepte und Monitoring</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Im Rahmen von Planerlassverfahren und Wettbewerben, die eine Zone mit Planungspflicht ablösen, konsequent Mobilitätskonzepte einfordern, um geeignete Ziele für die Mobilität (z. B. Fahrtenkontingente), die zugehörige Überwachung und das Monitoring festzulegen</li><li>• In einem Mobilitätskonzept in Zusammenarbeit mit Grundeigentümer*innen und Investierenden frühzeitig Vorgaben für neue Überbauungen definieren. Maximale Fahrtenzahl und/oder die Anzahl Parkplätze des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verbindlich vorgeben, Vorgaben zur Veloparkierung und weitere notwendige Massnahmen festschreiben</li><li>• Die Mobilitätskonzepte umsetzen und durch die Stadt begleiten</li><li>• In Richtplänen, Überbauungsordnungen und weiteren planungsrechtlichen Vorgaben ein Monitoring vorsehen, um die Einhaltung der Vorgaben zum Verkehr zu prüfen und die Auswirkungen zu analysieren</li><li>• Mit einem Monitoringkonzept (in Erarbeitung) den Bedarf an zusätzlichen Ressourcen aufzeigen und anschliessend Monitoring umsetzen</li><li>• Bei Nichterreichen der Ziele des Mobilitätskonzepts zusätzliche Massnahmen definieren</li></ul>	TVS, VP	PRD, SPA SUE, BI
<b>E Umsetzung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mit dem Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) das Parkregime vereinfachen und den öffentlichen Raum – insbesondere in der unteren Altstadt – anderen Nutzungen zuführen</li><li>• Mit dem Verkehrskonzept die Standortattraktivität erhöhen, die Verträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs mit den vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums sicherstellen, die Konflikte zwischen Parkieren und Gewerbe vermindern sowie Flächen für Cafés, das Flanieren und das Verweilen freispielen</li><li>• Die Innenstadt mit dem ÖV, dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar machen</li></ul>	TVS, VP	SUE, AfU SUE, PI PRD, SPA PRD, WA TVS, TAB TVS, SGB
<b>F Reduktion und Bewirtschaftung der Parkplätze bei Freizeitanlagen, Einkaufseinrichtungen und Schulen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Freizeitanlagen, Einkaufseinrichtungen und Schulen ökologisch und raumsparend primär mit dem ÖV, zu Fuss und mit dem Velo zugänglich machen</li><li>• Ergänzend zu Veloabstellplätzen Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr reduzieren und bewirtschaften – dabei Such- und Ausweichverkehr in angrenzende Wohnquartiere vermeiden</li><li>• Bei Standortevaluations- und -entscheiden für neue Freizeit- und Einkaufseinrichtungen der ÖV-Erschliessungsgüte sowie dem Fuss- und Veloverkehr Rechnung tragen</li><li>• In einem ersten Schritt die aktuellen Vorgaben evaluieren, Ziele definieren und zusätzliche Bewirtschaftungsmassnahmen erarbeiten</li><li>• Die bisherigen und erarbeiteten Massnahmen umsetzen</li></ul>	TVS, VP	TVS, TAB PRD, SPA SUE, BI SUE, PI BSS, Sportamt BSS, Schulamt