

Entwicklungsraum Thun
Fliederweg 11
3600 Thun

Telefon 033 225 61 61
entwicklungsraum-thun.ch
info@erthun.ch



Parkplatzbewirtschaftung Agglomeration Thun

Schlussbericht

Thun, 3. Juli 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
1.1	Auftrag.....	3
1.2	Ziele	3
1.3	Vorgehen	4
1.3.1	Vergleich mit der Region Bern-Mittelland und dem Verein Seeland.Biel/Bienne	4
1.4	Organisation und Perimeter	5
1.5	Definitionen.....	6
2	Grundlagen.....	6
2.1.1	Gesetzliche Grundlagen zur Parkplatzbewirtschaftung	6
2.1.2	Vorgaben für ViV-Standorte und Detailhandelseinrichtungen	7
3	Ausgangslage der kommunalen Parkplatzbewirtschaftung	10
3.1	Kommunale Instrumente	10
3.2	Kommunale Bestimmungen	11
3.3	Kommunale Tarifgestaltung	12
3.3.1	Zwischenfazit zur kommunalen Parkplatzbewirtschaftung	13
3.4	ViV-Standorte Agglomeration Thun	13
3.5	Parkplatzbewirtschaftung von Anlagen mit regionaler Bedeutung	14
4	Empfehlungen	16
4.1	Argumente für eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung	16
4.2	Empfehlungen zur Umsetzung	17
4.2.1	Ausgestaltung der Parkplatzbewirtschaftung	17
4.2.2	Instrumente der Umsetzung	19

1 Einleitung

1.1 Auftrag

Ende März 2017 hat die Stadt Thun beim ERT die Erarbeitung eines Planungsinstrumentes für eine Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration beantragt. Der genaue Inhalt des Antrags lautete wie folgt:

Im Postulat P 4/2016 betreffend gleichlange Spiesse für den Handel in Parkierungsfragen wurde der Gemeinderat der Stadt Thun gebeten, mit den Grossverteilern und den Nachbargemeinden das Gespräch zu suchen, mit dem Ziel, eine Grundsatzvereinbarung zur Parkierung und Mindestparkgebühr zu unterschreiben.

Im Interesse der Verkehrslenkung und der Gleichbehandlung unterstützt die Stadt Thun grundsätzlich eine gezielte und koordinierte Regelung der Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration. In der Beantwortung des Postulats hat der Gemeinderat auf das Regionale Verkehrs- und Siedlungskonzept RGSK verwiesen, welches eine Ausdehnung und Vereinheitlichung der Parkplatzbewirtschaftung auf die Region und insbesondere auf die verkehrsintensiven Einrichtungen (Massnahmenblatt KM3) anstrebt.

Zuständig für die Erarbeitung der erforderlichen Planungsinstrumente ist der ERT, innerhalb des ERT die Kommission Energie und Mobilität. Ob eine Grundsatzvereinbarung zwischen den Grossverteilern und den Nachbargemeinden, wie dies andere Agglomerationen wie Biel umgesetzt haben, zielführend ist, wäre wohl zu überprüfen.

Vor diesem Hintergrund beantragen wir die Aufnahme der regionalen Planungsarbeiten gemäss den Inhalten der RGSK Massnahme KM-3 (Teil PP-Bewirtschaftung).

Das vorliegende Parkplatzbewirtschaftungskonzept befasst sich mit der Parkierung des motorisierten Individualverkehrs in den Agglomerationsgemeinden Thun und zeigt mögliche Grundsätze für eine harmonisierte und flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung auf.

Das Konzept ist eine Grundlage und Hilfestellung für die Gemeinden, die beabsichtigen, auf kommunalem Boden eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung einzuführen. Damit tragen sie gleichzeitig dem Ziel einer koordinierten Parkplatzbewirtschaftung in der gesamten Region Thun bei. Die Empfehlungen beinhalten Ansätze zur Gestaltung der Parkplatzbewirtschaftung sowie Anhaltspunkte für deren Umsetzung. Die Umsetzung der Empfehlungen erfolgt durch die Gemeinden und es obliegt ihnen zu entscheiden, ob und welche Instrumente für sie in Frage kommen.

1.2 Ziele

Das Massnahmenblatt KM-3 im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West (RGSK TOW) hält folgende Ziele fest:

- Ausdehnung/Vereinheitlichung der Parkplatzbewirtschaftung auf die ganze Region, insbesondere alle verkehrsintensiven Einrichtungen in der Agglomeration;
- Koordination mit verschiedenen Parkierungskonzepten und Verordnungen;
- Ausweitung Parkraumkonzept der Stadt Thun und Ergänzung mit einem Parkraummanagement (Massnahmen zur Beeinflussung der Nachfrage von Parkraum).

Das vorliegende Konzept orientiert sich an diesen Zielsetzungen und trägt dazu bei, die Stossrichtung einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung im Agglomerationsperimeter einzuschlagen und zu fördern. Mit dem Konzept wird insbesondere die erste Zielsetzung unterstützt, wobei vor allem die privat öffentlich zugänglichen Parkplätze im Fokus stehen. Die zweite Zielsetzung der Koordination wird indirekt behandelt. Im Kapitel 3 wird aufgezeigt, welche kommunalen Grundlagen existieren und wie die Gemeinden die Parkplatzbewirtschaftung heute handhaben. Die dritte Zielsetzung ist nicht Bestandteil dieses Konzepts. Das vorliegende Konzept hat somit nicht den Anspruch, alle drei Ziele umzusetzen.

Das Parkplatzbewirtschaftungskonzept richtet sich an die Agglomerationsgemeinden und zeigt Ansätze für eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung auf. Die Empfehlungen können von den Gemeinden sowohl für öffentliche wie auch für private, öffentlich zugängliche Parkplätze von Detailhandelseinrichtungen und weiteren Anlagen mit gewichtigen Auswirkungen auf das Verkehrssystem angewendet werden. Weiter berücksichtigen die Empfehlungen die ländlichen und städtischen Gegebenheiten. Das Konzept bietet somit eine differenzierte Betrachtung und schliesst verschiedene Formen von Detailhandelseinrichtungen und räumlichen Ausgangslagen mit ein.

Das Konzept ist nicht behördenverbindlich. Bei den vorgeschlagenen Empfehlungen handelt es sich um eine Auswahl von Instrumenten und Massnahmen, an denen sich die Gemeinden bei der Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung orientieren können. Diese werden von den Agglomerationsgemeinden anerkannt und als einfach umsetzbar, geeignet und zielführend angesehen. Die Ausgestaltung der Umsetzung obliegt den Gemeinden.

1.3 Vorgehen

Phase	Leistungen
Schritt 1: Grundlagen / Analyse	Grundlagenbeschaffung/-sichtung Auswertung der Grundlagen, Vergleichsdokument Suche nach Vergleichsbeispielen aus anderen Regionen Anpassung der Projektskizze auf Basis Beschluss Ausschuss Entwicklung vom 22.09.17
Schritt 2: Erfassung / Auswertung	Ermittlung der Parkieranlagen mit regionalem od. überregionalem Einzugsgebiet Analyse zur Umsetzung der PP-Bewirtschaftung
Schritt 3: Konzeptphase	Punktuelle Vertiefung der Analyse Empfehlungen an Gemeinden und Entwurf Schlussbericht
Schritt 4: Verabschiedung	Verabschiedung im Ausschuss Entwicklung Kommission Wirtschaft und in der Kommission Wirtschaft

Table 1: Vorgehensplan mit den entsprechenden Leistungen

1.3.1 Vergleich mit der Region Bern-Mittelland und dem Verein Seeland.Biel/Bienne

Im Rahmen der Grundlagenanalyse wurden Beispiele zur Parkplatzbewirtschaftung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) und des Vereins Seeland.Biel/Bienne als Vergleich und Auslegeordnung möglicher Varianten einer Parkplatzbewirtschaftung herangezogen.

- Im Massnahmenblatt V-NM 2 des RGSK 1. Generation strebt die RKBM eine Harmonisierung der Parkplatzgebühren (mit räumlicher und zeitlicher Ausdehnung und Abweichungen) im öffentlichen Raum an. Sie beabsichtigt auch eine generelle Einführung von Parkgebühren für Parkplätze bei grossen Detailhandelseinrichtungen. Um die Ausgangslage in den Gemeinden zu evaluieren, hat die RKBM eine Umfrage durchgeführt. Aus dem erkenntlichen Handlungsbedarf hat die RKBM entschieden, Empfehlungen für eine geregelte und einheitliche Parkplatzbewirtschaftung für die Gemeinden zu formulieren (vgl. Tabelle 2).
- Der Verein Seeland.Biel/Bienne hält im Massnahmenblatt B9 des RGSK 2. Generation fest, dass das Parkplatzangebot nach einheitlichen Grundsätzen zu bewirtschaften ist. Parkierungsstandorte mit übergeordnetem Einzugsbereich sind gebührenpflichtig. Die Gemeinden Biel, Nidau, Brugg, Orpund, Ipsach und Port werden aufgefordert, den Betrieb und die Bewirtschaftung von öffentlichen und weiteren Parkplätzen mit übergeordnetem Einzugsbereich zu koordinieren (abgestimmte zeitliche Beschränkung der Parkierungsdauer sowie der Gebühren). In den

verkehrsintensiven Einrichtungen (> 2'000 Fahrten/Tag) der Agglomeration werden die Parkplätze nach einheitlichen Grundsätzen bewirtschaftet und ab der ersten Minute Gebühren erhoben. Ziel ist eine regional gesteuerte und abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung (vgl. Tabelle 2: Umsetzungsvarianten PP-Bewirtschaftung)

Der Verein Seeland.Biel/Bienne verfolgt eine gezielte und konsequente Parkplatz-Angebotssteuerung und -bewirtschaftung als Mittel zur Beeinflussung und Veränderung des Modal-Splits, die regional gesteuert wird. Die RKBM hingegen überlässt die einheitliche Gestaltung der Parkplatzbewirtschaftung den Gemeinden (Gemeindeautonomie) und formuliert Empfehlungen.

Dem Ausschuss Entwicklung wurden an seiner Sitzung vom 22. September 2017 folgende drei Varianten für eine koordinierte Regelung der Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration Thun präsentiert:

Variante	Inhalt	Vor-/Nachteile
Minimum	Klares Commitment zur PP-Bewirtschaftung auf öffentlichen Parkplätzen sowie zur Ausweitung auf VIV-Standorte gem. Massnahmenblatt KM-3 RGSK durch Gemeinderatsbeschlüsse	+ «Einfachste» Lösung + Tiefe Kosten - Wirkung fraglich - Auftrag RGSK nur teilweise erfüllt (kein Parkraumkonzept)
Medium	Inventar der Parkieranlagen mit regionalem Einzugsgebiet und Formulierung von Empfehlungen an die Gemeinden (analog Vorgehen Region Bern-Mittelland)	+ Auftrag RGSK umgesetzt + Gemeindeautonomie gewahrt + Evtl. Chance auf Kantonsbeitrag - Wirkung abhängig von Umsetzung Gemeinden
Maximum	Gesamtmobilitätskonzept mit dem Ziel, das Parkplatzangebot sowie die PP-Bewirtschaftung regional zu steuern (analog Ziel RGSK Biel)	+ Hohe Wirkung + Hohe Chance Kantonsbeitrag (Modellcharakter) - Hohe Komplexität - Planungskosten - Einschränkung Gemeindeautonomie

Tabelle 2: Umsetzungsvarianten PP-Bewirtschaftung vom 22.09.2017

Der Ausschuss Entwicklung hat sich für die Variante „Medium“ entschieden. Aufgrund der knappen Ressourcen wurde auf ein vollständiges Inventar der Parkieranlagen verzichtet. Stattdessen wurden bei den Gemeinden für die grössten und wichtigsten Anlagen der Agglomeration Informationen über die Art der Parkplatzbewirtschaftung eingeholt (vgl. Kap. 3.5).

1.4 Organisation und Perimeter

Träger des Projekts ist der Entwicklungsraum Thun. Das Geschäft wurde im Ausschuss Entwicklung¹ vorbehandelt und umgesetzt.

Der Ausschuss Entwicklung hat den Antrag der Stadt Thun an der Sitzung vom 3. März 2017² behandelt und gutgeheissen. Die Umsetzung des Projekts wurde der Geschäftsstelle ERT bzw. der ALPGIS AG übertragen.

Der Perimeter für das Parkplatzbewirtschaftungskonzept bezieht sich auf die Agglomerationsgemeinden und entspricht so den Anforderungen des Postulats sowie dem Massnahmenblatt KM-3: Dies umfasst die Stadt Thun sowie die Gemeinden Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Uetendorf und Uttigen.

¹ Ab dem 1. Januar 2019 neu Ausschuss Entwicklung Kommission Wirtschaft.

² Der Antrag wurde im Ausschuss am 3. März 2017 mündlich gestellt. Die schriftliche Version ging Ende März bei der Region ein.

Das Konzept beschränkt sich nicht nur auf die öffentlichen Parkplätze, sondern schliesst private, öffentlich zugängliche Parkieranlagen der verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) und Detailhandelseinrichtungen mit ein.

1.5 Definitionen

Das vorliegende Parkplatzbewirtschaftungskonzept befasst sich mit der Bewirtschaftung von Parkplätzen innerhalb eines kommunalen bzw. regionalen Raumes.

In diesem Kapitel werden diese zentralen Begriffe definiert. Dies betrifft insbesondere die Definition der öffentlichen und privaten Parkplätze, da sich die Einflussnahme der Gemeinden unterschiedlich präsentiert.

Unter **öffentliche Parkplätze** werden all jene Parkplätze zusammengefasst, die sich im öffentlichen Strassenraum befinden und bei denen die Gemeinden die Bewirtschaftung direkt beeinflussen können. Die **privaten Parkplätze** befinden sich auf Privatarealen/-grund. Dabei wird zwischen privaten aber öffentlich zugänglichen (z.B. Parkhäuser, Detailhandelseinrichtungen, Ausbildungsstätte) sowie rein privaten Parkplätzen (z.B. Parkplätze am Arbeitsort oder für die Wohnnutzung) unterschieden. Im vorliegenden Konzept werden neben den öffentlichen vor allem die privaten aber öffentlich zugänglichen Parkplätze von Detailhandelseinrichtungen und anderen Anlagen mit bedeutenden Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt thematisiert. Auch bei den privaten Parkplätzen am Arbeitsort haben die Gemeinden einen gewissen Spielraum. Sie können auf die Unternehmen aktiv zugehen und beispielsweise im Rahmen eines Mobilitätsmanagementkonzepts auf den Nutzen der Parkplatzbewirtschaftung hinweisen.

2 Grundlagen

2.1.1 Gesetzliche Grundlagen zur Parkplatzbewirtschaftung

Artikel 3 des **Strassenverkehrsgesetzes des Bundes** erteilt den Kantonen und Gemeinden die Befugnis, Beschränkungen und Anordnungen zum Schutz der Bewohner vor Lärm- und Luftverschmutzung, unter anderem auch Regelungen zur Parkierung, zu erlassen.

Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Art. 3 Befugnisse der Kantone und Gemeinden

² *Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde.*

³ *Der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr kann auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden; Fahrten im Dienste des Bundes bleiben jedoch gestattet.*

⁴ *Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.*

Das **Strassengesetz (SG) des Kantons Bern** hält im Artikel 66 fest, dass die Gemeinden Verkehrsanordnungen für alle übrigen öffentlichen Strassen sowie für alle öffentlichen Verkehrsflächen privater EigentümerInnen verfügen. Dies betrifft alle Strassen ausser Kantonsstrassen und Strassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen.

Strassengesetz Kanton Bern (SG)

Art. 66 Verkehrsanordnungen, Signalisation und Markierungen

¹ Der Kanton verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für Kantonsstrassen und Strassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen.

² Die Gemeinde verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für alle übrigen öffentlichen Strassen sowie für alle öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümerinnen und Eigentümer.

Im **Baugesetz (BauG) des Kantons Bern** wird unter dem Artikel 18 festgehalten, dass die Gemeinden Vorschriften in Bezug zu privaten Parkierungsmöglichkeiten und Parkplätzen und deren Standort erlassen können.

Baugesetz Kanton Bern (BauG)

Art. 18 Gemeindevorschriften

1 Die Gemeinden können in ihren Vorschriften bestimmen, dass

a in Gebieten, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten oder freizuhalten sind, nur beschränkt oder keine privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden dürfen oder dass diese ausserhalb des Gebietes angelegt werden können;

b die Abstellplätze für ein bestimmtes Gebiet als Gemeinschaftsanlage zu erstellen sind, wenn Gründe der Ortsplanung oder der Verkehrssicherheit es erfordern; die Gemeinschaftsanlagen sind, wenn nötig, in Überbauungsordnungen (Art. 88 ff.) festzulegen;

c die Bauherren, die ausreichende Abstellplätze nicht bereitstellen können oder dürfen, der Gemeinde eine angemessene, zweckgebundene Ersatzabgabe zu leisten haben. Die Abgabe ist nach dem Wert zu bemessen, den die Nichterfüllung der Parkplatzpflicht für den Bauherrn hat.

Die Verantwortung der Parkplatzbewirtschaftung und deren Gestaltung obliegt den Gemeinden. Das Kantons- und Bundesrecht geben lediglich den Handlungsspielraum und Möglichkeiten der Parkplatzbewirtschaftung vor, enthalten jedoch keine rechtlichen Bestimmungen dazu.

2.1.2 Vorgaben für ViV-Standorte und Detailhandelseinrichtungen

In der Arbeitshilfe «Vollzugshilfe verkehrsintensive Vorhaben» (2017) vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) wird zwischen verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) sowie Detailhandelseinrichtungen (DHE)³ unterschieden. Es handelt es sich bei beiden um Bauten und Anlagen, die aufgrund des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum, Umwelt und die Verkehrsqualität haben.

Das **Raumplanungsrecht** des Bundes verpflichtet die Kantone, die Auswirkungen einer Anlage oder eines Vorhabens durch die Wahl geeigneter Standorte und mit raumplanerischen Anordnungen zu begrenzen.

Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)

Art. 8 Mindestinhalt der Richtpläne

² Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen einer Grundlage im Richtplan.

Die kantonale **Bauverordnung** (BauV) definiert, wann Anlagen als verkehrsintensive Vorhaben zu verstehen sind.

³ Vgl. auch die Arbeitshilfe „Detailhandelseinrichtungen. Begriffe und planungsrechtliche Anforderungen“ (2018) des AGR.

Bauverordnung Kanton Bern (BauV) 13a Verkehrsintensive Bauvorhaben
Art. 91a * Begriffe

¹ Verkehrsintensiv sind Bauvorhaben, die im Jahresdurchschnitt 2000 oder mehr Fahrten pro Tag verursachen. Als eine Fahrt gilt jede Zu- und jede Wegfahrt mit Personenwagen. Nicht mitgezählt werden Zulieferfahrten und Fahrten für die Wohnnutzung. *

Art. 91b * Planungspflicht *

1 Die Standorte für verkehrsintensive Vorhaben sind zu bezeichnen

*

a * im kantonalen Richtplan für Vorhaben mit mehr als 5000 Fahrten pro Tag,

b * im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept oder im regionalen Richtplan für Vorhaben mit 2000 Fahrten bis und mit 50000 Fahrten pro Tag,

c * in der entsprechenden kantonalen Infrastrukturplanung (z.B. Spitalplanung, Schulplanung).

Art. 91f * Controlling *

¹ Betreiberinnen und Betreiber von verkehrsintensiven Anlagen sind zur technischen Erfassung der Fahrten gemäss Artikel 91a verpflichtet. *

² Diese Pflicht kann in der Baubewilligung auch für Anlagen verfügt werden, die nicht als verkehrsintensiv gemäss Artikel 91a gelten. *

³ Die Zahl der erfassten Fahrten ist jährlich der Baupolizeibehörde und dem Fachgremium gemäss Artikel 91e mitzuteilen. *

ViV sind Anlagen, die im Jahresdurchschnitt für Nichtwohnnutzungen 2'000 (Schwellenwert, ab welcher ein Vorhaben als ViV gilt) oder mehr Fahrten pro Tag verzeichnen und damit als Anlage nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Sie sind nur an Standorten zugelassen, die im Kantonalen Richtplan (KRP) oder in den regionalen Richtplänen (RGSK) dafür bezeichnet sind. Unabhängig von der Anzahl Fahrten können gemäss Massnahmenblatt B_01 des KRP in der kantonalen Infrastrukturplanung (z.B. Spitäler, Schulen) ViV bezeichnet werden, die aufgrund von Art. 8 Abs. 2 RPG einen Richtplaneintrag voraussetzen. **ViV unterliegen somit aufgrund ihres erzeugten Verkehrsaufkommens und den bedeutenden Auswirkungen einer Planungspflicht.**

Der Richtplan des Kantons Bern zeigt im Massnahmenblatt B_01, wie die raumplanerische Einordnung erfolgen soll und hält die Planungsgrundsätze fest. Auf Richtplanstufe wird jedem ViV-Standort (nicht pro Vorhaben) eine Fahrtenobergrenze⁴ als Richtwert zugewiesen. Zur Parkplatzbewirtschaftung werden keine Angaben gemacht. Dies wird den regionalen Richtplänen oder der Nutzungsplanung überlassen.

Die Definition einer DHE erfolgt – im Unterschied zu den ViV – völlig unabhängig von der Anzahl der durch sie generierten Fahrten und beschränkt sich auf bestimmte Nutzungsformen, namentlich den Detailhandel. Der Begriff Detailhandelseinrichtungen ist unabhängig von der Grösse (Verkaufsfläche bzw. Geschossfläche) des Geschäfts bzw. des Standorts als eine Verkaufseinrichtung mit einem oder mehreren Geschäften definiert. Bei grösseren Detailhandelseinrichtungen kann es sich zwar um ViV handeln, muss aber keineswegs. Es wird in aller Regel vielmehr so sein, dass DHE weniger als 2'000 Fahrten pro Tag generieren und somit kein ViV darstellen. **Folglich kommen in diesen Fällen die ViV relevanten Bestimmungen nicht zur Anwendung, wohl aber diejenigen zu den DHE.** Generiert eine DHE 2'000 Fahrten oder mehr pro Tag und erfüllt damit die Kriterien für ein ViV, gelten neben den Bestimmungen zu den DHE auch diejenigen zu den ViV.

⁴ Das ist jenes Maximum an Verkehrsaufkommen, welches an diesem Standort beispielsweise aufgrund der Strassenkapazitäten oder der Umweltbelastung verträglich erscheint.

Die Regelungen für ViV wurden im Rahmen des beschlossenen «Richtplanes 2030» vom 2. September 2015 angepasst und eine entsprechende Änderung der Bauverordnung beschlossen. Diese Regelungen lösen das 2001 eingeführte Fahrleistungsmodell ab.

Bei einer Grösse von mehr als 1'000 m² Geschossfläche, die ausserhalb von Geschäftsgebieten⁵ liegen, gelten DHE als eine besondere Baute und Anlage nach Art. 19 und 20 des **kantonales Baugesetzes** (BauG). Artikel 19 BauG hält fest, dass diese Bauten und Anlagen nur mit einer entsprechenden Überbauungsordnung (UeO) realisiert werden dürfen oder wenn sie gemäss Grundordnung zulässig sind.

Baugesetz Kanton Bern (BauG)

Art. 19 Besondere Bauten und Anlagen, 1 Allgemeines

¹ Bauvorhaben, die wesentlich von der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinde (Art. 69 ff.) abweichen (Kurzbezeichnung «besondere Bauten und Anlagen»), dürfen nur aufgrund einer Überbauungsordnung (Art. 88 ff.) bewilligt werden.

² Als besondere Bauten und Anlagen gelten im Rahmen der näheren Bestimmungen von Artikel 20 Hochhäuser, höhere Häuser, Einkaufszentren, Lager- und Abstellplätze, ferner die weiteren vom Regierungsrat aufgrund von Absatz 1 bezeichneten Bauvorhaben.

Befinden sich die DHE mit einer Geschossfläche von mehr als 1000 m² in einem Geschäftsgebiet, gelten sie nicht als besondere Bauten und bedürfen somit – sofern die baupolizeilichen Masse der entsprechenden Zone eingehalten werden – keiner UeO. Gleiches gilt, wenn solche Vorhaben gemäss baurechtlicher Grundordnung zulässig sind. Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn das Baureglement die zugelassenen besonderen Bauvorhaben umschreibt und der Zonenplan ihre möglichen Standorte bezeichnet. Es gelten die Bestimmungen der Nutzungsplanung. Diese (Nutzungs-) Planungspflicht darf nicht mit der Richtplanpflicht gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG verwechselt werden. DHE sind aber nicht per se Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss Art 8 Abs. 2 RPG und unterstehen deshalb – im Gegensatz zu ViV – **nicht grundsätzlich der Planungspflicht**.

Gemäss dem Art. 10a Abs. 3 Umweltverträglichkeitsprüfung des **Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG)** bezeichnet der Bundesrat die Anlagentypen, die der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterstehen. Der Anhang der **Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)** bezeichnet die UVP-Pflichtigen Vorhaben. **Parkhäuser und -plätze mit mehr als 500 Parkplätzen sind UVP-Pflichtig, ebenso massgebliche Erweiterungen.**

In den diversen gesetzlichen Grundlagen existieren keine rechtlichen Grundlagen zur Durchsetzung einer Parkplatzbewirtschaftung für ViV oder DHE.

⁵ Unter Geschäftsgebieten werden die in den Nutzungsplänen ausgeschiedenen Geschäftszonen und Kernzonen verstanden sowie bestehende Orts- und Quartierzentren, soweit diese bereits überwiegend mit Dienstleistungsbetrieben belegt sind.

3 Ausgangslage der kommunalen Parkplatzbewirtschaftung

3.1 Kommunale Instrumente

Die Analyse der kommunalen Instrumente wird in der Tabelle 3: Kommunale Instrumente zusammenfassend dargestellt:

Gemeinde	Instrumente
Thun	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkraumkonzept, 2012 ▪ Parkplatzordnung (PPO), 1996 (rev. 2001) ▪ Parkplatzbewirtschaftungsreglement (PBR), 2003 (zuletzt rev. 2010) ▪ Parkkartenverordnung (PKV), 2004 (zuletzt rev. 2015)
Steffisburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, 2015 ▪ Verordnung zum Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, 2015
Spiez	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, 1996 ▪ Verordnung zum Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, 1997 (zuletzt rev. 2010)
Heimberg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkplatzreglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öff. Grund, 1996
Uetendorf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkplatzbewirtschaftungsreglement (PBR), 2011
Hilterfingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, 2002
Oberhofen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze für Motorfahrzeuge, Motorfahräder und Fahrräder, 1997 (zuletzt rev. 2005) ▪ Gebührenordnung zum Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze für Motorfahrzeuge, Motorfahräder und Fahrräder, 2003 (zuletzt rev. 2005)

Tabelle 3: Kommunale Instrumente der Parkplatz-Bewirtschaftung

Die Ausgangslage in den zehn Agglomerationsgemeinden präsentiert sich unterschiedlich. Keine Parkplatzbewirtschaftung gibt es derzeit in Heimberg, Uttigen, Thierachern und Seftigen. Einzig die Stadt Thun legt die Parkplatzbewirtschaftung in einem hierfür spezifischen Reglement fest.

Die Gemeinden Steffisburg, Spiez, Hilterfingen, Oberhofen und Uetendorf halten in ihren Parkplatzreglemente die Grundsätze zur Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen fest.

Die Stadt Thun und die Gemeinde Oberhofen legen in ihren Reglementen fest, dass die Erträge der Parkplatzbewirtschaftung zweckgebunden verwendet werden müssen. Die weiteren Gemeinden legen dies nicht explizit fest.

Die Stadt Thun verfügt als einzige Gemeinde ergänzend über ein Parkraumkonzept. Das Konzept behandelt für das Stadtgebiet von Thun mit Schwerpunkt Innenstadt die bedeutenden Vorhaben zur Optimierung des Angebots an allgemein benutzbaren privaten und öffentlichen Parkplätzen. Es hält fest, dass sämtliche öffentlichen Parkplätze auf dem Stadtgebiet gebührenpflichtig zu bewirtschaften sind.

3.2 Kommunale Bestimmungen

Ein detaillierter Blick in die Reglemente ergibt folgendes Bild:

Gemeinde	Bestimmungen
Thun	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewirtschaftung sämtlicher Parkplätze während 24 h an 365 Tagen ▪ Festgelegte Höchstparkzeiten gem. Bedürfnissen, die der Parkplatz abdecken soll ▪ Teilweise Anwohnerbevorzugung mittels Zonenparkkarte od. Tagesbewilligung (auch für Gewerbe und gleichermassen Betroffene) ▪ Gebührenbefreiung für Fahrzeuge ohne Schadstoffausstoss
Steffisburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Parkplätze <u>können</u> mittels zeitlicher Beschränkung, Parkuhren, Ticketautomaten o.ä. bewirtschaftet werden ▪ Teilweise Anwohnerbevorzugung durch gebührenpflichtige Zonenparkkarten (auch für Gewerbe), Tagesparkkarten für Besucher ▪ Vergünstigte Parkkarten für Gemeindepersonal, Gemeinderat und Lehrpersonal
Spiez	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Parkplätze <u>können</u> mittels Parkuhren, Ticketautomaten und Parkkarten bewirtschaftet werden ▪ Anwohnerbevorzugung durch gebührenpflichtige Zonenparkkarten in blauen Zonen (auch für Gewerbe und Besucher) ▪ Spezielle Parkkarten für dienstliche Fahrten für Gemeinderäte und Gemeindepersonal
Heimberg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewilligungspflicht für nächtliches Parkieren auf öffentlichem Grund
Uetendorf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Abstellplätze <u>können</u> mittels Parkuhren, Ticketautomaten und Parkkarten bewirtschaftet werden ▪ Generelle Gebührenpflicht auf allen gemeindeeigenen Parkplätzen inkl. Schulanlagen ▪ Anwohnerbevorzugung durch gebührenpflichtige Zonenparkkarten (auch für Gewerbe), Tagesparkkarten für Besucher ▪ Spezielle Parkkarten für Gemeindepersonal, das beruflich auf Fahrzeug angewiesen ist
Hilterfingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Parkplätze <u>können</u> mittels blauer Zone, Parkuhren, Ticketautomaten oder ähnlichen Mitteln bewirtschaftet werden ▪ Anwohnerbevorzugung durch gebührenpflichtige Zonenparkkarten (auch für Gewerbe), Tagesparkkarten für Feriengäste und Besucher ▪ Ausnahmereglungen für dienstliche Fahrten für Funktionäre der Gemeinde
Oberhofen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Parkplätze <u>können</u> mittels blauer Zone, Parkuhren, Ticketautomaten, Vermietung oder ähnlichen Mitteln bewirtschaftet werden ▪ Anwohnerbevorzugung in Dorfkernzone und angrenzenden Liegenschaften durch gebührenpflichtige Zonenparkkarten (auch für Gewerbe) ▪ Vermietung von Parkplätzen in Parkhaus

Table 4: Kommunale Bestimmungen

Einzig die Stadt Thun schreibt eine konsequente und systematische Parkplatzbewirtschaftung vor. Das Parkplatzbewirtschaftungsreglement bezieht sich nur auf die öffentlichen Parkplätze. Es bezweckt eine geordnete, verträgliche und verkehrssichere Parkierung. Es finden sich auch Angaben zum Gebührenrahmen. Die knappen Parkflächen sollen einer möglichst grossen Zahl von Nachfragenden zur Verfügung gestellt werden. Damit soll zur Zielerreichung der Verkehrsplanung und -lenkung beigetragen werden.

Die Bewirtschaftung des Parkraumes erfolgt durch die Markierung von Parkfeldern, die Festlegung von Höchstparkzeiten, die Erhebung von Parkgebühren oder von Nachtparkgebühren.

Die Reglemente der anderen in der Tabelle 4 aufgeführten Gemeinden enthalten lediglich Grundsätze zur freiwilligen Umsetzung der Parkplatzbewirtschaftung. Unter den Bestimmungen finden sich verschiedenen Arten von möglichen Parkplatzbewirtschaftungsumsetzungen: mittels Gebühren (Parkuhren), Berechtigung (Blaue Zone mit kostenpflichtigen Anwohnerparkkarten, Parkkarten), zeitlicher Bestimmungen (Blaue Zone mit Parkscheibenpflicht, Höchstparkzeiten) oder physischen Vorkehrungen (Markierung Parkfelder).

Keine Gemeinde regelt die Parkplatzbewirtschaftung von privat öffentlich zugänglichen Parkplätzen.

3.3 Kommunale Tarifgestaltung

Die Situation der Tarifgestaltung in den Agglomerationsgemeinden präsentiert sich folgendermassen:

Gemeinde	Parkgebühren in CHF / h		Parkkarte in CHF / Mt.		Bemerkungen
	Min.	Max.	Min.	Max.	
Thun	1.50	4.00	60.00	100.00	PP-Gebühren richten sich nach den Kosten und der Lage der PP, dem Wert des beanspruchten Bodens, der Höhe der Tarife des ÖV und der Parkhäuser sowie den Anforderungen der Verkehrsplanung und der Massnahmenplanung Luftreinhaltung
Steffisburg	0.50	2.00	30.00	150.00	Erste halbe Stunde kann gratis sein.
Spiez	0.50	2.00	20.00 / 100.00	80.00 / 200.00	Parkkartentarife unterschiedlich für blaue Zone und Parkhaus.
Heimberg	-	-	30.00	70.00	
Uetendorf	0.40	0.80	37.50	50.00	
Hilterfingen	0.50	2.00	30.00	60.00	
Oberhofen	0.00	2.00	30.00 / 80.00	50.00 / 120.00	Parkkartentarife unterschiedlich für blaue Zone und Parkhaus.

Tabelle 5: Kommunale Tarifgestaltung

Die Parkgebühren pro Stunde variieren von CHF 0.- bis zu 4.-, was einen Unterschiedsfaktor von vier ausmacht. Bei den Parkkarten ist der Unterschied noch grösser: Die teuerste Parkkarte ist 7.5 Mal teurer als die Günstigste.

Die Gemeinde Steffisburg kennt als einzige Gemeinde das Prinzip des 30-minütigen Gratisparkierens.

3.3.1 Zwischenfazit zur kommunalen Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkplatzbewirtschaftung in den Gemeinden präsentiert sich sehr heterogen:

- Die meisten Gemeinden der Agglomeration – zumindest im Agglomerationszentrum – setzen eine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze um. Die Ausnahme bildet Heimberg.
- Die Art der Bewirtschaftung sowie die Kriterien zur Bemessung der Gebühren sind von Gemeinde zu Gemeinde sehr unterschiedlich.
- Der Gebührenrahmen bewegt sich zwischen CHF 0.00 und 4.00 pro Stunde.
- Die Bewirtschaftung von privat öffentlich zugänglichen Parkplätzen bei Anlagen von regionaler Bedeutung wird in den Gemeindereglementen nicht behandelt.

3.4 ViV-Standorte Agglomeration Thun

Auf Richtplanstufe werden Minimalvorgaben der Planungsgrundsätze für ViV festgehalten, die in der nachgeordneten Planungsstufe zu beachten sind. Die Fahrtenkontingente gemäss Baubewilligung müssen eingehalten bzw. kontrolliert (z.B. mit einer Schranke) werden. Werden diese überschritten, müssen Massnahmen ergriffen werden.

Im RGSK Massnahmenblatt S-9 werden folgende ViV im Perimeter Agglomeration Thun mit einem Fahrtenkontingent bezeichnet:

- Thun Innenstadt
- Thun Süd (MMM Oberland Center (8'000 Fahrten), Panorama Center (5'100 Fahrten))
- Zentrum Spiez

Die Richtplanfestlegungen sind behörden-, nicht aber grundeigentümergebunden. Die grundeigentümergebundene Umsetzung der Richtplanbeschlüsse erfolgt in der kommunalen Nutzungsplanung (Zonenplan, Baureglement, Überbauungsordnungen). Das Baubewilligungsverfahren stellt die Umsetzung des Nutzungsplans sicher.

Zusätzliche ViV-Standorte sind für das RGSK 2021 aufgrund von altrechtlichen Baubewilligungen, die mehr als 2000 MIV-Fahrten pro Tag erlauben, zu prüfen:

- Coop Schulstrasse Thun
- Coop Megastore Heimberg

3.5 Parkplatzbewirtschaftung von Anlagen mit regionaler Bedeutung

Die Abbildung 1 gibt einen Überblick der Anlagen von regionaler Bedeutung in der Agglomeration Thun (ohne Spiez).

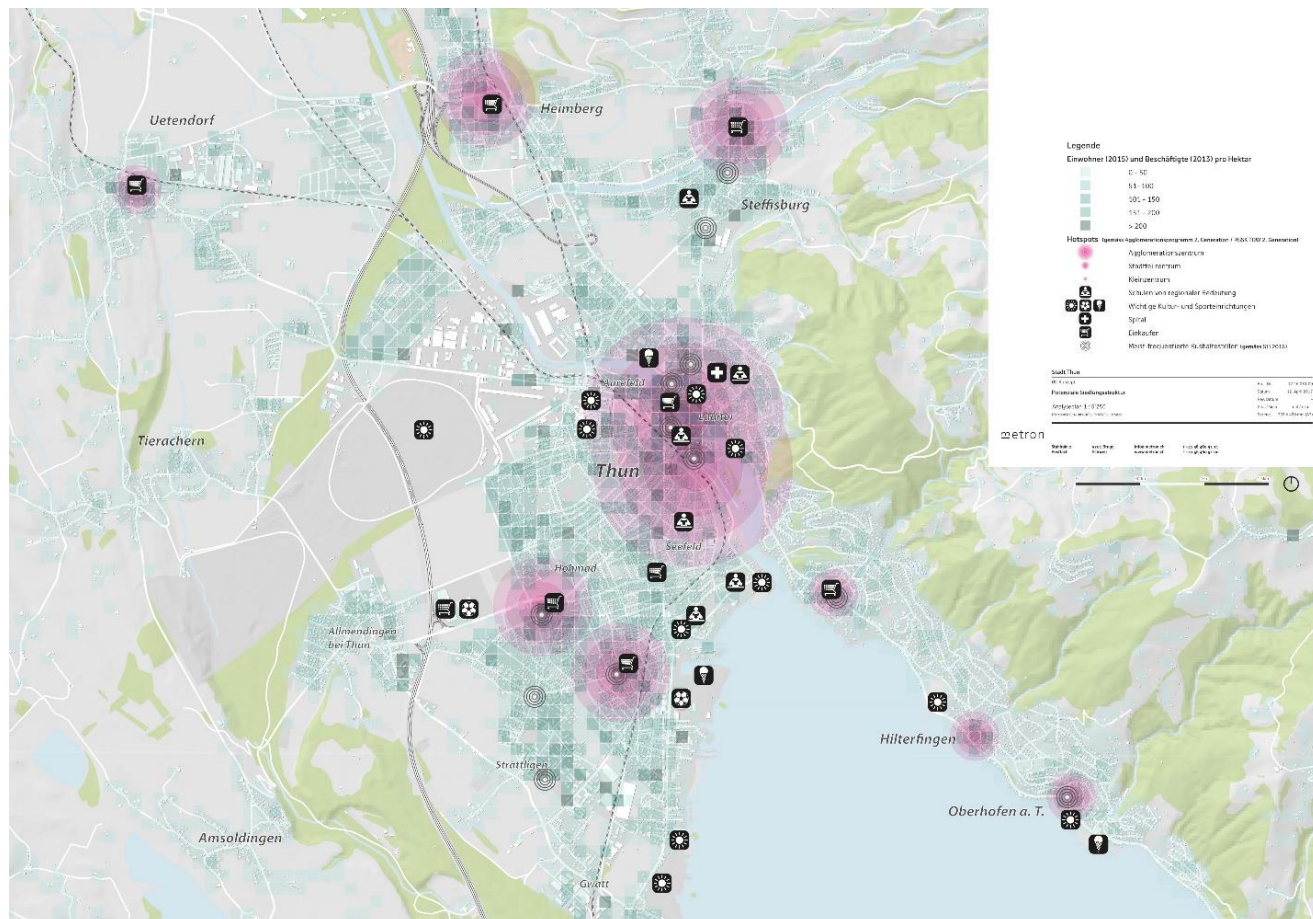


Abbildung 1: Regionale Hotspots. Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun 2035.

In der nachfolgenden Tabelle 6 wird die Parkplatzbewirtschaftung und deren Regelung für Anlagen von regionaler Bedeutung zusammengefasst. Die Liste der Tabelle 6 umfasst die wichtigsten und grösseren Anlagen (vgl. Abbildung 1). Die Liste ist somit nicht abschliessend.

Gemeinde	Standort	Parkplatzbewirtschaftung und Regelung
Thun Innenstadt	Parkhaus City Nord	635 PP gedeckt; Schrankenanlage (CHF 2.00/h, ab 4h CHF 1.50 pro zusätzliche h)
	Parkhaus City Süd	91 PP unterirdisch; Schrankenanlage (CHF 2.50/h, ab 4h CHF 2.00 pro zusätzliche h)
	Parkhaus City West	645 PP gedeckt; Schrankenanlage (CHF 2.00/h, ab 4h CHF 1.50 pro zusätzliche h)
	Aarezentrum	150 PP unterirdisch; Schrankenanlage; Tarife abgestimmt auf Parkhäuser Stadt Thun
	Rex/Puls	120 PP unterirdisch; Schrankenanlage; Tarife abgestimmt auf Parkhäuser Stadt Thun
	Manor	137 PP unterirdisch; Schrankenanlage; Tarife abgestimmt auf Parkhäuser Stadt Thun
	Freienhof	60 PP unterirdisch; Schrankenanlage (CHF 2.00/h)
	Spital Thun	PP oberirdisch, teilw. gedeckt; Schrankenanlage; Tarif unbekannt
	Burgzentr.	PP unterirdisch; Schrankenanlage; Tarif unbekannt

Thun (weitere)	MMM Oberland	PP unterirdisch; Schrankenanlage; Planungs- und Infrastrukturvertrag (CHF 1.00/h, keine Rückerstattung)
	Panorama Center / Stadion	850 PP unter- und oberirdisch; Schrankenanlage; Infrastrukturvertrag (CHF 0.50/h ab erster Minute bei Veranstaltungen, Pauschale möglich; CHF 1.00/h Einkauf, keine Rückerstattung)
	Coop Strättligen Markt	PP unterirdisch bzw. Parkdeck; Schrankenanlage; Bauentscheid (CHF 1.00/h, keine Rückerstattung)
	Migros Dürrenast	PP oberirdisch offen; Parkuhr; (CHF 1.00/h, keine Rückerstattung)
	Lidl mittlere Strasse / Gwatt	60 PP oberirdisch; keine Bewirtschaftung
	Aldi Hohmad	unbekannt
Steffisburg	Migros Oberdorf	PP unterirdisch; Parkuhr; Vereinbarung öffentliche Bewirtschaftung, jedoch zu Minimaltarif gem. Reglement; Dauernde Zugänglichkeit; Ausbau um 70 PP geplant (Entlastung Dorfplatz)
	Coop Unterdorf	PP oberirdisch; unbewirtschaftet
	Migros / Coop Dükerweg (in Planung)	PP unterirdisch; bewirtschaftet und öffentlich, Bewirtschaftungsart noch offen
Spiez	Migros Terminus	PP unterirdisch; bewirtschaftet und öffentlich (Teil des Gesamtbauentscheids)
	Lötschberg / Coop	Parkdeck; bewirtschaftet
	BEO-Center	PP unterirdisch; bewirtschaftet (Schranke)
	Lidl	PP unterirdisch; bewirtschaftet (aufgrund Einsprache VCS)
Heimberg	Coop Megastore	390 PP ober- und unterirdisch (nach Sanierung); bisher nicht bewirtschaftet, jedoch in Planung (Schranke)
	Migros Bernstrasse (in Planung)	PP-Bewirtschaftung geplant (Schranke)
	Wohncenter, Athleticum etc.	PP ober- und unterirdisch; bisher nicht bewirtschaftet, jedoch in Planung, Art der Bewirtschaftung offen
Uetendorf	Migros / Coop Zentrum	unbekannt
Hilterfingen	Zentrum Hünibach (Migros, Coop etc.)	PP oberirdisch; unbewirtschaftet
	Migros Seehof	Parkdeck; bewirtschaftet

Tabelle 6: Parkplatzbewirtschaftung von Anlagen von regionaler Bedeutung (Stand 2017)

Die Bandbreite der Parkplatzbewirtschaftung und deren Regelung bei den betrachteten Anlagen ist gross und heterogen. Bei fünf Anlagen wird keine Bewirtschaftung der Parkplätze umgesetzt, wobei deren Einführung bei zwei Standorten geplant ist. Bei zwei weiteren Standorten ist die Parkplatzbewirtschaftung unbekannt. Die weiteren betrachteten Standorte verfügen über eine Parkplatzbewirtschaftung. Meistens wird diese mittels Schranke umgesetzt. Bei drei Standorten wird die Bewirtschaftung per Vereinbarung durch die öffentliche Hand umgesetzt.

Die Bewirtschaftung von privat öffentlich zugänglichen Parkplätzen wird jedoch nicht konsequent verlangt. Aus der Tabelle 6 wird ersichtlich, dass bei einigen Anlagen mittels Einsprache, Infrastrukturvertrag oder Bauentscheid die Parkplatzbewirtschaftung erwirkt werden musste.

Die Bewirtschaftung erfolgt in der Regel infolge von Einsprachen (meistens durch VCS), in Ausnahmen aufgrund von Eigeninteressen des Betreibers/Eigentümers oder auf Druck der Gemeinde. In seltenen Fällen wird sie bereits vorgängig in die Bauvorschriften integriert (z.B. ZPP). Meistens wird sie in Planungsvereinbarungen oder Infrastrukturverträgen festgehalten und mittels Bauentscheid verfügt. Die Bewirtschaftung von Parkplätzen werden auch im Rahmen von UVP eingeführt oder können grundsätzlich auch eingeführt werden, wenn eine Änderung eine Baubewilligung erfordert. Ist die Anlage gebaut,

schwinden die Möglichkeiten zur Einflussnahme, da rechtliche Grundlagen zur nachträglichen Verfügung einer Bewirtschaftung fehlen. Möglichkeiten ergeben sich einzig bei bewilligungspflichtigen Ausbauten oder über den Verhandlungsweg.

Als Beispiel: In Spiez werden alle öffentlichen Parkplätze konsequent bewirtschaftet (Beschluss im Gemeinderat 2002). Dasselbe gilt für Parkplätze der Detailhändler wie Aldi, Lidl, Coop und Migros. Für die Detailhändler ist die Bewirtschaftung der Parkplätze Bestandteil des Gesamtbauentscheids. Die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung erfolgt ab Inbetriebnahme der Bauten. Die Detailhändler versuchen trotz des Beschlusses Gratisparkstunden durchzusetzen oder die Bewirtschaftung gänzlich aufzuheben. Nur mit Druck von aussen (Gemeinde, VCS) wird die Parkplatzbewirtschaftung eingeführt. Die Tarife der Detailhändler sind mit den öffentlichen Parkplätzen jedoch nicht abgestimmt und sind je nach Standort sehr unterschiedlich.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung bei privat öffentlich zugänglichen Anlagen selten auf freiwilliger Basis erfolgt.

4 Empfehlungen

4.1 Argumente für eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung

Verkehrsentensive Vorhaben und nicht zuletzt auch Detailhandelseinrichtungen haben aufgrund des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum, Umwelt und Verkehrsqualität. Diese und weitere Gründe sprechen für eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung.

Finanzielle Aspekte:

- Im Sinne einer optimalen Bodennutzung werden die knappen Parkflächen einer möglichst grossen Anzahl von Nachfragenden zur Verfügung gestellt.
- Der Betreiber der Anlage bzw. der Grundeigentümer erhält einen Gegenwert für den Boden, den er für Parkplätze zur Verfügung stellt.
- Keine oder eine zu tief angelegte Bewirtschaftung fördern das Fremd-Langzeitparkieren (der eigentliche Aufenthalt in DHE beschränkt sich – wenn überhaupt – auf eine kurze Dauer. Das «günstige» Parkieren dient v.a. anderen Zwecken wie z.B. Freunde im Café treffen, Park&Ride etc.). Dies kann nicht im Interesse der Betreiber sein.
- Eine gute Abstimmung zwischen der Bewirtschaftung der öffentlichen und privat öffentlich zugänglichen Parkplätze ermöglicht Mehrfachnutzungen (Tages- und Nachtnutzungen) und kommt sowohl den Gemeinden wie auch den DHE-Betreibern zu Gute.
- Der Unterhalt einer Parkplatzbewirtschaftung bei entsprechender Gebührenhöhe kann kostendeckend und selbsttragend sein.

Umwelt Aspekte:

- Ausweichbewegungen und Suchverkehr innerhalb und zwischen den einzelnen Gemeinden werden reduziert. Dies führt insgesamt zu einer Verkehrsreduktion und Reduzierung des Anteils des MIV am Gesamtverkehr. Der Suchverkehr verlagert sich nicht in Quartiere, ist sozialverträglich und die Sicherheit in den Quartieren wird nicht unnötig gefährdet. Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt.
- Die Parkplatzbewirtschaftung trägt zur Kostenwahrheit im MIV bei, mit dem Ziel das Verkehrsaufkommen und die Auswirkungen auf Raum und Umwelt verträglich zu gestalten.

Soziale Aspekte:

- Eine transparente Kommunikation der Ziele und Gründe der Parkplatzbewirtschaftung für die Bevölkerung trägt zur Akzeptanz bei.
- Eine kooperative Planung mit den Detailhändlern und deren Gleichbehandlung kann das Verständnis und die Akzeptanz einer Parkplatzbewirtschaftung fördern. Auf die verschiedenen Bedürfnisse kann bei der Ausgestaltung der Bewirtschaftung Rücksicht genommen werden.

Verkehrliche Aspekte:

- Die Parkplatzbewirtschaftung bezweckt eine geordnete, verträgliche und verkehrssichere Parkierung. In Gebieten mit hohem Parkierdruck nimmt dieser ab.
- Das Verkehrsnetz kann entlastet werden, in dem kurze Fahrten gefördert werden. Das Verhalten wird nicht dadurch beeinflusst, ob irgendwo gebührenfrei parkiert werden kann.
- Mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung kann die Verkehrsverlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV unterstützt werden.
- Bei ViV trägt eine einheitliche Parkplatzbewirtschaftung dazu bei, die in den kantonalen und regionalen Richtplänen festgehaltenen Fahrtenkontingente einzuhalten.
- Das Parkplatzangebot ist ein Teil des Anreizsystems, welches die Attraktivität des MIV beeinflusst. Ein Überangebot und eine fehlende Parkplatzbewirtschaftung steigert die Attraktivität des MIV und kann zu einer Verkehrszunahme führen. 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.

4.2 Empfehlungen zur Umsetzung

Voraussetzung der erfolgreichen Umsetzung einer flächendeckenden kommunalen Parkplatzbewirtschaftung, ist ein politischer Konsens in Bezug der Verkehrspolitik. Damit die Bewirtschaftung von privaten Parkplätzen zielführend ist, sind der **Einbezug der Betroffenen und die nötigen Abstimmungs- und Interessenabwägungsprozesse** wichtig. Die Gemeinden sollten als gutes Beispiel vorangehen und die öffentlichen sowie gemeindeeigenen (z.B. bei Gemeindeverwaltung) Parkplätze bewirtschaften.

4.2.1 Ausgestaltung der Parkplatzbewirtschaftung

Die nachfolgenden Empfehlungen beinhalten Ansätze zur Gestaltung der Parkplatzbewirtschaftung und der differenzierten Betrachtung von Anlagen.

- Die **Abstimmung der Bewirtschaftungsart** auf die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen verhindert unerwünschte Auswirkungen auf den Gesamtverkehr.

Die Gemeinde muss sich die Frage stellen, welche verschiedenen Nutzergruppen von der Parkplatzbewirtschaftung betroffen sind und wie sie die einzelnen Nutzergruppen behandeln bzw. welche Nutzergruppen oder Parkierungsmuster (z.B. Langzeitparker) sie möglicherweise ausschliessen will. Die Art der Bewirtschaftung sowie die Tarifgestaltung und die Parkzeitbeschränkung können für die verschiedenen Nutzergruppen (Anwohnende, Kunden, Mitarbeitende etc.) differenziert ausgestaltet werden.

Verschiedenen Arten von Parkplatzbewirtschaftung sind möglich: beispielsweise mittels Gebühren (Parkuhren), Berechtigung (Blaue Zone mit kostenpflichtigen Anwohnerparkkarten, Parkkarten), zeitlicher Bestimmungen (Blaue Zone mit Parkscheibenpflicht, Höchstparkzeiten) oder physischen Vorkehrungen (Markierung Parkfelder).

Die Bewirtschaftung der Parkplätze soll abgestimmt nach Lage und Nutzung erfolgen. Im Stadtzentrum (beispielsweise gebührenpflichtige Parkfelder) kommt eine andere Art der Parkplatzbewirtschaftung zum Einsatz als in Wohnquartieren (beispielsweise blaue und weisse Zonen mit Parkscheibenpflicht und Anwohnerprivilegierung) oder in ländlichen Gebieten.

Die Parkzeitbegrenzung kann beispielsweise auch auf den jeweiligen Bestimmungszweck abgestimmt werden. 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.

Besteht in gewissen Gebieten ein hoher Parkierungsdruck, kann beispielsweise mit der weissen Zone mit Parkscheibenpflicht eine stärkere Beschränkung als in der blauen Zone umgesetzt werden. 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.

- Eine **differenzierte Preispolitik** trägt dazu bei, die Parkplatzbewirtschaftung bedarfsgerecht zu steuern.

Die Tarifgestaltung kann nach verschiedenen Kriterien erfolgen. Parkplatzgebühren können sich beispielsweise nach den Kosten und der Lage der Parkplätze (in Richtung Zentrumslagen zunehmende Gebühren), dem Wert des beanspruchten Bodens, der Höhe der Tarife des ÖV und der Parkhäuser sowie dem Zweck der Anlage und der Grösse der Anlage (Anzahl Parkfelder, Geschossfläche etc.) orientieren.

In Abhängigkeit zum Zweck der Anlage und den Bedürfnissen der erwünschten Nutzergruppen kann beispielsweise der Preis und die Parkzeit gestaltet werden (progressiv, degressiv, linear etc.).

Wenn beispielsweise angestrebt wird, die Parkierung auf den Strassen zu reduzieren und möglichst in die bestehenden Parkhäuser bzw. Parkanlagen zu verlagern, sollten die Tarife von Strassenparkplätzen und Parkhäuser aufeinander abgestimmt werden. Die Tarife für das Parkieren auf den Strassen werden dabei tendenziell angehoben.

Die Tarifgestaltung kann beispielsweise auch in Abhängigkeit der Zentralität angepasst werden, wobei für jede Gemeinde der Zentralitätsbegriff aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Typen eine andere Bedeutung hat. So können zum Beispiel Tarife in den «zentrumfernen» Parkierungsanlagen oder Parkplätze tiefer sein als an «zentraler» Lage.

- Eine differenzierte Betrachtung der Anlagen wird dem Prinzip der **Gleichbehandlung** gerecht.

Anlagen sollten differenziert betrachtet werden, je nach Lage und Ausmass der räumlichen Auswirkung. Die Differenzierung kann anhand verschiedener Kriterien (Nutzungsart/-mass, Verkehrssituation im Umfeld, Auswirkungen auf Quartiere etc.) erfolgen.

Ein mögliches Kriterium für die räumliche Unterscheidung kann beispielsweise die Kategorisierung der Raumtypen⁶ gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 sein. Auch die ÖV-Erschliessungsgüte bzw. ÖV-Angebotsstufen und die Anbindung an den Velo- und Fussverkehr sind zu berücksichtigen.

Es können Schwellenwerte definiert werden, ab denen ein Mobilitätskonzept erarbeitet und/oder die Parkplatzbewirtschaftung umgesetzt werden müssen.

Für ViV, die per Definition mehr als 2'000 pro Tag aufweisen, sollten die Parkplätze nach einheitlichen Grundsätzen bewirtschaftet werden.

Generell sollte die Parkplatzbewirtschaftung mit den Zielen der Verkehrsplanung über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt werden. Würden die verschiedenen Parkierungskonzepte und Verordnungen koordiniert werden und einem gemeinsamen Grundsatz folgen, käme man der Stossrichtung einer harmonisierten Parkplatzbewirtschaftung näher.

⁶ Hierzu benötigt es vermutlich ergänzende Ziele zur Parkplatzbewirtschaftung im RGSK.

4.2.2 Instrumente der Umsetzung

Die nachfolgenden Empfehlungen zeigen auf, in welchen Instrumenten eine Parkplatzbewirtschaftung erwirkt werden kann.

Unabhängig von Bauprojekten:

- Gemeinden ohne spezifisches **Parkplatzreglement** oder ohne konkrete Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung in den existierenden Reglementen wird empfohlen, ein solches zu erlassen oder in den bereits vorhandenen Instrumenten (z.B. **Verkehrsrichtplan**) eine Festlegung zur Parkplatzbewirtschaftung aufzunehmen. Diese Empfehlung bezieht sich vor allem auf die öffentlichen und gemeindeeigenen Parkplätze. Es zeigt nach Aussen, dass der Wille einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung auf kommunaler Ebene existiert.
- Umwandlung von öffentlichen Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht in **gebührenpflichtige Parkplätze**. Das Parkieren in der blauen bzw. weissen Parkkartenzone ist oft günstiger als auf den gebührenpflichtigen Parkfeldern und führt zu unerwünschten Suchfahrten durch die Quartiere. Mit höheren Tarifen bei den gebührenpflichtigen Parkplätzen verstärkt sich dieser Effekt. Wo zweckmässig, sollen Parkplätze mit Parkscheibenpflicht in gebührenpflichtige Parkplätze umgewandelt werden. Für Anwohner können Anwohnerparkkarte mit Privilegierungen eingeführt werden (nutzerspezifische Handhabung). Parkkarten berechtigen zum unbeschränkten Parkieren innerhalb der einen, entsprechenden Parkkartenzone.
- Ein **Mobilitätsmanagementkonzept in Betrieben** mit Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung. Gemeinden können eine aktive Rolle einnehmen und auf die in der Gemeinde liegenden Betriebe und Unternehmen zugehen, um mit ihnen im Rahmen eines Mobilitätsmanagementkonzepts die Bewirtschaftung von privaten Parkplätzen zu diskutieren. Eine aktive Zusammenarbeit mit Unternehmen fördert die Lebensqualität in der Gemeinde sowie innerhalb des Betriebs. Dank Mobilitätsmassnahmen in gemeindeeigenen Betrieben, schafft die Gemeinde Glaubwürdigkeit. Mit [MobilService](#) und [RundumMobil](#) stehen den Gemeinden kompetente und professionelle Ansprechstellen zur Verfügung.
- Im Zusammenhang mit dem Suchverkehr und dem Parkierungsdruck spielen die **Signalisation** von Parkplätzen bzw. Parkanlagen und die **Parkleitsysteme** eine bedeutende Rolle. Mit der fortschreitenden Digitalisierung bieten sich neue Chancen. So gibt es seit einiger Zeit auf dem Markt sogenannte **Parkierungs-Apps**, über die die Parkgebühren mit dem Smartphone bezahlt werden können. Die Stadt Thun testet seit 2018 das parkingpay.ch App. Ein weiteres solches App ist das SEPP-App, welches zum Beispiel in Spiez und Steffisburg eingesetzt wird.

Mit dem Einsatz von Apps kommt auch die Frage nach und Bedeutung der Datensicherheit auf. Wer hat Zugriff auf die Daten und wo werden sie gespeichert? Welche Daten (Nummernschild, Parkzeit, -kosten und -dauer etc.) werden gespeichert? Handelt es sich um sensible Daten?

Um die Chancen und Risiken aber auch Folgen und Auswirkungen solcher **bargeldlosen Parkierungs-App** in Erfahrung zu bringen, ist es zweckmässig, in einem separaten Kurzbericht die Vor- und Nachteile von Parkierungs-Apps sowie Hinweise zum Datenschutz zusammenzufassen. Ein solches Papier könnte sich auf den Perimeter der Agglomerationsgemeinden begrenzen und würde dazu beitragen, Synergien zu schaffen, den Austausch zwischen den Gemeinden zu fördern und allenfalls könnte auf ein gemeinsames App gesetzt werden. In Form einer Hilfestellung für die Gemeinden könnte aufgezeigt werden, was bei der Wahl eines solchen Apps zu beachten ist (Datenschutzgründe etc.).

Im Rahmen von Bauprojekten:

- Festsetzung genereller Vorgaben im **Zonenplan und im Baureglement** (z.B. mittels Zone mit Planungspflicht (ZPP)). Das Baureglement und der Zonenplan sind für alle bewilligungspflichtigen Bauten und Anlagen verbindlich. In den Vorschriften können beispielsweise für ganze Zonen mittels einer ZPP allgemeine Vorgaben zur Parkplatzbewirtschaftung gemacht werden. Diese müssen im Rahmen einer UeO oder einem qualifizierten Verfahren konkretisiert und im Baubewilligungsverfahren umgesetzt werden. Die Bestimmungen in ZPP-Vorschriften können beispielsweise dahingehend angepasst werden, dass private Besucher- und Kundenparkplätze ab der ersten Minute gebührenpflichtig sein müssen. Solche Festlegungen sind für DHE, andere publikumsintensive Einrichtungen wie Sport- und Freizeitanlagen oder grössere Arbeitszonen sinnvoll.
- Für Bauten und Anlagen, die der **Planungspflicht** gemäss Kapitel 2.1.2 unterliegen, können direkt in einer Überbauungsordnung (UeO) Vorgaben zur Parkplatzbewirtschaftung erlassen werden.
- Die Gemeinden können in ihrem **Baureglement** Bestimmungen zur Zonenkonformität von besonderen Bauten und Anlage festhalten, unter die auch die DHE's fallen. Indem sie beispielsweise Festlegungen zur Grundordnung und den baupolizeilichen Massen treffen, kann eine DHE oder eine Anlagen von regionaler Bedeutung nur mit einer UeO realisiert werden.
- **Infrastrukturverträge oder verwaltungsrechtliche Verträge** mit den Arealnutzern abschliessen. Verwaltungsrechtliche Verträge (z.B. Infrastrukturverträge) erlauben es der Gemeinde, die Rechte und Pflichten zwischen ihr und Bauwilligen festzulegen. Ein Vertrag kann – auf freiwilliger Basis – auch für Anlagen abgeschlossen werden, die bereits in Betrieb sind. Der Druck auf den Betreiber/Eigentümer einer Anlage, einen solchen Vertrag abzuschliessen, kann erhöht werden, wenn innerhalb der Gemeinde ein Konsens zur Parkplatzbewirtschaftung besteht und eine entsprechende Bestimmung in einem kommunalen Parkplatzreglement oder in einem Verkehrsrichtplan verankert ist.
- Einfordern der Parkplatzbewirtschaftung im Rahmen von **Umweltverträglichkeitsprüfungen**. Die UVP ist kein eigenes Verfahren, sondern immer an ein Bewilligungsverfahren für ein bestimmtes Vorhaben oder an eine kommunale Überbauungsordnung geknüpft. Die kantonalen Umweltschutzfachstellen beurteilen die Umweltverträglichkeit des Projekts in ihrem Zuständigkeitsbereich. Bei Bauten und Anlagen, die der UVP-Pflicht unterstehen, können über diesen Weg Vorgaben und Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung gefordert werden. Dafür müssen die Gemeinden im Baureglement eine entsprechende Bestimmung festhalten.
- Ein **Mobilitätskonzept** mit Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung. In der Überbauungsordnung oder in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag zwischen Gemeinde und Bauherrschaft kann verbindlich festgesetzt werden, dass der Betreiber einer Anlage in einem Mobilitätskonzept Aussagen zur Bewirtschaftung der Parkfelder macht. Es können beispielsweise Schwellenwerte bestimmt werden, ab wann ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss, das unter anderem die Art und Weise der Parkplatzbewirtschaftung regelt. Im Parkplatzreglement können die zu behandelnden Inhalte eines Mobilitätskonzepts festgehalten werden.